

**INFORME DE LA COMISIÓN DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES, RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY QUE MODIFICA LA LEY DE TRÁNSITO PARA INCORPORAR DISPOSICIONES SOBRE CONVIVENCIA DE LOS DISTINTOS MEDIOS DE TRANSPORTE.**

**BOLETÍN N° 10217-15<sup>1</sup>**

---

HONORABLE CÁMARA:

La Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones, pasa a informar el proyecto de ley referido en el epígrafe, de origen en mensaje, en primer trámite constitucional y reglamentario, con urgencia calificada de "suma".

**I.- CONSTANCIAS PREVIAS.**

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

Establecer reglas de convivencia vial entre los distintos modos para desplazarse y/o transportarse, en especial, tratándose de peatones, automovilistas, ciclistas y motoristas.

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

No hay.

**3.- TRÁMITE DE HACIENDA.**

No tiene.

**4.- EL PROYECTO FUE APROBADO, POR LA UNANIMIDAD DE LOS DIPUTADOS PRESENTES.**

-

**VOTARON A FAVOR LAS DIPUTADAS JENNY ALVAREZ, LORETO CARVAJAL Y CLEMIRA PACHECO, Y LOS DIPUTADOS SEÑORES RENE MANUEL GARCÍA, GUSTAVO HASBÚN, JAVIER HERNÁNDEZ, FELIPE LETELIER (PRESIDENTE), FERNANDO MEZA, IVÁN NORAMBUENA, LEOPOLDO PÉREZ, JORGE SABAG, GIORGIO JACKSON Y MARIO VENEGAS.**

---

<sup>1</sup> La tramitación completa de este mensaje se encuentra disponible en la página web de la Cámara de Diputados: <http://www.camara.cl/>

## **5.- SE DESIGNÓ DIPUTADO INFORMANTE AL SEÑOR IVÁN NORAMBUENA FARÍAS.**

Durante el estudio de esta iniciativa se contó con la asistencia y colaboración de las siguientes personas: señor Subsecretario de Transportes, don Cristian Bowen; doña Paola Tapia, asesora del Ministro de Transporte y Telecomunicaciones; doña Constanza Mujica, Directora Ejecutiva de la Asociación Nacional de Importadores de Motocicletas (ANIM); Doña Amarilis Horta, Directora Ejecutiva del Centro Bicicultura; don Javier Vergara de Ciudad Emergente; Don Raúl Opazo de Peatones Furiosos; don Enrique Olivares de la Organización Familia de Soraya; y don Luis Alberto Stiven, representante de la Fundación Corre Conmigo.

\*\*\*\*\*

## **II.- ANTECEDENTES PREVIOS.**

Indica el mensaje que en los últimos 10 años, y como consecuencia del crecimiento económico del país, el parque vehicular ha experimentado un importante aumento, generando, a pesar de los beneficios individuales, una serie de externalidades negativas a la sociedad, tales como una mayor congestión en las zonas urbanas y un aumento en la contaminación ambiental y acústica. En efecto, conforme a las estadísticas del Instituto Nacional de Estadísticas (INE) mientras que en 2003 poco más de 2.250.000 vehículos circulaban por nuestras calles y caminos, en 2013 lo hacían más de 4.200.000. Es decir, en una década el parque automotriz experimentó casi un 100% de crecimiento, haciendo inviable un aumento proporcional de la infraestructura y generando una creciente congestión vial en el país.

Sostiene que en materia ambiental, aún no ha sido posible lograr los niveles establecidos en las normas de calidad del aire, especialmente los índices de óxido de nitroso (NOX). En el mismo orden de cosas, comunas del gran Santiago como estación central, Santiago y lo espejo concentran el mayor porcentaje de población expuesta a niveles peligrosos de ruido, que resultan perjudiciales para la salud y que, conjuntamente con las emisiones de contaminantes, generan grandes pérdidas de beneficio social.

Expresa que el contexto antes descrito ha hecho que muchas personas escojan modos alternativos de transporte, tales como caminatas o ciclos, que coadyuvan en la disminución de la congestión y contaminación. Esta realidad ha generado asimismo nuevas complejidades en la convivencia entre los diferentes modos de transporte, así como la necesidad de adoptar nuevas medidas de seguridad entre éstos.

Indica que de esta manera, si bien se han hecho importantes avances en materia de infraestructura y las organizaciones de la

sociedad civil han sido capaces de levantar temáticas que van moldeando nuestra cultura vial, este nuevo escenario en la movilidad no se ha visto acompañado de modificaciones normativas que se hagan cargo de los cambios de los últimos años.

Dice que a partir del año 2000 el uso de la bicicleta ha experimentado un crecimiento sostenido y cada vez más notorio. Según la encuesta origen destino del año 2012, publicada en marzo del presente año, en el gran Santiago se efectúan aproximadamente 750 mil viajes diarios en bicicleta. Por su parte, la Subsecretaría de Transportes estima que el número de viajes en bicicleta ha crecido a una tasa promedio de aproximadamente 7% anual. Esto significa que los viajes en este modo de transporte casi se han duplicado en los últimos 10 años. Asimismo, en varias regiones del país la cantidad de viajes también es significativa y creciente.

Menciona que las bicicletas no emiten contaminantes nocivos para la salud y el medio ambiente como el referido óxido de nitrógeno (Nox) y el dióxido de carbono (Co2). Este último elemento es el principal responsable del calentamiento global de acuerdo a los resultados expuestos en el último informe sobre cambio climático dado a conocer en septiembre de 2013 por la Organización de las Naciones Unidas.

Por otro lado, la utilización de la bicicleta tiene efectos significativos en la disminución de la congestión vehicular, debido al mejor aprovechamiento del espacio público del que son capaces comparadas con automóviles particulares. Como el espacio en ciudades congestionadas es un recurso escaso, su correcto aprovechamiento se vuelve un elemento esencial al momento de planificar el transporte. Una mirada a algunos números es decidora en este sentido: por ejemplo, dos pistas de ciclovía de 2 metros de ancho dan abasto para 10.000 bicicletas por hora, mientras que dos pistas de autos de 3 metros de ancho cada una pueden soportar hasta 2.000 autos por hora, y en el espacio que ocupa un auto estacionado, caben de 10 a 12 bicicletas.

Sostiene que la constatación de esta realidad amerita el reconocimiento explícito de este tipo de vehículo en la legislación de tránsito vigente, estableciendo derechos pero también obligaciones para sus conductores. De la misma forma, se hace necesario definir condiciones de circulación equitativas y medidas de gestión y seguridad de tránsito para las ciclovías que permitan una operación correcta y coordinada con su entorno.

Hace presente que la actual ley de tránsito fue pensada para regular fundamentalmente el flujo de vehículos motorizados, y no considera adecuadamente a otros modos de transporte que han tenido un crecimiento importante en los últimos años. Tampoco promueve de manera efectiva una cultura de convivencia vial y el uso compartido de las vías. En este sentido, no se reconocen ciertas especificidades de algunos modos de transporte. Por ejemplo, la necesidad de ciclistas y motociclistas de detenerse delante de los automóviles con el fin de hacerse visibles al resto de los conductores.

Por otra parte, en la actual regulación no se definen estándares de operación y seguridad para el uso de ciclovías. Esto trae como consecuencia que cada comuna en nuestro país tenga diferentes estándares para la construcción de ciclovías, lo que representa un peligro para sus usuarios en términos de seguridad.

Agrega que, en virtud de lo anterior, las velocidades máximas urbanas deben ser nuevamente evaluadas para garantizar a las personas un desplazamiento seguro, sin importar el modo en que se movilizan. Las actuales velocidades máximas contribuyen a que Chile sea uno de los países miembros de la OCDE con mayor mortalidad en accidentes de tránsito.

Señala que se requiere, en consecuencia, una regulación que armonice los distintos modos de transporte, regulando su convivencia, así como una normativa específica para la bicicleta, que regule su circulación y se haga cargo de sus particularidades en relación a otros modos de transporte.

Puntualiza que la propuesta que se somete a consideración de esta corporación busca, en primer término, mejorar la convivencia vial entre los distintos modos de transportes, resultando para ello necesario, entre otras medidas, definir y reconocer las diferentes especificidades de éstos, abordando aspectos relacionados con medidas para mejorar la seguridad vial, educación vial, estándares de operación y seguridad de ciclovías, junto con diferenciar a los ciclos del resto de los vehículos, señalando expresamente que los primeros son vehículos de aquellos clasificados como “no motorizados”.

Propone que en relación a las medidas para mejorar la seguridad vial, se disminuya la velocidad máxima en zonas urbanas, hoy de 60 kilómetros por hora para vehículos y motocicletas de menos de 3.860 kilogramos, a 50 kilómetros por hora (Km/Hr), de manera de favorecer la seguridad del tránsito y su adecuada interacción con estos nuevos modos.

En efecto, la velocidad de circulación en zonas urbanas tiene una alta injerencia tanto en la probabilidad de que se generen accidentes de tránsito como en la gravedad de estos, puesto que a mayor velocidad se reducen el tiempo de reacción y el campo visual y aumenta la distancia de frenado y la energía a la que se producen los impactos.

Estudios internacionales estiman que una reducción de 1 km/hr en las velocidades promedio conlleva una reducción de 2-3% de accidentes con lesionados, y que la probabilidad de causar un traumatismo producto de un accidente es proporcional al valor de la velocidad al cuadrado, de causar un traumatismo grave es proporcional a la velocidad al cubo y la probabilidad de causar la muerte es proporcional a la velocidad a la cuarta potencia.

Aclara que la evidencia expuesta justifica por lo tanto la proposición de disminuir la velocidad de circulación a zonas urbanas a los 50 km/hr máximo que existía hasta antes del año 2002, año en que la velocidad máxima permitida aumentó a 60 km/hr, coincidiendo con un

aumento de más de un 29% de los accidentes de tránsito en zonas urbanas con causa atribuible a velocidad inadecuada y de un 25% del aumento en el número de fallecidos.

Propone, como otra medida de seguridad vial, facultar a las municipalidades para establecer en las zonas urbanas, por razones fundadas, zonas de tránsito calmado en áreas residenciales o de alta concentración de comercio y servicios, entre otras.

También propone incorporar materias de convivencia vial en las escuelas de conductores. Dentro de la malla de estudio de las escuelas de conductores se hace mucho énfasis en la educación de las normas de tránsito, pero poco se habla sobre una mejor convivencia vial. Por ello, esta propuesta apunta a que los nuevos conductores de vehículos motorizados adquieran conciencia de que el espacio vial es compartido con otros modos de transporte y que gran parte de la solución a los problemas de interacción entre distintos modos de transporte requiere de cambios culturales profundos.

Dice, respecto de los estándares de operación y seguridad de ciclovías, que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones sea el organismo encargado de definir las condiciones técnicas, de gestión, operación y seguridad de las vías para ciclistas. El objetivo es procurar un desplazamiento seguro tanto de los ciclistas como de otros modos de transporte que interactúan en el espacio vial.

Pretende, en este mismo orden de cosas, visibilizar la bicicleta dentro de la ley de tránsito, incorporando para ello definiciones sobre ciclos, bicicletas y triciclos. Esta visualización no es solo estética sino que también práctica, pues con la inclusión en general de los ciclos se permitirá generar políticas y normas que permitan una adecuada coordinación con otros modos de transporte y con ello una mejora en la movilidad de las personas. De la misma forma, permitirá implementar medidas de gestión (como reducción de velocidades, zonas de tránsito calmado y señalizaciones adecuadas) asociadas a un adecuado diseño urbano que incorpore redes de facilidades ciclistas, como calles mixtas, ciclovías o líneas de detención adelantada.

Propone incorporar un Título XX nuevo a la ley de tránsito, sobre "las bicicletas y otros ciclos", donde se regulan de manera coordinada y organizada los principales aspectos sobre las ciclovías, del ciclista, las bicicletas y de circulación. Sobre este último aspecto, se establecen las reglas de circulación en zonas urbanas, distinguiendo aquellos lugares donde existan ciclovías de aquellos en que éstas no están disponibles.

Concluye estableciendo las circunstancias excepcionales bajo las cuales se puede circular por la acera. Asimismo, se indican los deberes de los conductores de ciclos y reglas especiales sobre el estacionamiento de este tipo de vehículos.

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

**1.- Constanza Mujica, Directora Ejecutiva de la Asociación Nacional de Importadores de Motocicletas (ANIM).**

Informó que la ANIM fomenta políticas públicas relevantes para el desarrollo sustentable del sector. Su agrupación es el principal referente de la industria de motocicletas en el país.

Expuso que sus objetivos son:

1.- La preocupación por la seguridad y calidad de vida de los usuarios.

2.- Velar por el desarrollo y prestigio del sector procurando un ambiente de entendimiento y cooperación, promoviendo una sana competencia, basada en el profesionalismo que contribuya al bien común.

3.- Son la principal fuente de información relacionada con el sector, suministrada prioritariamente a sus socios, además de medios de comunicación, entidades públicas o privadas de interés.

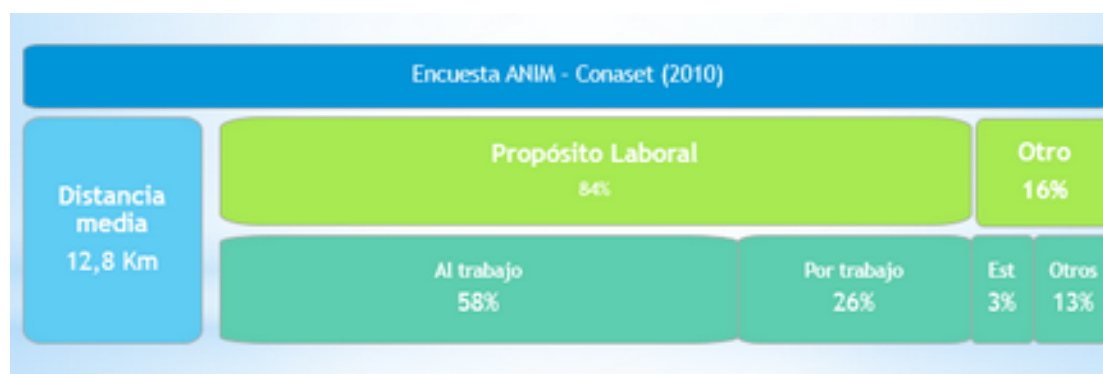
Presentó una diapositiva con antecedentes del uso de la motocicleta en Chile.



