

SUBSECRETARIA DE TRANSPORTES

**APRUEBA POLITICA NACIONAL DE TRANSITO**

---

(Publicado en el Diario Oficial de 20 de Febrero de 1982)

**Núm. 255.-** Santiago, 28 de Diciembre de 1981.- Visto: El Decreto Ley N° 557, de 1974, el Decreto Supremo N° 325, de 1981, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, Subsecretaría de Transportes, la Ley 18.059, de 1981, y las facultades que me confiere la Constitución Política de la República de Chile, y

CONSIDERANDO:

Que es necesario definir una política única a nivel nacional para el tránsito vehicular y peatonal por calles, caminos e infraestructura complementaria.

Que el logro de los objetivos y metas para este sector requiere de una política específica que constituya el marco rector de su acción y oriente las actividades de los organismos que tienen competencia en la materia,

DECRETO:

**ARTICULO 1º.-** Apruébase la Política Nacional de Tránsito de que da cuenta el artículo siguiente, la cual será marco de referencia para las autoridades públicas y orientación para la actividad del sector privado.

**ARTICULO 2º.-** POLITICA DE TRANSITO.

I.- ANTECEDENTES

- A.- El tránsito vehicular y peatonal por calles, caminos y obras complementarias, es un componente del transporte terrestre, conjuntamente con su infraestructura y las normas técnicas que rigen la actividad.
- B.- Para los efectos de esta política, se definirá como tránsito terrestre a "la acción de desplazamiento de vehículos y personas por calles, caminos y obras complementarias".
- C.- Luego, como componentes directos del tránsito terrestre y elementos relacionados, se distinguen:

1.- Físicos

- a) Vehículos
- b) Conductores y pasajeros

- c) Peatones
- d) Calles, caminos y estacionamientos de uso público.
- e) Señalización
- f) Semaforización

## 2.- Normativos

- a) Ley Orgánica del Tránsito
- b) Leyes Complementarias
- c) Decretos Supremos
- d) Resoluciones Ministeriales
- e) Decretos Municipales

## II.- PRINCIPIOS BASICOS QUE SUSTENTAN LA POLITICA DE TRANSITO TERRESTRE.

- A.- El bien común prevalece por sobre toda aspiración sectorial o individual.
- B.- La normativa de tránsito es dictada e impuesta sólo por el Estado.
- C.- El Estado debe propender a la máxima seguridad de las personas y bienes.
- D.- El deterioro de la infraestructura vial, al igual que la congestión y contaminación ambiental generada por vehículos, tiene un costo social que debe ser compensado por quienes la producen y en forma proporcional al grado en que la generan.

## III.- OBJETIVO GENERAL

Propender a que el desplazamiento de vehículos y personas por calles, caminos y obras complementarias, se realice en la forma más segura, eficiente y cómoda.

## IV.- POLITICAS GENERALES.

- A.- El Estado velará porque el sector dé plena y permanente satisfacción a los intereses de la comunidad, en cuanto a que el desplazamiento de las personas y bienes se realice en forma segura, eficaz y cómoda.
- B.- El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones será la autoridad a través de la cual el Estado entregará las orientaciones generales de política y tendrá como responsabilidad principal la normativa y supervisión del sector, en función de lo cual coordinará la acción de las diversas autoridades en materia de tránsito, pudiendo dejar sin efecto las medidas adoptadas por dichas autoridades y disponer las que deberán reemplazarlas.
- C.- El Estado velará por la existencia de una infraestructura vial que vincule o facilite una integración física adecuada del territorio nacional.
- D.- El Estado tendrá la responsabilidad principal en las inversiones de infraestructura de tránsito, quedando abierta la posibilidad que este tipo de inversiones sea realizado por la iniciativa privada en las condiciones y formas que determine la autoridad.

