



## **El bien jurídico Seguridad Vial en la Legislación Española<sup>1</sup>**

Gran parte de nuestra vida cotidiana es desarrollada con elementos que tienen relación con el transporte, ya sea transitando como simples peatones, conduciendo el vehículo particular, utilizando el transporte público, etc. Utilizamos veredas, calles, autopistas, ciclovías, carreteras como medios para llegar al destino del momento. En pleno siglo XXI las ciudades no dejan de crecer, tanto horizontal como verticalmente, junto a esto, mientras más crecen las viviendas, necesariamente debe existir un desarrollo vial acorde a las necesidades de la población. Al mismo tiempo, como una respuesta razonable ante el aumento de agentes en el transporte, intentamos tomar la mayor cantidad de cuidados posibles durante nuestros trayectos para poder llegar sanos y salvos a nuestro motivo. Sin embargo, muchas veces todas las precauciones que aplicamos terminan siendo insuficientes para evitar un resultado, muchas veces fatal.

En este sentido, existe poca relevancia a nivel nacional respecto de lo que es la Seguridad Vial, como saber quiénes están detrás de ella, quienes son los beneficiarios, como se construye esta. Información y estadísticas tenemos por doquier, pero es necesario hacer el ejercicio completo, partir desde la base para poder comprender bien cuál es la importancia que amerita la seguridad de tránsito en nuestro ordenamiento jurídico, especialmente con la acelerada evolución que va adquiriendo año tras año.

Cabe presentar entonces la siguiente hipótesis: la Seguridad Vial es un concepto que se relaciona con diversos derechos, ya sea consagrados como derechos humanos a nivel internacional y como derechos fundamentales a nivel local, y que por tanto debe comenzar a recibir un tratamiento íntegro como un derecho fundamental. Intrínsecamente existe conexión con el derecho a la vida, integridad física y psíquica de las personas, el derecho a la salud, a un medioambiente libre de contaminantes, entre otros. Bajo esta idea, la voz Seguridad de

---

<sup>1</sup> Informe realizado por don Daniel Solervicens Gravano, Egresado de Derecho de la Universidad de Chile y Pasante Investigador de la Asociación MEL – Movimiento contra el Exceso de velocidad Letal Chile durante el año 2020. Entregado con fecha 22 de junio de 2020. Todos los derechos reservados © Asociación MEL – Movimiento contra el Exceso de velocidad Letal Chile, 2020. Prohibida su reproducción total o parcial sin autorización.



Tránsito<sup>2</sup> debe comenzar a ser tomada en cuenta ahora ya para lograr un desarrollo congruente entre los derechos exigibles, la calidad de vida, seguridad y nuestro ecosistema.

Luego de esta pequeña introducción, es necesario señalar que la idea central de este informe, en base a la hipótesis anterior, será entregar un análisis del bien jurídico llamado Seguridad Vial, cual ha sido su tratamiento a nivel mundial, a nivel local y especialmente se estudiará el caso particular de la legislación española para poder extraer, comparar y emular los mejores planteamientos que posee el ordenamiento jurídico español.

Para comenzar el desarrollo de esta idea es necesario aclarar ciertos aspectos respecto a la temática de la Seguridad de Tránsito y como se configura de acuerdo con el estándar internacional. Sabemos que existen legislaciones que se adaptaron más rápidamente al avance de las tecnologías que otras, en este sentido, no es un concepto ajeno a la tecnología, por lo que naciones como Francia, España, Luxemburgo, entre otras, han adoptado medidas que complementan la protección del derecho a la vida, integridad física y psicológica, el derecho a la salud, a un medioambiente sustentable, e incluso a la propiedad.

Hoy en el año 2020 podemos afirmar tranquilamente que la seguridad vial debe ser considerada como un derecho fundamental. Bien señala la destacada historiadora Ema Cibotti, quien además desde 2010 preside la Asociación Civil Trabajar contra la Inseguridad Vial y la Violencia con Acciones Sustentables (ACTIVVAS), en el diario Clarín de Argentina nos manifiesta lo siguiente “La seguridad vial protege derechos fundamentales: a la vida, a la libertad, a la seguridad personal, a la libre circulación y a la salud. Pero en materia penal aún se la concibe bajo el paradigma de la “accidentología” como se observa en numerosos expedientes en trámite.”<sup>3</sup> La coordinada existencia de asociaciones civiles que surgen como respuesta ante la reiterada acción u omisión irresponsable en circunstancias viales es cada vez mayor ante la débil respuesta de los ordenamientos jurídicos ante situaciones de este tipo. Complementando lo anterior, bien señala la alta comisionada de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos, Michelle Bachelet, quien el 28 de febrero de 2019 señaló lo siguiente: “También quiero hacer hincapié en que la seguridad vial es una cuestión de derechos humanos en sí misma. Las personas con más riesgo de muerte o lesión en las carreteras son aquellas vulnerables de por sí, como los niños, las personas con movilidad reducida o con discapacidad y los ancianos. Donde vive cada cual también puede marcar la

---

<sup>2</sup> Para los efectos de este informe, las voces “Seguridad Vial” y “Seguridad de tránsito” serán equivalentes en su significado.

<sup>3</sup> [En Línea] La seguridad vial entre los derechos humanos, Diario Clarin. <https://www.clarin.com>



diferencia entre la vida y la muerte. La red vial, el tiempo de respuesta de los servicios de emergencia y el acceso a cuidados sanitarios adecuados pueden ser peores en zonas desfavorecidas o para quienes viven en la pobreza.”<sup>4</sup>

Para reflejar la necesidad de la que se habla anteriormente, es necesario acompañar datos para graficar la importancia de que se toman medidas en nuestro país. Por ejemplo, a nivel mundial cada año mueren aproximadamente 1,3 millones de personas en las vías de todo el mundo y entre 20 y 30 millones resultan heridas. En Chile existe un promedio de 5 muertes diarias por accidentes viales.<sup>5</sup> De acuerdo con los datos entregados por la Fundación MEL, durante el año 2015 Chile fue el país de la OCED con la peor tasa de mortalidad, 12,4 fallecidos por cada 100 000 habitantes; agregado a que el exceso de velocidad y pérdida de control del vehículo es la primera causa de muerte por siniestros de tránsito en Chile con un estimado de 572 muertes al año.<sup>6</sup>

Sobran motivos existentes para comenzar a realizar un desarrollo estructural en términos de conectividad, vialidad, transporte público, ciclovías, entre otros; el cual deben tener como eje central la seguridad de tránsito. Estas mejoras deben ser tanto a nivel de infraestructura como a nivel jurídico, de nada sirve comenzar una evolución tangible si no existen leyes que protejan a quienes componen el tránsito público.

### **Concepto de Seguridad Vial.**

Para entender a cabalidad la idea principal de este informe, es necesario iniciar manejando lo que implica el concepto de seguridad vial, en este sentido, todos podemos tener una idea más o menos de que se trata, pero es necesario estudiar las distintas acepciones que puede tener esta noción, respecto de la cual no existe mucha doctrina actual, sino que posee una mayor formación bajo el alero de fundaciones y organizaciones privadas.