Respecto a las características de los vehículos en la movilidad urbana, indicó que del total de las motos el 70% corresponde a la moto clásica de dos ruedas llamada comúnmente "delivery". De ese 70%, el 57% tiene una cilindrada menor a 125 centímetros cúbicos (cc), el 37% tiene entre 125 cc y 300 cc, y sólo el 6% tiene una cilindrada superior a 300 cc.

Estos vehículos tienen una antigüedad promedio de 3 años.

Respecto a las características de los viajes presentó el siguiente cuadro.



Expuso que la motocicleta presenta soluciones a la movilidad de las personas.

Informó que el impacto en calidad de vida por ahorro de tiempo es significativo. Así por ejemplo los tiempos finales del trayecto Avenida Ossa según la Unidad Operativa de Control de Tránsito (UOCT) son:

- Moto: 19 minutos.
- Bicicleta: 26 minutos.
- Metro: 32 minutos.
- Auto: 53 minutos.
- Bicicleta y metro (combinación Colón): 56 minutos.
- Peatón: 1 hora, 7 minutos.
- Bicicleta y bus (guardería metro Colón): 1 hora, 9 minutos
- Bus: 1 hora, 14 minutos.

Frente al auto, al mes se ahorran 25 horas de viaje.

En cuanto a la bicicleta y bus, al mes se ahorran 36 horas de viaje.

Frente al bus, al mes se ahorran 54 horas de viaje.

Advirtió que además la moto tiene un menor impacto sobre la infraestructura vial, ya que ocupa un menor espacio de estacionamiento (4 motos por un auto); usa menos la vialidad (1,7 a 5 veces menor que el automóvil); y genera un menor daño en las vías (el daño que una motocicleta de baja cilindrada ocasiona a la vía, es 1.200 veces menos que el que causa un automóvil).

En relación al ahorro económico frente al auto, señaló que tiene 43% menos de costo de operación y un menor consumo energético (33 Kilómetros por litro en promedio).

Explicó el rol e impacto social de la motocicleta, desde diversos aspectos:

**Desde el punto de vista económico:**

- Desarrollo de actividad económica de alta empleabilidad en jóvenes como servicios de *delivery*, *motoboy*, correo y otros.

- Fomenta la actividad independiente de profesiones y oficios a domicilio (servicios: kinesiólogos, terapeutas, profesores privados, gasfiter, eléctrico, pintores, etc.).

- Ahorro del presupuesto familiar en costos de movilización.

**En cuanto a la seguridad:**

- Cubren la gran distancia existente entre el paradero y los domicilio en villas, poblaciones; paso por zonas oscuras y cruce de sitios eriazos.

- Cubre la falta de transporte nocturno.

**En las situaciones de emergencia:**

- Rol social en catástrofes que inhabilitan carreteras y puentes para el traslado de alimentos, medicinas y personas.

Presentó 3 medidas urgentes para potenciar el uso seguro de la motocicleta:

**1.- Establecer un espacio diferenciado de detención exclusivo de motos y bicicletas.**

Indicó que en la última década, el parque automotriz creció en un 100%; las motocicletas en más de un 400 %, y las bicicletas en un 170%, haciendo inviable un crecimiento proporcional de la infraestructura vial.



## 2.- Disminución de la velocidad en zonas urbanas.

Presentó un cuadro con la velocidad máxima permitida en zonas urbanas en los diversos países del mundo.

Explicó que en la mayoría de los países la velocidad máxima es de 50 kilómetros por hora.

Table 7. General speed limits for passenger cars in 2014

Country	Urban areas	Rural roads	Motorways
Argentina	★ 30 – 60 km/h	110 km/h	130 km/h
Australia	50 km/h	100 or 110 km/h	110 km/h
	60 to 80 km/h (arterial roads)		
Austria	50 km/h	100 km/h	130 km/h
Belgium	30 or 50 km/h	70 or 90 km/h	120 km/h
Cambodia	40 km/h	90 km/h	
Canada	★ 40 – 70 km/h	80 – 90 km/h	100 - 110 km/h
Chile	★ 60 km/h	100 km/h	120 km/h
Colombia	★ 80 km/h	120 km/h	n.a.
	30 km/h near schools and in residential areas		
Czech Republic	50 km/h	90 km/h	130 km/h
Denmark	50 km/h	80 km/h	130 km/h
Finland	50 km/h	100 km/h (summer) 80 km/h (winter)	120 km/h (summer) 100 km/h (winter)
France	50 km/h	90 km/h	130 km/h
Germany	50 km/h	100 km/h	No limit, but 130 km/h is recommended
Greece	50 km/h	90 km/h	130 km/h
Hungary	50 km/h	90 km/h	130 km/h (110 km/h on semi-motorways)
Iceland	50 km/h	90 km/h paved roads 80 km/h gravel roads	n.a.
Ireland	50 km/h	80 km/h or 100 km/h	120 km/h
Israel	30, 50, 70 km/h	80, 90, 100 km/h	110 km/h
Italy	50 km/h	90 – 110 km/h	130 km/h. In theory, the motorway operator may decide to increase the limit up to 150 km/h if stringent requirements are met.
Jamaica	50 km/h	50 km/h	70 km/h or 110 km/h
Japan	40, 50, 60 km/h	50, 60 km/h	100 km/h
Korea	★ 60 km/h	60-80 km/h	110 km/h (100 km/h in urban areas)
Lithuania	50 km/h	90 km/h (70 on gravel roads)	130 km/h (110 km/h in winter)



Luxembourg	50 km/h	90 km/h	130 km/h
Malaysia	50 km/h	90 km/h	110 km/h
Netherlands	50 km/h	80 km/h	130 km/h
New Zealand	50 km/h	100 km/h	100 km/h
Nigeria	50 km/h	80 km/h	100 km/h
Norway	50 km/h	80 km/h	100 km/h
Poland	50 km/h	90 – 120 km/h	140 km/h
Portugal	50 km/h	90 km/h	120 km/h
Serbia	50 km/h	80 km/h	120 km/h
Slovenia	50 km/h	90 km/h	130 km/h
Spain	50 km/h	90 or 100 km/h	120 km/h
Sweden	30-40-50 km/h	60-70-80-90-100 km/h	110 km/h or 120 km/h
Switzerland	50 km/h	80 km/h	120 km/h
United Kingdom	30 mph (48 km/h)	60 mph (96 km/h)	70 mph (113 km/h)
United States	Set by each state	Set by each state	55-80 mph (88-129 km/h) Set by each state

IRTAD 2014 Annual Report © OECD/ITF 2014

### 3.- Facilitar la existencia de escuela de conductores de motocicletas.

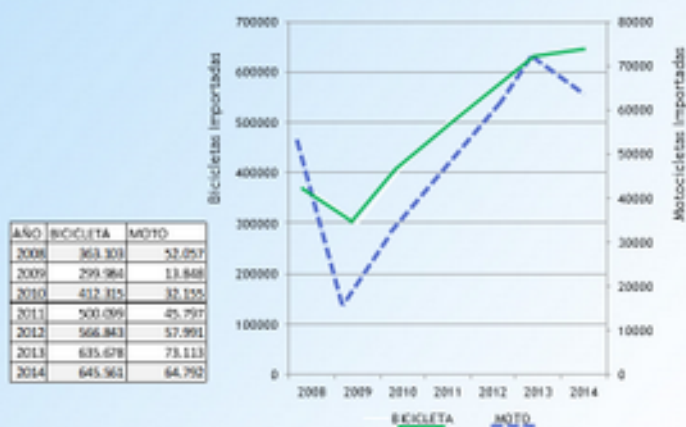
Observó que la redacción del artículo 31 de la Ley de Tránsito, entrega a una misma escuela la facultad de proveer las licencias de conducir Clase B y Clase C, sin posibilidad de ir separados ambos tipos de licencias.

Por esta razón es que requirió el apoyo de los señores diputados de la Comisión para presentar una modificación al citado artículo, mediante la cual se reemplace la frase “Clases B y C” por la frase “Clases B y/o C”.

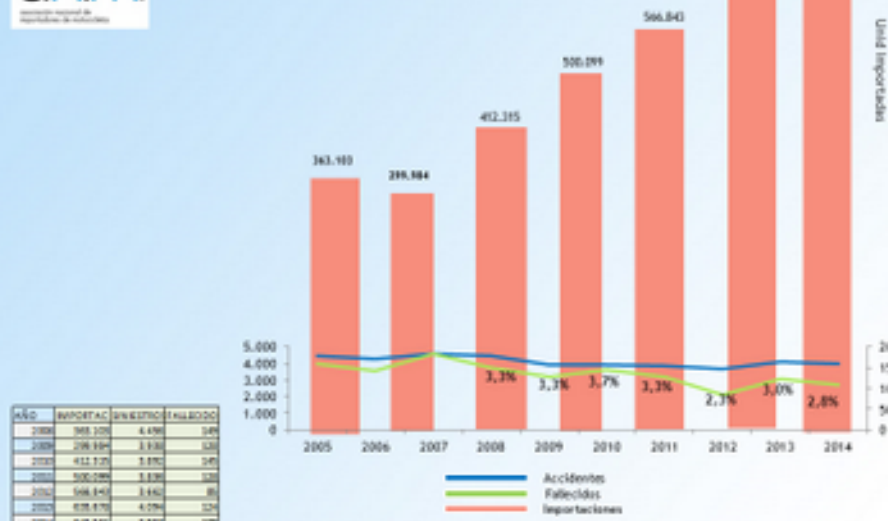
Finalmente presentó tres diapositivas con el aumento del parque de motos y bicicletas, y la cantidad de accidentes en estos medio de transportes.

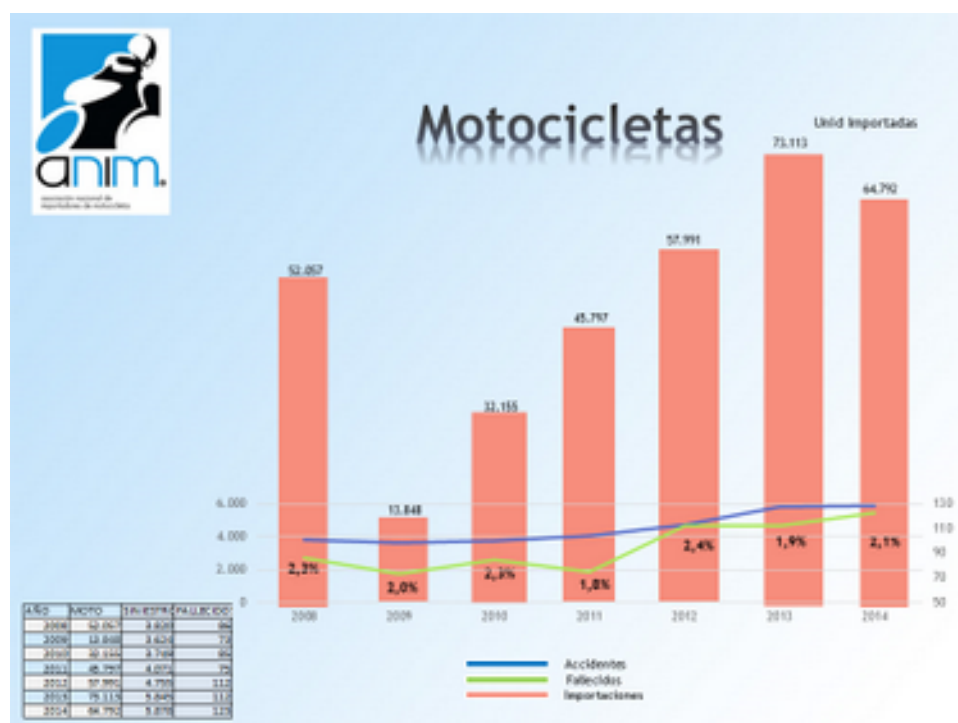


## Motos y bicicletas importadas



## Bicicletas





## 2.- Amarilis Horta, Directora Ejecutiva del Centro

### Bicicultura.

Indicó que su organización promueve el uso de la bicicleta por razones ambientales y socio económicas, desde hace 10 años.

Aclaró que la ley de tránsito chilena es bidimensional, es decir, está hecha para el vehículo motorizado de 4 ruedas y para los peatones. Todas las otras formas de traslado no están contempladas.

Explicó que las modificaciones que se le han realizado a la ley del tránsito, sólo han incorporado parcialmente algunos medios por ejemplo a las bicicletas.

Hizo presente, que para moverse en bicicleta en Chile hay que infringir la ley. Por ejemplo, cuando un ciclista avanza por la calle por la derecha para dejar pasar a los autos, lo que en verdad hace es adelantar los autos por la derecha. Además se trataría de dos medios de transporte en una misma vía, lo cual no está permitido.

Le ley chilena asimila la bicicleta a un vehículo motorizado de 4 ruedas, por lo que les exige ir por la mitad de la pista, sacar la mano para señalar, etc. que son cosas que la bicicleta no puede hacer.

Comunicó que se hizo un estudio que se llama "análisis normativo de la bicicleta". Informó que en 10 años de trabajo no ha habido nunca un ciclista que gane un juicio, sólo ha habido un caso de una mujer que ganó, sin embargo, para que ello ocurriera el juez la declaró como peatona con ruedas.

