



INFORME DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES, recaído en el proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, que modifica la ley N°18.290, de Tránsito, para sancionar al conductor de vehículos motorizados que causare daños o lesiones a quien se traslade en bicicleta u otros ciclos.

[BOLETÍN N° 13.975-15](#)

[Objetivo\(s\)](#) / [Constancias](#) / [Normas de Quórum Especial](#) / [Consulta Excma. Corte Suprema](#) / [Asistencia](#) / [Antecedentes de Hecho](#) / [Discusión en General](#) / [Votación en General](#) / [Texto](#) / [Acordado](#) / [Resumen Ejecutivo](#).

HONORABLE SENADO:

La Comisión de Transportes y Telecomunicaciones tiene el honor de informar el proyecto de ley de la referencia, en segundo trámite constitucional, iniciado en moción de la ex Diputadas señoras Marcela Sabat y Jenny Álvarez y de los Diputados señores René Alinco, Félix González, Cosme Mellado, Jaime Mulet y Alexis Sepúlveda y de los ex Diputados señores Karim Bianchi e Iván Flores.

Para el despacho de esta iniciativa legal el Ejecutivo hizo presente la urgencia calificada de “suma”.

Se hace presente que, de conformidad a lo dispuesto en el artículo 36 del Reglamento de la Corporación, la Comisión discutió solo en general esta iniciativa de ley, que resultó aprobada por la unanimidad sus integrantes (5x0).

OBJETIVO DEL PROYECTO

La iniciativa legal en estudio tiene por finalidad establecer sanciones y aumentar las penas a los conductores de vehículos motorizados que causaren daños o lesiones a terceros.

CONSTANCIAS

- [Normas de quórum especial](#): No tiene.
- [Consulta a la Excm. Corte Suprema](#): No hubo.

- - -

ASISTENCIA

Durante el análisis de este proyecto, vuestra Comisión contó con la participación del Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos Muñoz; de la Coordinadora Legislativa de dicho Ministerio, señora Viviana Díaz y de la Secretaria Ejecutiva de la Comisión Nacional de Seguridad de Transito (CONASET), señora Karina Muñoz.

Además, fueron especialmente invitadas las siguientes personas:

- De Automóvil Club de Chile: el Gerente de Movilidad y Políticas Públicas, señor Alberto Escobar.

- De la Prefectura de Investigación de Accidentes en el Tránsito (SIAT): el Jefe, Teniente Coronel señor Guillermo Bohle; el Subprefecto de Operaciones, Teniente Coronel señor Carlos Cortes, y el Capitán, señor Pedro López.

- De la Agrupación Revolución Ciclista Plurinacional: los Voceros, señores David Gómez y Nicolás Riquelme.

De igual modo, estuvieron presentes de la Biblioteca del Congreso Nacional: los analistas, señor Raimundo Roberts y señora Yahel Gutiérrez, y los asesores de la Honorable Senadora señora Órdenes, señores Julio Valladares y Claudio Rodríguez; del Honorable Senador señor Castro, señoras Meggy López y Teresita Fabres; del Honorable Senador señor Flores, señora Carolina Allende; del Honorable Senador señor Kusanovic, señor Tomás Matheson; del Honorable Senador señor Van Rysselberghe, señor Juan Paulo Morales y de la Honorable Senadora señora Rincón, señora Natalia Navarro.

Los ex asesores de la Honorable Senadora señora Órdenes, señora Cristina Lux y señor Juan Calderon y del Honorable Senador señor Kusanovic, señores Henry Boys y Francisco Oxa.

- - -

ANTECEDENTES DE HECHO

Para el debido estudio de este proyecto de ley, se ha tenido en consideración la [moción](#) de las ex Diputadas señoras señoras Marcela Sabat y Jenny Alvarez y de los Diputados señores René Alinco, Félix González, Cosme Mellado, Jaime Mulet y Alexis Sepúlveda y de los ex Diputados señores Karim Bianchi e Iván Flores.

DISCUSIÓN EN GENERAL¹

A) Presentaciones

[Presentación del Ministro de Transportes y Telecomunicaciones](#)

El **Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos Muñoz**, explicó que esta iniciativa legal se inserta en un contexto programático de “**Visión Cero y Seguridad Vial**”. Asimismo, eleva la protección de las personas en el espacio público, independiente de la forma de movilidad que elijan.

De este modo, consignó que, la moción presentaba los siguientes problemas:

1.- Privilegiaba a ciertos usuarios de las vías, por sobre otros.

2.- No establecía una exigencia subjetiva para el establecimiento de la infracción: ni culpa, ni dolo.

3.- Generaba conflictos de proporcionalidad: igualaba la sanción a las lesiones provocadas por conducción bajo la influencia del alcohol ([artículo 193 ley N° 18.290, de Tránsito](#)).

Las mejoras que se le formularon al proyecto de

¹ A continuación, figura el link de cada una de las sesiones, transmitidas por TV Senado, que la Comisión dedicó al estudio del proyecto:

20-04-2022. <https://tv.senado.cl/tvsenado/comisiones/permanentes/transportes-y-telecomunicaciones/comision-de-transportes-y-telecomunicaciones/2022-04-20/074908.html>

11-05-2022 <https://tv.senado.cl/tvsenado/comisiones/permanentes/transportes-y-telecomunicaciones/comision-de-transportes-y-telecomunicaciones/2022-05-10/143527.html>

03-08-2022. <https://tv.senado.cl/tvsenado/comisiones/permanentes/transportes-y-telecomunicaciones/comision-de-transportes-y-telecomunicaciones/2022-08-02/161701.html>

26-04-2023. <https://tv.senado.cl/tvsenado/comisiones/permanentes/transportes-y-telecomunicaciones/comision-de-transportes-y-telecomunicaciones/2023-04-26/074301.html>

ley original, son las siguientes:

A. Se elimina un tipo de sanción que protege sólo a los conductores de ciclos frente a otros usuarios de las vías. Incluye a los peatones;

B. La penalidad se introduce dentro de la lógica del Código Penal: elimina riesgos de desproporcionalidad y antinomias;

C. Se establece la exigencia subjetiva: cuasidelito, es decir, culpa;

D. Se gradúan los tiempos de suspensión de la licencia de conducir según la gravedad de las lesiones.

E. La sanción de suspensión de la licencia de conducir se vuelve más gravosa. Además, en caso de reincidencia, la suspensión será obligatoria y no facultativa del juez.

Con las modificaciones introducidas en el primer trámite, se reforma el número 17 del [artículo 167 de la ley N° 18.290](#) de Tránsito, de manera de explicitar a los ciclos como vehículos usuarios de las vías. Asimismo, se refuerza la obligación de los vehículos motorizados de mantener una distancia debida con los ciclos, no sólo si lo anteceden, sino en todo momento de la circulación.

Se actualizan los montos asociados a todas las infracciones a la Ley de Tránsito, aumentando el valor de las multas para las infracciones o contravenciones gravísimas, graves, menos graves y leves, , puesto que los consagrados en la ley vigente son muy bajos, como se explica en el siguiente cuadro:

Infracción	Montos actuales	Montos PDL
Infracciones o contravenciones gravísimas	1,5 a 3 UTM (\$82.500 - \$165.000)	3 a 6 UTM (\$165.000 - \$330.000)
Infracciones o contravenciones graves	1 a 1,5 UTM (\$55.000 - \$82.500)	1,5 a 3 UTM (\$82.500 - \$165.000)
Infracciones o contravenciones menos graves	0,5 a 1 UTM (\$27.500 - \$55.000)	1 a 1,5 UTM (\$55.000 - \$82.500)
Infracciones o contravenciones leves	0,2 a 0,5 UTM (\$11.000 - \$55.000)	0,5 a 1 UTM (\$27.500 - \$55.000)

A modo de conclusiones, destacó que la iniciativa considera todas las ideas matrices establecidas en el proyecto de ley, pero las reordena a fin de hacerlas consistentes con el ordenamiento

jurídico; establece sanciones y penas, y no se privilegia sólo a uno de los usuarios vulnerables; se refuerza la protección de los ciclos como usuarios de las vías y se aumentan los montos de las multas.

En consideración al texto aprobado por la Honorable Cámara de Diputados, propuso modificar el nombre del proyecto de ley, puesto que ya no es una iniciativa enfocada en usuarios de ciclos, sino que buscar aumentar las sanciones ante consecuencias para cualquier persona, independientemente de la forma de movilidad elegida.

Presentación de la Secretaria Ejecutiva de la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (CONASET)

La Secretaria Ejecutiva de CONASET, señora **Karina Muñoz**, reiteró que, desde el punto de vista de la seguridad vial, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones es parte de un plan denominado **“Visión Cero y Enfoque Sistema Seguro”**, incorporado en la nueva política nacional de seguridad de tránsito y en la estrategia nacional de seguridad de tránsito, que se elaboró por CONASET, entre los años 2017 y 2019, y que tiene por finalidad, convertir a Chile en un país sin fallecidos ni lesionados en el tránsito.

Luego, exhibió una lámina relativa a estadísticas generales del año 2022.