La Fundación MAPFRE nos entrega una definición: “Entendemos la seguridad vial como la prevención de accidentes de tránsito o la minimización de sus efectos, cuando tuviera lugar un accidente o incidente de tránsito, la definición de seguridad vial es sinónimo de prevención de accidentes de tráfico.”<sup>7</sup> Similar definición es la que nos entrega una organización de peritajes sobre accidentes “La seguridad vial es el concepto que pretende reducir al mínimo esa probabilidad de riesgos, evitando, de esta manera, que se produzcan los accidentes de

---

<sup>4</sup> [En Línea] Inauguración de la estrategia de seguridad vial para el sistema de las Naciones Unidas y los miembros de su personal. <https://www.ohchr.org>

<sup>5</sup> Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito; Acuerdo Nacional por la Seguridad Vial de Chile; Santiago de Chile; año 2019.

<sup>6</sup> [En Línea] Fundación MEL sitio web oficial. <http://www.contraexceso.org>

<sup>7</sup> [En Línea] Fundación MAPFRE, Seguridad vial de la Empresa. <https://www.seguridadvialenlaempresa.com>



circulación.”<sup>8</sup> La misma Organización Mundial de la Salud nos entrega una acepción parecida “La seguridad vial se refiere a las medidas adoptadas para reducir el riesgo de lesiones y muertes causadas en el tránsito.”<sup>9</sup>

Vemos que existe acuerdo en cuanto al objetivo de la seguridad de tránsito, cuyas finalidades en el primer sentido es evitar accidentes, pero cuyo objetivo angular es proteger la vida y la salud de las personas. Sin duda que hasta aquí existe un acuerdo general, pero personalmente, creo que el concepto debe ser más extenso para abarcar más actores que participen y se hagan responsables del objetivo que nos presentan las definiciones anteriores. Por lo tanto, coincidimos en que la prevención de accidentes es una de las finalidades de la seguridad vial, pero la voz seguridad de tránsito debe ser amplia, por lo que creemos que la definición correcta es la que nos entrega la Revista hacia la Promoción de la Salud, de la Universidad de Caldas, Colombia: “Es un sistema social que se caracteriza de manera holística, el que comprende una variedad de actividades y procesos en el que participan diferentes actores que interactúan entre si en ambientes físicos, mediante la utilización de medios de transportes motorizados y no motorizados.”<sup>10</sup>

No cabe duda de que la seguridad de tránsito es responsabilidad de todos, peatones, automovilistas, motociclistas, ciclistas, micreros, autoridades, municipalidades, entre tantos otros. Por lo que enfocarse en la prevención de accidentes y automovilistas como sujetos activos, es solo uno de los objetivos que debe tener en cuenta este concepto, sino que debe implicar tiempos de viaje, transporte público, disminución de transporte motorizado particular, mejora de ciclovías, optimización de semáforos, carreteras, avenidas, etc.

A pesar de las definiciones iniciales que se expusieron anteriormente, los estados que han comenzado a promover estas medidas respecto de la seguridad vial han entendido que el foco debe ser estructurado, extensivo y organizado, es decir, entienden que esto debe ser un sistema que funcione de manera conjunta, que debe entregar una gama de garantías, prevenciones y servicios a la ciudadanía.

Siguiendo esta línea, es necesario aclarar que la seguridad vial se compone de distintos elementos, para realizar esto, ocuparemos los elementos de la Matriz de Haddon<sup>11</sup> la cual nos entrega un modelo de prevención de accidentes en distintos momentos ya sea antes, durante o después de ocurrido un suceso inoportuno; por lo

---

<sup>8</sup> [En Línea] Seguridad Vial: qué es y qué implica. <https://www.peritosdeaccidentes.com>

<sup>9</sup> [En Línea] Organización Mundial de la Salud, sitio web oficial. <https://www.who.int>

<sup>10</sup> Revista para la Promoción de la Salud; Universidad de Caldas, Colombia; vol. 16, Año 2011. Pg. 192.

<sup>11</sup> Revista para la Promoción de la Salud; Universidad de Caldas, Colombia; vol. 16, Año 2011. Pg. 197.



tanto, vamos a extrapolar estos elementos para enumerar algunos componentes de la seguridad vial, podemos identificar en primer lugar los siguientes:

- a. Humano.**
- b. Motorizado o equipado.**
- c. Entorno.**

Escaparemos de la enumeración que aplican otros modelos de prevención de accidentes, ya que estos modelos solo se basan en que un vehículo motorizado es el agente activo siempre (en base a las estadísticas, esto sería relativamente correcto), pero existen datos que confirman que puede ser perfectamente un peatón el componente activo de un siniestro.

La Universidad de Caldas nos entrega directrices claras en torno al modelo de Haddon, señalando “el modelo permite comprender el sistema de transporte como un fenómeno dinámico en el que interviene no solo el comportamiento humano, sino otros componentes como vehículos y entorno, los cuales se deben tener en cuenta en la génesis y secuencia de los accidentes viales.”<sup>12</sup>

A pesar de utilizar este modelo que tiene como finalidad la prevención de accidentes, es muy útil para comprender el panorama extenso de la seguridad de tránsito y sus compuestos.

### **La Seguridad de Tránsito como un derecho básico.**

Antes de comenzar con un análisis acabado de la legislación propia y española, es menester establecer pilares tanto sociales como jurídicos para evaluar la necesidad del desarrollo de la seguridad vial en el orden común. En este sentido, internacionalmente vemos que este concepto ha sido adoptado por determinados ordenamientos jurídicos, lo que hay llevado a que se plantee su consagración como un principio en el derecho internacional.

Quienes dieron el puntapié inicial en esta materia son los españoles, durante la década de los 90' la nación española dio comienzo a una política estatal potente con carácter progresivo para disminuir el alto número de fallecidos y lesionados que resultaban en los accidentes de tránsito a la época. Bajo esta idea, un órgano consultivo

---

<sup>12</sup> Ibid. pg. 198.



del gobierno español llamado “Consejo superior de tráfico y seguridad de circulación vial” presentó un proyecto llamado Plan estratégico básico de Seguridad Vial, cimentando una dirección que sería replicada por otros países a nivel europeo e incluso a nivel mundial.

Dentro de esta misma propuesta se aglomeran distintos ministerios españoles como del Interior, Sanidad, Transportes, Obras Públicas y Educación, para promover este cambio de mentalidad que tiene como finalidad algo tan importante, el derecho a la vida, integridad física y psicológica. Los números de España en la primera década de los años 2000 disminuyeron de manera considerable, por ejemplo, entre los años 2003 y 2012, España obtuvo una reducción del 65 % de las víctimas en sus carreteras, convirtiéndose en un referente a nivel mundial.<sup>13</sup> Países de la unión europea comenzaron a replicar tímidamente este “pacto social” implementándolo en sus propios ordenamientos internos, logrando generar aceptación a nivel gubernamental en el viejo continente, tanto así, que la idea fue comenzando a calar en organizaciones internacionales.