Señaló que el estudio citado culmina con un proyecto de reforma a la ley del tránsito.

Hizo presente, que el proyecto constituye un avance muy importante y cuenta con el apoyo de todos los ciclistas.

Finalmente declaró que mensualmente fallecen 100 personas por la regulación actual.

### **3.- Javier Vergara de Ciudad Emergente.**

Expuso que Ciudad Emergente se define como un laboratorio de tácticas y herramientas para el urbanismo ciudadano y busca construir colectivamente las ciudades para hacerlas más vivibles.

La forma de trabajar es a través del urbanismo táctico, que son acciones de corto plazo y cambios de largo plazo.

Presentó una serie de imágenes de actividades que han realizado en la ciudad de Santiago, las cuales buscan orientar la toma de decisiones para construir ciudades centradas en las personas.







Ciudad Emergente / Malón Urbano Bellavista. La hermandad de las calles. Construyendo comunidad y capital social

Transformación de pavimentos en plazas para las personas

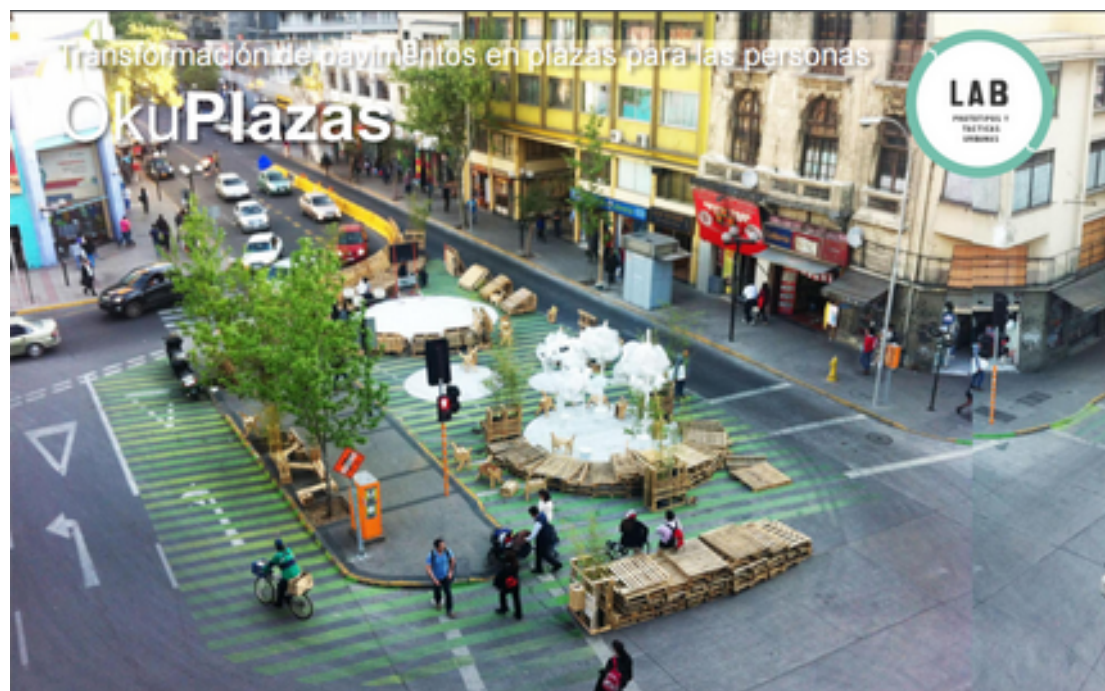
## OkuPlazas



**CALLE SAN DIEGO - SANTIAGO, CHILE - 2/10/2013.** Un estacionamiento improvisado para el automóvil  
ANTES

Ciudad Emergente - Laboratorio de urbanismo hecho por las personas





CALLE SAN DIEGO - SANTIAGO, CHILE - 4/10/2013. Una plaza diseñada para las personas  
DESPUÉS

Ciudad Emergente - Laboratorio de urbanismo hecho por las personas



Transformación de pavimentos en plazas para las personas

# OkuPlazas



Ciudad Emergente - Laboratorio de urbanismo hecho por las personas







**60** personas

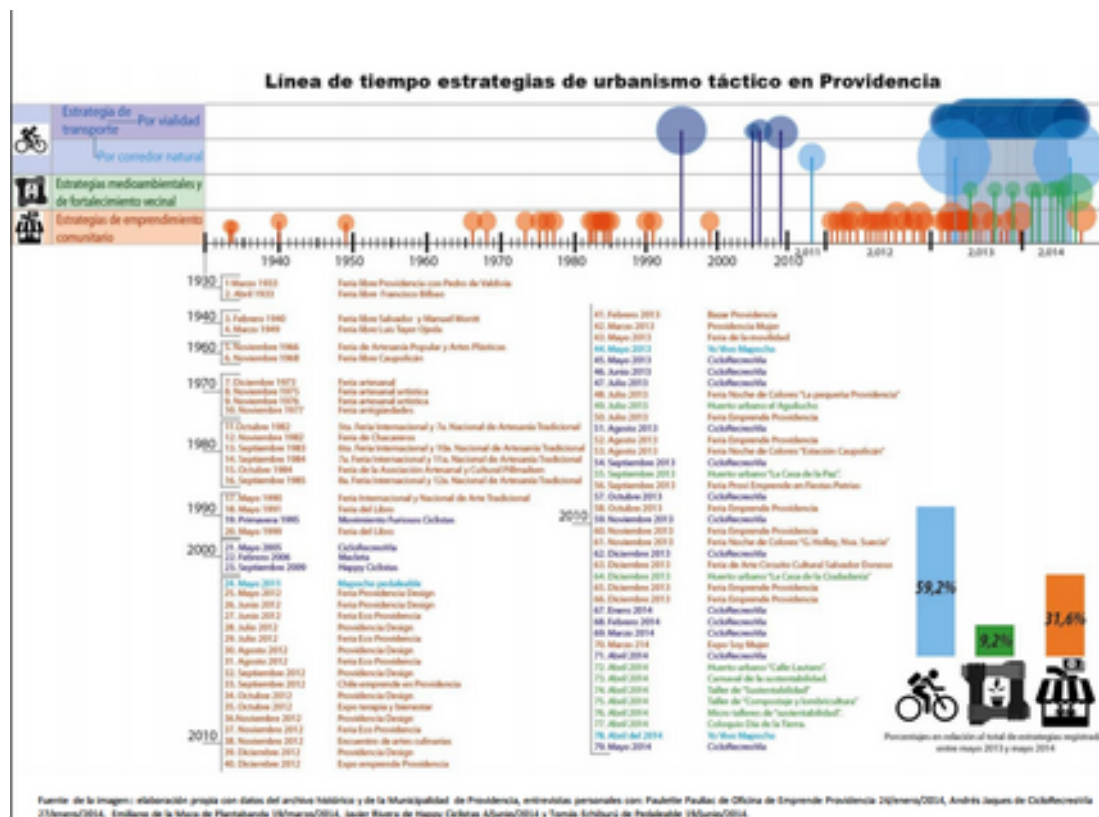


Clase Transporte y Movilidad

Manifestó que la sociedad civil se ha organizado buscando nuevas perspectivas, tal como da cuenta la cicletada que se realiza todos los martes en Santiago.



Presentó una grafico que demuestra el aumento de estas manifestaciones sociales.



Expresó que los aciertos de este proyecto de ley son los siguientes:

a) Incluye modos de transporte que antes no eran considerados en la ley con énfasis en la convivencia vial.  
b) Fomenta la creación de zonas de 30 kilómetros por hora, y otorga facultades a Municipalidades para impulsarlas.

c) Se promueven nuevos estándares para ciclovías.

d) Promueve el uso de la bicicleta como modo de transporte y no solo uso recreativo.

Finalmente indicó que la convivencia vial es un primer paso para construir ciudades centradas en las personas

#### **4.- Raúl Opazo de Peatones Furiosos.**

Señaló que Peatones Furiosos -como grupo- tiene sus inicios el día 12 de abril de 2013. Son un grupo de ciudadanos de diferentes sectores del país, pero con una mayor presencia en la Región Metropolitana.

Indicó que este grupo es administrado por tres personas: Mariana Ramírez - periodista y editora-, Fernando Silva –abogado- y Raúl Opazo –profesor de química y editor. Sin embargo, a pesar de ser un grupo de peatones, cuentan con la presencia entre sus miembros de automovilistas y ciclistas que comparten y apoyan sus demandas.

Declaró que la creación de su grupo responde a la necesidad de reivindicar los derechos ciudadanos de los peatones, para poder desplazarse de forma segura, sin peligros que atenten contra su integridad.

Valoró y agradeció la intención de modificar y mejorar la Ley de Tránsito, proceso del cual participaron junto a diferentes organizaciones de automovilistas y ciclistas.

Hizo presente, que si bien tanto la RAE como la actual ley de tránsito se refieren como peatón a quien se transporta por la vía pública sin mediar un vehículo (automóvil, bicicleta, bus, etc.), es prácticamente imposible para una persona en algún momento del día el no ser peatón, pues desde el momento que se deja de usar el vehículo, pasamos a ser peatones.

Citó al señor Ministro de Transportes en una entrevista del diario La Tercera de fecha 22 de octubre de 2014: *“Los peatones son los usuarios más vulnerables de las vías, pues carecen de toda protección ante un impacto y, por lo tanto, en caso de un accidente, tienen más probabilidades de resultar muertos o con lesiones graves.”*.

Expuso una serie de demandas e inquietudes en representación de los peatones del país:

1. Sistema de fiscalización: La propuesta de modificaciones a la ley de tránsito no establece multas para quienes cometan infracciones, como por ejemplo: conducir un ciclo en estado de ebriedad, circular por la vereda, cruzar pedaleando un paso peatonal, atropellar a un peatón en espacios peatonales, circular contra el tránsito, circular chateando, etc. Se deben establecer las multas para aquellos peatones temerarios que arriesgan su vida y la de otros cruzando en lugares no habilitados.

Manifestó que esta medida es necesaria para evitar estas malas prácticas, y es lo que han incorporado los países más avanzados al respecto, la mayoría de ellos multa a quienes circulan por la vereda. Por ejemplo, en España algunas ciudades como Valencia multan hasta con 200 euros a los ciclistas que circulan por la acera. Alemania, en tanto, tiene multas asociadas a todo tipo de infracción de los ciclistas, como se puede apreciar en la tabla publicada por <http://www.adfc.de/bussgeldkatalog/>, y en español en <https://goo.gl/5t1Pky>.

2. Prohibición de construir ciclo vías en aceras: Denunció que a pesar de que en teoría las municipalidades ya no iban a construir ciclovías en espacios peatonales, en Providencia están pavimentando una vía del Parque Uruguay para los ciclistas, un espacio que era peatonal. Esto contraviene la experiencia extranjera y las mismas recomendaciones de especialistas y ciclistas, pues genera además un peligro en las esquinas al unir pasos peatonales con ciclovías.

Manifestó que una ciclovía construida sobre la acera confunde tanto a ciclistas como peatones, pues sus espacios se

cruzan en esquinas poniendo a ambos en riesgo de accidentes, y en sus trayectos largos, confunde a peatones quienes muchas veces pasan de la vereda a la ciclo vía pensando que esta es una continuación de la vereda. Hizo presente, que este tipo de ciclo vías no debe existir, más, la mejor ciclo vía es la que no se construye porque las calles están habilitadas para compartirlas por parte de ciclistas y automovilistas.

3. Prohibición de "espacios comunes" para ciclistas y peatones: Indicó que algunas municipalidades han optado por lo fácil, que es poner carteles de espacios compartidos, especialmente en parques. Esto supone un grave peligro para los peatones, pues deja libre de responsabilidad a los ciclistas en vista de que están técnicamente en su espacio. En Nueva York, ciudad de parques, está expresamente prohibido circular en bicicleta por ellos, a menos que exista un área especialmente diseñada y señalizada para ese fin.

4. Que los ciclistas se hagan responsables como personas que toman la decisión de utilizar un vehículo o medio de transporte y de las responsabilidades que ello conlleva: Advirtió que para esto es fundamental que ellos y su vehículo estén registrados e identificados, para que puedan responder por las infracciones que cometan o los daños que puedan provocar a terceros (patente, registro de ciclistas). Asimismo, los ciclistas debieran dar un examen, al igual que los automovilistas y otros conductores de vehículos motorizados, que certifique su real conocimiento sobre las leyes del tránsito y la circulación por las diferentes vías habilitadas para su circulación.

5. Expresó que el Artículo 30 de la Ley de Tránsito dispone que *“El Ministerio de Educación deberá contemplar en los programas de los establecimientos de enseñanza básica y media del país, entre sus actividades oficiales y permanentes, la enseñanza de las disposiciones que regulan el tránsito, el uso de las vías públicas y los medios de transportes.”*

Observó que las actuales bases curriculares, si bien contemplan nociones mínimas de vialidad, no obedecen a un verdadero programa de educación vial que responda a un aprendizaje sostenido y escalado en los diferentes niveles de educación básica y media.

#### **5.- Enrique Olivares de la Organización Familia de Soraya.**

Informó que la velocidad máxima en la ciudad de París es de 30 kilómetros por hora.

Aclaró que el número de personas fallecidas es mayor a las 1600 que ha entregado la autoridad, ya que esa cifra es hasta las 24 horas de ocurrido el accidente, por lo que las muertes ocurridas con posterioridad no se cuentan para las estadísticas. Declaró que la Organización Mundial de la Salud recomienda que las muertes por accidentes se cuenten hasta 30 días de ocurrido el accidente.

Expuso que su experiencia como familia víctima de la siniestralidad vial puede ayudar a salvar vidas.

