



PERIODO LEGISLATIVO 2026-2030

LEGISLATURA 374

Modifica la Ley de Tránsito para extablecer una excepción acotada a la restricción vehicular respecto de vehículos destinados al funcionamiento de ferias libres legalmente autorizadas.

SESIÓN N°

28

☒ PRIMER TRÁMITE CONST.

FECHA

02-06-2026

☐ SEGUNDO TRÁMITE CONST. (S)

DESTINACIÓN

☐ 01.- AGRICULTURA, SILVICULTURA Y DESARROLLO RURAL

☐ 02.- DEFENSA NACIONAL

☐ 03.- ECONOMÍA, FOMENTO; MICRO, PEQUEÑA Y MEDIANA EMPRESA PROTECCIÓN DE LOS CONSUMIDORES Y TURISMO

☐ 04.- EDUCACIÓN

☐ 05.- HACIENDA

☐ 06.- GOBIERNO INTERIOR, NACIONALIDAD, CIUDADANÍA Y REGIONALIZACIÓN

☐ 07.- CONSTITUCIÓN, LEGISLACIÓN, JUSTICIA Y REGLAMENTO

☐ 08.- MINERÍA Y ENERGÍA

☒ 09.- OBRAS PÚBLICAS

☐ 10.- RELACIONES EXTERIORES, ASUNTOS INTERPARLAMENTARIOS E INTEGRACIÓN LATINOAMERICANA

☐ 11.- SALUD

☐ 12.- MEDIO AMBIENTE Y RECURSOS NATURALES

☐ 13.- TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL

☐ 14.- VIVIENDA, DESARROLLO URBANO

☒ 15.- TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES

☐ 16.- RÉGIMEN INTERNO Y ADMINISTRACIÓN

☐ 17.- DERECHOS HUMANOS Y PUEBLOS ORIGINARIOS

☐ 18.- LA FAMILIA

☐ 19.- CIENCIAS Y TECNOLOGÍA

☐ 20.- BIENES NACIONALES

☐ 21.- PESCA, ACUICULTURA E INTERESES MARÍTIMOS

☐ 22.- DE EMERGENCIA, DESASTRES Y BOMBEROS

☐ 24.- CULTURA, ARTES Y COMUNICACIONES

☐ 25.- SEGURIDAD CIUDADANA

☐ 27.- ZONAS EXTREMAS Y ANTÁRTICA CHILENA

☐ 29.- DEPORTES Y RECREACIÓN

☐ 31.- DESARROLLO SOCIAL, SUPERACIÓN DE LA POBREZA Y PLANIFICACIÓN

☐ 33.- RECURSOS HÍDRICOS Y DESERTIFICACIÓN

☐ 34.- MUJERES Y EQUIDAD DE GÉNERO

☐ COMISIÓN DE HACIENDA, EN LO PERTINENTE.

☐ COMISIÓN MIXTA.

☐ COMISIÓN ESPECIAL MIXTA DE PRESUPUESTOS.

☐ EXCMA. CORTE SUPREMA, EN LO PERTINENTE.

☐ OTRA:

MOCIÓN PARLAMENTARIA

PROYECTO DE LEY QUE MODIFICA LA LEY DE TRÁNSITO PARA ESTABLECER UNA EXCEPCIÓN ACOTADA A LA RESTRICCIÓN VEHICULAR RESPECTO DE VEHÍCULOS DESTINADOS AL FUNCIONAMIENTO DE FERIAS LIBRES LEGALMENTE AUTORIZADAS

FUNDAMENTOS.

Las ferias libres no son una nota pintoresca de la ciudad ni una postal de barrio para discursos de domingo. Son una infraestructura popular de abastecimiento. Durante décadas han cumplido una función que el mercado formal muchas veces no alcanza a cumplir con la misma cercanía, precio y capilaridad territorial: llevar alimentos frescos, frutas, verduras, pescados, abarrotes y productos esenciales a los hogares de Chile, especialmente a sectores medios, populares, adultos mayores y familias que todavía organizan su economía mirando el precio real de la semana.

