

**INFORME DE LA COMISIÓN DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES RECAIDO EN EL PROYECTO QUE MODIFICA LA LEY N° 18.290 DE TRÁNSITO, CUYO TEXTO REFUNDIDO, COORDINADO Y SISTEMATIZADO SE CONTIENE EN EL DECRETO CON FUERZA DE LEY N° 1, DE 2009, CON EL OBJETIVO DE IGUALAR LOS REQUISITOS PARA TODO TIPO DE LICENCIA DE CONDUCTOR, BAJO LAS CONDICIONES QUE SE INDICA.**

---

**BOLETÍN N° 17.751-15**

**HONORABLE CÁMARA:**

La Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones pasa a informar el proyecto que modifica la ley N° 18.290 de tránsito, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado se contiene en el decreto con fuerza de ley N° 1, de 2009, con el objetivo de igualar los requisitos para todo tipo de licencia de conductor, bajo las condiciones que se indica, de origen en una moción copatrocinada por Jaime Araya, Carlos Bianchi (A), Felipe Camaño, Carolina Marzán, Helia Molina, Emilia Nuyado, Raúl Soto, Cristián Tapia y Héctor Ulloa, en primer trámite constitucional, con urgencia calificada de suma.

**I.- CONSTANCIAS PREVIAS.**

**1.- IDEA MATRIZ O FUNDAMENTAL DEL PROYECTO.**

- Igualar los requisitos para todo tipo de licencia de conductor, bajo las condiciones que se indica.

**2.- NORMAS DE CARÁCTER ORGÁNICO CONSTITUCIONAL O DE QUORUM CALIFICADO.**

NO HAY.

**3.- TRÁMITE DE HACIENDA.**

NO HAY.

**4.- EL PROYECTO FUE APROBADO EN GENERAL POR UNANIMIDAD.**

**VOTARON A FAVOR LOS DIPUTADOS SEÑORES CARLOS BIANCHI, FERNANDO BÓRQUEZ, FÉLIX BUGUEÑO, COSME MELLADO, LEONIDAS ROMERO Y JAIME SÁEZ.**

**5.- SE DESIGNÓ DIPUTADO INFORMANTE AL SEÑOR FERNANDO BÓRQUEZ MONTECINOS.**

\*\*\*\*\*

Durante este trámite reglamentario se contó con la asistencia y colaboración de los señores Jorge Daza, Subsecretario de Transportes y Felipe González, Asesor Jurídico.

\*\*\*\*\*

## II.- ANTECEDENTES.

La moción en análisis considera los siguientes fundamentos:

1.- La Región de Magallanes y de la Antártica Chilena presenta singulares características geográficas, que la han convertido históricamente en una zona aislada y vulnerable en materia de conectividad terrestre con el resto del país. El único acceso por tierra al territorio magallánico implica necesariamente el tránsito por territorio extranjero —específicamente a través de la República Argentina—, lo que deja como únicas rutas nacionales posibles las vías marítima o aérea, encareciendo de manera significativa los costos logísticos para sus habitantes.

2.- Esta condición de región-isla ha impactado negativamente en la calidad de vida de sus habitantes, quienes deben enfrentar precios elevados por productos provenientes del norte del país, los que además suelen llegar en condiciones subóptimas, especialmente tratándose de bienes perecibles como frutas y verduras.

3.- Pese al abandono histórico del Estado en esta zona extrema, ha sido el compromiso y el esfuerzo pionero de sus habitantes lo que ha permitido consolidar y proyectar la soberanía nacional sobre estos vastos y estratégicos territorios, cuya importancia geopolítica es creciente para Chile en el contexto regional y global.

4.- En este contexto, cobra especial relevancia la labor de las y los transportistas que, desde y hacia la Región de Magallanes, trasladan bienes de primera necesidad, tales como alimentos, ropa, medicamentos, artículos electrónicos y materiales de construcción. Para ello, deben enfrentar trayectos extenuantes y de larga duración, cruzando extensas rutas internacionales y zonas cordilleranas. Un ejemplo de ello (1) es el trayecto entre Punta Arenas y Santiago, que implica salir del país por Monte Aymond hacia Río Gallegos (Argentina), continuar por la Ruta 3 hasta Bariloche y cruzar nuevamente a territorio nacional por el paso fronterizo Cardenal Samoré, para finalmente dirigirse a la capital. Esta travesía puede tomar aproximadamente tres días.