Indicó que tanto en este proyecto de ley como en el que busca sancionar con prisión efectiva a las personas que causen daños graves, gravísimos o la muerte por el exceso de velocidad; y el que crea el CATI; buscan cambiar el comportamiento o mal hábito de conducir a alta velocidad.

Narró detalles del accidente que le costó la vida a su hija.

Señaló que el 8 de febrero de 2013, a las 17:30 horas en Coquimbo, un individuo que decidió acelerar a más del doble de la velocidad máxima permitida, perdió el control de su vehículo, subiendo a la vereda dando muerte a su hija, Soraya Fernanda Olivares Pizarro.

Manifestó que los resultados transcurridos tres años son irreparables, ya que su familia ha sufrido daños físicos como psicológicos, han incurrido en gastos enormes y deben convivir con un sentimiento de injusticia luego de un juicio abreviado que significó 18 firmas y la suspensión de la licencia de conducir por dos años para el culpable.

Expuso que actualmente están tramitando dos juicios civiles en Copiapó, uno por daño moral y el otro tratando de revertir una separación de bienes que hicieron los padres del condenado al mes de la muerte de su hija, para que no hubieran bienes para pagar una posible indemnización por este daño.

Expresó que su hija tenía 25 años de edad, era artista visual de la Universidad de Chile, profesora e iniciadora de un taller de "Cómics" en el Liceo Polivalente Camilo Henríquez de Maipú. Estaba preparando su tesis para postular al título de pintora.

Informó que en abril de 2013 le hicieron a su hija un homenaje póstumo en la Facultad de Artes de la Universidad de Chile, exponiendo tal y como quedó su inconclusa obra. Asimismo, en junio de ese año, autoridades y profesores le hicieron la exposición póstuma en su Liceo, rindiéndole un hermoso homenaje al darle su nombre al salón de arte con una placa recordatoria.

Finalmente respecto a las labores que han realizado como familia a la fecha, informó las siguientes:

- A las dos semanas de la muerte de su hija escribió una "*Carta Pública de un Padre a un Fiscal de la República*", que fue mencionada en [terra.cl](http://terra.cl)

- Trabajaron y realizaron la Conmemoración de las Víctimas de la Violencia Vial con la Fundación Nace, el 2013.

- Crearon la asociación "Basta de Atropellos", el 2014 con variadas campañas de concienciación.

- Fueron invitados el 2014 al II Encuentro de la FICVI en Santiago.

- Trabajaron activamente para salvar vidas desde la ciudadanía junto a Conaset, autoridades y familias víctimas.

- Participaron en el video “Tolerancia Cero al Exceso de Velocidad. Testimonios”.

- Asistieron permanentemente a seminarios, diálogos ciudadanos de seguridad vial.

- Formaron el 2015 OSEV, Organizaciones Ciudadanas de Seguridad Vial, donde destaca el petitorio al Ministro de Transportes con tres lineamientos:

a) Creación del Centro de Atención a Víctimas de Siniestros Viales; Social, Psicológico y Legal y mejoramiento del SOAP.

b) Educación Vial curricular en todos los niveles, y

c) Protocolo de siniestralidad post siniestros.

#### **6.- Luis Alberto Stiven, representante de la Fundación Corre Conmigo.**

Expuso que la Fundación Corre Conmigo nace producto de un accidente vehicular que sufre un amigo el 2007, producto del cual sólo puede mover un brazo y la cabeza.

Explicó que el objetivo de la fundación es reinsertar socialmente, a través del deporte, a personas en situación de discapacidad, producida por accidentes de tránsito.





En cuanto a las acciones que realizan, indicó que si bien estaban enfocadas en un inicio al post accidente enfocándose en el accidentado y su familia, a partir del año 2015 se están realizando además labores preventivas mediante la intervención en colegios y puntos de prensa.

En relación al contexto de esta modificación legal, señaló que existe aumento importante del parque automotriz; una mayor utilización de modos de transporte complementarios (caminata 34,5%, transporte público 29,1% y transporte privado 28%); y un empeoramiento de la convivencia vial.

Presentó el siguiente diagnóstico de la convivencia vial:

- 1.- Aumento del porcentaje de mortalidad (hasta 24 horas después del accidente) en accidentes de tránsito. (Road Safety Annual Report 2015, OCDE).

Table 8.1. Road safety and traffic data

	1990	2000	2010	2012	2013	2013 % change from			
						2012	2010	2000	1990
<b>Reported safety data</b>									
Fatalities	2 063	2 207	2 074	1 980	2 110	6.6	1.7	-4.4	2.3
Injury crashes		30 772	34 335	34 593	39 307	13.6	14.5	27.7	
Deaths per 100 000 inhabitants	15.7	14.3	12.1	11.4	12.0	5.6	-0.9	-16.0	-23.5
Deaths per 10 000 registered vehicles	19.2	10.4	6.3	5.1	5.0	-0.7	-19.5	-51.3	-73.6
<b>Traffic data</b>									
Registered vehicles (thousands)		2 129	3 376	3 974	4 262	7.2	26.4	100.2	
Registered vehicles per 1 000 inhabitants		135	193	223	237	6.4	22.6	75.9	

2.- Accidentes de tránsito por zona. Urbana 76% y Rural 24%. (CONASET, 2010).

3.- El 58% de los fallecidos son peatones o ciclistas. (CONASET, 2010).

4.- El año 2003 se aumentó en 29% y 25%, accidentes de tránsito y fallecidos en zonas urbanas respectivamente. (Causas de siniestros CONASET, 2000 – 2014).

Sobre la experiencia internacional, informó que la velocidad máxima urbana recomendada por la OCDE es de 50 Km/hr.

Más 50 Km/hr	50 Km/hr	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• México</li> <li>• Chile</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Reino Unido</li> <li>• Alemania</li> <li>• Australia</li> <li>• Austria</li> <li>• Canadá</li> <li>• Dinamarca</li> <li>• Finlandia</li> <li>• Francia</li> <li>• Grecia</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Holanda</li> <li>• Irlanda</li> <li>• Islandia</li> <li>• Noruega</li> <li>• Polonia</li> <li>• Portugal</li> <li>• República Checa</li> <li>• Suecia</li> <li>• Suiza</li> </ul>

Explicó la experiencia sudafricana, donde existe un sistema similar a lo que establece el proyecto que crea el CATI. En el caso de México, existe una convivencia vial importante entre los diversos medios de transporte.

Finalmente manifestó que es fundamental la aprobación de este proyecto debido a que incluyen nuevas definiciones; se reduce la velocidad de 60 Km/hr a 50Km/hr como velocidad máxima para zonas urbanas, y se crean zonas de tránsito calmado (desde 20 Km/hr hasta 40 Km/hr); se establecen estándares de ciclovías; se crean nuevas normas de circulación como la distancia entre bicicletas y autos y las zonas de detención exclusiva; etc.

\*\*\*\*\*

#### **IV.- DISCUSIÓN DEL PROYECTO.**

##### **A) DISCUSIÓN GENERAL.**

En vista de los argumentos contenidos en el mensaje y con lo expuesto por el señor Subsecretario de Transportes y demás personas que asistieron en calidad de invitados, las señoras diputadas y señores diputados fueron de parecer de aprobar la idea de legislar sobre la materia. Se estimó como de innegable importancia mejorar la convivencia vial entre los distintos modos de transportes, definiendo y reconociendo las diferentes especificidades de éstos y abordando aspectos relacionados con medidas para mejorar la seguridad vial, la educación vial, los estándares de operación y seguridad de ciclovías, junto con diferenciar a los ciclos –vehículos no motorizados- del resto.

Se hizo presente que en los últimos 10 años, y como consecuencia del crecimiento económico del país, el parque vehicular había experimentado un importante aumento, generando, a pesar de los beneficios individuales, una serie de externalidades negativas a la sociedad, tales como una mayor congestión en las zonas urbanas y un aumento en la contaminación ambiental y acústica.

El contexto antes descrito ha hecho que muchas personas escojan modos alternativos de transporte, tales como caminatas o ciclos, que coadyuvan en la disminución de la congestión y contaminación. Esta realidad ha generado, asimismo, nuevas complejidades en la convivencia entre los diferentes modos de transporte, así como la necesidad de adoptar nuevas medidas de seguridad entre éstos.

De esta manera, si bien se han hecho importantes avances en materia de infraestructura y las organizaciones de la sociedad civil han sido capaces de levantar temáticas que van moldeando la cultura vial, este nuevo escenario en la movilidad no se ha visto acompañado de modificaciones normativas que se hagan cargo de los cambios de los últimos años.

Ahora bien, tratándose de medidas para mejorar la seguridad vial, la Comisión acogió la proposición de disminuir la velocidad máxima en zonas urbanas, de 60 kilómetros por hora para vehículos y motocicletas de menos de 3.860 kilogramos, a 50 kilómetros por hora, de manera de favorecer la seguridad del tránsito y su adecuada interacción con estos nuevos modos de transporte, como son las bicicletas y otros ciclos - que pueden tener un motor auxiliar eléctrico incorporado de una potencia nominal continua máxima de 0,25 kw.-.

Se sostuvo que la velocidad de circulación en zonas urbanas tiene una alta injerencia tanto en la probabilidad de que se generen accidentes de tránsito como en la gravedad de estos, puesto que a mayor velocidad se reducen el tiempo de reacción y el campo visual, y aumenta la distancia de frenado y la energía a la que se producen los impactos. El año 2002, la velocidad máxima permitida aumentó a 60 km/hr,

coincidiendo con un aumento de más de un 29% de los accidentes de tránsito en zonas urbanas con causa atribuible a velocidad inadecuada y de un 25% del aumento en el número de fallecidos.

A mayor abundamiento, se explicó que estudios internacionales estimaban que una reducción de 1 km/hr en la velocidad promedio conlleva una reducción de 2-3% de accidentes con lesionados (European Transport Safety Council, 1995), y que la probabilidad de causar un traumatismo producto de un accidente es proporcional al valor de la velocidad al cuadrado, de causar un traumatismo grave es proporcional a la velocidad al cubo y la probabilidad de causar la muerte es proporcional a la velocidad a la cuarta potencia (Andersson G, Nilsson G. 1997).

Asimismo, estimada como otra medida de seguridad vial, la Comisión se manifestó proclive a facultar a las Municipalidades para establecer en las zonas urbanas, por razones fundadas, zonas de tránsito calmado en áreas residenciales o de alta concentración de comercio y servicios, entre otras.

También consideró adecuado incorporar materias sobre convivencia vial en las Escuelas de Conductores, con el propósito que los nuevos conductores de vehículos motorizados adquieran conciencia de que el espacio vial es compartido con otros modos de transporte y que gran parte de la solución a los problemas de interacción entre distintos modos de transporte requiere de cambios culturales profundos.

En cuanto a los estándares de operación y de seguridad de ciclovías, la Comisión consideró adecuado que sea el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones el organismo encargado de definir las condiciones técnicas, de gestión, operación y seguridad de las vías para ciclistas, con el objeto de procurar un desplazamiento seguro tanto de los ciclistas como de otros modos de transporte que interactúan en el espacio vial.

Los integrantes de la Comisión estuvieron contestes en cuanto a que lo que se pretende, en última instancia, es visibilizar la bicicleta y otros ciclos dentro de la Ley de Tránsito, incorporando para ello no solo su definición, sino normas de comportamiento con otros modos de transporte dentro del espacio vial urbano, generando, a posteriori, políticas y disposiciones de tipo general que permitan su adecuada coordinación y una mejora en la movilidad de las personas. Lo anterior, también facilitará implementar medidas de gestión (como reducción de velocidades, zonas de tránsito calmado y señalizaciones adecuadas) asociadas a un adecuado diseño urbano que incorpore redes de facilidades a ciclistas, como calles mixtas, ciclovías o líneas de detención adelantada.

Por tanto, la Comisión se manifestó de acuerdo en incorporar un Título XX nuevo en la Ley de Tránsito, sobre “Las bicicletas y otros ciclos”, con el propósito de regular de manera coordinada y organizada los principales aspectos sobre las ciclovías, el ciclista, las bicicletas y la circulación en zonas urbanas, distinguiendo aquellos lugares donde existan ciclovías de aquellos en que éstas no están disponibles. También en establecer las circunstancias excepcionales bajo las cuales se puede circular

por la acera, los deberes de los conductores de ciclos y considerar reglas especiales sobre el estacionamiento de este tipo de vehículos.

**Puesta en votación general la idea de legislar sobre la materia, se APRUEBA por asentimiento unánime.**

## **B) DISCUSIÓN PARTICULAR.**

### **Artículo único**

Este artículo que introduce modificaciones a la Ley de Tránsito, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado fue fijado por el Decreto con Fuerza de Ley N°1, de 2009, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia, fue objeto del siguiente tratamiento:

#### **N° 1**

Este número que intercala en el inciso primero del artículo 1, entre las frases “calles” e “y demás vías públicas”, la expresión “, ciclovías”, **fue aprobado por la mayoría de los diputados presentes, sin cambios.**

**VOTARON A FAVOR LAS DIPUTADAS JENNY ALVAREZ Y LORETO CARVAJAL Y LOS DIPUTADOS SEÑORES FELIPE LETELIER (PRESIDENTE), FERNANDO MEZA, JORGE SABAG Y GIORGIO JACKSON.**

**SE ABSTUVIERON DE VOTAR LOS DIPUTADOS SEÑORES IVÁN NORAMBUENA Y LEOPOLDO PÉREZ.**

El **diputado Perez** señaló que este proyecto se aplica a todo el territorio nacional por lo que su aplicación debiera ser gradual dado el impacto que generará.

El **señor Subsecretario** explicó que las ciclovías no estaban definidas en la ley actual por lo que se su definición en la ley. Asimismo advirtió que el artículo 221 faculta al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones para dictar un reglamento que regule las condiciones de gestión y seguridad de tránsito que deberán cumplir las ciclovías para su correcta operación.