Muestra de que este concepto comienza a fortalecerse con el pasar de los años, es el documento que nos presenta la Organización de las Naciones Unidas (ONU) llamado Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020, cuya finalidad es prestar utilidad para prestar apoyo al desarrollo de los planes de acción locales y nacionales, ofreciendo en paralelo, un marco para favorecer actividades coordinadas a nivel mundial.<sup>14</sup>

Este movimiento en torno a la seguridad de tránsito fue una respuesta necesaria y congruente en relación con los avances tecnológicos que rodean a la industria automotriz, obras públicas, transporte público, entre otras; sabemos que las tecnologías avanzan y los seres humanos no nos adaptamos de manera tan rápida a estos cambios que por lo general van un paso delante. Más aún, cuando hoy en día el parque automotriz es un factor de contaminación que representa un 14% de las emisiones de gases que producen efecto invernadero a nivel mundial. Por lo que una de las metas de estos planes de acción debe tener como objetivo reducir el uso del automóvil y promover el transporte público. En este sentido se volvió necesario este pacto social español que obtuvo buenos resultados ya que la seguridad vial es un aspecto de nuestra vida cotidiana a la cual no todos le tomamos el peso correspondiente.

---

<sup>13</sup> Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito; Acuerdo Nacional por la Seguridad Vial de Chile; Santiago de Chile; año 2019. Pg. 19.

<sup>14</sup> Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020. Pg.3.



Es que una de las grandes perspectivas que posee la seguridad de tránsito es la valoración cultural que debe existir en torno a este asunto, ya que es el factor humano el que debe ser influenciado, a fin de cuentas, ya que son nuestros comportamientos, hábitos y costumbres que pueden generar situaciones de riesgo las cuales deben ser mitigadas a través de la educación y la cultura para poder ejercer un cambio real en nuestro estilo de vida; existe una dirección clara hacia un sentido de comunidad y convivencia que nos debe llevar a generar una cultura vial que proteja la vida, la integridad y salud de las personas. Por esto, es importante la promoción de políticas públicas, que bien han adoptado ciertas naciones, para generar un cambio tangible, progresivo y permanente.

La Fundación MAPFRE nos entrega una visión respecto de la necesidad imperiosa de generar conciencia respecto de la seguridad vial, al ser una empresa aseguradora como todos sabemos, cumple un rol activo sin duda en la idea de mejorar el universo vial al agregar, valga la redundancia, el concepto de Seguridad.<sup>15</sup> La idea central es la existencia de 5 elementos que deben ser envueltos en bajo el alero de la seguridad, estos son:

- Usuarios seguros.
- Vehículos seguros.
- Vías seguras.
- Velocidades seguras
- Entornos seguros.

A que se debe este énfasis del concepto que se hace repetitivo, esto responde a un estancamiento de las cifras en toda la comunidad europea luego de aproximadamente una década de la implementación del pacto social de los 90 presentado en España. Por lo tanto, inicialmente no es que el programa sea ineficaz, todo lo contrario, las cifras son contundentes al respecto, pero significa probablemente que esa eficacia tiene un límite por lo tanto debemos invertir más recursos y mejorar el sistema ya implementado, abriendo el espectro, no solo enfatizando en la motorización y en la persona, sino que en aspectos que acompañan a estos dos elementos anteriores, como lo son las vías y el entorno, idea que rescatábamos anteriormente.

---

<sup>15</sup> MONCLÚS GONZÁLEZ, Jesús y NICOLÁS JARAMILLO, Daniel. Planes estratégicos europeos de seguridad vial. Propuestas de acción en España; Fundación MAPFRE, España; abril 2015; pg. 7-8.



Nuevamente, la Fundación MAPFRE nos entrega nuevas directrices para elaborar un concepto de seguridad de tránsito como un derecho básico, además de haber realizado un informe propositivo para cada elemento de los que mencionamos anteriormente<sup>16</sup>, señalándonos cuáles son sus implicancias, cuantos recursos se deben invertir y como se debe resguardar este derecho. La idea cobra relevancia progresivamente, por lo que los países deben estar en la misma sintonía ya que estos es algo que trasciende fronteras.

Cabe destacar a la nación española como la propulsora de este pacto social que ya traspasó líneas limítrofes para transformarse en un modelo mundial, por lo mismo son sus propios actores civiles quienes responden al llamado de renovación que debe existir ante el estancamiento de las cifras.

### **La Legislación española y la Seguridad de tránsito.**

Como mencionamos anteriormente, España fue nación pionera en comenzar el desarrollo de la seguridad vial como un concepto que merece ser incluido en los programas de Estado, siendo el país que por lejos le ha dado una importancia crucial involucrando a distintos ministerios del ejecutivo en el mismo.

Para tener una implementación óptima el factor jurídico debe ser relevante, en su intento de abarcar la mayor cantidad de escenarios posibles para exigir normas de conducta estándar que puedan tener un impacto en la aplicación del plan de seguridad vial. Con este motivo vamos a analizar la legislación española y destacar los aspectos más importantes en comparación a nuestro ordenamiento para ver cómo podemos mejorar nuestros tipos penales.

En el Código Penal de España, tenemos en el título XVII “de los delitos contra la seguridad colectiva” en el capítulo IV “de los delitos contra la seguridad vial”. Este capítulo consta de 10 artículos que contienen tipos penales encargados de sancionar conductas que pongan en peligro a la sociedad y la seguridad de tránsito. Como contrapartida, en Chile la Ley de Tránsito 18.290 no hace mención en ningún artículo a la voz “seguridad vial” siendo reflejo de la poca relevancia que le hemos dado como país a este aspecto.

---

<sup>16</sup> Ibid. Pg. 9-12.



Por consiguiente, en los próximos párrafos analizaremos uno por uno los 10 artículos de este capítulo<sup>17</sup>, para destacar las ideas más interesantes respecto al resguardo que existe en torno al bien jurídico protegido denominado “seguridad vial”.

### **Artículo 379.**

*1. El que condujere un vehículo de motor o un ciclomotor a velocidad superior en sesenta kilómetros por hora en vía urbana o en ochenta kilómetros por hora en vía interurbana a la permitida reglamentariamente, será castigado con la pena de prisión de tres a seis meses o con la de multa de seis a doce meses o con la de trabajos en beneficio de la comunidad de treinta y uno a noventa días, y, en cualquier caso, con la de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a uno y hasta cuatro años.*

*2. Con las mismas penas será castigado el que condujere un vehículo de motor o ciclomotor bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o de bebidas alcohólicas. En todo caso será condenado con dichas penas el que condujere con una tasa de alcohol en aire espirado superior a 0,60 miligramos por litro o con una tasa de alcohol en sangre superior a 1,2 gramos por litro.*

### **Artículo 380.**

*1. El que condujere un vehículo a motor o un ciclomotor con temeridad manifiesta y pusiere en concreto peligro la vida o la integridad de las personas será castigado con las penas de prisión de seis meses a dos años y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a uno y hasta seis años.*

*2. A los efectos del presente precepto se reputará manifiestamente temeraria la conducción en la que concurrieren las circunstancias previstas en el apartado primero y en el inciso segundo del apartado segundo del artículo anterior.*

### **Artículo 381.**

*1. Será castigado con las penas de prisión de dos a cinco años, multa de doce a veinticuatro meses y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores durante un período de seis a diez años el que, con manifiesto desprecio por la vida de los demás, realizare la conducta descrita en el artículo anterior.*

---

<sup>17</sup> Código Penal y Legislación complementaria, Ley orgánica del Código Penal. Título XVII de los delitos contra la seguridad colectiva, Capítulo IV de los delitos contra la seguridad vial; Boletín Oficial del Estado; España; Edición actualizada 4 de marzo de 2019.