Estadísticas generales 2022

Estadísticas generales siniestralidad 2021



Estadísticas generales siniestralidad 2022



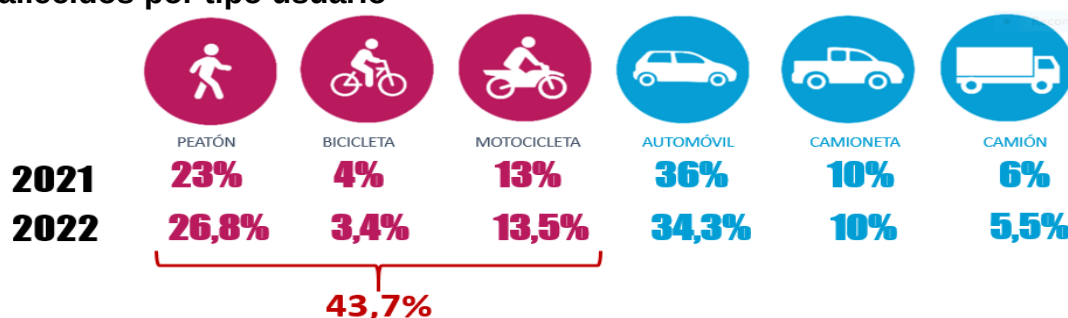
Fuente: Carabineros de Chile
Elaboración: CONASET
Fallecidos: Sólo hasta las 48 horas de ocurrido el siniestro.
*Datos 2022 sujetos a validación por Carabineros de Chile

En dicha lámina se puede apreciar que el año 2022, finalizó con un alza de 3% en relación al año 2021, por lo que se realizó un esfuerzo conjunto con el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y con Carabineros de Chile para impulsar la fiscalización de distintos aspectos, en especial, a la motos, para entregar la señal que la Ley de Tránsito debe respetarse por todos los conductores.

Como consecuencia de la pandemia, se disminuyeron las fiscalizaciones en materia de tránsito, porque el personal policial estaba destinado a la contingencia sanitaria y se generó un sentimiento de laxitud respecto de los compartamientos de las personas en el tránsito.

A contar de junio de 2022, se reforzó la fiscalización, con lo cual la tendencia que estaba en alza de fallecidos al mes de abril, logró atenuarse, como indica la lámina siguiente.

Fallecidos por tipo usuario



Fuente: Carabineros de Chile
 Elaboración: CONASET
 Fallecidos: Sólo hasta las 48 horas de ocurrido el siniestro.
 *Datos 2022 sujetos a validación por Carabineros de Chile



Explicó que se consideran **“usuarios vulnerables”**, a las personas que fallecen en el tránsito, que corresponden a peatones, ciclistas y motociclistas, que no tienen una carrocería que los proteja, por lo tanto, cualquier impacto en el tránsito es directo al cuerpo que tiene una tolerancia limitada a las energías. Para la política nacional de seguridad de tránsito es un grupo de cuidado, porque las consecuencias sobre ellos son mayores. Dicho grupo representó en el año 2022 el 43,7% del total de fallecidos.

En cuanto a la evolución del número de fallecidos, del segmento **“usuarios vulnerables”**, constató que ha disminuido el número de peatones y de ciclistas, sin embargo, se ha incrementado el de los motociclistas, que dice relación con el aumento del parque automotriz y con la disminución de la fiscalización en período de pandemia.

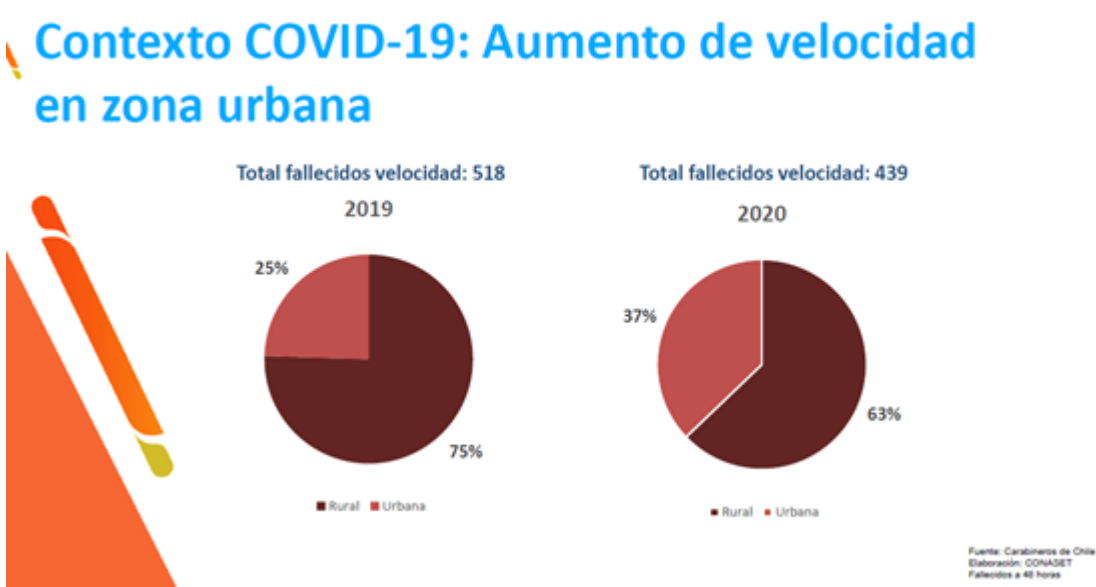
La velocidad constituye la principal causa de muerte a nivel nacional. A mayor velocidad, la tasa de sobrevivencia de un peatón atropellado o de un ciclista impactado, disminuye considerablemente. A eso se han sumado las distracciones al volante, que se han convertido en la segunda causa de muerte vinculada al tránsito.

Lo anterior se refleja en la siguiente lámina.



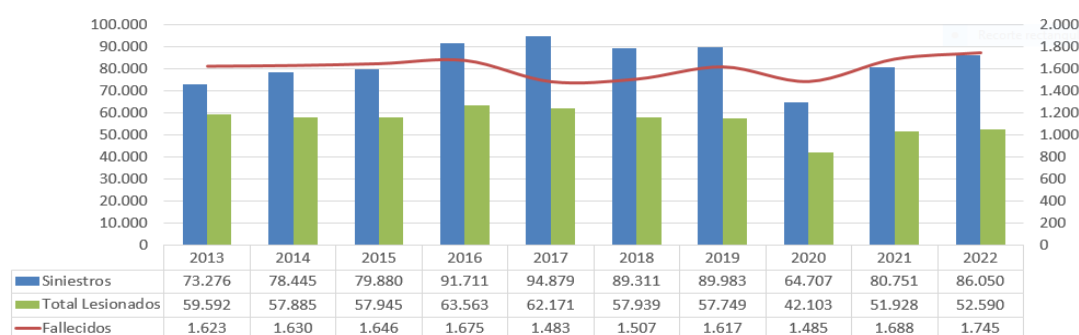
Los esfuerzos deben enfocarse en prevenir y diseñar infraestructuras que busquen abordar el problema de manera sistémica. El **plan enfoque seguro** persigue que todos sean responsables.

Producto de la pandemia, aumentaron las muertes en el ámbito urbano. Ello se refleja en la siguiente lámina.



Luego, exhibió la siguiente lámina que da cuenta de los siniestros de tránsito, fallecidos y lesionados en la última década, desde el año 2013 hasta el 2022.

Siniestros de tránsito, fallecidos y lesionados (última década)



Fuente: Carabineros de Chile
Elaboración: CONASET
Fallecidos: Sólo hasta las 48 horas de ocurrido el siniestro.

2.2%

COSTOS DE LOS
SINIESTROS DE TRÁNSITO
PIB DEL 2021

Equivalente a US\$5.696 millones de dólares



En esta década la tendencia de personas fallecidas no ha tenido una variación significativa. En el año 2020, se registró una caída que no es la mejor baja de la década, considerando el confinamiento por la pandemia, con menor movilidad, por lo que la baja podría haber sido mayor.

Las muertes en el tránsito implican un costo que, de acuerdo al Producto Interno Bruto (PIB) del año 2021, representó un 2,2%. En consecuencia, todos los aportes en materia de seguridad vial se entienden como una inversión.

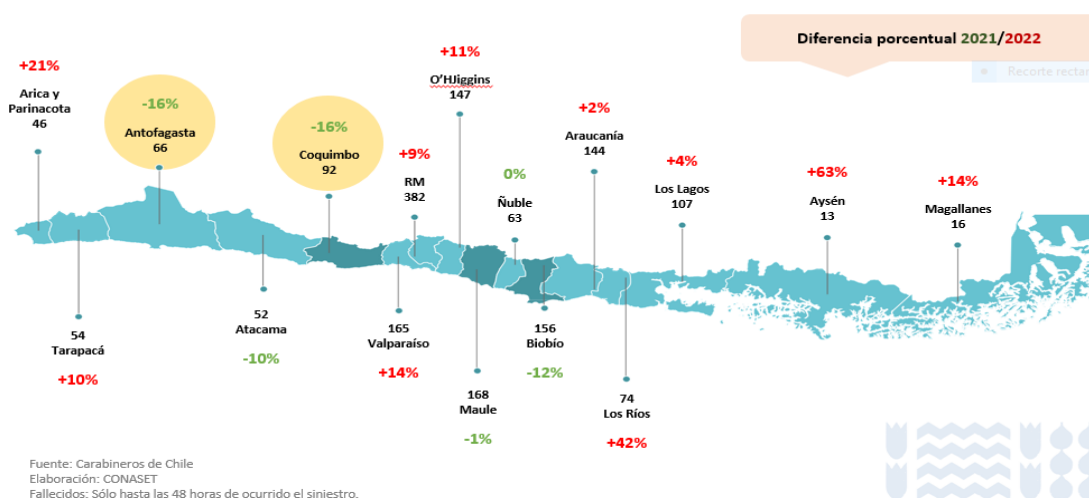
El promedio anual de personas fallecidas en la última década, es aproximadamente de 1.610, que equivale a tres veces las muertes del terremoto maremoto de 2010; a ocho veces la cantidad de pasajeros de un vuelo comercial nacional y a más del doble de las muertes producto de la delincuencia en la última década.