- E.- El Estado definirá los mecanismos de cobro a los dueños de vehículos, por el uso de la infraestructura vial, por la contaminación ambiental y por la congestión generada, y adoptará las medidas para la implementación de los mismos.
- F.- Las Secretarías Regionales de Transportes y Telecomunicaciones serán las encargadas de verificar el cumplimiento de la política de tránsito en sus respectivas regiones.
- G.- Las Municipalidades cumplirán las normas y reglamentos necesarios para implementar la política de tránsito, al igual que supervisarán la ejecución de éstas disposiciones por parte de otros organismos dentro de su ámbito comunal.

#### V.- OBJETIVOS ESPECIFICOS.

El logro del objetivo general requiere alcanzar objetivos específicos, los que se agrupan en aquellos relativos a la vía y los complementarios a los vehículos y usuarios (conductores, peatones y pasajeros).

##### A.- Objetivos relativos a la vía:

- 1.- Maximizar la eficiencia de la red vial existente;
- 2.- El desarrollo de la infraestructura vial será consistente con la evolución de las ciudades, considerando su población, parque vehicular, actividades y flujos de origen-destino;
- 3.- El uso de la red vial deberá ser racional por parte de los vehículos destinados al transporte de pasajeros o carga.
- 4.- Salvo casos calificados al más alto nivel de autoridad, no se permitirá la destinación de vías o tramos de éstas, a usos distintos al de tránsito vehicular y peatonal, y
- 5.- Los sistemas complementarios, para la máxima eficiencia en el uso de las vías, serán uniformes dentro del país.

##### B.- Objetivos relativos al vehículo:

- 1.- Determinar las características técnicas mínimas de seguridad de los vehículos.
- 2.- Determinar los elementos de seguridad adicionales al vehículo, y
- 3.- Minimizar los niveles de contaminación.

##### C.- Objetivos relativos a los usuarios:

###### 1.- De los conductores:

- a) La capacitación de conductores deberá ser sistemática y de acuerdo a bases técnicas.
- b) Determinar los requisitos mínimos que debe reunir todo conductor, y
- c) Velar por la seguridad de los conductores como uno de los integrantes del sistema.

2.- De los pasajeros:

- a) Difundir conductas relativas al comportamiento que deben tener los pasajeros como elemento del sistema, y
- b) Velar porque el sistema de tránsito presente óptimas condiciones de seguridad para los pasajeros.

3.- De los peatones:

- a) Divulgar las normas de comportamiento y educación vial relativas a los peatones.
- b) Velar por el cumplimiento de sus obligaciones y por el respeto a sus derechos, y
- c) Maximizar sus condiciones de seguridad.

## VI.- POLITICAS ESPECIFICAS

### A.- Relativas a la vía:

- 1.- Dictar o proponer las normas que permitan obtener el máximo rendimiento de la red vial existente, y
- 2.- Dar prioridad en el uso de las vías urbanas, a los vehículos que generen una menor congestión por pasajero transportado.

### B.- Relativas al vehículo:

- 1.- Dictar las normas técnicas mínimas referentes a vehículos motorizados, que permitan la máxima seguridad;
- 2.- Dictar las normas técnicas mínimas que contengan los elementos de seguridad adicionales que debe tener todo vehículo motorizado.
- 3.- Implementar los planes de acción tendientes a evitar la contaminación ambiental derivada de los vehículos motorizados.

### C.- Relativa a los usuarios:

#### 1.- De los conductores:

- a) Establecer las normas mínimas que permitan optimizar la seguridad del conductor como elemento integrante del sistema de tránsito.
- b) Dictar las normas que definan los requisitos físicos y psíquicos mínimos que debe poseer todo conductor de vehículo motorizado, y
- c) Divulgar las normas de conducción y su aprendizaje.

2.- De los pasajeros y peatones:

- a) Definir las normas mínimas, para la seguridad vial de los pasajeros y peatones, y
- b) Difundir programas y planes referentes a la educación vial de los pasajeros y peatones.

Anótese, Tómese razón y publíquese. AUGUSTO PINOCHET UGARTE, Presidente de la República. Caupolicán Boisset Mujica, General de Brigada Aérea, Ministro de Transportes y Telecomunicaciones.