*2. Cuando no se hubiere puesto en concreto peligro la vida o la integridad de las personas, las penas serán de prisión de uno a dos años, multa de seis a doce meses y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por el tiempo previsto en el párrafo anterior.*

Estos 3 artículos primeros artículos deben ser analizados en conjunto, como una tríada, ya que todos se remiten al artículo 379, introduciendo la descripción del concepto de “temeridad manifiesta” concepto nombrado así en el artículo 380; que para los fines de este informe es estrictamente importante. La idea principal del articulado anterior tiene como objetivo la conducta adoptada por el conductor, es decir, esta temeridad manifiesta descrita anteriormente consiste en sobrepasar el máximo de velocidad permitido como lo analizaremos a continuación. En la misma línea, hay que relucir la estructura de este tipo penal, ya que la sanción no depende de un resultado “azaroso” como implica en parte la ocurrencia de un accidente, sino que se sitúa antes de que ocurra, justamente para disminuir las posibilidades de que ocurra.

En el articulado, ya encontramos diferencias cruciales en comparación a nuestra legislación. Primero, la sanción a aquellos que sobrepasen en 60 km/hr o 80 km/hr el máximo permitido; bajo esa misma lógica, acá en Chile, el artículo 203 de la Ley 18.290<sup>18</sup>, nos indica la siguiente graduación respecto al tipo de falta:

- Constituirá infracción menos grave, exceder hasta en 10 kilómetros por hora el límite máximo de velocidad de los artículos 145 y 146.
- Constituirá infracción grave, exceder de 11 a 20 kilómetros por hora el límite máximo de velocidad de los artículos 145 y 146.
- Constituirá infracción gravísima, exceder en más de 20 kilómetros por hora el límite máximo de velocidad de los artículos 145 y 146.

Podemos ver como la clasificación de menos grave, grave y gravísima, en sí no debería ser objeto de críticas, el problema radica ante el caso en que nos encontremos con un exceso de velocidad que sea superior a

---

<sup>18</sup> Ley N°18.290, Ley de Tránsito, 29 de octubre de 2009; Título XVII de los delitos, cuasidelitos y de la conducción bajo la influencia del alcohol, en estado de ebriedad o bajo la influencia de sustancias estupefacientes o sicotrópicas. 2. de las infracciones y contravenciones; art. 203.



20 km/hora al máximo permitido, por ejemplo, la sanción en esta situación será la misma si me excedí en 25 km/hr o en 80 km/hr.

Ante esta situación la ley se pone en el solo supuesto de una reincidencia, la respuesta ante una infracción de este tipo solo es agravante el hecho de la reincidencia como nos señala el artículo 204 inciso segundo “A los reincidentes de infracciones gravísimas o graves, cometidas en los últimos tres y dos años, respectivamente, se les impondrá el doble de la multa establecida para cada infracción, la que se elevará al triple en caso de incurrirse nuevamente en dicha conducta.”<sup>19</sup> Añadido a esto, en el caso de la reincidencia el artículo 207 en su letra b señala lo siguiente: “Tratándose de procesos por acumulación de infracciones, al responsable de dos infracciones o contravenciones gravísimas cometidas dentro de los últimos doce meses, la licencia se suspenderá de 45 a 90 días y al responsable de dos infracciones o contravenciones graves cometidas dentro de los últimos doce meses, de 5 a 30 días.”<sup>20</sup> Es decir, el que reincide solo tiene un periodo de alerta de 12 meses, cuando debería ser un registro de carácter permanente, para generar un cambio de conducta que perdure y no sea transitorio.

Sin embargo, la otra diferencia, y la más importante, es que las sanciones ante el exceso de velocidad en estos casos son totalmente distintas, en nuestro caso nacional las sanciones son multas van entre las 0.2 a 3 unidades tributarias mensuales (UTM), dependiendo del grado en que caiga la infracción. Mientras que, en el caso español la sanción varía entre una privación de libertad o trabajos comunitarios, sin excluir la prohibición de conducir por un periodo que puede ir de 1 a 4 años.

Pero para equilibrar la balanza, vamos a realizar la comparación correcta, ya que en el ejercicio anterior se están comparando dos tipos de sanciones de distinta naturaleza.

Realizaremos una comparación respecto de las multas por exceso de velocidad en nuestra legislación, que ya citamos anteriormente, con las multas que contempla la Dirección General de Tránsito de España que están contenidas en el siguiente recuadro<sup>21</sup>.

---

<sup>19</sup> Ley N°18.290, Ley de Tránsito; Título XVII de los delitos, cuasidelitos y de la conducción bajo la influencia del alcohol, en estado de ebriedad o bajo la influencia de sustancias estupefacientes o sicotrópicas. 2. de las infracciones y contravenciones. Art. 204

<sup>20</sup> Ibid. Art. 207 b).

<sup>21</sup> [En Línea] Dirección General de Tránsito de España, sitio web oficial. <https://www.dgt.es>.

	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	120	multas
<b>Sin puntos</b>	21 40	31 50	41 60	51 70	61 90	71 100	81 110	91 120	101 130	111 140	121 150	100 €
<b>2 puntos</b>	41 50	51 60	61 70	71 80	91 110	101 120	111 130	121 140	131 150	141 160	151 170	300 €
<b>4 puntos</b>	51 60	61 70	71 80	81 90	111 120	121 130	131 140	141 150	151 160	161 170	171 180	400 €
<b>6 puntos</b>	61 70	71 80	81 90	91 100	121 130	131 140	141 150	151 160	161 170	171 180	181 190	500 €
<b>6 puntos</b>	71 en adelante	81 en adelante	91 en adelante	101 en adelante	131 en adelante	141 en adelante	151 en adelante	161 en adelante	171 en adelante	181 en adelante	191 en adelante	600 €

 GRAVES  
 MUY GRAVES

Podemos apreciar en la tabla que el sistema utilizado por la legislación española es drásticamente más estricto y funcional que el chileno. En este sentido el Real Decreto Legislativo 6/2015 de la Ley de Tráfico, circulación de Vehículos a motor y Seguridad Vial en su artículo 76 de las infracciones graves, en su letra a) y 80 de las sanciones número 1, nos comunica con el anexo IV de la misma ley, que contiene el cuadro de la parte superior (sin colores ni señales de tránsito) dejando en claro que no existen infracciones de velocidad menos breves o levísimas.