Se trata de hechos evitables, por lo que se emplea el término **“siniestros de tránsito”**, tienen causas muy claras y no accidentes, porque esta última palabra conlleva una connotación de aleatoriedad.

El siguiente gráfico da cuenta de la realidad del año 2022, respecto del año 2021, en cuanto a personas fallecidas por regiones, pudiendo apreciarse dos casos muy destacables que corresponden a la región de Antofagasta y Coquimbo, que registran una baja considerable de personas fallecidas, en relación al año anterior.

En el caso de la región de Aysén, explicó que una persona fallecida adicional representa un porcentaje muy importante, en consideración al número de habitantes.

Fallecidos según región, Año 2022



A continuación, en relación al número de fallecidos del año 2023, presentó la siguiente lámina que da cuenta que se ha reducido la brecha en relación al año 2022, y ha generado preocupación en el Ejecutivo, porque se está acortando la diferencia, por lo que se requiere continuar fortaleciendo la fiscalización mediante el plan **“calles protegidas”**, con mayor fiscalización en distintos aspectos en materia de tránsito y la próxima implementación del sistema automatizado de tratamiento de infracciones de tránsito.

Evolución fallecidos Año 2023

Acumulado a:	Variación fallecidos 2023 vs 2022
Enero (al 29-01-23)	-13,9%
Febrero (al 05-03-23)	-6,6%
Marzo (al 02-04-23)	-4,0%
Abril (al 23-04-23)	-0,5%

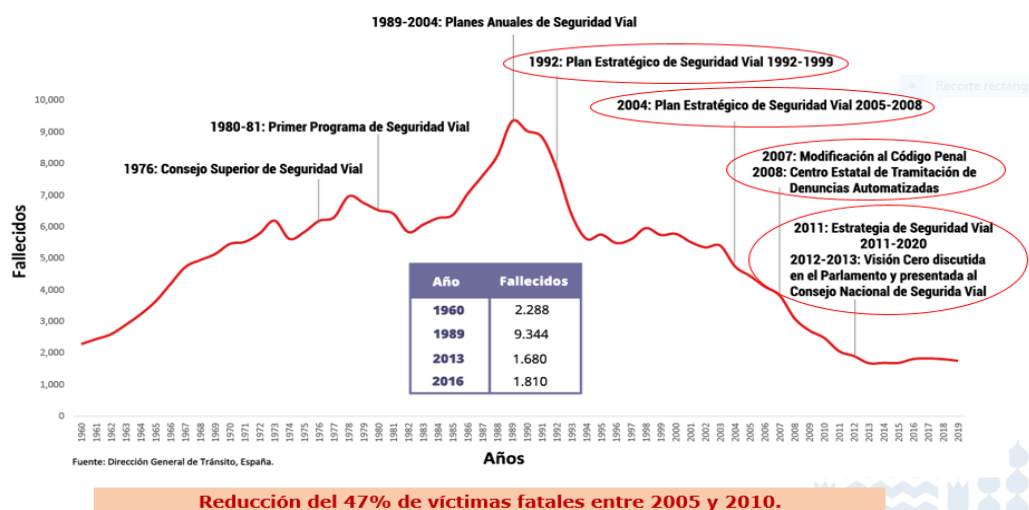


Preocupante reducción de la brecha 2023 vs 2022

Asimismo, se avanza en la concreción de mejores condiciones de infraestructura y de seguridad para todas las formas de movilidad, fomentando las zonas de tránsito calmado, en un programa de entorno escolar, para hacer más seguros los lugares en que se movilizan y continuar con las campañas de concientización y educación dirigidas a públicos particulares con focos específicos y el programa educativo de **“embajadores de la seguridad”** y robustecer la normativa y la legislación.

En materia de impacto de la gestión de la seguridad vial, exhibió una lámina comparativa con España que da cuenta que en ese país, se logró la reducción del 47% de las víctimas fatales en cinco años.

Impacto de la Gestión de la Seguridad Vial - España



En relación a la seguridad vial como objetivo del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones informó que esta administración adoptó la recomendación de las Naciones Unidas de los objetivos de desarrollo sostenible, en los cuales la seguridad vial está plasmada en dos objetivos claros; 3.6 y 11.2, que se refieren a la seguridad vial y mediante un plan mundial la Organización Mundial de la Salud que recomienda implementar con sistemas de enfoque seguros y con distintas iniciativas.

Para el Ejecutivo la seguridad vial es un objetivo estratégico. Desde CONASET se está trabajando en una política que se plasmó en el año 2017 y la estrategia para los años 2021 a 2030, busca avanzar en una reducción de 30% de los fallecidos y lesionados graves en el

tránsito, trabajando en 5 ejes de acción que son: la gestión de seguridad vial; vías más seguras y movilidad más seguras; vehículos más seguros, continuar mejorando los estándares de los distintos tipos de vehículos que circulan; lograr usuarios más seguros de las vías y la respuesta a los siniestros de tránsito y reparación a las víctimas, que históricamente ha sido muy descuidado.

Lo anterior se materializa con la implementación del plan “**Visión Cero**” que es la mirada sistémica para abordar la seguridad vial, cuyas principales iniciativas son: la correcta implementación del sistema automatizado de tratamiento de infracciones de tránsito; programa educativo; un nuevo plan de motonetas, que ha experimentado un alza significativa en fallecidos en la última década y la implementación de la licencia de conducir digital, entre otros.

El Honorable Senador señor Castro consultó por el nivel medido de invalidez de aquellos que sobreviven a los accidentes en materia vial.

La Secretaria Ejecutiva de la Comisión Nacional de Seguridad de Transito (CONASET), señora Karina Muñoz, aclaró que se está analizando la información antes referida, junto con las evaluaciones que lleva a cabo el Ministerio de Salud.

La Honorable Senadora señora Órdenes expresó que se han hecho diversos esfuerzos legislativos para disminuir la siniestralidad y la accidentalidad en materia vial, sin embargo, todos ellos tienen como denominador común, incrementar las sanciones, demostrando su preocupación por esto último, puesto que se deja de lado la educación vial.

En su opinión, si se pretende cambiar el comportamiento y la cultura de convivencia vial, no es suficiente incrementar las sanciones.

En este contexto, solicitó a CONASET que informe sobre la política en materia de educación vial y requirió información de la siniestralidad vial por regiones.

Finalmente, preguntó por la definición de “rural”.

La Secretaria Ejecutiva de CONASET, señora Karina Muñoz, señaló en relación a los esfuerzos en materia de educación que la cultura se cambia a través de la educación y las campañas son una vía para educar, sin embargo, las conductas también se pueden cambiar a

través de las fiscalizaciones que es el método más efectivo e inmediato. Mediante el diseño de la infraestructura se pueden obtener cambios de conductas, como es el caso de las zonas de tránsito calmado, con velocidades máximas de 30 kms. por hora, con lo cual se logra condicionar una conducta esperada de los conductores de los vehículos motorizados.

Agregó que, CONASET realiza campañas en alianza con el sector privado. En la actualidad, está en desarrollo un proyecto de gran envergadura en la región Metropolitana con financiamiento del Gobierno Regional, que se denomina “**embajadores de la seguridad vial**”, y se orienta a 28.000 menores, considerando desde la etapa preescolar hasta cuarto año de enseñanza media, con talleres educativos que se refieren a todos los ámbitos de riesgo en las vías para minimizarlos. Asimismo, se está analizando la forma para replicarlo en las demás regiones.

Respecto de la consulta formulada en relación a los datos por regiones, esa información se entregó en la sesión realizada el 26 de abril del año en curso y está contenida en el gráfico denominado “fallecidos según región, año 2022, de este informe.

En cuanto al ámbito rural urbano, explicó que se considera urbano a las áreas de urbanización urbana y el resto es rural, no obstante, se puede efectuar una división más concreta para considerar las rutas interurbanas o los caminos rurales menores.

En relación a la imprudencia de los ciclos, manifestó que el objetivo principal de esta iniciativa legal es comprender que existe una mayor responsabilidad de parte del usuario del vehículo motorizado, que tiene la capacidad de causar mayores daños, alcanzando velocidades superiores, son potenciales armas de más de dos toneladas en movimiento, por lo que se debe otorgar una mayor protección a los ciclos.

