



Modifica la ley N° 18.290, de Tránsito, para establecer un régimen especial de seguridad aplicable al transporte terrestre de sustancias peligrosas combustibles o inflamables a granel

Honorable Cámara de Diputadas y Diputados:

1. Antecedentes

El transporte terrestre de sustancias peligrosas combustibles o inflamables cumple una función logística indispensable para el abastecimiento energético, industrial y domiciliario del país. Sin embargo, cuando dicho transporte se realiza por autopistas urbanas, vías urbanas de acceso controlado, zonas densamente pobladas o sectores de alta exposición humana, el riesgo deja de recaer únicamente en quien conduce o trabaja el vehículo y pasa a comprometer directamente la vida, la integridad física y la seguridad de terceras personas. La regulación pública de esta actividad, por tanto, no puede limitarse al tránsito ordinario de vehículos de carga, sino que debe hacerse cargo de un riesgo de baja frecuencia, pero de consecuencias catastróficas.

Esa realidad quedó brutalmente expuesta en nuestro país el 19 de febrero de 2026, cuando un camión que transportaba gas licuado volcó en la intersección de Ruta 5 Norte con General Velásquez, en la comuna de Renca, Región Metropolitana. El siniestro produjo una explosión de gran magnitud y un incendio que afectó a decenas de vehículos. El balance inicial fue de 4 personas fallecidas y 17 lesionadas, aumentando posteriormente el número de víctimas fatales a 13. La Fiscalía informó desde el inicio que una de las hipótesis relevantes de investigación era el eventual exceso de velocidad del conductor.

La gravedad de ese hecho no solo evidenció el poder destructivo que puede alcanzar el transporte de cargas inflamables en zonas urbanas. También dejó al descubierto una insuficiencia regulatoria concreta. En Chile, la Ley de Tránsito establece para buses y camiones de 3.860 kilogramos o más una velocidad máxima de 90 km/h en zonas rurales, y sanciona con multa a quien transporte cargas peligrosas sin ajustarse a las normas reglamentarias. A su vez, el DS N° 298, de 1994, exige que estos vehículos porten un tacógrafo u otro dispositivo electrónico que registre velocidad y distancia; ordena evitar vías en áreas densamente pobladas; permite a la autoridad fijar restricciones de vías, lugares y horarios; y dispone que el itinerario se programe evitando horarios de mayor flujo. Pero ese marco sigue siendo insuficiente, porque hoy la restricción urbana y horaria es facultativa, no existe una velocidad máxima especial de 80 km/h para estas cargas





de mayor riesgo y el sistema actual exige un dispositivo de registro, no un verdadero limitador electrónico inviolable.

2. Fundamentos

La presente moción se funda, en primer lugar, en una consideración elemental de seguridad pública. El transporte de gas licuado de petróleo, combustibles líquidos derivados del petróleo y otras sustancias inflamables a granel no presenta un riesgo equivalente al transporte común de mercancías. Lo que aquí se juega es la probabilidad de una catástrofe vial con potencial de explosión, incendio masivo o nube inflamable en entornos donde circulan miles de personas. En ese escenario, regular la velocidad, los horarios y las rutas no es una carga caprichosa para el operador, sino una exigencia mínima de protección de la población.

La experiencia comparada sugiere dos líneas regulatorias especialmente consistentes. La primera es minimizar la exposición poblacional, restringiendo el tránsito de estas cargas en áreas urbanas, túneles, vías de acceso controlado y horarios punta. La segunda es reducir la energía del impacto y la severidad del siniestro, mediante límites especiales de velocidad y dispositivos que impidan materialmente sobrepasarlos, cuestión que va en sintonía con la protección eficaz de la salud y la vida del trabajador como una responsabilidad del empleador.

México ofrece la referencia más cercana a una solución mixta. En la Ciudad de México, la autoridad capitalina anunció restricciones por volumen, horario y tipo de vía, prohibiendo en ciertos casos el ingreso de grandes cargas de hidrocarburos y limitando otros desplazamientos a la franja entre 22:00 y 05:00. A nivel sectorial, una norma mexicana de emergencia exige para autotankers y tractocamiones que transportan gas licuado de petróleo un limitador de velocidad de 80 km/h y un GPS activo. Y a nivel federal, la NOM-012-SCT-2-2017 utiliza la referencia de 80 km/h para tractocamiones doblemente articulados, mientras la NOM-087-SCT-2-2017 obliga a portar bitácora de horas de servicio. En otras palabras, la regulación mexicana más cercana a nuestro problema real no se limita a recomendar prudencia: combina trazabilidad, velocidad limitada o gobernada, control de rutas y responsabilidad operativa.

La experiencia europea y canadiense refuerza la misma dirección. En Francia, la velocidad de los vehículos que transportan materias peligrosas con peso superior a 12 toneladas se limita a 80 km/h en autopistas, 60 km/h en otras rutas y 50 km/h en zonas urbanas. La Unión Europea exige limitadores de velocidad para ciertas categorías de vehículos pesados y autoriza a los Estados a fijar, para vehículos destinados exclusivamente al transporte de mercancías peligrosas, un máximo





inferior a 90 km/h. En Quebec, desde 2009 los limitadores deben estar activados a 105 km/h. En otras palabras, el limitador electrónico de velocidad no es una excentricidad regulatoria, sino una herramienta conocida y ampliamente utilizada.