Para realizar una comparación precisa en términos de cuantía vamos a hacer la comparación en valor del peso chileno. Por ejemplo, en la ley de tránsito chilena, el rango de sanciones va entre 0.2 y 3 UTM, es decir, considerando el valor aproximado de 50 mil pesos chilenos, una multa por exceso de velocidad puede ir entre 20 a 150 mil pesos chilenos dependiendo si cae en la categoría de leve, menos grave, grave o gravísima de acuerdo con el artículo 204 de la ley de tránsito.<sup>22</sup> Por el contrario, vemos que las multas en la legislación española son

<sup>22</sup> Ley N° 18.290, Ley de Tránsito. - Artículo 204.- La pena de multa se aplicará a los infractores de los preceptos de esta ley, de acuerdo con la escala siguiente:



mucho más altas, considerando que el valor del euro aproximado en 900 pesos chilenos, las multas van desde un rango que comienza en los 90 (100 euros) mil pesos chilenos pudiendo llegar hasta los 540 mil pesos chilenos (600 euros). Además de que utilizan el sistema de puntuación en las licencias de conducir pudiendo llegar a la revocación permanente de la licencia de conducir. Por lo anterior, podemos apreciar la rigurosidad de la ley española en torno a conductas que no son constitutivas de delito, pero el legislador hispano igualmente intenta resguardar la seguridad de tránsito al establecer los delitos que analizamos en los artículos 379 y siguientes del código penal español.

Ante esto cabe cuestionarse por qué la legislación española es más estricta. Volviendo al código penal de España, este delito que analizamos ha sido denominado por la doctrina como “exceso de velocidad temeraria” o “conducción temeraria” creado con esta finalidad de crear un tipo penal adicional que tenga como bien jurídico protegido la seguridad vial, la exposición de un riesgo que va más allá de la propia persona, sino que, de la comunidad, de vidas ajenas, del colectivo que ocupa la infraestructura vial día a día, ya sea peatones, conductores, ciclistas, etc.

Esta respuesta jurídica responde a las altas cifras de fatalidad y lesiones respecto a accidentes automovilísticos; en este sentido, la genialidad jurídica es destacable en todo sentido ya que, en mi humilde opinión, el aumentar penas no siempre es el camino a seguir, pero en este caso concreto no es un aumento de penas en sí, es la creación de un tipo penal que viene a complementarse con las infracciones establecidas en la ley de tránsito española.

En esta misma línea, la Fundación MEL Movimiento contra el Exceso de velocidad Letal, fue propulsora de que un proyecto de ley que tiene como finalidad establecer el delito de “exceso de velocidad temeraria” en nuestro país, como bien nos explica Constanza Catalán en el sitio web Diario Constitucional “... la Comisión de Transportes recomendó aprobar los Proyectos de Ley refundidos que, entre otros, crean el delito de exceso de velocidad, el que se configuraría cuando se condujere un vehículo motorizado y se sobrepase en 60 kilómetros por hora, tanto en vías urbanas como interurbanas, los límites de velocidad de los artículos 145 y 146 de la Ley de Tránsito. La sanción aplicable sería la pena de prisión en su grado máximo o de multa de dos a diez unidades

- 
- 1.- Infracciones o contravenciones gravísimas, 1,5 a 3 unidades tributarias mensuales;
  - 2.- Infracciones o contravenciones graves, 1 a 1,5 unidades tributarias mensuales;
  - 3.- Infracciones o contravenciones menos graves, 0,5 a 1 unidad tributaria mensual, y
  - 4.- Infracciones o contravenciones leves, 0,2 a 0,5 unidad tributaria mensual.



tributarias mensuales. Además, se suspendería la licencia para conducir vehículos motorizados por el término de seis meses hasta dos años, si el infractor fuese sorprendido en una primera ocasión; por el plazo de cinco años, si es sorprendido en un segundo evento; y se determinaría la cancelación de la licencia si es que se es sorprendido en una tercera ocasión.”<sup>23</sup>

Además de este delito, se presentó una modificación respecto de la Ley 18.290, también impulsado por la Fundación MEL, que busca sancionar la conducción, organización y participación de carreras clandestinas de vehículos motorizados. Esta iniciativa nos demuestra y reafirma, lo que mencionábamos en el principio de este informe, la importancia de los actores civiles en la participación de políticas públicas.

### **Artículo 382.**

*Quando con los actos sancionados en los artículos 379, 380 y 381 se ocasionare, además del riesgo prevenido, un resultado lesivo constitutivo de delito, cualquiera que sea su gravedad, los Jueces o Tribunales apreciarán tan sólo la infracción más gravemente penada, aplicando la pena en su mitad superior y condenando, en todo caso, al resarcimiento de la responsabilidad civil que se hubiera originado.*

*Quando el resultado lesivo concorra con un delito del artículo 381, se impondrá en todo caso la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores prevista en este precepto en su mitad superior.*

### **Artículo 382 bis.**

*1. El conductor de un vehículo a motor o de un ciclomotor que, fuera de los casos contemplados en el artículo 195, voluntariamente y sin que concorra riesgo propio o de terceros, abandone el lugar de los hechos tras causar un accidente en el que fallecieran una o varias personas o en el que se le causare lesión constitutiva de un delito del artículo 152.2, será castigado como autor de un delito de abandono del lugar del accidente.*

*2. Los hechos contemplados en este artículo que tuvieran su origen en una acción imprudente del conductor, serán castigados con la pena de prisión de seis meses a cuatro años y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores de uno a cuatro años.*

*3. Si el origen de los hechos que dan lugar al abandono fuera fortuito le corresponderá una pena de tres a seis meses de prisión y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores de seis meses a dos años.*

### **Artículo 383.**

---

<sup>23</sup> [En Línea] Diario Constitucional, Proyecto de ley crea el delito de exceso de velocidad <https://www.diarioconstitucional.cl>



*El conductor que, requerido por un agente de la autoridad, se negare a someterse a las pruebas legalmente establecidas para la comprobación de las tasas de alcoholemia y la presencia de las drogas tóxicas, estupefacientes y sustancias psicotrópicas a que se refieren los artículos anteriores, será castigado con la pena de prisión de seis meses a un año y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a uno y hasta cuatro años.*

En los artículos anteriores vemos que existen conductas tipificadas que tienen relación con la tríada que analizamos antes, es curioso destacar que el bien jurídico protegido en estos artículos específicos es el derecho a la vida, a la integridad física. El artículo 382 complementa las penas anteriores en caso de resultado lesivo producto de un accidente, no teniendo una mayor interpretación, pero es necesario realizar el ejercicio en torno al título en el que se encuentran estos artículos: “de los delitos contra la seguridad colectiva”, específicamente “de los delitos contra la seguridad vial” es decir, confirmamos lo dicho durante todo esta investigación, la protección a la vida es el motivo número uno que mueve a la seguridad vial, conjugando otros factores para poder proteger a las personas a toda costa, con el objetivo de obtener una conducta de precaución en vez de una conducta temeraria.