El Honorable Senador señor Van Rysselberghe consultó qué comprende el término “ciclos”. Asimismo, preguntó por los perfeccionamientos que se podrían proponer a la norma.

Se respondió que la [ley N° 21.088](#), estableció la definición de ciclos que está contenida en el [artículo 2° de la ley N° 18.290](#), de Tránsito.

El Honorable Senador señor Kusanovic, observó que, aparte de los ciclos, también se encuentran en situación de vulnerabilidad aquellos que circulan en vehículos de tracción animal.

El Honorable Senador señor Castro señaló que la sanción de retiro perpetuo de la licencia de conducir, es de gran importancia.

Luego, en el caso de las lesiones consultó cómo se compatibiliza la clasificación legal de las lesiones con la clasificación médico legal de las mismas, porque la fractura de una falange distal es grave; un traumatismo encéfalo craneano tiene a su vez variantes de categoría de nivel de impacto. Muchas personas con secuelas de un TEC después de un accidente de tránsito no quedan dementes, sin embargo, quedan disminuidos, enlentecido o con las facultades de hablar, de comprender o de orientación o afectados en el tiempo. Cuando las personas quedan lesionadas no se sabe si pueden trabajar, por lo que es necesario distinguir entre lesiones graves y muy graves, que tienen penas diferentes.

Agregó que estas distinciones son motivos de largas discusiones en la Asociación Chilena de Seguridad en materia de accidentes de trabajo, en que cada órgano de una persona secuelada de un accidente tiene un valor de daño o mutilación, por lo que solicitó una mayor precisión en esta materia, que implicaría la suspensión por un tiempo mayor de la licencia de conducir.

Finalmente, consultó acerca de la situación de las personas que se desplazan en scooters, motonetas o bicicletas, que tienen un nivel de cilindrada que no requiere placa patente para circular y lo hacen en las veredas, ciclovías y en las calles, atropellando a un peatón o a otro ciclo. Esta realidad es cada vez de mayor ocurrencia, por lo que debe existir simetría en las sanciones que se pretenden aplicar.

En cuanto a la clasificación de las lesiones, se explicó que CONASET trabaja con los datos proporcionados por Carabineros de Chile y se está analizando la forma de resolver la forma de comunicar esta información con la que dispone el Ministerio de Salud, para efectuar un seguimiento hasta los treinta días posteriores a un accidente de tránsito.

En relación a los ciclovías se informó que se está realizando un trabajo para mejorar los estándares de aquéllas y evitar los conflictos con la comunidad. Muchas veces, los ciclistas eligen las veredas por el riesgo que implica desplazarse por una vía en que circulan muchos vehículos a grandes velocidades.

El Honorable Senador señor Flores recordó que esta iniciativa legal, que surgió de una moción parlamentaria, fue objeto de gran debate en la Cámara de Diputados puesto que no solo intenta ordenar

el uso de las vías, sino que también la participación de distintos ciclos y entre ciclos y peatones. Los accidentes de tránsito tienen múltiples orígenes y la gran mayoría no se debe a las condiciones de la calzada ni de la señalética vial, sino que a la imprudencia de los conductores o por desconocimiento de la Ley de Tránsito.

En ese ámbito, se debatió en relación a los exámenes que deben rendir para obtener por primera vez una licencia de conducir o para su renovación. En algunas municipalidades el trámite es muy expedito.

Cuando se compara dicho trámite con otros países, llama la atención las facilidades que existen en el país para obtener una licencia de conducir. Asimismo, se refirió a la pérdida de licencias para conducir vehículos de tracción animal y para los vehículos de tracción humana, como los ciclos. Antiguamente, existía la exigencia de contar con una placa patente y conocer las reglas del tránsito.

Lo mismo sucede con vehículos que se desplazan en el agua, que muchas veces son conducidos por menores de edad, como es el caso de las motos de agua con un motor de 1.200 centímetros cúbicos que pueden alcanzar una velocidad de 10 nudos y causar accidentes. De este modo, existe un desbalance y una desregulación en materia de conducción.

A los conductores de bicicletas se les debe exigir un mínimo de comportamiento vial.

La Secretaria Ejecutiva de CONASET, señora Karina Muñoz, respondió que las consecuencias de un accidente de tránsito son mayores cuando se trata de un conductor de un ciclo que de un vehículo. También, se analizó el alcance de la pena regulada por el Código Penal, porque se homologa a otros tipos de crímenes que son más gravosos. En esta materia, destacó que es necesario modificar la escala de las sanciones que es poco representativa del respeto entre vehículos de distintas categorías y con diferentes niveles de protección.

En relación a las facilidades para obtener las licencias de conducir en algunas municipalidades, se explicó que CONASET ha fortalecido los exámenes teóricos y prácticos para los motociclistas, entendiendo que se necesitan conductores más capacitados. En la actualidad, la obtención de las licencias de conducir clase B se encuentran con un porcentaje de 50% de tasa de reprobación y las licencias profesionales exhiben un 60% de tasa de reprobación.

Asimismo, se ha analizado la posibilidad de incluir un examen psicológico para acreditar que el conductor cuente con las capacidades necesarias para enfrentar las exigencias de la conducción.

La asesora legislativa del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, señora Viviana Díaz, informó respecto de la educación vial que el Ministerio considera un proyecto para transformar a CONASET en una agencia de seguridad, con lo cual tendrá las facultades para efectuar educación vial de manera más intensiva.

Respecto de la imprudencia de los ciclos, señaló que el espíritu de la ley es la protección del sujeto vulnerable, sin dejar desvalido al afectado cuando el ciclo tiene culpa. Dentro de las presunciones se establece que corresponderá a Carabineros de Chile determinar la causa basal del accidente, con lo cual dependerá de cada caso en particular.

A la consulta del **Honorable Senador Castro** relativa al retiro perpetuo de la licencia de conducir, señaló que se podría establecer para casos calificados. En la actualidad, es facultativo para el juez.

En cuanto a la clasificación de las lesiones manifestó que una de las razones para incluir las sanciones en el Código Penal es porque dicho texto legal define lo que se entiende por cada uno de los tipos de lesiones.

También, se está analizando la situación de los denominados “mosquitos”, que son bicicletas con motor que no están preparadas para usar motor.

El Honorable Senador señor Castro solicitó conocer la definición normativa para acceso a la licencia para motonetas, bicicletas, scooter y de aquellos vehículos a motor bajo cierta cilindrada. Señaló que esta materia es de gran importancia porque se pretende establecer una regulación que debe ser justa y considerar el problema en su conjunto, que incluye la promoción del uso de las bicicletas.

El Honorable Senador señor Flores consultó las razones por las cuales se han eliminado regulaciones que se entendían necesarias, como la exigencia de las placas patentes para que pudieran circular las bicicletas, que obligaba a efectuar un trámite para su obtención. Lo mismo sucedía con los vehículos a tracción animal que debían contar con

una licencia de conducir muy simple, que acreditaba el conocimiento de ciertos elementos básicos.

En su opinión, es necesaria la educación en materia de tránsito y la forma de relacionarse. En la actualidad, existe una alta tasa de comportamiento agresivo que genera cambios en las conductas y es factor de causa de accidentes.

Las vías públicas son cada vez más recorridas, con más acceso a todo tipo de vehículos para circular y en las ciudades donde de masifica el uso de los ciclos se producen muchos accidentes.

La Honorable Senadora señora Órdenes señaló que hubo una participación ciudadana importante para consultas relativas a esta iniciativa legal, pudiendo detectarse que existe consenso de la importancia que tiene un proyecto de esta naturaleza.

Luego, la señora Senadora recordó que las dudas que se plantearon en un comienzo de la tramitación de esta iniciativa legal dicen relación con la naturaleza coercitiva y disuasiva de la misma y se privilegió el tratamiento de otros proyectos de ley, tales como el sistema automatizado de tratamiento de infracciones de tránsito y el que dio lugar a la [ley N° 21.377](#), que pueden contribuir a cambiar las estadísticas en el número de los fallecidos en siniestros de tránsito.

Finalmente, reiteró la importancia de la coherencia de este proyecto de ley con el ordenamiento jurídico, manifestando dudas en relación al establecimiento de la presunción de culpabilidad de los conductores.

Se explicó que esta iniciativa legal es complementaria al tratamiento automatizado de infracciones de tránsito. Asimismo, el Ejecutivo considera que una de las vías para generar un cambio conductual dicen relación con educar, transmitir la necesidad de crear conciencia en la ciudadanía de los efectos de las conductas de riesgo, tales como exceso de velocidad, distracciones al volante y conducción bajo los efectos del alcohol, o de las drogas.

Para las personas que no logran el cambio conductual, existe la vía punitiva que se utiliza en diversos países por el efecto disuasivo. Por regla general, la comisión de una infracción gravísima o dañar no era tan costoso, esta iniciativa legal eleva las sanciones y establece la proporcionalidad de los efectos que provocan las malas conductas en términos monetarios o de suspensión de licencia. De este modo, se equilibra, en parte, el daño con la sanción correspondiente.

El proyecto original no distinguía entre el dolo y la culpa respecto del daño que se producía a un tercero, sin embargo, con la norma aprobada en la Honorable Cámara de Diputados se considera la intencionalidad o la proyección del efecto que se pudo generar. Se distingue si hubo culpa o dolo, con lo cual se determina si se trata de un delito o de un cuasi delito.