El **diputado Norambuena** consultó si la Subsecretaría tiene algún estudio del impacto que tiene este proyecto en las diversas regiones del país.

#### **N° 2**

Este número que introduce modificaciones al artículo 2º, fue objeto del siguiente tratamiento:

#### **Letra a)**

Esta letra que agrega una definición de bicicleta, fue objeto de una indicación sustitutiva de las diputadas Jenny Álvarez, Loreto Carvajal y Clemira Pacheco, y de los diputados Felipe Letelier, Fernando Meza, Mario Venegas y Giorgio Jackson, que establece una nueva definición de ese medio de transporte.

La indicación fue aprobada por la mayoría de los diputados presentes.

VOTARON A FAVOR LAS DIPUTADAS JENNY ALVAREZ Y LORETO CARVAJAL Y LOS DIPUTADOS SEÑORES FELIPE LETELIER (PRESIDENTE), FERNANDO MEZA, IVÁN NORAMBUENA, LEOPOLDO PÉREZ Y GIORGIO JACKSON.

SE ABSTUVO DE VOTAR EL DIPUTADO SEÑOR GUSTAVO HASBÚN.

Letra b)

Esta letra que agrega una definición de ciclo, fue objeto de una indicación sustitutiva de las diputadas Jenny Álvarez, Loreto Carvajal y Clemira Pacheco, y de los diputados Felipe Letelier, Fernando Meza, Mario Venegas y Giorgio Jackson, que establece una nueva definición de ese medio de transporte.

La indicación fue aprobada por la mayoría de los diputados presentes.

VOTARON A FAVOR LAS DIPUTADAS JENNY ALVAREZ Y LORETO CARVAJAL Y LOS DIPUTADOS SEÑORES GUSTAVO HASBÚN, FELIPE LETELIER (PRESIDENTE), FERNANDO MEZA, JORGE SABAG Y GIORGIO JACKSON.

SE ABSTUVIERON DE VOTAR LOS DIPUTADOS SEÑORES IVÁN NORAMBUENA Y LEOPOLDO PÉREZ.

Letra c)

Esta letra que realiza adecuaciones al concepto de ciclovía, fue aprobada por la mayoría de los diputados presentes, sin cambios.

VOTARON A FAVOR LAS DIPUTADAS JENNY ALVAREZ Y LORETO CARVAJAL Y LOS DIPUTADOS SEÑORES GUSTAVO HASBÚN, FELIPE LETELIER (PRESIDENTE), FERNANDO MEZA, JORGE SABAG Y GIORGIO JACKSON.

SE ABSTUVIERON DE VOTAR LOS DIPUTADOS SEÑORES IVÁN NORAMBUENA Y LEOPOLDO PÉREZ.

Letra d)

Esta letra que precisa que la licencia de conductor es un documento que la autoridad competente otorga a una persona para conducir un vehículo, que puede ser motorizado o a tracción animal, **fue aprobada por la mayoría de los diputados presentes, sin cambios.**

**VOTARON A FAVOR LAS DIPUTADAS JENNY ALVAREZ Y LORETO CARVAJAL Y LOS DIPUTADOS SEÑORES GUSTAVO HASBÚN, FELIPE LETELIER (PRESIDENTE), FERNANDO MEZA, JORGE SABAG Y GIORGIO JACKSON.**

**SE ABSTUVIERON DE VOTAR LOS DIPUTADOS SEÑORES IVÁN NORAMBUENA Y LEOPOLDO PÉREZ.**

**Letra e)**

Esta letra que agrega una definición de línea de detención adelantada, **fue objeto de una indicación sustitutiva de las diputadas Jenny Álvarez, Loreto Carvajal y Clemira Pacheco, y de los diputados Felipe Letelier, Fernando Meza, Mario Venegas y Giorgio Jackson,** que modifica esta definición.

**La indicación fue aprobada por la mayoría de los diputados presentes.**

**VOTARON A FAVOR LAS DIPUTADAS JENNY ALVAREZ Y LORETO CARVAJAL Y LOS DIPUTADOS SEÑORES GUSTAVO HASBÚN, FELIPE LETELIER (PRESIDENTE), FERNANDO MEZA, JORGE SABAG Y GIORGIO JACKSON.**

**SE ABSTUVIERON DE VOTAR LOS DIPUTADOS SEÑORES IVÁN NORAMBUENA Y LEOPOLDO PÉREZ.**

**Letra f) (antigua)**

Esta letra que incorpora la definición de triciclo, **fue objeto de una indicación de las diputadas Jenny Álvarez, Loreto Carvajal y Clemira Pacheco, y de los diputados Felipe Letelier, Fernando Meza, Mario Venegas y Giorgio Jackson,** que elimina esta definición.

**La indicación fue aprobada por la mayoría de los diputados presentes.**

**VOTARON A FAVOR LAS DIPUTADAS JENNY ALVAREZ Y LORETO CARVAJAL Y LOS DIPUTADOS SEÑORES GUSTAVO HASBÚN, FELIPE LETELIER (PRESIDENTE), FERNANDO MEZA, JORGE SABAG Y GIORGIO JACKSON.**

**SE ABSTUVIERON DE VOTAR LOS DIPUTADOS SEÑORES IVÁN NORAMBUENA Y LEOPOLDO PÉREZ.**

**Letra f) (antigua g)**

Esta letra introduce una nueva definición de vehículo, **fue aprobada por asentimiento unánime, sin cambios.**

**VOTARON A FAVOR LAS DIPUTADAS JENNY ALVAREZ Y LORETO CARVAJAL Y LOS DIPUTADOS SEÑORES GUSTAVO HASBÚN, FELIPE LETELIER (PRESIDENTE), FERNANDO MEZA, IVÁN NORAMBUENA, LEOPOLDO PÉREZ, JORGE SABAG Y GIORGIO JACKSON.**

**Letra g)**

Esta letra que incorpora la definición de zona de espera especial, fue agregada al aprobarse por asentimiento unánime una indicación **de las diputadas Jenny Álvarez, Loreto Carvajal y Clemira Pacheco, y de los diputados Felipe Letelier, Fernando Meza, Mario Venegas y Giorgio Jackson.**

**VOTARON A FAVOR LAS DIPUTADAS JENNY ALVAREZ Y LORETO CARVAJAL Y LOS DIPUTADOS SEÑORES GUSTAVO HASBÚN, FELIPE LETELIER (PRESIDENTE), FERNANDO MEZA, IVÁN NORAMBUENA, LEOPOLDO PÉREZ, JORGE SABAG Y GIORGIO JACKSON.**

**Letra h) (antigua j)**

Esta letra que establece el concepto zona de tránsito calmado, **fue aprobada por asentimiento unánime, sin cambios.**

**VOTARON A FAVOR LAS DIPUTADAS JENNY ALVAREZ Y LORETO CARVAJAL Y LOS DIPUTADOS SEÑORES GUSTAVO HASBÚN, FELIPE LETELIER (PRESIDENTE), FERNANDO MEZA, IVÁN NORAMBUENA, LEOPOLDO PÉREZ, JORGE SABAG Y GIORGIO JACKSON.**

**Nº 3**

Este número que introduce modificaciones al artículo 7 con la finalidad de precisar que los vehículos pueden ser motorizados o a tracción animal, **fue aprobado por asentimiento unánime, sin cambios.**

**VOTARON A FAVOR LAS DIPUTADAS JENNY ALVAREZ Y LORETO CARVAJAL Y LOS DIPUTADOS SEÑORES GUSTAVO HASBÚN, FELIPE LETELIER (PRESIDENTE), FERNANDO MEZA, IVÁN NORAMBUENA, LEOPOLDO PÉREZ, JORGE SABAG Y GIORGIO JACKSON.**

**Nº 4**

Este número que introduce modificaciones al artículo 8 con la finalidad de precisar que los vehículos pueden ser motorizados o a tracción animal, **fue aprobado por asentimiento unánime, sin cambios.**

**VOTARON A FAVOR LAS DIPUTADAS JENNY ALVAREZ Y LORETO CARVAJAL Y LOS DIPUTADOS SEÑORES GUSTAVO HASBÚN, FELIPE LETELIER (PRESIDENTE), FERNANDO MEZA, IVÁN NORAMBUENA, LEOPOLDO PÉREZ, JORGE SABAG Y GIORGIO JACKSON.**

**Nº 5**

Este número que introduce modificaciones al artículo 30 con la finalidad de precisar que los vehículos pueden ser motorizados o a tracción animal, **fue aprobado por asentimiento unánime, sin cambios.**

**VOTARON A FAVOR LAS DIPUTADAS JENNY ALVAREZ Y LORETO CARVAJAL Y LOS DIPUTADOS SEÑORES GUSTAVO HASBÚN, FELIPE LETELIER (PRESIDENTE), FERNANDO MEZA, IVÁN NORAMBUENA, LEOPOLDO PÉREZ, JORGE SABAG Y GIORGIO JACKSON.**

**Nº 6**

Este número que prescribe que las escuelas de conductores en su enseñanza deberán promover el respeto y cuidado hacia los peatones, ciclistas y conductores de otros ciclos, **fue aprobado por asentimiento unánime, sin cambios.**

**VOTARON A FAVOR LAS DIPUTADAS JENNY ALVAREZ Y LORETO CARVAJAL Y LOS DIPUTADOS SEÑORES GUSTAVO HASBÚN, FELIPE LETELIER (PRESIDENTE), FERNANDO MEZA, IVÁN NORAMBUENA, LEOPOLDO PÉREZ, JORGE SABAG Y GIORGIO JACKSON.**

**Nº 7**

Este número que modifica el artículo 79 con la finalidad de que dicha disposición de no poder usarse para llevar mayor número de personas que aquél para el cual fueron diseñados y equipados, se aplique a todos los vehículos y no sólo a las motocicletas, motonetas, bicimotos, triciclos y bicicletas, **fue objeto de una indicación complementaria de las diputadas Jenny Álvarez, Loreto Carvajal y Clemira Pacheco, y de los diputados Felipe Letelier, Fernando Meza, Mario Venegas y Giorgio Jackson, que:**

a) Modifica la frase “fue diseñado y equipado”, incorporada por la letra b), por la siguiente “fue diseñado o equipado”; y

b) Eliminar en la letra c) la palabra “bicicletas” y para reemplazar la coma (,) que se encuentra luego de la palabra “motonetas”, por la conjunción copulativa “y”.

**El número con la indicación, fue aprobado por asentimiento unánime.**

**VOTARON A FAVOR LAS DIPUTADAS JENNY ALVAREZ Y LORETO CARVAJAL Y LOS DIPUTADOS SEÑORES GUSTAVO HASBÚN, FELIPE LETELIER (PRESIDENTE), FERNANDO MEZA, IVÁN NORAMBUENA, LEOPOLDO PÉREZ, JORGE SABAG, GIORGIO JACKSON Y MARIO VENEGAS.**

**Nº 8**

Este número que introduce modificaciones al artículo 104 sobre las indicaciones de los semáforos, con la finalidad de agregar a las líneas de detención adelantada cuya definición fue agregada por el proyecto, **fue aprobado por asentimiento unánime, sin cambios.**

**VOTARON A FAVOR LAS DIPUTADAS JENNY ALVAREZ Y LORETO CARVAJAL Y LOS DIPUTADOS SEÑORES GUSTAVO HASBÚN, FELIPE LETELIER (PRESIDENTE), FERNANDO MEZA, IVÁN NORAMBUENA, LEOPOLDO PÉREZ, JORGE SABAG, GIORGIO JACKSON Y MARIO VENEGAS.**

**Nº 9**

Este número que intercala en el numeral 1 del artículo 116, entre la palabra “vehículo” y la frase “que va”, la palabra “motorizado”, **fue aprobado por asentimiento unánime, sin cambios.**

**VOTARON A FAVOR LAS DIPUTADAS JENNY ALVAREZ Y LORETO CARVAJAL Y LOS DIPUTADOS SEÑORES GUSTAVO HASBÚN, FELIPE LETELIER (PRESIDENTE), FERNANDO MEZA, IVÁN NORAMBUENA, LEOPOLDO PÉREZ, JORGE SABAG, GIORGIO JACKSON Y MARIO VENEGAS.**

**Nº 10**

Este número que intercala en el artículo 117, entre las frases “Ningún vehículo” y “podrá circular”, la palabra “motorizado”, **fue aprobado por asentimiento unánime, sin cambios.**

**VOTARON A FAVOR LAS DIPUTADAS JENNY ALVAREZ Y LORETO CARVAJAL Y LOS DIPUTADOS SEÑORES GUSTAVO HASBÚN, FELIPE LETELIER (PRESIDENTE), FERNANDO MEZA, IVÁN NORAMBUENA, LEOPOLDO PÉREZ, JORGE SABAG, GIORGIO JACKSON Y MARIO VENEGAS.**

**Nº 11**

Este número que intercala en el artículo 118, entre la palabra “peatones” y el punto final (.), la frase “ni a los conductores de ciclos”, **fue objeto de una indicación complementaria de las diputadas Jenny Álvarez, Loreto Carvajal y Clemira Pacheco, y de los diputados**

**Felipe Letelier, Fernando Meza, Mario Venegas y Giorgio Jackson**, que reemplaza la frase “ni a los” por “o”.

**El número con la indicación, fue aprobado por asentimiento unánime.**

**VOTARON A FAVOR LAS DIPUTADAS JENNY ALVAREZ Y LORETO CARVAJAL Y LOS DIPUTADOS SEÑORES GUSTAVO HASBÚN, FELIPE LETELIER (PRESIDENTE), FERNANDO MEZA, IVÁN NORAMBUENA, LEOPOLDO PÉREZ, JORGE SABAG, GIORGIO JACKSON Y MARIO VENEGAS.**

#### **Nº 12**

Este número que introduce modificaciones al artículo 120 que se establece normas respecto al adelantamiento de los vehículos, disponiendo una distancia de 1,50 metros respecto de los ciclos y ordenando que cuando los vehículos no motorizados sean adelantados deberán permitir la maniobra acercándose a la pista derecha, **fue objeto de una indicación complementaria de las diputadas Jenny Álvarez, Loreto Carvajal y Clemira Pacheco, y de los diputados Felipe Letelier, Fernando Meza, Mario Venegas y Giorgio Jackson**, que intercala entre la palabra “pista” y el punto final (.), la frase “o izquierdo, según corresponda”.