La actitud temeraria o imprudente es repetida nuevamente en el artículo 382 bis, para reforzar el concepto que introduce la legislación española en los artículos precedentes. En este sentido cabe establecer que es en sí una conducción temeraria, al parecer no existe gran discusión al respecto, tanto así que el Diccionario de Español Jurídico (perteneciente a la Real Academia Española) nos entrega una definición completa y precisa: “Delito contra la seguridad vial que comete quien conduce un vehículo de motor o ciclomotor con temeridad manifiesta, poniendo en concreto peligro la vida o integridad de las personas.”<sup>24</sup>

Para complementar la idea anterior, que en sí ya es bastante clara, se distingue entre conducción temeraria y conducción negligente. La primera es definida como: Aquella que genera un riesgo o peligro por la forma de conducir, y que puede afectar tanto al propio conductor como a los demás ocupantes del vehículo y al resto de usuarios de la vía. Mientras que la conducción negligente sería: Aquella que se realiza sin el cuidado oportuno. La gran diferencia entre estas conductas radica en las penas anteriormente analizadas. La conducción negligente es sancionada como una infracción grave a secas, sin concurrir en causales que quepan dentro del tipo penal de conducción temeraria, pero sí sancionada por los artículos 76 y 80 de la ley de tránsito española. Por el contrario,

---

<sup>24</sup> [En Línea] Real Academia Española, Diccionario de español jurídico. Conducción temeraria <https://dej.rae.es>



la conducción temeraria es el objeto principal de este trabajo, siendo penalizada claramente en los artículos 379 y siguientes del Código Penal español. Por lo tanto, es casi seguro concluir que quien incurra en una conducción temeraria, también será sancionado por la Dirección General de Tránsito, mientras que, en el caso de conducción negligente, la sanción correspondiente será entre 100 euros a 500 euros de acuerdo con el recuadro que vimos anteriormente, exento de sanción penal dependiendo de las circunstancias.

Vemos conductas tipificadas, en los artículos 382 bis y 383, que endurecen el castigo ante el desafío a la autoridad o la ausencia de auxilio en caso de accidente, normas que han sido imitadas igualmente en nuestra legislación, existiendo una leve diferencia respecto de las penas, pero cabe destacar el fondo. Estas normas claramente tienen un fin social de seguridad al no tolerar conductas de desobediencia civil o fuga que puedan causar un peligro en el contexto de una vía urbana o interurbana. Como siempre la seguridad colectiva está por delante, resguardando el debido respeto por las autoridades fiscalizadoras, los otros conductores y de quien conduce.

#### **Artículo 384.**

*El que condujere un vehículo de motor o ciclomotor en los casos de pérdida de vigencia del permiso o licencia por pérdida total de los puntos asignados legalmente, será castigado con la pena de prisión de tres a seis meses o con la de multa de doce a veinticuatro meses o con la de trabajos en beneficio de la comunidad de treinta y uno a noventa días.*

*La misma pena se impondrá al que realizare la conducción tras haber sido privado cautelar o definitivamente del permiso o licencia por decisión judicial y al que condujere un vehículo de motor o ciclomotor sin haber obtenido nunca permiso o licencia de conducción.*

Este artículo es comparable con el artículo 199 en su numeral 2 de nuestra Ley 18.290 que describe el supuesto de conducción sin licencia de conducir correspondiente.<sup>25</sup> Sin embargo, son conductas distintas, ya que el caso español sanciona precisamente a quienes hayan perdido su licencia por el sistema de puntuación que rige la Dirección General de Tránsito en España. Por lo tanto, se puede entender que las penas sean privativas de libertad en este caso, ya que la infracción es claramente más grave.

---

<sup>25</sup> Ley N°18.290, Ley de Tránsito. - Artículo 199.- Son infracciones o contravenciones gravísimas, las siguientes:

2.- Conducir un vehículo motorizado o a tracción animal sin haber obtenido licencia de conductor, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 194.





De igual manera, cabe destacar que nuestra Ley de Tránsito tiene un tratamiento estricto en torno a los casos que contemplan sus artículos 192, 194 y 199, teniendo tratamiento de Delitos o cuasidelitos en los dos primeros e infracciones en el último. Normas que podrían compararse con la tipificación que nos entrega el código español al respecto. A pesar de no tener el sistema de puntuación de licencia, nuestra legislación es amplia en torno a regularización de distintas conductas imprudentes en las que pueden incurrir los conductores. Bajo esta perspectiva, me atrevo a decir que la ley chilena está por sobre la española en este caso particular, ya que tiene un tratamiento mucho más extensivo, previniendo en este caso particular, muchos tipos penales para que la autoridad tenga las facultades necesarias para realizar una fiscalización correcta.

Es posible concluir que muchos artículos contenidos en el Título XVII de los Delitos, Cuasidelitos y la conducción bajo la influencia del alcohol, en estado de ebriedad o bajo la influencia de sustancias estupefacientes o sicotrópicas<sup>26</sup> pueden perfectamente ser considerados como “delitos contra la seguridad vial” la previsión de nuestro legislador en este título particular nos entrega un panorama que podría dar pie a políticas que resguarden la seguridad de tránsito en el futuro próximo.

Claro ejemplo de lo dicho anteriormente es que existen tipos penales tanto para conductores irresponsables como para funcionarios públicos que atenten contra los procedimientos regulares para el otorgamiento de certificados, licencias, permisos de circulación, etc. Es decir, existe un resguardo intrínseco, implícito por las instituciones y personas que tienen relación con el transporte particular y público, una debida protección por la seguridad colectiva de quienes transitan día a día por la infraestructura vial de nuestro país.

#### **Artículo 385.**

*Será castigado con la pena de prisión de seis meses a dos años o a las de multa de doce a veinticuatro meses y trabajos en beneficio de la comunidad de diez a cuarenta días, el que originare un grave riesgo para la circulación de alguna de las siguientes formas:*

*1.ª Colocando en la vía obstáculos imprevisibles, derramando sustancias deslizantes o inflamables o mutando, sustrayendo o anulando la señalización o por cualquier otro medio.*

*2.ª No restableciendo la seguridad de la vía, cuando haya obligación de hacerlo.*

#### **Artículo 385 bis.**

---

<sup>26</sup> Ibid. artículos 190 – 208.



*El vehículo a motor o ciclomotor utilizado en los hechos previstos en este Capítulo se considerará instrumento del delito a los efectos de los artículos 127 y 128.*

### **Artículo 385 ter.**

*En los delitos previstos en los artículos 379, 383, 384 y 385, el Juez o Tribunal, razonándolo en sentencia, podrá rebajar en un grado la pena de prisión en atención a la menor entidad del riesgo causado y a las demás circunstancias del hecho.*

En la parte final de este articulado del código penal español, los dos últimos artículos son complementarios de otros para que existe cohesión respecto de las conductas sancionadas. El artículo 385 es el que llama fuertemente la atención ya que tiene el motor principal de esta norma es claro, el tema que nos convoca sin duda algunas: la Seguridad de Tránsito.

El concepto importante acá es el “grave riesgo”, que en definitiva es el resultado que busca evitar el artículo completo, siendo el numeral segundo clave para la comprensión de todo el articulado. Cuando se lee la voz “*No restableciendo la seguridad de la vía, cuando haya obligación de hacerlo.*” queda claro que la amplitud de esta norma es enorme, es decir, el legislador español ideó este precepto con la finalidad de resguardar la seguridad vial de la forma más completa, extensa y eficientemente posible. En este sentido, el artículo menciona dos formas en que fuera posible generar un grave riesgo, pero en la práctica el numeral dos abre la cancha para incluir muchas conductas que transgredan a la seguridad de tránsito, en definitiva, es un acierto increíble esta norma para la finalidad que tienen el título y el capítulo específicamente.

Es posible afirmar que este artículo puede ser el único de todos los que hemos analizado anteriormente, en que se priorice y exprese en sí el concepto de seguridad vial (como seguridad de la vía), claramente teniendo el debido objetivo en su fin de resguardar la vida y la integridad física de las personas, debiendo ser esto inferido de lo que nos señala el artículo en sí, respecto de la utilización del concepto “grave riesgo”.