El Honorable Senador señor Castro consultó acerca de la evaluación de las leyes números 21.088 y 21.377, indicando si han tenido una incidencia en la siniestralidad, cuál ha sido la utilidad de aquéllas y la capacidad de fiscalización de las conductas a que se refieren esas leyes.

En relación a la ley N° 21.377, señaló que tiene un valor preponderante en la accidentabilidad en los trayectos, tanto de vehículos motorizados como de motonetas y bicicletas.

Junto con lo anterior, pidió información en relación a la conducción bajo la influencia del alcohol, que al parecer se ha desplazado en cuanto a la pérdida de concentración en el camino y la facilitación de la accidentabilidad.

Se informó, respecto de la ley N° 21.088, que se efectuó una evaluación para destacar formas de movilidad nuevas que han proliferado en el último tiempo, como son las bicicletas y otros ciclos, privilegiando la protección de los usuarios vulnerables, peatones, ciclistas, motociclistas, con las distinciones contempladas en la ley.

Se ha bajado la participación de los usuarios vulnerables entre los fallecidos, y en particular, en los ciclistas. El año 2022, cerró con una participación de -3% del grupo de ciclistas y usuarios de ciclos en el total de fallecidos en el año.

Actualmente, los usuarios de vehículos motorizados figuran como los que más fallecen, por lo que se está trabajando en distintas aristas.

Respecto de la ley N° 21.377, se señaló que la imprudencia del conductor aparece como la principal causa de siniestros de tránsito y la acción más recurrente es la distracción al volante por el uso de dispositivos móviles. Para abordar esta situación, el Ministerio está trabajando en la implementación de planes pilotos relacionados con la fiscalización automatizada de esas conductas.

La primera causa de siniestros y de muertes en el tránsito sigue siendo el exceso de velocidad.

La conducción bajo los efectos del alcohol ha disminuido como consecuencia de la implementación exitosa de políticas públicas relativas a la denominada “**ley de tolerancia 0**”, fortaleciendo las campañas educativas, es decir, se abordaron todas las aristas necesarias para que una política pública sea exitosa, pasando de ser la tercera causa de accidentes de tránsito a ocupar el séptimo lugar.

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Van Rysselberghe, consultó si la disminución de las estadísticas en algunas regiones obedece a una causa determinada y la fecha estimada en que se implementará el tratamiento automatizado de infracciones de tránsito.

En relación a las bajas en las estadísticas de las regiones de Antofagasta y Coquimbo, se informó que se están analizando las causas porque CONASET recibe la base de datos de Carabineros de Chile que está siendo validada. Además, el Ejecutivo está impulsando la seguridad vial en las regiones junto con las fiscalizaciones que tienden a cambiar las conductas en el corto plazo.

Luego, respecto de la implementación del tratamiento automatizado de infracciones de tránsito, se señaló que el Ejecutivo está trabajando en la elaboración de los distintos reglamentos de la ley, algunos de los cuales tendrán un proceso de sociabilización con los actores claves del proyecto. Se pretende lograr una implementación exitosa que logre el efecto que ha tenido en otros países como España, Reino Unido y Francia, que han reducido en más de un 50% los fallecidos.

El plazo para ingresar los reglamentos a la Contraloría General de la República vence a principios del mes de octubre del año en curso y en 90 días posteriores a la publicación de los reglamentos en el Diario Oficial comenzará la implementación.

El Honorable Senador señor Castro solicitó conocer la opinión del Ejecutivo acerca de la situación que se produce en sectores urbanos con la imprudencia de los conductores de los ciclos, que no respetan las normas del tránsito, en especial, los repartidores.

Se respondió que existe un problema con la proliferación de ciclos que cuentan con una potencia distinta, con motores eléctricos. El Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial ha informado

que en diversos países se presenta esta situación y se debe buscar una solución.

En este contexto, se precisó que los ciclos son vehículos no motorizados o que cuentan con un motor eléctrico que debe cumplir con las normas del tránsito, por lo tanto, son susceptibles de ser fiscalizados.

Al Ejecutivo le interesa que este grupo de usuarios cambie sus conductas, tenga conciencia de los daños que pueden provocar a otros, que pueden ser más vulnerables, como los peatones y las personas mayores de edad. Añadió, que CONASET está retomando una mesa de trabajo con las empresas de reparto, que cuenta con ciclistas y motociclistas, entendiendo que este problema ha aumentado y considerando que el rubro está legalizado, las empresas han solicitado la participación en esa instancia porque sus conductores deben respetar las normas del tránsito y disminuir la siniestralidad.

La ley N° 21.088, estableció el rango para los ciclos en 25 kilowatts de potencia y 25 kilómetros de velocidad, cualquiera de esas variables que se sobrepase se considerará que no es un ciclo. Sin embargo, hay bicicletas y scooters que sobrepasan esos límites y se venden como juguetes, por lo que se está definiendo una regulación, considerando la participación de los importadores, del Servicio Nacional de Aduanas y del Servicio Nacional del Consumidor.

El Honorable Senador señor Bianchi manifestó su conformidad con la inclusión no sólo de los ciclistas como víctimas de una conducta cada vez más temeraria en la conducción.

Luego, expresó que todas estas iniciativas legales son positivas, sin embargo, se requieren políticas públicas para aumentar la infraestructura, como ciclovías, para el desplazamiento de los ciclos. En su opinión, se deben generar condiciones de infraestructura que permitan a las personas circular con seguridad, incentivando que las personas puedan optar libremente por otros medios de locomoción.

Además, se debe considerar la demora actual para obtener o renovar una licencia de conducir, que en muchos casos impide desarrollar un trabajo. Los municipios no cuentan con la capacidad para atender la actual demanda, por lo que se debe analizar la posibilidad de establecer un sistema alternativo.

Finalmente, señaló que debería existir una política pública para que los barrios nuevos cuenten con ciclovías y sustentabilidad, así se requerirán menos subsidios de gas, de luz y agua.

En relación a esta materia, **la Secretaria Ejecutiva de CONASET, señora Karina Muñoz**, acotó que durante este año se celebra la séptima semana mundial de la seguridad vial que fomenta Naciones Unidas a través de la Organización Mundial de Salud y el tema de este año será el fomento de la movilidad sustentable, entendiendo que mientras más seguros sean los espacios, más personas se cambiarán a la modalidad sustentable.

Respecto a la necesidad de avanzar hacia más infraestructura para estos modos, informó que el Gobierno tiene un compromiso de construir determinados kilómetros de ciclovías distribuidos a nivel nacional. No sólo las ciclovías generan entornos seguros para ese tipo de usuarios, también deben considerarse las zonas de tránsito calmado y los entornos escolares seguros.

En cuanto a la demora para la obtención de licencias de conducir, señaló que, en parte, emana de las postergaciones de la pandemia, sin perjuicio de lo cual los municipios deben mejorar sus condiciones de gestión para asegurar que no existan plazos tan extensos. Por otra parte, se está evaluando con el Ministerio de Salud la externalización del examen médico, que se requiere para la obtención de la licencia de conducir.

El Honorable Senador señor Kusanovic reiteró que el Estado ha perdido el control, en la actualidad no es exigible la licencia para conducir bicicletas y tampoco la exigencia de contar con patentes. Ambas obligaciones contribuyen desde la niñez a valorar la importancia del cumplimiento de las normas.

A juicio del señor Senador, el Estado debe tener el control de todos los vehículos que circulan, sean de tracción humana, animal o motorizados.

No se puede incentivar el uso de las bicicletas, sin la obtención de la licencia respectiva, el argumento de que se ha desechado en diversos países por la masividad de este medio de transporte, después se podría aplicar a los conductores de motonetas y así sucesivamente.

Luego, coincidió con el planteamiento del **Honorable Senador señor Bianchi** en relación a la demora para el otorgamiento de licencias de conducir por parte de las municipalidades,

haciendo presente que, en parte, obedece a la falta de médicos en las Direcciones de Tránsito, por lo que se podría analizar la participación de otros profesionales del área de la salud, como pueden ser los tecnólogos médicos u otros, o contar con un certificado médico externo.

Añadió que para ser capitán de un barco se requiere una autorización médica que certifica que la persona está en condiciones de desempeñar en esa actividad.

La Secretaria Ejecutiva de CONASET, señora Karina Muñoz, señaló en relación a la exigencia de licencias de conducir para bicicletas, que sería un desincentivo a esa forma de movilidad que se pretende fomentar. En diversos países se eliminó ese tipo de licencia.