Con todo, no parece jurídicamente aconsejable establecer una prohibición nacional absoluta de circular de día por cualquier ruta del país. En Chile, los choferes de carga interurbana están sujetos a reglas especiales de jornada y descanso. Por ello, una regla mal diseñada podría desplazar el riesgo desde la congestión hacia la fatiga. La solución propuesta es, entonces, una restricción focalizada en áreas urbanas, zonas densamente pobladas y autopistas urbanas, manteniendo compatible la operación con la normativa laboral vigente.

Finalmente, la moción refuerza una idea básica de justicia regulatoria: cuando ocurre una tragedia de esta magnitud, la responsabilidad no puede agotarse en quien va al volante. Corresponde explicitar en nuestra legislación que el propietario del vehículo, la empresa transportista, el expedidor y el empleador del conductor deben responder también cuando ordenan, permiten, toleran o incentivan un servicio incompatible con la seguridad debida. Si la presión operativa empuja a circular de día por zonas urbanas, a exceder la velocidad o a operar sin limitador inviolable, entonces la infracción es también del sistema empresarial que organiza ese riesgo.

3. Idea Matriz

Establecer un régimen especial de seguridad vial para el transporte terrestre de sustancias peligrosas combustibles o inflamables a granel, mediante:

- a) una restricción legal de circulación en áreas urbanas, zonas densamente pobladas y vías urbanas de acceso controlado, permitiéndose solo en franja nocturna y bajo excepciones estrictas;
- b) una velocidad máxima especial de 80 km/h;
- c) la obligación de instalar un limitador electrónico de velocidad y un sistema de registro y geolocalización;
- d) la imposición de deberes reforzados al propietario, expedidor, empresa transportista y empleador del conductor; y
- e) El establecimiento de sanciones agravadas, incluyendo la inmovilización del vehículo y la suspensión de la licencia en los casos de adulteración o elusión del sistema de control.

4. Contenido





El proyecto propone modificar el decreto con fuerza de ley N° 1, de 2007, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley de Tránsito, para incorporar obligaciones legales expresas sobre velocidad máxima especial, franja horaria urbana, limitador obligatorio y responsabilidad empresarial.

Al mismo tiempo, mandata al Ejecutivo a adecuar el DS N° 298, de 1994, y la Resolución N° 137, de 1997, o la que la reemplace, a fin de transformar el estándar vigente desde un mero registro de velocidad y distancia a un verdadero sistema de limitación electrónica, sellado, trazabilidad y geolocalización.

5. Proyecto de Ley

Artículo único.- Introdúcense las siguientes modificaciones en el decreto con fuerza de ley N° 1, de 2007, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la ley N° 18.290, de Tránsito:

1. Intercálanse, a continuación del artículo 66, los siguientes artículos 66 bis y 66 ter, nuevos:

“Artículo 66 bis.- Los vehículos motorizados destinados al transporte, por calles y caminos, de gas licuado de petróleo, gases inflamables, combustibles líquidos derivados del petróleo y demás materias peligrosas combustibles o inflamables transportadas a granel, deberán contar con un **limitador electrónico de velocidad**, entendiéndose por tal un dispositivo o sistema incorporado al vehículo o a su unidad de control, diseñado para impedir materialmente que éste exceda la velocidad máxima establecida en el artículo 145 bis.

Asimismo, deberán contar con un **sistema electrónico de registro y geolocalización** que almacene, a lo menos, la velocidad, la ruta, el horario de circulación, las detenciones y los eventos de manipulación, desconexión o alteración del sistema.

Se prohíbe alterar, inutilizar, desconectar o eludir, por cualquier medio, el funcionamiento del limitador electrónico de velocidad o del sistema electrónico de registro y geolocalización.

La ausencia o mal funcionamiento de cualquiera de dichos dispositivos se considerará, para los efectos del artículo 92, pérdida de las condiciones de seguridad del vehículo.”.





“Artículo 66 ter.- Será obligación del propietario, poseedor o mero tenedor del vehículo, del cargador, de la empresa transportista y del empleador del conductor, cuando corresponda:

- a) instalar, mantener y operar el limitador electrónico de velocidad y el sistema electrónico de registro y geolocalización en correcto funcionamiento;
- b) conservar la información a que se refiere el artículo anterior por un plazo no inferior a ciento ochenta días y mantenerla a disposición del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, de Carabineros de Chile, del Ministerio Público y del tribunal competente;
- c) adoptar todas las medidas necesarias para que el vehículo observe las restricciones de velocidad y horario establecidas en esta ley; y
- d) operar con itinerarios, turnos, plazos y condiciones de servicio compatibles con la normativa vigente sobre jornada y descanso de los conductores.