Este artículo 385 podría perfectamente ser estudiado en su efecto práctico, que tanta utilización tiene a fin de cuentas en la realidad de España, para poder ser utilizado por otras legislaciones. Por ejemplo, en el caso de las carreras clandestinas podría perfectamente complementar una sanción existente a un tipo penal que contenga la conducta respecto a la realización de eventos de esta índole. Por lo que, en vez de subir las penas por dicho



delito, sería más conveniente que exista otro que venga a adherirse a la norma de conducta anterior, y que además puede ser extendido a otro tipo de delitos.

### **Ejercicio inverso.**

Los artículos analizados anteriormente son producto de reformas legales, que luego de distintas discusiones, propuestas y proyectos políticos, culminaron el año 1995 con el resultado que vimos anteriormente. Como vimos en el principio de este trabajo, España fue propulsor de un movimiento mundial en resguardo de la seguridad vial cuya finalidad principal es la protección de la vida y la salud de las personas. Por esto, existieron modificaciones en el código penal para una implementación correspondiente con las metas propuestas como política pública.

Dentro de las respuestas más lógicas que hubo fue el aumento de penas respecto de delitos ya existentes como el delito de velocidad excesiva, tasa de alcohol excesiva, conducción temeraria, entre otros. Esta reforma fue en cierto sentido un retroceso respecto del principio de la mínima intervención penal, sin embargo, es muy común que esto no ocurra y que la típica respuesta de la clase política para efectuar una política pública sea por lo general el aumento de penas, España no fue la excepción por lo que hemos visto.

Vimos anteriormente que dentro de los delitos que más utilidad podrían tener para nuestra legislación son los artículos 379, 380, 381 y 385. Estos delitos no son producto de un nuevo enfoque de las nuevas políticas públicas españolas, el legislativo español había considerado sancionar esta conducta desde los años 50', incluso muchos de los delitos que estudiamos anteriormente ya existían a la época, En ella se regulaban delitos que podríamos considerar clásicos de este tipo de infracciones penales, como por ejemplo la conducción bajo los efectos del alcohol o estupefacientes, que restaba capacidad para hacerlo con seguridad, la conducción temeraria poniendo en concreto peligro la vida o salud de las personas o los bienes, la obstaculización o no restablecimiento de la seguridad del tráfico y otros tipos que han desaparecido o bien se han independizado de este tipo de delitos.<sup>27</sup> Siendo categorizados por la doctrina como delitos de peligro concreto o peligro abstracto, discusión en la que no ahondaremos.

---

<sup>27</sup> GÓMEZ PAVÓN, Pilar. La Reforma de los delitos contra la Seguridad Vial; Revista Jurídica de la Universidad Complutense de Madrid, n°25; Año 2012. Pg. 120.



La doctrina tuvo gran injerencia en principio respecto de la su supresión y sustitución por penas pecuniarias y la privativa del permiso, ya que se consideraba que las penas privativas de libertad debían ser necesariamente de corta duración en función del principio de proporcionalidad de acuerdo con los principios constitucionales y en correlación con los fines preventivos de la pena.<sup>28</sup>

Hubo diferentes reformas anteriores que tuvieron como objeto del código penal de España, especialmente estas normas específicas respecto de la seguridad colectiva, concretándose probablemente con la reforma de 1967 un grupo de artículos que tuvieran como finalidad el bien jurídico protegido llamado “Seguridad Vial”, ya sea como un medio o instrumento para la protección de la vida y la salud de las personas, incluso los bienes que pudieran ser vulnerados por la actividad vehicular.

Sin embargo, el hecho de que estas normas hayan existido antes de la implementación de las políticas públicas en torno a la seguridad de tránsito nos permite inferir una posibilidad, que es sencillamente su ineficacia en comparación a las altas cifras de mortalidad en relación con accidentes de tránsito, especialmente los que envolvían la participación de conductores imprudentes en vehículos motorizados. Que quiero señalar con esto, es que el aumento de las penas por sí solo no fue la gran pieza clave para que las normas, ya existentes desde hace años, tuvieran el efecto preventivo y disuasivo buscado por el legislador en principio. Sino que el enfoque generado por la nueva dirección pública que tuvo el gobierno español fue un desarrollo en conjunto de infraestructura, inversión económica, salud, cultura y educación.

En este sentido, hubo críticas desde la doctrina en relación con el aumento de penas que existió respecto de los delitos que terminaron conformando el capítulo IV de los delitos contra la seguridad vial del código criminal español. Los teóricos criticaron este aumento en las sanciones ya que no se condicen con los principios que señalamos anteriormente y que responde netamente a caprichos de la clase política para demostrar que están realizando su labor para así asegurar los votos para las próximas elecciones, terminado por ser la solución más fácil.

---

<sup>28</sup> GÓMEZ PAVÓN, Pilar. La Reforma de los delitos contra la Seguridad Vial; Revista Jurídica de la Universidad Complutense de Madrid, n°25; Año 2012. Pg. 121



A pesar de las críticas que recibieron en España estas reformas criminales, los resultados fueron gracias al funcionamiento sincronizado de la política pública. Hechos que sirvieron de ejemplo para otros países y están bajo la lupa con miras a la reinversión ante un presente estancamiento de las cifras.

### **Panorama actual en Chile.**

En nuestro país estamos al debe, no respecto a las penas, sino que, a los tipos penales al menos, como señalábamos antes, al menos cuatro artículos (379, 380, 381 y 385) pueden ser tomados como modelo para implementarlos en nuestra legislación. Sin duda que las reformas legales siempre deben ser objeto de discusión en cualquier política pública que se quiera adoptar e implementar, las normas de conducta tienen un objetivo claro y deben estar para servir a la ciudadanía en todo momento.

Hoy en día el delito de alto exceso de velocidad o de exceso de velocidad temerario (60 km/h sobre el límite) ya fue aprobado por la comisión de transporte de la Cámara de Diputados en 10 de marzo 2020, norma legal que debiera ser integrado a nuestro ordenamiento jurídico en lo pronto. También se comenzó a implementar el uso del famoso “Narcotest” en abril del 2019, elemento que complementa y mejora la fiscalización en la práctica considerablemente, debido a la dificultad de detectar el consumo de estupefacientes de manera inmediata.

Se está estudiando la incorporación del proyecto del Centro Automatizado de Tratamiento de Infracciones, que consiste en un nuevo servicio público tiene como objetivo salvar vidas mediante la prevención de accidentes de tránsito por medios tecnológicos que permiten una fiscalización automatizada para detectar infracciones por exceso de velocidad, para así prevenir y así generar un cambio conductual para no lamentar accidentes por velocidad que puedan tener consecuencias fatales.<sup>29</sup> Los beneficios de este proyecto son lograr una mejor y muchísimo mayor cobertura en fiscalización a infracciones Ley de Tránsito, además de generar la multa inmediatamente después de la infracción. Es decir, un proyecto que tiene como finalidad la seguridad vial definitivamente. El gobierno y la fundación MEL nos entrega datos concretos de que la implementación de este sistema tiene efectos positivos en las cifras de fatalidad por accidentes, de acuerdo con datos obtenidos de España, Francia y México.