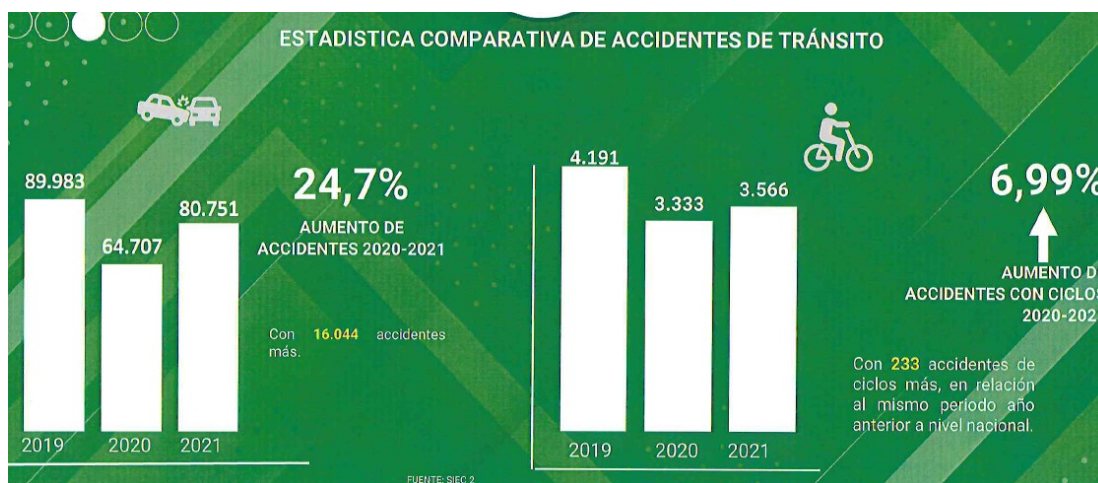
Finalmente, la Comisión acordó solicitar a la Biblioteca del Congreso Nacional la elaboración de un informe comparado respecto de las exigencias o requisitos que se solicitan para vehículos motorizados y para ciclos y la oportunidad en que se eliminó el conocimiento de la Ley de Tránsito y la obtención de licencias y de patentes en vehículos de tracción animal y de tracción humana.

En sesión de fecha 18 de mayo de 2022, se recibió el informe denominado [“Requisitos para transitar exigidos a conductores de vehículos motorizados y de tracción humana. Experiencia comparada.”](#)

Presentación de Carabineros de Chile

El Jefe de la Prefectura de Investigación de Accidentes en el Tránsito, Teniente Coronel, señor Guillermo Bhole, señaló que Carabineros de Chile está comprometido con la estrategia nacional de seguridad de tránsito 2021-2030, para reducir el número de personas que mueren anualmente y los que resultan con lesiones graves, como consecuencia de accidentes de tránsito y lograr una reducción del 30% de los fallecidos en accidentes, para el año 2030, en lo que se ha denominado “Visión Cero”.

A continuación, exhibió el siguiente gráfico que da cuenta de la estadística comparativa de accidentes de tránsito.



En ese contexto, informó que los accidentes de tránsito han aumentado en el último año en 24,7%, lo que significa la ocurrencia de 16.044 accidentes. Los accidentes con ciclos, en el período 2019-2020, bajaron y en el año 2021 aumentaron en 6,99%, lo que implica 233 accidentes más en relación al año anterior.

Respecto de los fallecidos en accidentes de tránsito, expuso la siguiente lámina.



Así, se puede constatar en relación a los fallecidos en accidentes de tránsito, que, en el año 2019, hubo 1.617, disminuyendo en el año 2020, por las restricciones de movilidad de la pandemia y en el año 2021 aumentaron a 1.682, lo que implica un aumento de 13,6%.

En cuanto a los ciclos, destacó que exhiben una disminución de 29,7%, con relación al año anterior, de 111 personas fallecidas en accidentes investigados por la SIAT, se bajó a 78, lo que resulta

positivo desde el punto de vista de los usuarios más vulnerables de las vías que están más expuestos o que tiene consecuencias muy graves en los siniestros viales.

La causalidad atribuible al conductor de ciclos en un accidente de tránsito es de 43,22%, y en los conductores de vehículos motorizados alcanza a 50%. Los siniestros atribuibles a causas no determinadas bordean a 6,7%.

Del total de accidentes en el año 2021, que alcanzó a 80.751, la participación de ciclos alcanzó a 3.566, representando 4,41%; del total de personas fallecidas, 1.688, 78 personas correspondieron a ciclos o a conductores de ciclos, representando 4,62%.

La situación descrita se grafica en la siguiente lámina.



En este ámbito, destacó la importancia de la convivencia vial de todos los usuarios de las vías para un desplazamiento sin accidentes, reiterando la necesidad de generar políticas públicas que permitan reducir los accidentes de tránsito.

Finalmente, señaló a modo de conclusión que, los accidentes de tránsito a nivel nacional aumentaron en 24,7%, entre los años 2020-2021, porcentaje que se traduce en 16.044 casos más.

Los accidentes con participación de ciclos aumentaron en el año 2021 en 6,99%, respecto del año anterior, representando 233 casos más.

Las personas fallecidas en accidentes en el tránsito con participación de ciclos disminuyeron en 29,7%, entre 2021-2020, lo que implica 3 casos menos, que es muy valorable porque significa que los usuarios están conscientes de la situación.

En relación a la causalidad de accidentes de tránsito, con participación de ciclos, informó que, en el año 2020, el 39% de las causas de los accidentes fue atribuible a la imprudencia del conductor del ciclo. En cambio, en el año 2021, la cifra aumentó a 43,2%, con lo cual se está muy cerca de equiparar los porcentajes de responsabilidad de los conductores, destacando la necesidad de que todos los usuarios de la vía y los participantes del tránsito sean responsables y con cabal conciencia del riesgo que significa un accidente de tránsito y sus consecuencias, principalmente de los usuarios más vulnerables, peatones, ciclistas, que quedan expuestos a consecuencias graves ante un siniestro vial.

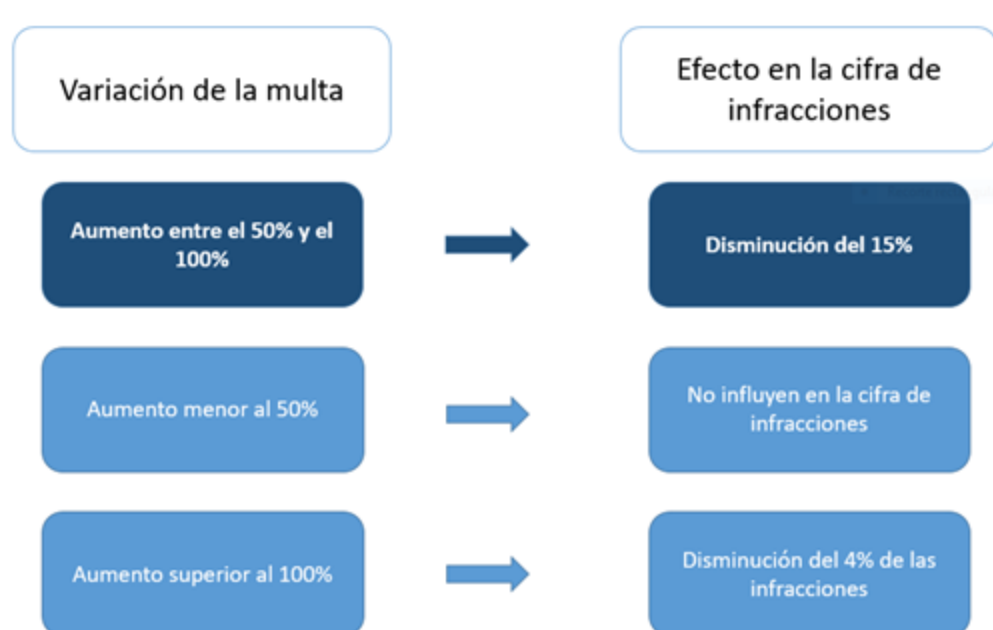
Respecto a la modificación del [artículo 204 de la ley N° 18.290](#), manifestó que el aumento en el monto de las multas es positivo como política de prevención, porque incide en el desincentivo de las conductas de los usuarios de las vías. La prevención y las campañas sirven, pero cuando no dan resultado es necesario el aumento en los montos de las multas.

Presentación del Gerente de Movilidad y Políticas Públicas del Automóvil Club de Chile

El Gerente de Movilidad y Políticas Públicas del Automóvil Club de Chile, señor Alberto Escobar, señaló que el perfeccionamiento en materia de multas y suspensión de licencia, están basadas en un respaldo técnico a nivel internacional. Los estudios sobre multas y seguridad vial han relacionado el aumento de las multas con cambios en las infracciones de tránsito; en la reincidencia, y en la siniestralidad.

Hay evidencia que las multas más altas están asociadas con menos infracciones de tránsito, pero los efectos pueden estar limitados en tiempo y lugar. Por lo tanto, esta medida se considera probablemente eficaz.

Seguidamente acompañó un gráfico que da cuenta de lo anterior:



Los estudios han demostrado que las multas más altas están asociadas con menores infracciones en las áreas de exceso de velocidad, pasar con la luz roja y usar el cinturón de seguridad. En Chile, se ha normalizado incurrir en las infracciones nombradas. Sin embargo, en cuanto al uso del cinturón de seguridad, éste no ha mejorado en lo que se refiere a las plazas traseras.

Según una revisión llevada a cabo por Rune Elvik, en el año 2016, los aumentos de las sanciones fijas están asociados a una reducción del número de siniestros, que oscilan entre el 1% y el 12%.

El aumento de la multa propuesta en la iniciativa en estudio, debiese disminuir la infraccionalidad en torno a un 15%.