---

1 Testimonio de los transportistas de la Región de Magallanes, Ricardo Mauricio Castro Cárdenas, Arnoldo Sigifredo Post Martínez y Jorge Hernán Martínez Navarro.

5.- A lo anterior se suman las rutas hacia Coyhaique y Puerto Montt, que atraviesan la Ruta 40 argentina e ingresan nuevamente a Chile por Río Mayo o Perito Moreno, configurando circuitos logísticos especialmente exigentes.

6.- Sin embargo, y pese a la experiencia acumulada por décadas por estos conductores —muchos de los cuales cuentan con más de 30 años ejerciendo esta función—, la actual legislación de tránsito establece una diferencia normativa entre las llamadas “licencias antiguas”, emitidas con anterioridad al 8 de marzo de 1997, y las licencias profesionales otorgadas bajo el régimen legal posterior a dicha fecha.

7.- Hasta antes de la entrada en vigencia de la ley N° 19.495, existían dos tipos de licencias profesionales: la Clase A-1 (para transporte de personas) y la Clase A-2 (para transporte de carga). Con la mencionada reforma legal, se modificó sustancialmente el régimen de licencias, incorporando las clases A-1, A-2 y A-3 para el transporte de personas, y A-4 y A-5 para el transporte de carga. No obstante, la legislación vigente mantiene un trato diferenciado respecto de las licencias A-1 y A-2 obtenidas antes del 8 de marzo de 1997.

8.- Este trato diferenciado se expresa, por ejemplo, en que los titulares de estas licencias deben acreditar sus conocimientos teóricos y prácticos de conducción cada cuatro años al momento de renovar su licencia, exigencia que no aplica a quienes obtuvieron licencias bajo el régimen posterior. Esta distinción resulta arbitraria y afecta a conductores con años de experiencia comprobada en la conducción profesional, especialmente en rutas complejas y extremas como las que caracterizan a la Región de Magallanes.

9.- Por ello, el presente proyecto de ley propone, en primer término, una modificación al artículo 19 del Decreto con Fuerza de Ley N° 1, de 2009, suprimiendo el numeral 2 de su inciso final, con el objeto de eliminar esta exigencia adicional para los titulares de licencias antiguas, igualando los requisitos con el resto de los conductores profesionales del país.

10.- En segundo lugar, esta iniciativa busca corregir un vacío legislativo derivado de la reciente dictación de la ley N° 21.733, que incorporó como inhabilidad para obtener una licencia profesional el haber sido condenado por delitos de connotación sexual. Si bien dicha normativa fue un avance en materia de seguridad y protección de personas usuarias del transporte público, omitió referirse expresamente a quienes son titulares de licencias antiguas, específicamente la Clase A-1 obtenida antes del 8 de marzo de 1997. Ello podría generar una situación jurídica injustificada, al permitir que personas condenadas por delitos contra la integridad sexual — tipificados en el Libro Segundo, Título VII, párrafos 5, 6 y 6 bis del Código Penal— continúen habilitadas para el transporte de personas, si es que poseen este tipo de licencia.

11.- Por tanto, el proyecto de ley propone también modificar los artículos 13, 16 y 87 bis del citado decreto con fuerza de ley, con el objeto de incorporar a estas licencias “antiguas” en el mismo estándar de control y restricción que las licencias profesionales actuales.

12.- Este proyecto de ley, si bien nace a partir de una realidad profundamente sentida en la Región de Magallanes, tiene efectos positivos para todo el país. Se trata de una medida de justicia administrativa y de seguridad pública que elimina distinciones innecesarias entre conductores profesionales, y que eleva los estándares normativos para proteger de manera más eficaz a las personas.

### **III.- INTERVENCIONES.**

**El diputado señor Bianchi (Presidente)**, en su calidad de autor de la moción, explicó que se trata de un proyecto simple. Existen conductores profesionales con 20 o 30 años de experiencia que tienen licencia de conductor clase A1 o clase A2, y cada cuatro años se les exige hacer los exámenes prácticos y teóricos, en circunstancias, que al que tiene la licencia clase A5, no se le exige, por normativa legal.