La fiscalización debe ser un tema principal respecto de la seguridad de tránsito, un ámbito que puede ser criticado correlativo a la creación de nuevos tipos de sanciones es que muchas veces las reformas legislativas no

---

<sup>29</sup> [En Línea] Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, CATI; sitio web oficial. <https://mtt.gob.cl>



van acompañadas de presupuestos correspondientes para su efectivo cumplimiento; además en este sentido, en el ámbito de la seguridad vial, es esencial que existan los medios para controlar las infracciones (como por ejemplo la implementación del CATI). En este punto la problemática es que en ocasiones los medios se utilizan más con fines recaudatorios que con fines preventivos, esto porque no se persigue tanto controlar los hechos más graves sino aquéllos que se sabe que se van a producir muchas infracciones, aun cuando el peligro pueda ser mucho menor en relación con otros delitos.<sup>30</sup>

### **Conclusiones.**

Dentro de este mundo que es la seguridad de tránsito, nos damos cuenta de que los factores a considerar aumentan cada vez más, por ejemplo, en la industria automotriz, desde un cigarro, hasta un celular, obligando a que la tecnología vaya superándose año tras año para ofrecer un servicio de calidad y principalmente seguro, para satisfacer las necesidades y preocupaciones de los conductores y peatones. Vale recomendar la película “Tucker: un hombre y su sueño” de Francis Ford Coppola que grafica para ver cómo funcionaba la industria automotriz hace años, haciendo la comparación a las preocupaciones y requisitos de antes con los actuales.

El articulado analizado en este informe es interesante y ya logra ser replicado en parte por nuestra legislación, los artículos 379, 380 y 381 del código español marcan la pauta al respecto; pero cabe destacar el artículo 385 que puede ser una herramienta de gran uso para la fiscalización si se llegase a imitar este tipo penal.

El modelo español es exitoso a la hora de evaluarlo, sin duda alguna que fue innovador y la directriz a seguir para el resto del mundo, a pesar de un estancamiento actual de cifras, el modelo es efectivo y las estadísticas lo avalan con más de 10 años de funcionamiento las víctimas fatales han disminuido enormemente debido a las políticas públicas adoptadas por los gobiernos. Esto acompañado por una gran inversión por parte del estado, reformas legislativas, participación de actores civiles involucrados y un giro educacional cultural importante.

En Chile recién a mediados de la década pasada comenzó una preocupación por la seguridad vial, hoy en día vemos la positiva noticia respecto de la tramitación de los nuevos artículos que serán incorporados al código penal para sancionar el “exceso de velocidad temerario” y las carreras clandestinas. Esta creación de este tipo

---

<sup>30</sup> CORCOY BIDASOLO, Mirentxu; Política criminal de la seguridad vial y garantías constitucionales; Universidad de Barcelona, Instituto de Seguridad Pública de Cataluña; España, 2013. Pg. 12.



penal es positiva de todas maneras, ya que no cae en el populismo penal de aumentar penas de delitos ya existentes, sino que es un complemento a la legislación vigente.

Pero no es suficiente, Chile deben dar un golpe de timón, comenzar un trabajo en conjunto con otros ministerios como Salud, Cultura y Educación. La sanción siempre debe existir, pero no debe ser la solución, la seguridad de tránsito es un sistema gigante, debe ser enseñado, aprendido y ejecutado por todos.

En línea con lo anterior, la existencia de delitos no siempre es garantía de disuasión y prevención, sino todo lo contrario. Muestra de aquello es que gran parte de la población tiene conocimiento de la existencia de determinados delitos, pero no de sus sanciones, lo que a fin de cuentas termina siendo contraproducente. El Derecho Penal debe ser la última ratio al respecto, hay que evitar que estas nuevas conductas tipificadas sean víctimas del populismo penal para así cegar a la población. La aprobación de estos delitos poco sirve si no existe inversión por parte del estado en infraestructura vial, transporte público, mejoras en la fiscalización y mayor capacitación a las fuerzas de orden y seguridad, entre otros.

La Educación y Cultura son parte fundamental de esto, si la ciudadanía no recibe la información completa y adecuada sobre seguridad vial, las reformas legales no tendrán el efecto esperado. La enseñanza debe ser pilar clave en esta materia ya que no es la gracia colapsar los establecimientos penales, más todavía. El enfoque debe ser disuasión y la prevención, esto debe entenderse para todo tipo de sanción penal e incluso administrativa, para lograr esto se debe fomentar la educación vial, para lograr el cambio cultural que todos esperamos y lograr que las cifras de víctimas fatales en nuestro país comiencen a disminuir de gran manera.



## **Bibliografía.**

1. [En Línea] La seguridad vial entre los derechos humanos, Diario Clarin. <https://www.clarin.com>
2. [En Línea] Inauguración de la estrategia de seguridad vial para el sistema de las Naciones Unidas y los miembros de su personal. <https://www.ohchr.org>
3. Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito; Acuerdo Nacional por la Seguridad Vial de Chile; Santiago de Chile; año 2019.
4. [En Línea] Fundación MEL sitio web oficial. <http://www.contraexceso.org>
5. [En Línea] Fundación MAPFRE, Seguridad vial de la Empresa. <https://www.seguridadvialenlaempresa.com>
6. [En Línea] Seguridad Vial: qué es y qué implica. <https://www.peritosdeaccidentes.com>
7. [En Línea] Organización Mundial de la Salud, sitio web oficial. <https://www.who.int>
8. Revista para la Promoción de la Salud; Universidad de Caldas, Colombia; vol. 16, Año 2011.
9. Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020.
10. MONCLÚS GONZÁLEZ, Jesús y NICOLÁS JARAMILLO, Daniel. Planes estratégicos europeos de seguridad vial. Propuestas de acción en España; Fundación MAPFRE, España; abril 2015.
11. Código Penal y Legislación complementaria, Ley orgánica del Código Penal. Título XVII de los delitos contra la seguridad colectiva, Capítulo IV de los delitos contra la seguridad vial; Boletín Oficial del Estado; España; Edición actualizada 4 de marzo de 2019.
12. Ley N°18.290, Ley de Tránsito, 29 de octubre de 2009; Título XVII de los delitos, cuasidelitos y de la conducción bajo la influencia del alcohol, en estado de ebriedad o bajo la influencia de sustancias estupefacientes o sicotrópicas.
13. [En Línea] Dirección General de Tránsito de España, sitio web oficial. <https://www.dgt.es>.
14. [En Línea] Diario Constitucional, Proyecto de ley crea el delito de exceso de velocidad <https://www.diarioconstitucional.cl>
15. [En Línea] Real Academia Española, Diccionario de español jurídico. Conducción temeraria <https://dej.rae.es>





16. GÓMEZ PAVÓN, Pilar. La Reforma de los delitos contra la Seguridad Vial; Revista Jurídica de la Universidad Complutense de Madrid, n°25; Año 2012.
17. [En Línea] Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, CATI; sitio web oficial. <https://mtt.gob.cl>
18. CORCOY BIDASOLO, Mirentxu; Política criminal de la seguridad vial y garantías constitucionales; Universidad de Barcelona, Instituto de Seguridad Pública de Cataluña; España, 2013.