**El número con la indicación, fue aprobado por asentimiento unánime.**

**VOTARON A FAVOR LAS DIPUTADAS JENNY ALVAREZ Y LORETO CARVAJAL Y LOS DIPUTADOS SEÑORES GUSTAVO HASBÚN, FELIPE LETELIER (PRESIDENTE), FERNANDO MEZA, JORGE SABAG, GIORGIO JACKSON Y MARIO VENEGAS.**

#### **Nº 13**

Este número que agrega reglas respecto de los ciclos en el artículo 121 que establece las condiciones excepcionales para que un vehículo pueda sobrepasar a otro por la derecha, **fue objeto de una indicación complementaria de las diputadas Jenny Álvarez, Loreto Carvajal y Clemira Pacheco, y de los diputados Felipe Letelier, Fernando Meza, Mario Venegas y Giorgio Jackson**, que:

a) Reemplaza, en la letra c), la palabra “adelante” por “sobrepase”.

b) Reemplaza el inciso final, nuevo, que se agrega por la letra d), por el siguiente:

“Adicionalmente, los conductores de ciclos, motocicletas o motonetas, podrán sobrepasar por la misma pista a otros vehículos, por cualquiera de los costados de éstos, para alcanzar la línea de detención o la línea de detención adelantada, según corresponda. Esta maniobra deberá efectuarse a una velocidad moderada, tomando las

precauciones necesarias para efectuarla con seguridad y siempre que los vehículos a los que se sobrepase se encuentren detenidos.”

**El número con la indicación, fue aprobado por asentimiento unánime.**

**VOTARON A FAVOR LAS DIPUTADAS JENNY ALVAREZ Y LORETO CARVAJAL Y LOS DIPUTADOS SEÑORES GUSTAVO HASBÚN, FELIPE LETELIER (PRESIDENTE), FERNANDO MEZA, JORGE SABAG, GIORGIO JACKSON Y MARIO VENEGAS.**

#### **Nº 14**

Este número que intercala al final del numeral 1 del artículo 125, entre la expresión “a otros” y el punto y coma (;), la frase “, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 130 de la presente ley”, **fue objeto de una indicación complementaria de las diputadas Jenny Álvarez, Loreto Carvajal y Clemira Pacheco, y de los diputados Felipe Letelier, Fernando Meza, Mario Venegas y Giorgio Jackson**, que reemplaza la frase “sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 130” por la frase “sin perjuicio de lo dispuesto en el inciso final del artículo 121 y en el artículo 130”.

**El número con la indicación, fue aprobado por asentimiento unánime.**

**VOTARON A FAVOR LAS DIPUTADAS JENNY ALVAREZ Y LORETO CARVAJAL, Y LOS DIPUTADOS SEÑORES GUSTAVO HASBÚN, FELIPE LETELIER (PRESIDENTE), FERNANDO MEZA, JORGE SABAG, GIORGIO JACKSON Y MARIO VENEGAS.**

#### **Nº 15**

Este número modifica el artículo 134 que regula el derecho preferente de paso de los vehículos para incorporar a los ciclos, **fue aprobado por asentimiento unánime, sin cambios.**

**VOTARON A FAVOR LAS DIPUTADAS JENNY ALVAREZ Y LORETO CARVAJAL, Y LOS DIPUTADOS SEÑORES GUSTAVO HASBÚN, FELIPE LETELIER (PRESIDENTE), FERNANDO MEZA, JORGE SABAG, GIORGIO JACKSON Y MARIO VENEGAS.**

#### **Nº 16**

Este número modifica el número 1 del artículo 135, que regula el viraje a la derecha en una intersección, introduciendo entre la frase “borde de la calzada” y el punto seguido (.), la oración “, a menos que exista una ciclovía, en cuyo caso dicho viraje deberá hacerse lo más cerca del elemento segregador”, **fue aprobado por asentimiento unánime, sin cambios.**

**VOTARON A FAVOR LAS DIPUTADAS JENNY ALVAREZ Y LORETO CARVAJAL Y LOS DIPUTADOS SEÑORES GUSTAVO HASBÚN, FELIPE LETELIER (PRESIDENTE), FERNANDO MEZA, JORGE SABAG, GIORGIO JACKSON Y MARIO VENEGAS.**

**Nº 17**

Este número que permite a las bicimotos, triciclos, bicicletas y similares, la señalización de maniobra de viraje a la derecha pueda ser advertida por medio de un señalizador eléctrico adosado a su cuerpo, **fue aprobado por asentimiento unánime, sin cambios.**

**VOTARON A FAVOR LAS DIPUTADAS JENNY ALVAREZ Y LORETO CARVAJAL Y LOS DIPUTADOS SEÑORES GUSTAVO HASBÚN, FELIPE LETELIER (PRESIDENTE), FERNANDO MEZA, JORGE SABAG, GIORGIO JACKSON Y MARIO VENEGAS.**

**Nº 18**

Este número que agrega un inciso tercero al artículo 144 que dispone que “Con todo, el conductor del vehículo deberá siempre respetar los límites máximos de velocidad prescritos en el artículo siguiente.”, **fue aprobado por asentimiento unánime, sin cambios.**

**VOTARON A FAVOR LAS DIPUTADAS JENNY ALVAREZ Y LORETO CARVAJAL Y LOS DIPUTADOS SEÑORES GUSTAVO HASBÚN, FELIPE LETELIER (PRESIDENTE), FERNANDO MEZA, JORGE SABAG, GIORGIO JACKSON Y MARIO VENEGAS.**

**Nº 19**

Este número que elimina la frase “Cuando no existan los riesgos o circunstancias señaladas en los artículos anteriores”, y reduce a 50 kilómetros por hora en zonas urbanas para vehículos de menos de 3.860 kilogramos de peso bruto vehicular y motocicletas, **fue aprobado por asentimiento unánime, sin cambios.**

**VOTARON A FAVOR LAS DIPUTADAS JENNY ALVAREZ Y LORETO CARVAJAL Y LOS DIPUTADOS SEÑORES GUSTAVO HASBÚN, FELIPE LETELIER (PRESIDENTE), FERNANDO MEZA, JORGE SABAG, GIORGIO JACKSON Y MARIO VENEGAS.**

**Nº 20**

Este número introduce una nueva excepción a las velocidades máximas, fue objeto del siguiente tratamiento:

**Letra a)**

Esta letra establece que las Municipalidades en las zonas urbanas, por razones fundadas, podrán establecer zonas de tránsito calmado, en áreas residenciales o de alta concentración de comercio y servicios, entre otras.

**La letra fue aprobada por la mayoría de los diputados presentes.**

**VOTARON A FAVOR LAS DIPUTADAS JENNY ALVAREZ Y LORETO CARVAJAL Y LOS DIPUTADOS SEÑORES GUSTAVO HASBÚN, FELIPE LETELIER (PRESIDENTE), FERNANDO MEZA, JORGE SABAG, GIORGIO JACKSON Y MARIO VENEGAS.**

**SE ABSTUVO DE VOTAR EL DIPUTADO SEÑOR GIORGIO JACKSON.**

El **diputado Jackson** manifestó que no queda claro si esta atribución corresponde al Alcalde con acuerdo del Consejo Municipal o sólo al Alcalde. Expresó que debiera ser con acuerdo del Consejo, ya que se trata de una decisión con un impacto importante en cada una de las comunas del país.

**Letra b)**

Esta letra que dispone que la Municipalidad para establecer zonas de tránsito calmado, deberán contar con informe previo del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones a través de la Secretaría Regional Ministerial competente, y deberán darse a conocer por medio de señales oficiales, **fue aprobada por asentimiento unánime, sin cambios.**

**VOTARON A FAVOR LAS DIPUTADAS JENNY ALVAREZ Y LORETO CARVAJAL Y LOS DIPUTADOS SEÑORES GUSTAVO HASBÚN, FELIPE LETELIER (PRESIDENTE), FERNANDO MEZA, JORGE SABAG, GIORGIO JACKSON Y MARIO VENEGAS.**

**Nº 21**

Este número introduce modificaciones al artículo 147 que se refiere a la velocidad mínima de circulación de los vehículos, precisando que se trata de vehículos motorizados y no se aplica a los ciclos, **fue aprobado por asentimiento unánime, sin cambios.**

**VOTARON A FAVOR LAS DIPUTADAS JENNY ALVAREZ Y LORETO CARVAJAL Y LOS DIPUTADOS SEÑORES GUSTAVO HASBÚN, JAVIER HERNÁNDEZ, FELIPE LETELIER (PRESIDENTE), FERNANDO MEZA, IVÁN NORAMBUENA, LEOPOLDO PÉREZ, JORGE SABAG Y GIORGIO JACKSON.**

**Nº 22 (Nuevo)**

Este número que hace extensiva a los pasajeros la prohibición que tiene el conductor de abrir las puertas de un vehículo antes de su completa detención, fue incorporado al aprobarse por asentimiento unánime una indicación **de las diputadas Jenny Álvarez, Loreto Carvajal y Clemira Pacheco, y de los diputados Felipe Letelier, Fernando Meza, Mario Venegas y Giorgio Jackson.**

**La indicación fue aprobada por asentimiento unánime.**

**VOTARON A FAVOR LAS DIPUTADAS JENNY ALVAREZ Y LORETO CARVAJAL Y LOS DIPUTADOS SEÑORES GUSTAVO HASBÚN, JAVIER HERNÁNDEZ, FELIPE LETELIER (PRESIDENTE), FERNANDO MEZA, IVÁN NORAMBUENA, LEOPOLDO PÉREZ, JORGE SABAG Y GIORGIO JACKSON.**

#### **Nº 23 (Nuevo)**

Este número que establece la prohibición de los vehículos motorizados de detenerse y estacionarse en las ciclovías, fue incorporado al aprobarse por asentimiento unánime una **indicación de las diputadas Jenny Álvarez, Loreto Carvajal y Clemira Pacheco, y de los diputados Felipe Letelier, Fernando Meza, Mario Venegas y Giorgio Jackson.**

**La indicación fue aprobada por asentimiento unánime.**

**VOTARON A FAVOR LAS DIPUTADAS JENNY ALVAREZ Y LORETO CARVAJAL Y LOS DIPUTADOS SEÑORES GUSTAVO HASBÚN, JAVIER HERNÁNDEZ, FELIPE LETELIER (PRESIDENTE), FERNANDO MEZA, IVÁN NORAMBUENA, LEOPOLDO PÉREZ, JORGE SABAG Y GIORGIO JACKSON.**

#### **Nº 24 (antiguo 22)**

Este número que modifica el artículo 162 haciendo extensiva a las ciclovías la prohibición de los peatones de permanecer en las calzadas de las calles o camino, **fue aprobado por asentimiento unánime, sin cambios.**

**VOTARON A FAVOR LAS DIPUTADAS JENNY ALVAREZ Y LORETO CARVAJAL Y LOS DIPUTADOS SEÑORES GUSTAVO HASBÚN, JAVIER HERNÁNDEZ, FELIPE LETELIER (PRESIDENTE), FERNANDO MEZA, IVÁN NORAMBUENA, LEOPOLDO PÉREZ, JORGE SABAG Y GIORGIO JACKSON.**

#### **Nº 25 (antiguo 23)**

Este número que modifica el artículo 167 haciendo extensiva la presunción de responsabilidad del conductor en los accidentes

del tránsito cuando se detiene o estaciona a una ciclovia, **fue aprobado por asentimiento unánime, sin cambios.**

**VOTARON A FAVOR LAS DIPUTADAS JENNY ALVAREZ Y LORETO CARVAJAL Y LOS DIPUTADOS SEÑORES GUSTAVO HASBÚN, JAVIER HERNÁNDEZ, FELIPE LETELIER (PRESIDENTE), FERNANDO MEZA, IVÁN NORAMBUENA, LEOPOLDO PÉREZ, JORGE SABAG Y GIORGIO JACKSON.**

**Nº 26 (antiguo 24)**

Este número que complementa la obligación de las Municipalidades de proporcionar a Carabineros de Chile formularios de denuncias, boletas de recibos de contraventores y de especies retenidas, obligándolas a precisar el tipo de vehículo involucrado, **fue aprobado por asentimiento unánime, sin cambios.**

**VOTARON A FAVOR LAS DIPUTADAS JENNY ALVAREZ Y LORETO CARVAJAL Y LOS DIPUTADOS SEÑORES GUSTAVO HASBÚN, JAVIER HERNÁNDEZ, FELIPE LETELIER (PRESIDENTE), FERNANDO MEZA, IVÁN NORAMBUENA, LEOPOLDO PÉREZ, JORGE SABAG Y GIORGIO JACKSON.**

**Nº 27 (antiguo 25)**

Este número que intercala en el numeral 2 del artículo 199, sobre infracciones gravísimas, entre la palabra “Conducir” y la frase “sin haber obtenido”, la frase “un vehículo motorizado o a tracción animal”, **fue aprobado por asentimiento unánime, sin cambios.**