Por lo tanto, este proyecto viene a recoger esa inquietud de los conductores profesionales de todo el país, que piden que se los homologue, se los iguale en la posibilidad de rendir solamente su examen de salud, no así el teórico o el práctico, tal cual lo establece la ley para la renovación de la licencia de conductor profesional clase A5. Eso es lo que corresponde, dada la mayor experiencia que tienen estos profesionales, en relación a los de la clase A5.

**El Subsecretario de Transportes, señor Jorge Daza**, manifestó el parecer favorable del Ejecutivo respecto de la presente iniciativa legal, toda vez que enfrentamos un déficit importante de conductores profesionales, a nivel nacional, lo que nos provoca muchas dificultades, sobre todo en aquellos lugares donde coexisten otros mercados que atrapan mayoritariamente a nuestros conductores y conductoras, que se van a trabajar fuera del transporte público.

En ese sentido, cree importante aprobar esta modificación, que lo que hace es igualar la cancha entre esas personas que cuentan una licencia profesional A1 o A2, tienen una experiencia destacada, y que hoy día no pueden optar a una renovación más fácil de su licencia de conducir profesional.

Por otra parte, destacó que la iniciativa incorpora la posibilidad de que personas que mantengan anotaciones en el registro de condenas por delitos de connotación sexual, no puedan obtener la licencia, tal como se procede con la licencia profesional clase A1.

Finalmente, concluyó que la iniciativa corrige esos dos aspectos: igualar los requisitos para la renovación de licencia de conductor profesional clases A1 y A2, a los de la clase A5; e incorporar como requisito el no figurar la persona en el registro de condenas por delitos de connotación sexual.

### **IV.- DISCUSIÓN DEL PROYECTO.**

#### **A.- DISCUSIÓN GENERAL.**

Con el mérito de los fundamentos contenidos en la moción y lo expuesto por las autoridades y demás organizaciones invitadas, los señores diputados fueron de parecer de aprobar la idea de legislar sobre la materia.

Se estimó del todo adecuado igualar los requisitos que se deben cumplir para la renovación de licencia de conductor profesional clases A1 y A2, a los de la clase A5; e incorporar, por otra parte, como requisito

habilitante para obtener la señalada licencia de conducir, el no figurar la persona en el registro de condenas por delitos de connotación sexual.

Se explicó que hasta antes de la entrada en vigencia de la ley N° 19.495, existían dos tipos de licencias profesionales: la Clase A-1 (para transporte de personas) y la Clase A-2 (para transporte de carga). Con la mencionada reforma legal, se modificó sustancialmente el régimen de licencias, incorporando las clases A-1, A-2 y A-3 para el transporte de personas, y A-4 y A-5 para el transporte de carga. No obstante, la legislación vigente mantiene un trato diferenciado respecto de las licencias A-1 y A-2 obtenidas antes del 8 de marzo de 1997.

Por lo cual, los titulares de estas licencias deben acreditar sus conocimientos teóricos y prácticos de conducción cada cuatro años al momento de renovar su licencia, exigencia que no aplica a quienes obtuvieron licencias bajo el régimen posterior. Esta distinción resulta arbitraria y afecta a conductores con años de experiencia comprobada en la conducción profesional, especialmente en rutas complejas y extremas como las que caracterizan a la Región de Magallanes.

El presente proyecto de ley entonces propone, en primer término, una modificación al artículo 19 del decreto con fuerza de ley N° 1, de 2009, suprimiendo el número 2 de su inciso final, con el objeto de eliminar esta exigencia adicional para los titulares de licencias antiguas, igualando los requisitos con el resto de los conductores profesionales del país.

En segundo lugar, esta iniciativa busca corregir un vacío legislativo derivado de la reciente dictación de la ley N° 21.733, que incorporó como inhabilidad para obtener una licencia profesional el haber sido condenado por delitos de connotación sexual. Si bien dicha normativa fue un avance en materia de seguridad y protección de personas usuarias del transporte público, omitió referirse expresamente a quienes son titulares de licencias antiguas, específicamente la Clase A-1 obtenida antes del 8 de marzo de 1997. Ello podría generar una situación jurídica injustificada, al permitir que personas condenadas por delitos contra la integridad sexual — tipificados en el Libro Segundo, Título VII, párrafos 5, 6 y 6 bis del Código Penal— continúen habilitadas para el transporte de personas, si es que poseen este tipo de licencia.