En relación a los factores que influyen en el efecto del aumento de las multas en la seguridad vial, hizo referencia a la teoría de disuasión, que señala que la variable moderadora más importante con respecto a los aumentos en las multas de tránsito es el riesgo de detención.

En ese contexto, estimó que, al aumentar las sanciones mejorará el cumplimiento de las normas de tránsito, pero sólo cuando el riesgo de detención sea lo suficientemente alto.

Cuando el riesgo de aprehensión es bajo, el aumento de las penas fijas no supondrá una diferencia notable para la disuasión.

De acuerdo a un estudio elaborado por Yagil, el

año 1998, existe un efecto probable de la justicia percibida por la multa. Asimismo, para los conductores jóvenes, la justicia percibida del castigo es uno de los factores determinantes del cumplimiento de las leyes de tránsito.

Si los usuarios de la carretera consideran que las multas son demasiado altas, podría reducirse la percepción de justicia de la multa y el aumento de ésta podría perder su efecto.

En esa misma línea, observó que, la justicia de las multas percibida por la policía podría desempeñar un rol: si evalúan las sanciones como demasiado altas o injustas, podrían estar menos inclinados a aplicarlas y, como tal, reducir la posibilidad de detención (Elvik, 2016).

Posteriormente, hizo referencia a estudios realizados en el extranjero, y específicamente en Holanda y Australia:

Estudio	Cambio de Penalización	Grupo de infractores	Indicador de resultado	Posible Efecto de seguridad	Efecto
Elvik, 2016, Internacional	Aumento menor al 50%	Conductores generales	Tasa de infracción (exceso de velocidad y uso de cinturón)	No hay impacto	No se identificaron cambios en la tasa de infracciones
	Aumento entre el 50% y el 100%	Conductores generales	Tasa de infracción (exceso de velocidad y uso de cinturón)	Impacto positivo	Se registró una reducción del 15% de la tasa de infracciones
	Aumento superior al 100%	Conductores generales	Tasa de infracción (exceso de velocidad y uso de cinturón)	Impacto negativo	Se registra un aumento de 4% de las infracciones

Estudio	Cambio de Penalización	Grupo de infractores	Indicador de resultado	Posible Efecto de seguridad	Efecto
Popping, 2012, Holanda	20% de aumento de la multa	Infractor de velocidad tres días antes y después del cambio de multa	Probabilidad de reincidencia (ventana de tiempo breve)	Impacto positivo	Se logró una menor probabilidad de reincidencia en el período de tres días (martes/miércoles/jueves), grupo justo antes y después del aumento de la multa
		Infractor de velocidad frecuentes (más de cuatro multas de velocidad en los últimos 12 meses)	Probabilidad de reincidir	Sin impacto	Ningún efecto sobre la reincidencia de los infractores de velocidad frecuentes
		Infractores de velocidad un mes antes y después del cambio de multa	Probabilidad de reincidencia (ventana de tiempo largo)	Impacto negativo	La probabilidad de una reincidencia dentro de los 12 meses fue alrededor de un 1,6% más alta para el grupo de 1 mes después
		Infractores de velocidad un mes antes y después del cambio de multa	Tiempo de reincidencia	Impacto positivo	Tras el aumento de la multa tardaron 7 días más en reincidir
		Infractores de velocidad una semana, tres días un día antes y después del cambio de multa	Tiempo de reincidencia	Sin impacto	Las estimaciones puntuales para el tiempo hasta la reincidencia fueron alrededor de cero, lo que indica un efecto de tiempo insignificante de multas más altas
		Infractores de velocidad un mes antes y después del cambio de multa	Tamaño de la infracción por exceso de velocidad	Impacto positivo	En la primera reincidencia, los infractores del grupo un mes posterior tendieron a exceder el nivel de velocidad máxima con 0.319 km/hr menos que el grupo de infractores de 1 mes, lo que sugiere que las infracciones por exceso de velocidad fueron menores

Estudio	Cambio de Penalización	Grupo de infractores	Indicador de resultado	Posible Efecto de seguridad	Efecto
Watson et al., 2015, Australia	Incrementos de multa (11% a más del 100%) + suspensión de licencia (>40 km/hr por encima del límite de velocidad)	Infractores de velocidad	Porcentaje de conductores que reinciden	Impacto positivo	Una reducción significativa del 6.3% en la reincidencia de los conductores en la cohorte de 2003 (cambio posterior a la sanción)
			Promedio de infracciones por exceso de velocidad posteriores cometidas	Sin impacto	Ninguna diferencia estadísticamente entre las cohortes antes y después del cambio
			Frecuencia general de infracciones	Impacto positivo	El número medio de infracciones se redujo significativamente en la cohorte de 2003 (cambio posterior a la sanción) en un 5,8%. En promedio, los infractores cometieron menos infracciones por exceso de velocidad después del aumento de sanciones, independientemente de la gravedad de la infracción índice, el historial previo de infracciones por exceso de velocidad o el método de detección
			Duración de la demora para reincidir	Impacto negativo	El tiempo promedio entre la infracción índice y la reincidencia se acortó significativamente después del cambio de sanción (N=286 días de la cohorte de 2003 frente a 312 días de la cohorte de 2001)
El promedio de infracciones adicionales (es decir, posteriores al delito índice)	Sin impacto	El número medio de infracciones adicionales cometidas no cambió significativamente tras el aumento de las sanciones, independientemente de factores como la gravedad de la infracción, el historial de infracciones por exceso de velocidad o el método de detección de la velocidad			

Destacó que, cuando se aumenta la multa sobre el 100%, sólo se registra un aumento del 4% en la tasa de infracción.

De acuerdo a lo observado en Holanda, el aumento de la multa incide en la reincidencia, en el sentido que ésta es menor. Respecto al caso de Australia, señaló que la frecuencia general de infracciones tiene un impacto positivo. Es decir, contrariamente a lo que se piensa, las infracciones van cambiando el comportamiento de los conductores.

Finalmente, consignó que no se debe temer al incremento en la fiscalización y en la sanción, porque, la tendencia es que se produce un efecto disuasivo.

El Honorable Senador señor Kusanovic reiteró la necesidad de la educación en materia de tránsito para los ciclistas, debiendo exigirse una licencia especial para conducirlos y la obtención de un permiso especial y simplificado de circulación.

En su opinión, el uso de las bicicletas no puede estar ajeno a la educación en materia vial y debería iniciarse su instrucción en niveles educativos básicos.

El Gerente de Movilidad y Políticas Públicas del Automóvil Club de Chile, señor Alberto Escobar, acotó que en los países desarrollados se instalan hábitos de seguridad vial desde la educación pre básica, obteniéndose resultados positivos.

Presentación de Revolución Ciclista Plurinacional

El vocero de dicha entidad, señor Nicolás Riquelme, inició su presentación señalando la importancia de la pronta aprobación de esta iniciativa legal, recordando que en el año 2020 aumentaron en forma considerable los accidentes que involucraron a ciclistas.

Informó que la entidad que representa, en conjunto con otras organizaciones, han estado en las calles exigiendo no más ciclistas muertos y no más impunidad.

Desde el año 2020 a la fecha, siguen ocurriendo accidentes viales por conducción irresponsable, causando la muerte de peatones, ciclistas, motociclistas, que corresponden al 50% de los usuarios más vulnerables de las vías.

En el período comprendido entre los años 2010 a 2021, murieron 16.309 personas, como consecuencia de siniestros viales. En este contexto, indicó que el automóvil puede convertirse en un arma cargada en poder de conductores sin criterio, irresponsables o que se desplazan bajo los efectos del alcohol. Añadió que el impacto de la velocidad es gravitante en los siniestros viales; la sobrevivencia de un peatón atropellado por un vehículo que circula a 30 kilómetros por hora es cercana al 90%; si es atropellado por un vehículo que se desplaza a 50 kilómetros por hora, la sobrevivencia es de 70% y si es atropellado por un móvil que transita a 70 kilómetros por hora, la sobrevivencia es de 5%.

La velocidad puede hacer la diferencia entre la vida y la muerte ante un accidente de tránsito, principalmente en peatones y ciclistas, por lo tanto, es primordial bajar las velocidades en las vías, contar con la infraestructura adecuada para convivir entre los distintos medios de transporte, mayor fiscalización y educación acerca de los riesgos que implica conducir a alta velocidad.

En el año 2021, murieron como consecuencia de accidentes de tránsito 388 peatones; 75 ciclistas, 223 motociclistas y 15 en otros vehículos motorizados, según los antecedentes que obran en poder de la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito y de Carabineros de Chile. Las cifras anteriores no consideran a los ciclistas que mueren en los centros asistenciales, que podrían aumentar al menos en 30%, según información proporcionada por Conaset.

Esta situación se presenta en todas las regiones, sin embargo, con la entrada en vigencia de la ley N° 21.088 que incorporó disposiciones sobre convivencia de los distintos medios de transporte, se evidencia un cambio.

La entidad que representa ingresó una iniciativa popular de norma a la Convención Constitucional que obtuvo 18.067 aprobaciones por parte de los participantes, que implica que son muchas las personas que quieren hacer un cambio en esta materia. En el Senado Virtual, 623 personas manifestaron su opinión favorable para legislar en esta materia.