**VOTARON A FAVOR LAS DIPUTADAS JENNY ALVAREZ Y LORETO CARVAJAL Y LOS DIPUTADOS SEÑORES GUSTAVO HASBÚN, JAVIER HERNÁNDEZ, FELIPE LETELIER (PRESIDENTE), FERNANDO MEZA, IVÁN NORAMBUENA, LEOPOLDO PÉREZ, JORGE SABAG Y GIORGIO JACKSON.**

**Nº 28 (antiguo 26)**

Este número que intercala en el número 5 del artículo 200, sobre infracciones graves, entre la palabra “patente” y el punto y coma (;), frase: “cuando ésta sea exigible conforme lo dispuesto en el artículo 51”, **fue aprobado por asentimiento unánime, sin cambios.**

**VOTARON A FAVOR LAS DIPUTADAS JENNY ALVAREZ Y LORETO CARVAJAL Y LOS DIPUTADOS SEÑORES GUSTAVO HASBÚN, JAVIER HERNÁNDEZ, FELIPE LETELIER (PRESIDENTE), FERNANDO MEZA, IVÁN NORAMBUENA, LEOPOLDO PÉREZ, JORGE SABAG Y GIORGIO JACKSON.**

**Nº 29 (antiguo 27)**

Este número que precisa en el N° 7 del artículo 201, que es infracción menos grave conducir un vehículo motorizado sin silenciador o con éste o el tubo de escape en malas condiciones, o con el tubo de salida antirreglamentario; y elimina a las bicicletas del N° 14 que se refiere a la infracción de conducir motocicletas o vehículos similares, contraviniendo la norma sobre uso obligatorio de casco protector y demás elementos de seguridad, **fue aprobado por asentimiento unánime, sin cambios.**

**VOTARON A FAVOR LAS DIPUTADAS JENNY ALVAREZ Y LORETO CARVAJAL Y LOS DIPUTADOS SEÑORES GUSTAVO HASBÚN, JAVIER HERNÁNDEZ, FELIPE LETELIER (PRESIDENTE), FERNANDO MEZA, IVÁN NORAMBUENA, LEOPOLDO PÉREZ, JORGE SABAG Y GIORGIO JACKSON.**

### **N° 30 (Antiguo 28)**

Este número que intercala entre el artículo 220 y el Título Final, el Título XX sobre las bicicletas y otros ciclos, fue objeto del siguiente tratamiento:

#### **Artículo 221**

Este artículo que ordena al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones a dictar un reglamento que regule las condiciones de gestión y seguridad de tránsito que deberán cumplir las ciclovías para su correcta operación, **fue objeto de indicación complementaria de las diputadas Jenny Álvarez, Loreto Carvajal y Clemira Pacheco, y de los diputados Felipe Letelier, Fernando Meza, Mario Venegas y Giorgio Jackson**, que reemplaza en el primer inciso la frase “el ciclista” por “los ocupantes de ciclos”, y la frase “otros accesorios de seguridad de la bicicleta” por “otros accesorios de seguridad de los ciclos”.

**El artículo con la indicación fue aprobado por asentimiento unánime.**

**VOTARON A FAVOR LAS DIPUTADAS JENNY ALVAREZ Y LORETO CARVAJAL Y LOS DIPUTADOS SEÑORES GUSTAVO HASBÚN, JAVIER HERNÁNDEZ, FELIPE LETELIER (PRESIDENTE), FERNANDO MEZA, IVÁN NORAMBUENA, LEOPOLDO PÉREZ, JORGE SABAG Y GIORGIO JACKSON.**

#### **Artículo 222**

Este artículo que establece las reglas que deberán respetar los conductores de ciclos en su circulación en zonas urbanas, **fue objeto de indicación complementaria de las diputadas Jenny Álvarez, Loreto Carvajal y Clemira Pacheco, y de los diputados Felipe Letelier, Fernando Meza, Mario Venegas y Giorgio Jackson**, que reemplazar, en el número 1 de la letra a), la frase “en el artículo 116” por “en los numerales 1 y 2 del artículo 116” y en el número 3 de la letra a), la frase “Título XI” por “Título X”.

**El artículo con la indicación fue aprobado por asentimiento unánime.**

**VOTARON A FAVOR LAS DIPUTADAS JENNY ALVAREZ Y LORETO CARVAJAL Y LOS DIPUTADOS SEÑORES GUSTAVO HASBÚN, JAVIER HERNÁNDEZ, FELIPE LETELIER (PRESIDENTE), FERNANDO MEZA, IVÁN NORAMBUENA, LEOPOLDO PÉREZ, JORGE SABAG Y GIORGIO JACKSON.**

### **Artículo 223**

Este artículo que los deberes de los conductores de ciclos, fue objeto de **indicación complementaria de las diputadas Jenny Álvarez, Loreto Carvajal y Clemira Pacheco, y de los diputados Felipe Letelier, Fernando Meza, Mario Venegas y Giorgio Jackson**, que modificar en la letra d) del artículo la frase “arrastrar un remolque” por la “utilizar un sistema de remolque” y la frase “dicho remolque” por “dicho sistema”.

**El artículo con la indicación fue aprobado por asentimiento unánime, salvo la letra c) del artículo propuesto que fue votado en forma separada.**

**VOTARON A FAVOR LAS DIPUTADAS JENNY ALVAREZ Y LORETO CARVAJAL Y LOS DIPUTADOS SEÑORES GUSTAVO HASBÚN, JAVIER HERNÁNDEZ, FELIPE LETELIER (PRESIDENTE), FERNANDO MEZA, IVÁN NORAMBUENA, LEOPOLDO PÉREZ, JORGE SABAG Y GIORGIO JACKSON.**

**Respecto a la letra c) del artículo nuevo propuesto se realizó el siguiente debate.**

El **diputado Jackson** consultó cual es la sanción en caso de que no se cumplan estos deberes. Esto porque muchos niños juegan y andan en bicicleta juntos, a través de los pedalines y no parece prudente crear una norma tan estricta.

El **señor Subsecretario** aclaró que al no tener una sanción explícita se aplica la norma del artículo 202 de la Ley de Tránsito, que dispone que “*serán infracciones o contravenciones leves todas las demás transgresiones de la presente ley que no estén indicadas en la enumeración de los tres artículos anteriores.*”. A estas infracciones de conformidad con el artículo 204 se les aplica una pena de multa de 0,2 a 0,5 unidad tributaria mensual.

**La letra fue aprobada por la mayoría de los diputados presentes.**

**VOTARON A FAVOR LA DIPUTADA JENNY ALVAREZ Y LOS DIPUTADOS SEÑORES FELIPE LETELIER**

**(PRESIDENTE), FERNANDO MEZA, IVÁN NORAMBUENA, LEOPOLDO PÉREZ Y JORGE SABAG.**

**SE ABSTUVIERON DE VOTAR LA DIPUTADA SEÑORA LORETO CARVAJAL Y EL DIPUTADO SEÑOR GIORGIO JACKSON.**

#### **Artículo 224**

Este artículo que establece normas para estacionar las bicicletas, **fue aprobado por asentimiento unánime, sin cambios.**

**VOTARON A FAVOR LAS DIPUTADAS JENNY ALVAREZ Y LORETO CARVAJAL Y LOS DIPUTADOS SEÑORES FELIPE LETELIER (PRESIDENTE), FERNANDO MEZA, IVÁN NORAMBUENA, LEOPOLDO PÉREZ, JORGE SABAG Y GIORGIO JACKSON.**

#### **Nº 31 (Antiguo 29)**

Este número que reemplaza en el epígrafe del Título Final la frase "(ARTS. 220-221)" por la siguiente: "(ARTS. 225-226)", **fue aprobado por asentimiento unánime, sin cambios.**

**VOTARON A FAVOR LAS DIPUTADAS JENNY ALVAREZ Y LORETO CARVAJAL Y LOS DIPUTADOS SEÑORES FELIPE LETELIER (PRESIDENTE), FERNANDO MEZA, IVÁN NORAMBUENA, LEOPOLDO PÉREZ, JORGE SABAG Y GIORGIO JACKSON.**

#### **Nº 32**

Este número que sustituye los guarismos 221 y 222 del Título Final, por los números 225 y 226, fue incorporado al aprobarse por asentimiento unánime **una indicación de las diputadas Jenny Álvarez, Loreto Carvajal y Clemira Pacheco, y de los diputados Felipe Letelier, Fernando Meza, Mario Venegas y Giorgio Jackson.**

**VOTARON A FAVOR LAS DIPUTADAS JENNY ALVAREZ Y LORETO CARVAJAL Y LOS DIPUTADOS SEÑORES FELIPE LETELIER (PRESIDENTE), FERNANDO MEZA, IVÁN NORAMBUENA, LEOPOLDO PÉREZ, JORGE SABAG Y GIORGIO JACKSON.**

#### **Artículo primero transitorio**

Este artículo que dispone que esta ley comenzará a regir transcurridos seis meses desde su publicación y establece que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones dispondrá de un plazo de 18 meses a contar de la fecha de la publicación de esta ley para dictar los reglamentos a los que ésta hace referencia, **fue aprobado por asentimiento unánime, sin cambios.**

**VOTARON A FAVOR LAS DIPUTADAS JENNY ALVAREZ Y LORETO CARVAJAL Y LOS DIPUTADOS SEÑORES FELIPE LETELIER (PRESIDENTE), FERNANDO MEZA, IVÁN NORAMBUENA, LEOPOLDO PÉREZ, JORGE SABAG Y GIORGIO JACKSON.**

#### **Artículo segundo transitorio**

Este artículo que prescribe que las ciclovías existentes al momento de la publicación de esta ley deberán adecuarse a las condiciones de gestión y seguridad de tránsito que defina al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones en el plazo de tres años contado desde la dictación del reglamento a que se refiere el artículo 221, **fue fue aprobado por asentimiento unánime, sin cambios.**

**VOTARON A FAVOR LAS DIPUTADAS JENNY ALVAREZ Y LORETO CARVAJAL Y LOS DIPUTADOS SEÑORES FELIPE LETELIER (PRESIDENTE), FERNANDO MEZA, IVÁN NORAMBUENA, LEOPOLDO PÉREZ, JORGE SABAG Y GIORGIO JACKSON.**

**C) ARTICULOS E INDICACIONES RECHAZADAS POR LA COMISIÓN.**

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:

#### **P R O Y E C T O D E L E Y:**

**“Artículo único.-** Introdúcense las siguientes modificaciones en la Ley de Tránsito, cuyo texto refundido, coordinado y

sistematizado fue fijado por el decreto con fuerza de ley N°1, de 2009, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia:

**1)** Intercálase en el inciso primero del artículo 1, entre las frases “calles” e “y demás vías públicas”, la expresión “, ciclovías”.

**2)** Modifícase el artículo 2 del siguiente modo:

**a)** Intercálase entre los actuales números 5) y 6), el siguiente número 6), nuevo, adecuando la numeración de los restantes números:

“6) Bicicleta: Ciclo de dos ruedas cuyos pedales transmiten el movimiento a la rueda trasera, generalmente por medio de un plato, un piñón y una cadena;”.

**b)** Intercálase entre los numerales 7) y 8), que pasaron a ser 8) y 9), el siguiente numeral 9), nuevo, adecuando la numeración de los restantes numerales:

“9) Ciclo: Vehículo no motorizado de una o más ruedas, propulsado exclusivamente por una o más personas situadas en él, tales como bicicletas triciclos. También se considerarán ciclos aquellos vehículos de una o más ruedas que cuenten con un motor auxiliar eléctrico, de una potencia nominal continua máxima de 0,25 kilowatts, donde la alimentación es reducida o interrumpida cuando el vehículo alcanza una velocidad máxima de 25 kilómetros por hora o antes si el ciclista termina de pedalear o propulsarlo, los que se considerarán para los efectos de esta ley como vehículos no motorizados;”.

**c)** Modifícase el numeral 8), que pasó a ser 10) del siguiente modo:

**i)** Elimínase la frase “o ciclista”.

**ii)** Reemplázase la palabra “triciclos” por la frase “otros ciclos, que puede estar segregada física o visualmente, según las características y clasificaciones que se definan mediante reglamento”.

**d)** Intercálase en el numeral 25), que pasó a ser 27), entre la palabra “vehículo” y el punto y coma (;), la frase “motorizado o a tracción animal”.

**e)** Intercálase entre los numerales 26) y 27), que pasaron a ser 28) y 29), el siguiente numeral 29), nuevo, adecuando la numeración de los restantes numerales:

“29) Línea de detención adelantada: Línea transversal a la calzada demarcada conforme al reglamento, antes de un cruce regulado con semáforo, que determina el inicio de la zona de espera especial para conductores de ciclos o motocicletas;”.

**f)** Reemplázase el numeral 42), que pasó a ser 45) por el siguiente:

“45) Vehículo: Medio motorizado o no motorizado con el cual, sobre el cual o por el cual toda persona u objeto puede transportarse o ser transportado por una vía. Quedan excluidas de esta definición aquellas ayudas técnicas que permitan a personas con movilidad reducida o infantes, transportarse o ser transportados, tales como sillas de ruedas, coches para bebé y otros similares;”.

**g)** Intercálase entre los numerales 48) y 49), que pasaron a ser 51) y 52), el siguiente numeral 52), nuevo, adecuando la numeración de los restantes numerales.

52) Zona de espera especial: Área señalizada conforme al reglamento, que permite a los conductores de ciclos o motocicletas detenerse y reiniciar su marcha delante de otros vehículos motorizados, en un cruce regulado con semáforo;”.

**h)** Intercálase entre el numeral 52), nuevo, y el numeral 49, que pasó a ser 54), el siguiente numeral 53), nuevo:

“53) Zona de tránsito calmado: Conjunto de vías emplazadas en zonas urbanas, definidas dentro de una determinada área geográfica, en las que a través de condiciones físicas de las vías se establecen velocidades de circulación inferiores a las establecidas en esta ley, pudiendo éstas ser de 40 kilómetros por hora, 30 kilómetros por hora o 20 kilómetros por hora;”.