Por tanto, el proyecto de ley propone también modificar los artículos 13, 16 y 87 bis del citado decreto con fuerza de ley, con el objeto de incorporar a estas licencias “antiguas” en el mismo estándar de control y restricción que las licencias profesionales actuales.

Este proyecto de ley, si bien nace a partir de una realidad profundamente sentida en la Región de Magallanes, tiene efectos positivos para todo el país. Se trata de una medida de justicia administrativa y de seguridad pública que elimina distinciones innecesarias entre conductores profesionales, y que eleva los estándares normativos para proteger de manera más eficaz a las personas.

**La iniciativa de ley fue aprobada en general por unanimidad.**

## **B.- DISCUSIÓN PARTICULAR.**

**“Artículo único.-** Modifíquese la ley 18.290 de tránsito, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado se contiene en el decreto con fuerza de ley N° 1, de 2009, de la siguiente forma:

**1.-** Incorpórase, en el número 5 del artículo 13, luego de la frase “en caso de las clases”, la expresión “A1 obtenidas antes de 8 de marzo de 1997,”.

**2.-** Incorpórase, en el número 5 del artículo 16, luego de la frase “licencias de conductor”, la expresión “A1 obtenidas antes de 8 de marzo de 1997 y licencias de conductor”.

**3. -** Elimínase, del inciso final del artículo 19, luego de la expresión “números 1”, la “coma” y el guarismo “2”.

**4.-** Incorpórase, en el inciso primero del artículo 87 bis, luego de la frase “conductores con licencia de conducir”, la expresión “A1 obtenidas antes de 8 de marzo de 1997, y licencia de conducir profesional”.

**PUESTO EN VOTACIÓN EN PARTICULAR EL PROYECTO DE LEY, FUE APROBADO POR UNANIMIDAD.**

**VOTARON A FAVOR LOS DIPUTADOS SEÑORES CARLOS BIANCHI, FERNANDO BÓRQUEZ, FÉLIX BUGUEÑO, COSME MELLADO, LEONIDAS ROMERO Y JAIME SÁEZ.**

#### **C.- ARTÍCULOS E INDICACIONES RECHAZADAS.**

NO HAY.

\*\*\*\*\*

Como consecuencia de lo anteriormente expuesto, y por las otras consideraciones que en su oportunidad dará a conocer el señor diputado Informante, la Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones recomienda aprobar el siguiente:

#### **PROYECTO DE LEY**

**“Artículo Único:** Introdúcense las siguientes modificaciones en la ley N° 18.290, de Tránsito, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado se contiene en el decreto con fuerza de ley N° 1, de 2009, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones; Subsecretaría de Transportes; y Ministerio de Justicia; Subsecretaría de Justicia:

**1.-** Incorpórase, en el número 5 del artículo 13, luego de la frase “en caso de las clases”, la expresión “A1 obtenidas antes de 8 de marzo de 1997,”.

**2.-** Incorpórase, en el número 5 del artículo 16, luego de la frase “licencias de conductor”, la expresión “A1 obtenidas antes de 8 de marzo de 1997 y licencias de conductor”.

**3. -** Elimínase, del inciso final del artículo 19, luego de la expresión “números 1”, la “coma” y el guarismo “2”.

**4.-** Incorpórase, en el inciso primero del artículo 87 bis, luego de la frase “conductores con licencia de conducir”, la expresión “A1 obtenidas antes de 8 de marzo de 1997, y licencia de conducir”.

\*\*\*\*\*

**SALA DE LA COMISIÓN, a 25 de agosto de 2025.**

**Tratado y acordado en sesión celebrada el día 19 de agosto de 2025,** con asistencia de los diputados señores Carlos Bianchi, Fernando Bórquez, Félix Bugueño, Juan Irrarázaval, Cosme Mellado, Jaime Mulet, Leonidas Romero y Jaime Sáez.

**ROBERTO FUENTES INNOCENTI**  
**Secretario de la Comisión**