Seguidamente, expresó que, mediante la aprobación de esta iniciativa legal, el país contaría con una legislación similar a la de otros países, como Argentina, Colombia, Brasil, Perú, México, Reino Unido, Rusia, Francia y España, que han logrado reducir drásticamente los siniestros viales.

Concluyó señalando que, del fomento de la movilidad activa y sostenible a energía humana, se derivan diversos aspectos positivos en materia de seguridad, por cuanto es un transporte de bajo impacto y baja velocidad, por lo que el riesgo de provocar siniestros es baja. Diversos estudios demuestran que, a mayor uso de la bicicleta y mayores kilómetros recorridos, menos ciclistas mueren.

En materia de salud, disminuyen los riesgos de padecer obesidad, diabetes, hipertensión y enfermedades cardiovasculares, fortalece la musculatura, mejora la capacidad pulmonar y fortalece el sistema inmunológico.

En calidad de vida, disminuye el estrés y la ansiedad, aumenta el rendimiento cognitivo, mejora la concentración y estimula la creatividad.

B) Estructura del proyecto

La iniciativa legal en estudio está estructurada sobre la base de dos artículos permanentes, a saber:

El artículo primero, propone modificar el inciso segundo del [artículo 492 del Código Penal](#), estableciendo que los responsables de cuasidelito de homicidio o lesiones, ejecutados por medio de vehículos a

tracción mecánica o animal, serán sancionados, además de las penas indicadas en el [artículo 490](#), con la suspensión de la licencia de conductor, permiso o autorización que los habilite para conducir vehículos, por un período que no podrá ser inferior a doce meses, si por el hecho se causaren lesiones menos graves.

Si se causaren lesiones graves, el período de suspensión se extenderá de dieciocho a treinta y seis meses. Si se causaren algunas de las lesiones indicadas en el [artículo 397 N°1](#), o la muerte, la suspensión de la licencia de conductor no podrá ser inferior a treinta y seis ni superior a sesenta meses.

En caso de reincidencia, además de imponer las penas señaladas en el artículo 490, el juez suspenderá la licencia de conducir por un período que no podrá ser inferior a cuarenta y ocho meses.

En casos calificados podrá condenarse al conductor a inhabilidad perpetua para conducir vehículos a tracción mecánica o animal.

El artículo segundo, propone introducir las siguientes modificaciones a la ley N° 18.290, de Tránsito:

El numeral 1, modificar el número 17 del artículo 167, para establecer la presunción de responsabilidad del conductor, cuando no mantenga una distancia razonable y prudente con los vehículos motorizados y ciclos que le anteceden o circulan en la calzada.

El numeral 2, sustituir el inciso primero del artículo 204, del mismo texto legal, para aumentar el monto de las multas a las infracciones o contravenciones gravísimas, graves, menos graves y leves.

C) Votación en general

- Puesto en votación el proyecto de ley, en general, fue aprobado por la unanimidad de los miembros de la Comisión, Honorables Senadores señora Órdenes y señores Bianchi, Castro, Kusanovic y Van Rysselberghe.

TEXTO DEL PROYECTO

A continuación, se transcribe literalmente el texto del proyecto de ley despachado por la Cámara de Diputados, y que la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones propone aprobar en general:

PROYECTO DE LEY:

“Artículo 1.- Reemplázase el inciso segundo del artículo 492 del Código Penal por el siguiente:

“A los responsables de cuasidelito de homicidio o lesiones, ejecutados por medio de vehículos a tracción mecánica o animal, se los sancionará, además de las penas indicadas en el artículo 490, con la suspensión de la licencia de conductor, permiso o autorización que los habilite para conducir vehículos, por un período que no podrá ser inferior a doce meses, si por el hecho se causaren lesiones menos graves. Si se causaren lesiones graves el período de suspensión se extenderá de dieciocho a treinta y seis meses. Si se causaren algunas de las lesiones indicadas en el artículo 397 N° 1, o la muerte, la suspensión de la licencia de conductor no podrá ser inferior a treinta y seis ni superior a sesenta meses. En caso de reincidencia, además de imponer las penas señaladas en el artículo 490, el juez suspenderá la licencia de conducir por un período que no podrá ser inferior a cuarenta y ocho meses. En casos calificados podrá condenarse al conductor a inhabilidad perpetua para conducir vehículos a tracción mecánica o animal.”.

Artículo 2.- Introdúcense las siguientes modificaciones en la ley N° 18.290, de Tránsito, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado fue fijado por el decreto con fuerza de ley N°1, de 2007, de los Ministerios de Transportes y de Justicia:

1. Reemplázase el N°17 del artículo 167–por el siguiente:

“17.- No mantener una distancia razonable y prudente con los vehículos motorizados y ciclos que le anteceden o circulan en la calzada;”.

2.- Sustitúyese el inciso primero del artículo 204 por el siguiente:

“Artículo 204.- La pena de multa se aplicará a los infractores de los preceptos de esta ley, de acuerdo con la escala siguiente:

1.- Infracciones o contravenciones gravísimas, de 3 a 6 unidades tributarias mensuales.

2.- Infracciones o contravenciones graves, de 1,5 a 3 unidades tributarias mensuales.

3.- Infracciones o contravenciones menos graves, de 1 a 1,5 unidad tributaria mensual.

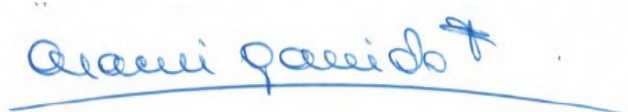
4.- Infracciones o contravenciones leves, de 0,5 a 1 unidad tributaria mensual.”.”.

- - -

ACORDADO

Acordado en sesiones celebradas los días **20 de abril de 2022**, con asistencia de los Honorables Senadores señora Ximena Órdenes (Presidenta) y señores Juan Luis Castro, Iván Flores, Alejandro Kusanovic y Enrique Van Rysselberghe; **11 de mayo de 2022**, con asistencia de los Honorables Senadores señora Ximena Órdenes (Presidenta) y señores Alejandro Kusanovic y Enrique Van Rysselberghe; **3 de agosto de 2022**, con asistencia de los Honorables Senadores señora Ximena Órdenes (Presidenta) y señores Juan Luis Castro, Alejandro Kusanovic y Enrique Van Rysselberghe, **26 de abril de 2023**, con asistencia de los Honorables Senadores señor Enrique Van Rysselberghe (Presidente), señora Ximena Órdenes y señores Karim Bianchi, Juan Luis Castro y Alejandro Kusanovic.

Sala de la Comisión, a 28 de abril de 2023.

A handwritten signature in blue ink that reads "Araceli Garrido". The signature is written in a cursive style and is underlined with a single blue horizontal line.

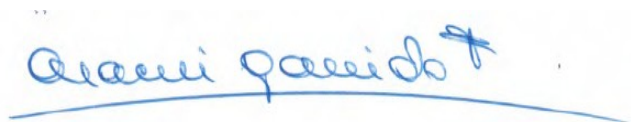
ARACELI GARRIDO FERNÁNDEZ
Abogado Secretaria (S) de la Comisión

RESUMEN EJECUTIVO

INFORME DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES, RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY, EN SEGUNDO TRÁMITE CONSTITUCIONAL, QUE MODIFICA LA LEY N°18.290, DE TRÁNSITO, PARA SANCIONAR AL CONDUCTOR DE VEHÍCULOS MOTORIZADOS QUE CAUSARE DAÑOS O LESIONES A QUIEN SE TRASLADAR EN BICILETAS U OTROS CICLOS. (BOLETÍN N° 13.975-15).

- I. OBJETIVO DEL PROYECTO PROPUESTO POR LA COMISIÓN:** establecer sanciones y aumentar las penas a los conductores de vehículos motorizados que causaren daños o lesiones a terceros.
- II. ACUERDOS:** aprobado en general por unanimidad (5x0).
- III. ESTRUCTURA DEL PROYECTO APROBADO POR LA COMISIÓN:** consta de dos artículos permanentes.
- IV. NORMAS DE QUÓRUM ESPECIAL:** no tiene.
- V. URGENCIA:** suma desde el 24 de abril de 2023.
- VI. ORIGEN DE LA INICIATIVA:** moción de la ex Diputadas señoras Marcela Sabat y Jenny Alvarez y de los Diputados señores René Alinco, Félix González, Cosme Mellado, Jaime Mulet y Alexis Sepúlveda y de los ex Diputados señores Karim Binachi e Iván Flores.
- VII. TRÁMITE CONSTITUCIONAL:** segundo.
- VIII. APROBACIÓN POR LA CÁMARA DE DIPUTADOS:** aprobado en general y en particular por 135 votos a favor, ninguno en contra, ninguna abstención y ningún dispensado.
- IX. INICIO TRAMITACIÓN EN EL SENADO:** ingresó al Senado el 6 de octubre de 2021.
- X. TRÁMITE REGLAMENTARIO:** primer informe, en general.
- XI. LEYES QUE SE MODIFICAN O QUE SE RELACIONAN CON LA MATERIA:**
 - Código Penal, artículo 492 y ley N° 18.290, de Tránsito.

Valparaíso, a 28 de abril de 2023.



ARACELI GARRIDO FERNÁNDEZ
Abogado Secretaria (S) de la Comisión