En las ferias libres se sostiene una parte silenciosa, pero decisiva, de la vida cotidiana. Allí trabajan pequeños comerciantes, transportistas, cargadores, productores agrícolas, trabajadores independientes y familias completas que dependen de una actividad exigente, madrugadora y profundamente vinculada al territorio. Antes de que se hablara de economía circular, comercio de proximidad o seguridad alimentaria, las ferias libres ya estaban haciendo ese trabajo, sin PowerPoint, sin eslogan y sin pedir permiso para ser importantes.

Las ferias libres forman parte de la historia social de nuestras comunas. Han sido, por generaciones, un espacio de trabajo, encuentro, abastecimiento y organización barrial. En ellas se cruzan la economía familiar, la producción local, el



pequeño comercio y la vida comunitaria. No son una actividad marginal ni secundaria: son parte de la forma concreta en que miles de familias acceden a alimentos frescos y a precios más justos.

Quienes han visto funcionar una comuna desde temprano saben que una feria libre no aparece sola. Antes de que llegue el vecino a comprar, ya hubo carga, descarga, traslado, instalación de puestos, movimiento de cajas, armado de toldos, retiro de estructuras, coordinación municipal, limpieza y trabajo pesado. Si la norma sólo mira la patente del vehículo y no mira esa cadena completa, regula desde lejos. Y cuando el Estado regula desde lejos, normalmente se equivoca con quienes trabajan más cerca de la vida real.

Por eso, cualquier regulación pública que impacte su funcionamiento debe mirar la realidad completa. La restricción vehicular cumple una finalidad legítima de reducir emisiones, enfrentar episodios críticos de contaminación y ordenar el uso de las vías públicas. Nadie discute aquello. Sería irresponsable relativizar la protección ambiental, especialmente en ciudades donde la mala calidad del aire golpea con más dureza a niños, personas mayores y sectores vulnerables.

Pero una política pública seria no puede aplicar la misma vara a situaciones que son materialmente distintas. No es lo mismo un vehículo particular usado por comodidad que una camioneta, furgón o vehículo de carga que transporta frutas, verduras, pescado, toldos, mesones, cajas, pesas, estructuras y mercaderías indispensables para instalar una feria libre a primera hora de la mañana. Allí no estamos ante un privilegio. Estamos ante una función económica y social concreta. Este proyecto se hace cargo de una realidad simple: una política pública puede tener una finalidad correcta y, al mismo tiempo, producir un efecto injusto si no distingue los casos. Regular bien no es apretar parejo; es saber dónde la regla protege y dónde empieza a dañar.



La restricción vehicular, aplicada sin matices, puede terminar castigando precisamente a quienes sostienen una parte esencial del abastecimiento popular.

En los hechos, impedir la circulación de los vehículos que permiten instalar y retirar una feria libre afecta directamente la disponibilidad de alimentos frescos, encarece los costos logísticos, debilita el ingreso de trabajadores independientes y golpea a consumidores que dependen de precios más accesibles que los del comercio concentrado.

No se está pidiendo permiso para contaminar. Se está pidiendo que el Estado distinga entre el uso prescindible del automóvil y el uso laboral indispensable de un vehículo que permite abastecer una feria libre. Esa diferencia no es un privilegio: es justicia regulatoria.

Esta moción no viene a debilitar la restricción vehicular ni a crear una excepción cómoda para incumplirla. Viene a corregir un punto ciego: cuando la regla general impide que una feria funcione, la regulación deja de ser razonable y empieza a castigar al trabajo que abastece a los barrios.

La presente iniciativa propone una excepción estricta, verificable y limitada a vehículos efectivamente destinados al funcionamiento directo de ferias libres legalmente autorizadas. Dicha excepción sólo podrá operar respecto de vehículos individualizados, vinculados a feriantes que cuenten con permiso, patente o autorización municipal vigente, durante los días, horarios, trayectos y labores estrictamente necesarios para la instalación, abastecimiento, funcionamiento, carga, descarga y retiro de la feria respectiva.