**3)** Modifícase el artículo 7 en el siguiente sentido:

**a)** Intercálase en el inciso primero, entre las palabras “vehículo” y “facilitarlo”, la frase “motorizado o a tracción animal”.

**b)** Intercálase en el inciso segundo, entre la palabra “vehículo” y la frase “a quien no porte”, la frase “motorizado o a tracción animal”.

**4)** Intercálase en el inciso primero del artículo 8, entre la palabra “vehículos” y la frase “no podrán”, la frase “motorizados y a tracción animal”.

**5)** Intercálase en el artículo 30 entre la palabra “transportes” y el punto final (.), la frase “motorizados y no motorizados”.

**6)** Agrégase en el inciso segundo del artículo 31, a continuación del punto final (.), que pasa a ser seguido, la siguiente oración: “Su enseñanza deberá promover el respeto y cuidado hacia los peatones, ciclistas y conductores de otros ciclos.”.

**7)** Modifícase el artículo 79 del siguiente modo:

**a)** Reemplázase la frase “Las motocicletas, motonetas, bicimotos, triciclos y bicicletas no podrán” por la siguiente: “Ningún vehículo podrá”.

**b)** Sustitúyase la frase “fueron diseñados y equipados” por la siguiente: “fue diseñado o equipado”.

**c)** Reemplázase la oración “El acompañante” por la siguiente: “Tratándose de motocicletas, motonetas y bicimotos, el acompañante”.

**8)** Modifícase el artículo 104 del siguiente modo:

**a)** Intercálase en el literal c) del numeral 1.-, entre las frases “de detención” e “y no deberán”, la frase “o la línea de detención adelantada, en su caso,”.

**b)** Reemplázase en el literal b) del numeral 2.- la oración “línea de detención o, si no la hubiera”, por la siguiente: “línea de detención, línea de detención adelantada en su caso o, si no las hubiera”.

**9)** Intercálase en el numeral 1.- del artículo 116, entre la palabra “vehículo” y la frase “que va”, la palabra “motorizado”.

**10)** Intercálase en el artículo 117, entre las frases “Ningún vehículo” y “podrá circular”, la palabra “motorizado”.

**11)** Intercálase en el artículo 118, entre la palabra “peatones” y el punto final (.), la frase “o conductores de ciclos”.

**12)** Modifícase el artículo 120 del siguiente modo:

**a)** Intercálase el siguiente inciso segundo, nuevo, pasando el actual a ser tercero:

“En caso que un vehículo motorizado adelante o sobrepase a bicicletas u otros ciclos, deberá mantener una distancia prudente respecto al ciclo de aproximadamente 1,50 metros, durante toda la maniobra.”.

**b)** Agrégase el siguiente inciso cuarto, nuevo:

“En caso que el vehículo adelantado sea un vehículo no motorizado, el conductor de éste deberá permitir la maniobra, acercándose al costado derecho de la pista o izquierdo, según corresponda.”.

**13)** Modifícase el artículo 121 del siguiente modo:

**a)** Reemplázase al final del numeral 1.- la expresión “, y” por un punto y coma (;).

**b)** Reemplázase al final del numeral 2.- el punto y aparte (.) por la siguiente expresión “, y”.

**c)** Agrégase el siguiente numeral 3.-, nuevo:

“3.- Cuando se sobrepase a ciclos que circulen por la pista izquierda.”.

**d)** Agrégase el siguiente inciso final, nuevo:

“Adicionalmente, los conductores de ciclos, motocicletas o motonetas, podrán sobrepasar por la misma pista a otros vehículos, por cualquiera de los costados de éstos, para alcanzar la línea de detención o la línea de detención adelantada, según corresponda. Esta maniobra deberá efectuarse a una velocidad moderada, tomando las precauciones necesarias para realizarla con seguridad y siempre que los vehículos a los que se sobrepase se encuentren detenidos.”.

**14)** Intercálase al final del numeral 1.- del artículo 125, entre la expresión “a otros” y el punto y coma (;), la siguiente frase: “, sin perjuicio de lo dispuesto en el inciso final del artículo 121 y en el artículo 130 de esta ley”.

**15)** Intercálase en el inciso primero del artículo 134, entre las frases “los otros vehículos que circulen” y “y los peatones”, la frase “, los ciclos que circulen en ciclovía”.

**16)** Intercálase en el numeral 1.- del artículo 135, entre la frase “borde de la calzada” y el punto seguido (.), la oración “, a menos que exista una ciclovía, en cuyo caso dicho viraje deberá hacerse lo más cerca del elemento segregador”.

**17)** Intercálase en el inciso tercero del artículo 138, entre la palabra “horizontalmente” y el punto final (.), la frase “, pudiendo además utilizar un señalizador eléctrico adosado a su cuerpo”.

**18)** Agrégase en el artículo 144, el siguiente inciso tercero, nuevo:

“Con todo, el conductor del vehículo deberá siempre respetar los límites máximos de velocidad prescritos en el artículo siguiente.”.

**19)** Modifícase el artículo 145 del siguiente modo:

**a)** Reemplázase en el inciso primero la frase “Cuando no existan los riesgos o circunstancias señaladas en los artículos anteriores, serán”, por la siguiente palabra: “Serán”.

**b)** Reemplázase en el punto 1.1 del numeral 1.-, el guarismo “60” por “50”.

**20)** Modifícase el artículo 146 del siguiente modo:

**a)** Agrégase el siguiente inciso segundo, nuevo, pasando el actual a ser tercero y así sucesivamente:

“Asimismo, las Municipalidades en las zonas urbanas, por razones fundadas, podrán establecer zonas de tránsito calmado, en áreas residenciales o de alta concentración de comercio y servicios, entre otras.”.

**b)** Reemplázase el actual inciso segundo, que pasó a ser tercero, por el siguiente:

“Estas modificaciones deberán contar con informe previo del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones a través de la Secretaría Regional Ministerial competente, y deberán darse a conocer por medio de señales oficiales.”.

**21)** Modifícase el artículo 147 en el siguiente sentido:

**a)** Intercálase en el inciso primero, entre la palabra “vehículo” y la frase “a una velocidad”, la palabra “motorizado”.

**b)** Intercálase en el inciso segundo, entre la palabra “vehículo” y la coma (,), la palabra “motorizado”.

**22)** Intercálase en el inciso segundo del artículo 153, entre la palabra “conductor” y “abrir”, la locución “y pasajeros”.

**23)** Modifícase el artículo 154 en el siguiente sentido:

**a)** Sustitúyese en el numeral 7.-, la conjunción “y” por un punto y coma (;).

**b)** Reemplázase en el numeral 8.-, el punto final por la siguiente expresión “,y”.

**c)** Agrégase, a continuación del numeral 8.-, el siguiente numeral 9.-, nuevo:

“9.-De vehículos motorizados en las ciclovías.”.

**24)** Reemplázase en el numeral 3.- del artículo 162 las palabras “calles o caminos” por las siguientes: “calles, caminos o ciclovías”.

**25)** Intercálase en el numeral 14.- del artículo 167, entre las frases “de un túnel” y “o sobre un puente”, la frase “, en ciclovías”.

**26)** Intercálase en el artículo 189 entre la palabra “retenidas” y el punto final (.), la frase “, precisando el tipo de vehículo involucrado”.

**27)** Intercálase en el numeral 2.- del artículo 199, entre la palabra “Conducir” y la frase “sin haber obtenido”, la frase “un vehículo motorizado o a tracción animal”.

**28)** Intercálase en el numeral 5.- del artículo 200, entre la palabra “patente” y el punto y coma (;), la frase “cuando ésta sea exigible conforme lo dispuesto en el artículo 51”.

**29)** Modifícase el artículo 201 en el siguiente sentido:

**a)** Intercálase en el numeral 7., entre la palabra “vehículo” y la expresión “sin silenciador”, la palabra “motorizado”.

**b)** Elimínase del numeral 14.- la expresión “bicicletas,”.

**30)** Intercálase entre el artículo 220 y el Título Final, el siguiente Título XX, nuevo, ajustando la numeración de los artículos siguientes:

## "TITULO XX

### DE LAS BICICLETAS Y OTROS CICLOS

(ARTS. 221-224)

Artículo 221.- El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones dictará un reglamento que regule las condiciones de gestión y seguridad de tránsito que deberán cumplir las ciclovías para su correcta operación. Se entenderá por condiciones de gestión y seguridad de tránsito, los requisitos de diseño y características técnicas con las que

deberán planificarse, implementarse y mantenerse las ciclovías. Asimismo, dicho reglamento definirá las especificaciones técnicas de los elementos de seguridad para los ocupantes de ciclos, tales como el casco y los elementos reflectantes, así como los frenos, luces y otros accesorios de seguridad de los ciclos.

El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, a través de sus secretarías regionales ministeriales, autorizará, mediante resolución, la operación de las ciclovías que cumplan los requisitos indicados en el reglamento señalado en el inciso anterior. Dicha resolución deberá indicar el nombre de la o las vías en que se ubicará la ciclovía, los tramos que ocupará, su emplazamiento, accesos y el sentido del tránsito que tendrá, entre otros aspectos que el reglamento señale.

El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá, además, establecer prohibiciones de circulación sobre las ciclovías para tipos específicos de ciclos, considerando sus dimensiones, estructura u otras similares que puedan afectar la correcta operación de las ciclovías, en los términos que señale el referido reglamento.

Artículo 222.- Para la circulación en zonas urbanas los conductores de ciclos deberán respetar las siguientes reglas:

a) Los ciclos deberán transitar por las ciclovías. A falta de éstas lo harán por la pista derecha de la calzada. Constituyen una excepción a la obligación de transitar por la pista derecha de la calzada, los siguientes casos:

i.- Los estipulados en los numerales 1 y 2 del artículo 116 de esta ley;

ii.- En vías unidireccionales, cuando exista una pista de uso exclusivo de buses ubicada al costado derecho de la calzada. En esta situación, los ciclos deberán circular por el costado izquierdo de la pista izquierda. Tratándose de vías bidireccionales, esta disposición se aplicará sólo en caso de existir bandejón central o mediana, y

iii.- Cuando el ciclo deba virar a la izquierda, lo que deberá hacer de conformidad con las normas del Título X.

b) Los ciclos podrán circular excepcionalmente por aceras adecuando su velocidad a la de los peatones y respetando en todo momento la preferencia de éstos, sólo en los siguientes casos:

i. Tratándose de conductores menores de 14 años o adultos mayores, y

ii. Tratándose de personas que circulen con niños menores de 7 años.

En caso que la circulación por la ciclovía o la calzada se vea imposibilitada, el conductor del ciclo podrá utilizar la acera comportándose como peatón, para lo cual deberá descender del mismo.

c) En el caso de tener que utilizar un cruce peatonal el conductor del ciclo deberá descender del mismo y realizar el cruce en calidad de peatón.

d) Los peatones deberán cruzar las ciclovías por los lugares debidamente señalizados y no podrán permanecer ni caminar por ella.

Artículo 223.- Son deberes de los conductores de ciclos los siguientes:

a) Conducir un ciclo atento a las condiciones del tránsito, sin utilizar elementos que dificulten sus sentidos de visión y audición.

b) Conducir un ciclo equipado con al menos un sistema de freno que sea eficaz.

c) En caso de transportar menores de 7 años, el conductor deberá ser mayor de edad.

d) En caso de utilizar un sistema de remolque para el transporte de personas, animales o mercancías, el conductor deberá ser mayor de edad. En todo caso, dicho sistema deberá cumplir los estándares definidos por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

Artículo 224.- Las bicicletas deberán estacionarse preferentemente en los lugares habilitados para ello, dejando en todos los casos un espacio libre para la libre circulación de peatones.

Queda prohibido aferrar por cualquier medio las bicicletas a árboles, en zonas reservadas para carga y descarga en la calzada en el horario dedicado a dicha actividad, en zonas de estacionamiento para personas con discapacidad, en zonas de estacionamiento prohibido conforme señalización, en paradas de transporte público, en pasos de peatones y en espacios habilitados para el estacionamiento de bicicletas de uso público.

Los estacionamientos de bicicletas quedan única y exclusivamente reservados a este tipo de vehículo.”.

**31)** Reemplázase en el epígrafe del Título Final la frase “(ARTS. 220-221)” por la siguiente: “(ARTS. 225-226)”.

**32)** Sustitúyese los guarismos 221 y 222 del Título Final por los números 225 y 226.

## DISPOSICIONES TRANSITORIAS

**Artículo primero transitorio.-** El artículo único anterior comenzará a regir transcurridos seis meses desde la publicación de esta ley. Asimismo, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones dispondrá de un plazo de 18 meses a contar de la fecha de la publicación de esta ley para dictar los reglamentos a los que ésta hace referencia.

**Artículo segundo transitorio.-** Las ciclovías existentes al momento de la publicación de esta ley deberán adecuarse a las condiciones de gestión y seguridad de tránsito que defina el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones en el plazo de tres años contado desde la dictación del reglamento a que se refiere el artículo 221.”.

\*\*\*\*\*

**Sala de la Comisión, a 9 de mayo de 2016.**

Tratado y acordado en sesiones celebradas los días 15 de diciembre de 2015, 15 y 22 de marzo, 5 y 12 de abril, y 4 de mayo de 2016, con la asistencia de las diputadas señoras **Jenny Álvarez, Loreto Carvajal, Clemira Pacheco** y **Alejandra Sepúlveda**, y los diputados señores **René Manuel García, Gustavo Hasbún, Javier Hernández, Giorgio Jackson, Felipe Letelier (Presidente), Fernando Meza, Iván Norambuena, Leopoldo Pérez, Jorge Sabag** y **Mario Venegas**.



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