Se prohíbe ordenar, permitir, tolerar o incentivar, directa o indirectamente, el incumplimiento de las obligaciones señaladas en este artículo.”.**

2. Intercálase, a continuación del artículo 145, el siguiente artículo 145 bis, nuevo:

“Artículo 145 bis.- Los vehículos a que se refiere el artículo 66 bis no podrán circular a una velocidad superior a **80 kilómetros por hora**.

Para los efectos de denunciar o iniciar de cualquier otra forma procesos por infracciones a este artículo, se aplicará un rango de tolerancia general de **5 kilómetros por hora**.

El límite establecido en este artículo no podrá ser aumentado en virtud de lo dispuesto en el artículo 146.”.**

3. Intercálase, a continuación del artículo 163, el siguiente artículo 163 bis, nuevo:

“Artículo 163 bis.- Los vehículos a que se refiere el artículo 66 bis solo podrán ingresar, circular o atravesar **zonas urbanas** entre las **22:00 y las 06:00 horas**.

Exceptúanse de lo dispuesto en el inciso anterior las situaciones de emergencia, caso fortuito o fuerza mayor, y las operaciones de abastecimiento esencial cuyo origen o destino se encuentre dentro de la respectiva zona urbana y que no admitan razonablemente su ejecución íntegra dentro de dicha franja horaria.





En todo caso, el itinerario deberá programarse de forma de minimizar la permanencia del vehículo en zonas urbanas.”.**

4. Agréganse, en el artículo 204, a continuación del inciso que comienza con la frase **“Al que transporte cargas peligrosas sin ajustarse a las normas reglamentarias que rigen la actividad...”**, los siguientes incisos nuevos:

****“Al conductor que transporte las cargas a que se refiere el artículo 66 bis infringiendo lo dispuesto en los artículos 145 bis o 163 bis, se le aplicará una multa de 5 a 20 unidades tributarias mensuales.**

Si la infracción consistiere en la ausencia, inutilización, adulteración, desconexión o elusión del limitador electrónico de velocidad o del sistema electrónico de registro y geolocalización a que se refiere el artículo 66 bis, la multa aplicable al conductor será de **20 a 50 unidades tributarias mensuales.**

Al propietario, poseedor o mero tenedor del vehículo, al cargador, a la empresa transportista o al empleador del conductor que infrinja lo dispuesto en el artículo 66 ter, se le aplicará una multa de **20 a 50 unidades tributarias mensuales**, sin perjuicio de las responsabilidades civiles o penales que procedan.

Si la conducta descrita en el inciso anterior consistiere en la no instalación, ausencia, inutilización, adulteración, desconexión o elusión del limitador electrónico de velocidad o del sistema electrónico de registro y geolocalización, la multa será de **50 a 100 unidades tributarias mensuales.”.****

5. Agrégase, en el artículo 207, la siguiente letra c), nueva:

“c) De seis meses a dos años, cuando la infracción sancionada conforme al artículo 204 consistiere en la ausencia, inutilización, adulteración, desconexión o elusión del limitador electrónico de velocidad o del sistema electrónico de registro y geolocalización a que se refiere el artículo 66 bis.”.

Artículos transitorios

Artículo primero transitorio.- Las disposiciones establecidas en los artículos 145 bis y 163 bis, así como las obligaciones contenidas en las letras c) y d) del artículo 66 ter y las sanciones asociadas a su incumplimiento, entrarán en vigencia transcurridos **treinta días** desde la publicación de la presente ley.

Artículo segundo transitorio.- Las obligaciones establecidas en el artículo 66 bis y en las letras a) y b) del artículo 66 ter, así como las sanciones asociadas a su





incumplimiento, serán exigibles respecto de los vehículos que se incorporen por primera vez a la circulación a contar de los **seis meses** desde la publicación de esta ley y, respecto de los vehículos que se encuentren actualmente en operación, a contar de los **doce meses** desde su publicación.

Artículo tercero transitorio.- Respecto de los vehículos que se encuentren actualmente en operación, el cumplimiento de las obligaciones establecidas en el artículo 66 bis y en las letras a) y b) del artículo 66 ter deberá verificarse en la **primera revisión técnica** que se practique una vez cumplido el plazo señalado en el artículo transitorio anterior.

H. D. ANDRÉS GIORDANO SALAZAR
FIRMA





FIRMADO DIGITALMENTE:
H.D. ANDRÉS GIORDANO S.



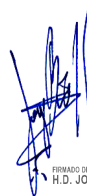
FIRMADO DIGITALMENTE:
H.D. JAIME SÁEZ Q.



FIRMADO DIGITALMENTE:
H.D. BORIS BARRERA M.



FIRMADO DIGITALMENTE:
H.D. EMILIA SCHNEIDER V.



FIRMADO DIGITALMENTE:
H.D. JORGE BRITO H.



FIRMADO DIGITALMENTE:
H.D. COCA NANCO V.



FIRMADO DIGITALMENTE:
H.D. LUIS CUELLO P.



FIRMADO DIGITALMENTE:
H.D. CARLOS BIANCHI C.



FIRMADO DIGITALMENTE:
H.D. MAITE ORSINI P.



FIRMADO DIGITALMENTE:
H.D. CONSUELO VELOSO A.