Asimismo, esta moción deja expresamente establecido que la excepción a la restricción vehicular no libera a los propietarios, tenedores o conductores de cumplir con las demás obligaciones legales aplicables a todo vehículo motorizado. En consecuencia, los vehículos deberán mantener al día su permiso de circulación, seguro obligatorio de accidentes personales, revisión técnica, certificado de



emisiones contaminantes cuando corresponda, licencia de conducir habilitante y toda otra exigencia prevista en la normativa vigente.

Dicho de manera simple, se autoriza el tránsito funcional indispensable para que la feria exista, no se exonera a nadie de cumplir la ley. La excepción no es impunidad administrativa; es proporcionalidad regulatoria.

La propia legislación chilena ha avanzado recientemente en reconocer la especificidad de las ferias libres. La Ley N° 21.745, al establecer un régimen tributario especial para comerciantes de ferias libres, recoge una realidad evidente: se trata de una actividad económica con características propias, vinculada a permisos o patentes municipales, desarrollada por trabajadores independientes y organizada territorialmente en espacios autorizados. Esa ley no regula la restricción vehicular, pero sí entrega un antecedente normativo relevante, el Estado ya reconoce que las ferias libres requieren reglas ajustadas a su realidad, no moldes pensados para otra economía.

A su vez, el proyecto de ley contenido en el Boletín N° 17.117-03, sobre reconocimiento y fortalecimiento de las ferias libres, confirma una tendencia legislativa clara: las ferias libres deben ser entendidas como parte de la política pública de abastecimiento, desarrollo local, economía popular y cohesión territorial. Dicho proyecto tiene un objeto distinto al presente, pues busca establecer un marco jurídico integral para las ferias libres, mientras esta moción aborda un problema específico y operativo: asegurar que los vehículos indispensables para su funcionamiento puedan circular bajo condiciones reguladas cuando exista restricción vehicular.

También existen antecedentes legislativos sobre restricción vehicular, como el Boletín N° 10.184-15, relativo a la circulación de vehículos motorizados por causa de congestión vehicular o contaminación atmosférica, y el Boletín N° 14.890-15, que propuso modificar la Ley de Tránsito para regular la restricción vehicular por razones



de congestión. Estos proyectos abordan la potestad general de restringir la circulación o de perfeccionar sus condiciones de aplicación, pero no resuelven el caso específico de los vehículos destinados al funcionamiento de ferias libres. Por eso no hacen innecesaria esta moción; al contrario, muestran que la discusión sobre restricción vehicular requiere reglas claras, excepciones justificadas y mecanismos de acreditación serios.

La presente iniciativa se ubica precisamente en ese espacio: no busca erosionar una herramienta ambiental legítima, sino hacerla compatible con la vida concreta de los barrios. La política pública no pierde autoridad cuando distingue; la pierde cuando trata como iguales situaciones que no lo son.

Una regulación ambiental que no distingue entre el uso prescindible del automóvil y el uso laboral indispensable de un vehículo de abastecimiento termina perdiendo legitimidad. Y cuando una regla pierde legitimidad en la calle, después el Estado se sorprende de que nadie la defienda. Mala costumbre nacional, por cierto. Esta moción busca corregir ese punto con una solución sobria: excepción acotada, acreditación municipal, vehículos individualizados, fiscalización posible y mantención íntegra de las obligaciones generales de tránsito.

IDEA MATRIZ.

La idea matriz del presente proyecto de ley es establecer una excepción legal, específica, limitada y fiscalizable a las restricciones vehiculares decretadas por razones de contaminación atmosférica, congestión vehicular o gestión de episodios críticos, respecto de vehículos motorizados indispensables para el funcionamiento de ferias libres legalmente autorizadas, resguardando el abastecimiento alimentario popular, el trabajo independiente y la economía local, sin eximir a dichos vehículos del cumplimiento de sus obligaciones generales en materia de tránsito, seguridad vial, permiso de circulación, seguro obligatorio, revisión técnica, certificado de emisiones contaminantes, licencia de conducir y demás exigencias legales o reglamentarias aplicables.



