

Señores

Comisión de Transportes y Telecomunicaciones del Senado

Presente

Carta: 2023-04 COSOC SUBTRANS / 06.07.2023

Materia: Modificación de la Ley N° 21.088 de
Convivencia de Modos para aumentar la
velocidad máxima urbana de 50 a 60 km/h.

Estimados senadores:

En nuestro país fallecen en promedio, cada año, 2.000 personas, y más de 60.000 resultan con heridas de diversa gravedad; todo esto producto de siniestros de tránsito. Estas cifras no han cambiado sustancialmente desde los años 70. Este es un problema de salud pública muy grave, que debe ser tratado como tal.

De hecho, Chile es uno de los países de la OCDE con la peor tasa de fallecimiento en el tránsito y es el país que menos ha reducido el número de víctimas fatales desde 1990. Según los datos del Ministerio de Salud, cada año, entre 2,5 y 3 veces más personas fallecen en el tránsito que por agresiones u homicidios. La seguridad vial es un tema muy importante para Chile.

Según la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (CONASET), en Chile, entre 2010 y 2019, un 29% de los siniestros viales con consecuencias fatales fueron asociados a velocidades excesivas, haciendo de ésta la primera causa de muerte en el tránsito. La velocidad de circulación es un factor clave en la seguridad vial: aumenta la probabilidad de ocurrencia de un siniestro de tránsito y también agrava sus consecuencias. Se estima que una disminución de 5% en la velocidad promedio puede generar una reducción de 30% del número de colisiones mortales.

Se puede observar la misma tendencia al nivel internacional, según la Organización Mundial de Salud (OMS, 2017), "...en los países de ingresos altos la velocidad contribuye a cerca de la tercera parte de las defunciones causadas por el tránsito. Por ejemplo, en el Reino Unido la velocidad es responsable de 28% de las colisiones mortales, mientras que las cifras para Australia y los Estados Unidos son 30% y 20%, respectivamente. En los países de ingresos bajos y medianos se calcula que la contribución de la velocidad se acerca más a la mitad de todas las muertes causadas por el tránsito (42% en Ghana y 50% en Sudáfrica, por ejemplo)".

En agosto 2018, Chile dio un paso adelante para reducir el número de fallecidos por exceso de velocidad con la publicación de la ley 21.103, que redujo el límite máximo de velocidad en zonas urbanas para vehículos de menos de 3.860 kilogramos de peso bruto vehicular y motocicletas.

Esta normativa venía a alinear los límites de velocidad con las recomendaciones de la OMS que, en su reporte 2018, recomienda tener velocidad en zonas urbanas de 50 km/h o menos y que estos límites puedan ser modificados por autoridades locales.

Esta reducción de velocidad corrigió también el error cometido en 2002, cuando se aumentó el límite de velocidad máxima urbana de 50 a 60 km/h. El año siguiente (2003) los siniestros de tránsito en zonas urbanas, cuya causa puede ser atribuible a velocidad excesiva, aumentaron en un 29%.

Esta ley tuvo mucho apoyo en el Congreso. Fue aprobada con 114 votos a favor, 8 votos en contra y 25 abstenciones en la Cámara de Diputadas y Diputados y 27 votos a favor y 8 en contra en el Senado. Contó con el apoyo activo y transversal de las entidades y agrupaciones de movilidad y transporte de todo el país, así como también de especialistas y académicos de las principales universidades del país.

La problemática del exceso de velocidad se ha vuelto más importante en los últimos años. Durante el estallido social y la pandemia de COVID-19, el número de fallecidos por exceso de velocidad ha aumentado fuertemente, por falta de fiscalización y por reducción de flujo vehicular. En 2020, las muertes asociadas al exceso de velocidad en zonas urbanas subieron un 39%. También el uso del cinturón de seguridad es bajo en Chile, sobre todo en los pasajeros que utilizan asientos traseros (sólo 21%). Para peor, el uso de los Sistemas de Retención Infantil va en caída, llegando apenas al 33%, lo que ha redundado en que la mortalidad de los niños pasajeros ha aumentado progresivamente desde el 2019. Recién este año, el Congreso aprobó la tan anhelada y esperada Ley CATI, que otorga la posibilidad de fiscalizar el cumplimiento efectivo, por medios objetivos y automatizados, la Ley 21.103, avanzando así con decisión en la misma dirección que avanza el mundo, ya que este sistema, una vez instalado, permitirá un real control de la velocidad, restaurar el imperio de la ley y mejorar la seguridad de todos y todas en el tránsito.

A pesar de todo lo anterior, un grupo de senadores presentó el 4 de julio de 2023, un proyecto de ley para “Elevar la velocidad máxima de vehículos motorizados en zonas urbanas a 60 kilómetros por hora”.

De aprobarse; esta norma significaría un aumento del número de fallecidos y un fuerte retroceso en materia de seguridad vial. Por eso, como Consejo de la Sociedad Civil de la Subsecretaría de Transportes, nos expresamos unánimemente en contra de este proyecto y solicitamos a los y las Honorables rechazarlo en general.

Saludamos cordialmente a la Comisión.

C O S O C - S U B T R A N S

Consejo de la Sociedad Civil de la Subsecretaría de Transportes
Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones

Claudia Rodríguez Torres ONG No Chat Presidenta	Amarilis Horta Tricallotis. Bicultura Vicepresidenta	Jaime Valenzuela Scholz Sociedad Chilena de Ingeniería de Transportes (SOCHITRAN) Secretario
Enrique Olivares Ibaceta Red OSEV Consejero	Marcos Castro Abarca Asociación Motoristas Pro-Chile Consejero	Florencia Benítez Colectivo Muévete Consejera
Alberto Escobar Poblete Automóvil Club de Chile Consejero	Héctor Olivo Lillo Ciudad Viva Consejero	Carolina Oyarzún Hermosilla Movimiento Furiosos Ciclistas Consejera
Luis Alberto Stuvan Hurtado Mutual de Seguridad Consejero	Norman Partarrieu Padilla Colegio de Ingenieros de Chile Consejero	Andrés Santelices Gálvez Educleta Consejero
Axel Rimbaud Movimiento contra el Exceso de Velocidad Letal Consejero	Carolina Figueroa Cerna Fundación Emilia Consejera	Sergio Rendich Comité Seguridad Niño Pasajero Consejero