



PROYECTO DE LEY

Deróguese artículo 114 del DFL N°1 que fija texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley de tránsito.

I. Antecedentes y fundamentos de la iniciativa

1.- Que, tal como es señalado por la Dirección General de Concesiones¹, históricamente el desarrollo y la conservación de la infraestructura pública en Chile fue ejecutado como inversión fiscal por el Ministerio de Obras Públicas (MOP), a través de sus distintas direcciones y reparticiones. Sin embargo, a principio de la década de los noventa, Chile abrió sus puertas a los mercados internacionales y a oportunidades para la inversión en materia de infraestructura pública a través del Sistema de Concesiones, sustentado en una asociación del Estado con los privados (APP) que permitió desarrollar importantes transformaciones en materia de conectividad vial y aeroportuaria. En ese sentido, es posible señalar que las concesiones de obras públicas comenzaron a desarrollarse en la década de los 90', con los nuevos gobiernos democráticos, guiados e influenciados por la ola privatizadora de servicios públicos desarrollada en la década anterior en Estados Unidos y Reino Unido². Ahora bien, este cambio en el modelo no está exento de críticas, ya que hay quienes plantean, como Andrés Fielbaum, ingeniero en transporte de la Universidad de Chile, que “es un problema gigante la naturalización de las concesiones. Estructuralmente es un problema concesionar. El Estado renuncia a construir capacidad propia de resolver situaciones y depende, por lo tanto, de las decisiones que toma una empresa que solo ve negocios. En general las concesiones son caras y el sistema de garantías que ha ofrecido Chile ha sido criticado por ser pro-empresarial”³.

¹ https://concesiones.mop.gob.cl/quienes_somos/Paginas/default.aspx

² <https://www.elmostrador.cl/noticias/opinion/columnas/2022/01/12/la-necesidad-de-repensar-las-concesiones-en-chile/>

³ <https://radio.uchile.cl/2018/03/15/el-lucrativo-negocio-de-las-concesiones-y-el-caso-particular-de-la-autopista-del-sol/>





2.- Que, dentro de las obras públicas concesionadas se destacan las obras viales, en específico las autopistas. Al respecto, se debe tener presente que en diciembre del año 2017 se publicó un estudio elaborado por los académicos del Departamento de Ingeniería Industrial de la Universidad de Santiago Juan Pedro Sepúlveda y Cristián Vergara en que se concluye que las concesionarias de autopistas en Chile han triplicado sus ganancias desde 2003, cuando el sistema reportó montos de US\$ 138 millones de dólares, para llegar a un total de US\$375 millones en 2014. Esto significa que el sistema de autopistas concesionadas (como un todo) generó ingresos por 18.573 millones de dólares e incurrió en costos por 15.455 millones durante dicho período (1994-2014). Lo anterior, equivale a una ganancia de 3.118 millones de dólares⁴.

3.- Que, no obstante, en la actualidad los usuarios y usuarias de autopistas cuestionan la legitimidad del sistema cada vez que las concesionarias incrementan sus tarifas (amparadas en los contratos de concesión) sin mejorar la calidad del servicio que proveen⁵, lo que ha causado que se conformen organizaciones como “No + TAG”. Juan Pedro Sepúlveda, doctor en transporte de la Universidad de Santiago y uno de los autores del estudio mencionado, explica las contradicciones que acarrea este fenómeno: “Mientras más años pasan, más flujo va a haber y más autos van a pasar por las diferentes autopistas. No es absurdo pensar que las tarifas debieran ir bajando con el tiempo y no lo que está pasando ahora, que van subiendo. La forma de fijar la tarifa no obedece a una relación con los costos de operación de las autopistas”⁶.

4.- Que, un ejemplo concreto respecto a la mala calidad del servicio que proveen las concesionarias, es la situación que desde el mes de agosto ha sido denunciada por los usuarios y usuarias de la autopista Américo Vespucio Oriente (AVO 1), sobre focos de filtraciones de agua que han generado charcos de agua y anegamientos en distintos trazados de esta, los cuales ponen en riesgo el tránsito en el segmento de la vía que conecta las comunas de Recoleta, Huechuraba, Vitacura, Las Condes, La Reina y Santiago. Como resultado, incluso se tomó la decisión de cerrar un tramo del túnel en coordinación con el Ministerio de Obras

⁴ <https://radio.uchile.cl/2018/03/15/el-lucrativo-negocio-de-las-concesiones-y-el-caso-particular-de-la-autopista-del-sol/>

⁵ <https://www.usach.cl/news/estudio-concluye-concesionarias-autopistas-han-triplicado-sus-ganancias>

⁶ <https://radio.uchile.cl/2018/03/15/el-lucrativo-negocio-de-las-concesiones-y-el-caso-particular-de-la-autopista-del-sol/>





Públicas. Considerando que el concesionario tiene el deber de mantener siempre en perfectas condiciones de uso, conservación y mantención toda la infraestructura, la situación que se está viviendo hoy en día es directamente atribuible a sus actos y/o omisiones.

5.- Que, por estas razones es que carece de sentido que el Estado se encargue de establecer sanciones para que los usuarios y usuarias sigan manteniendo este sistema abusivo, y es por ello que nace la iniciativa de derogar el artículo 114 del DFL N°1 que fija texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley de tránsito en el cual se consagra que:

Artículo 114.- En los caminos públicos en que opere un sistema electrónico de cobro de tarifas o peajes, sólo podrán circular los vehículos que estén provistos de un dispositivo electrónico habilitado u otro sistema complementario que permitan su cobro. La infracción a esta prohibición será sancionada con una multa de una unidad tributaria mensual y para todos los efectos se entenderá como una infracción grave de conformidad al artículo 200 N° 7 de la presente ley.

Si en un día calendario se cometen dos o más contravenciones a la prohibición dispuesta en el inciso anterior, solo se considerará la primera para todos los efectos legales.

Los equipos y demás medios utilizados para la implementación de este sistema, constituyen equipos de registro de infracciones, rigiéndose por lo dispuesto en el inciso tercero del artículo 3° y en el artículo 24, ambos de la ley N° 18.287 y en el artículo 4° de esta ley, salvo en lo previsto en sus incisos sexto, séptimo, octavo, noveno y décimo. Los estándares técnicos y condiciones de instalación, funcionamiento y uso de los mismos serán regulados por el Ministerio de Obras Públicas.

II. Idea Matriz

Derogar el artículo 114 del DFL N°1 que fija texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley de tránsito.





POR TANTO, los y las diputadas que suscriben venimos en presentar el siguiente:

PROYECTO DE LEY

Artículo único – Deróguese artículo 114 del DFL N°1 que fija texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley de tránsito.

JAIME MULET MARTÍNEZ

H. Diputado de la República



FIRADO DIGITALMENTE:
H.D. JAIME MULET M.