CONTENIDO DEL PROYECTO.

El proyecto modifica el artículo 113 del 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 de Tránsito, incorporando una regla especial aplicable cuando la autoridad decreta prohibiciones o restricciones de circulación por razones de contaminación atmosférica, congestión vehicular o aplicación de planes de gestión de episodios críticos.

La modificación establece que el acto administrativo respectivo deberá contemplar una excepción para vehículos motorizados de carga, camionetas, furgones o similares destinados al funcionamiento directo de ferias libres legalmente autorizadas.

La excepción se limita a vehículos individualizados y vinculados a feriantes que cuenten con patente, permiso o autorización municipal vigente, y sólo será aplicable durante los días, horarios, trayectos y labores estrictamente necesarios para la instalación, abastecimiento, carga, descarga, funcionamiento y retiro de la feria respectiva.

El proyecto exige documentación municipal habilitante para efectos de fiscalización y establece expresamente que esta excepción no libera del cumplimiento de las demás obligaciones legales aplicables a los vehículos motorizados.

De esta forma, la moción no altera la finalidad ambiental de la restricción vehicular, no elimina la potestad de la autoridad para decretarla y no crea una autorización general de circulación. Sólo introduce una excepción razonable, controlable y vinculada a una función social concreta: permitir que las ferias libres legalmente autorizadas puedan funcionar sin que una regla general termine afectando el abastecimiento popular.



PROYECTO DE LEY

Artículo único. Agréganse los siguientes incisos finales al artículo 113 del 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 de Tránsito:

“Cuando la prohibición o restricción de circulación se funde en razones de contaminación atmosférica, congestión vehicular o en la aplicación de planes de gestión de episodios críticos, la autoridad competente deberá contemplar, en el acto administrativo respectivo, una excepción específica para los vehículos motorizados de carga, camionetas, furgones o similares que estén destinados al transporte de alimentos, mercaderías, implementos, estructuras u otros elementos indispensables para la instalación, abastecimiento, funcionamiento, retiro, carga o descarga de ferias libres legalmente autorizadas.

La excepción señalada en el inciso anterior sólo procederá respecto de vehículos individualizados y vinculados a feriantes que cuenten con patente, permiso o autorización municipal vigente, y se aplicará exclusivamente durante los días, horarios, trayectos y labores estrictamente necesarios para el funcionamiento de la respectiva feria libre, conforme a la ordenanza municipal o al acto administrativo que autorice su instalación.

Para efectos de fiscalización, el conductor deberá portar en el vehículo o exhibir por medios electrónicos la documentación municipal habilitante, la que deberá identificar, a lo menos, al titular del permiso, patente o autorización municipal, la feria libre respectiva, los días autorizados de funcionamiento y el vehículo asociado a dicha actividad.

La excepción establecida en los incisos precedentes no eximirá al propietario, tenedor o conductor del vehículo del cumplimiento de las demás obligaciones legales y reglamentarias aplicables, incluyendo permiso de circulación vigente, seguro obligatorio de accidentes personales, revisión técnica, certificado de emisiones contaminantes cuando corresponda, licencia de conducir habilitante,



condiciones de seguridad y demás exigencias establecidas por la normativa de tránsito.

Artículo transitorio. La modificación introducida por esta ley será aplicable a los actos administrativos que dispongan restricciones vehiculares desde el siguiente período anual de gestión de episodios críticos posterior a su publicación.

Sin perjuicio de lo anterior, la autoridad competente podrá aplicar anticipadamente la excepción establecida en esta ley mediante la modificación del acto administrativo vigente, cuando ello resulte necesario para asegurar el abastecimiento alimentario y el funcionamiento regular de ferias libres legalmente autorizadas.




H.D. CARLOS CUADRADO P.


H.D. MARCO BARRAZA G.


H.D. XIMENA OSSANDÓN I.


H.D. MAGARENA SANTELICES G.

