

**INFORME DE LA COMISIÓN DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES RECAIDO EN EL PROYECTO DE LEY QUE AUTORIZA LA CIRCULACIÓN EN EL PAÍS DE VEHÍCULOS QUE PARTICIPEN EN COMPETICIONES DE CARÁCTER INTERNACIONAL O FEDERADAS, EN LAS FORMAS Y CONDICIONES QUE SE SEÑALAN**

---

**BOLETÍN Nº 17.451-15**

**HONORABLE CÁMARA:**

La Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones pasa a informar el proyecto de ley individualizado en el epígrafe, de origen en una moción copatrocinada por René Alinco, Fernando Bórquez, Miguel Ángel Calisto, Felipe Camaño, Víctor Alejandro Pino, Marlene Pérez, Joanna Pérez (A), Hugo Rey, Jorge Saffirio y Héctor Ulloa, en primer trámite constitucional y reglamentario, con urgencia calificada de suma.

**I.- CONSTANCIAS PREVIAS.**

**1.- IDEA MATRIZ O FUNDAMENTAL DEL PROYECTO.**

- Autoriza la circulación en el país de vehículos que participen en competencias de carácter internacional o federadas, en las formas y condiciones que se señalan.

**2.- NORMAS DE CARÁCTER ORGÁNICO CONSTITUCIONAL O DE QUORUM CALIFICADO.**

NO HAY.

**3.- TRÁMITE DE HACIENDA.**

NO HAY.

**4.- EL PROYECTO FUE APROBADO EN GENERAL POR MAYORÍA DE VOTOS; SIENDO APROBADO, CON IGUAL VOTACIÓN, EN PARTICULAR.**

**VOTARON A FAVOR LOS DIPUTADOS SEÑORES CARLOS BIANCHI, FERNANDO BÓRQUEZ, FÉLIX BUGUEÑO, FELIPE**



Firmado electrónicamente

<https://extranet.camara.cl/verificardoc>

Código de verificación: 88AFBBEDDE25717F

**CAMAÑO, COSME MELLADO, LEONIDAS ROMERO Y JAIME SÁEZ. SE ABSTUVO LA DIPUTADA SEÑORA EMILIA NUYADO.**

**5.- SE DESIGNÓ DIPUTADA INFORMANTE A LA SEÑORA JOANNA PÉREZ OLEA.**

\*\*\*\*\*

Durante este trámite reglamentario se contó con la asistencia y participación de los señores Ministro de Deportes, don Jaime Pizarro, Director Nacional del Servicio de Registro Civil e Identificación, don Omar Morales, y el experto y productor general del Copec RallyMobil, don Felipe Horta.

\*\*\*\*\*

**II.- ANTECEDENTES.**

El mensaje en análisis considera los siguientes fundamentos:

Chile ha sido escenario de destacadas competencias automovilísticas de nivel internacional, como el Rally Dakar y el Campeonato Mundial de Rally (WRC, por sus siglas en inglés), que han atraído tanto a equipos de competición como a miles de turistas y seguidores del automovilismo. Estas competencias no solo proyectan la imagen del país como un destino preparado para grandes eventos deportivos, sino que también conllevan implicancias logísticas importantes, particularmente en lo que refiere a la circulación de vehículos extranjeros que participan en ellas y que, al no contar con patente nacional ni permiso de circulación chileno, enfrentan un vacío normativo que ha debido ser abordado mediante soluciones legislativas temporales.

El Rally Dakar, competencia de carácter extremo que cruzó territorios sudamericanos por más de una década, tuvo en Chile una de sus sedes más importantes durante los años en que se realizó en la región. Desde 2009 hasta 2015, los vehículos participantes atravesaron el desierto de Atacama y otros sectores del país, destacando el potencial geográfico para este tipo de eventos. Similarmente, el Campeonato Mundial de Rally ha tenido ediciones en la Región del Biobío, específicamente en los años 2019, 2023 y una tercera en 2024, consolidando a Chile como un lugar privilegiado para el desarrollo de este tipo de competencias.

Ambos eventos han tenido un impacto económico positivo para las regiones donde se realizan. Informes oficiales y medios de comunicación destacan que cada peso invertido en el Mundial de Rally ha generado un retorno de hasta 2,49 veces para la economía local. Se estima que el WRC 2023 aportó más de 70.000 millones de pesos a la Región del Biobío, gracias al turismo,

la ocupación hotelera, el comercio local y la contratación de servicios. En el caso del Dakar, informes como el de SERNATUR de 2014 detallan una masiva afluencia turística y una importante exposición mediática internacional para el país.

Sin embargo, este positivo panorama contrasta con un obstáculo recurrente: los vehículos de competición, al provenir de otros países, no cuentan con patente nacional ni permiso de circulación en Chile, lo cual les impide circular legalmente por el territorio nacional. Esto ha obligado a establecer marcos legales temporales que permitan la circulación excepcional de dichos vehículos, siendo una solución parcial y sujeta a las contingencias legislativas del momento.

En el caso del WRC, se ha debido recurrir a leyes específicas para permitir su desarrollo en Chile. La primera fue la Ley N° 21.611, promulgada el 22 de septiembre de 2023, que autorizó la circulación de los vehículos participantes en el WRC 2023 en la Región del Biobío. Posteriormente, en 2024, se aprobó la Ley N° 21.705, publicada el 22 de diciembre de 2023, que tuvo el mismo objetivo: viabilizar la realización del WRC 2024 en la misma región, autorizando legalmente el tránsito de automóviles de carrera sin patente chilena y sin inscripción en el Registro de Vehículos Motorizados.

Ambas leyes tienen carácter excepcional y transitorio, dictadas específicamente para cada edición del Rally. Esto ha generado preocupación entre autoridades y organizadores, quienes advierten que la necesidad de repetir este proceso legislativo cada vez que se organiza un evento automovilístico internacional limita la planificación y desincentiva la inversión a largo plazo.

Las iniciativas legales que permitieron la realización del WRC 2023 y 2024 fueron presentadas por las diputadas Joanna Pérez Olea y Erika Olivera De La Fuente, junto con los diputados Miguel Ángel Calisto Águila, Felipe Camaño Cárdenas, Cosme

Mellado Pino y Jorge Saffirio Espinoza. La labor de estos parlamentarios, en particular de la diputada Pérez, ha sido fundamental para lograr que se materialicen estas autorizaciones, enfrentando un proceso parlamentario que, en ambos casos, fue ajustado en tiempo y sujeto a los calendarios del Congreso Nacional. En ocasiones, la aprobación de las leyes ha estado peligrosamente cerca de la fecha de inicio del evento, lo que pone en riesgo su realización.

Según se detalla en fuentes como el sitio oficial del Senado y portales especializados, el trámite legislativo de estas leyes ha incluido discusiones en comisiones, revisiones en ambas cámaras y la urgencia de contar con el patrocinio del Ejecutivo para agilizar su tramitación. La Ley N° 21.705, por ejemplo, fue despachada del Congreso Nacional solo semanas antes del inicio del Rally Mundial 2024.

Este patrón ha puesto de manifiesto la necesidad de contar con una regulación estable y permanente que permita, sin necesidad de una nueva ley cada vez, la circulación legal de vehículos de competencia extranjera que participen en eventos automovilísticos reconocidos y debidamente autorizados en

Chile. Tal normativa facilitaría la planificación y ejecución de este tipo de iniciativas, generando mayor certeza para organizadores, autoridades locales y patrocinadores.

Además, una regulación permanente sería una señal clara de apoyo del Estado a este tipo de actividades, lo que podría posicionar a Chile como una sede recurrente dentro del calendario mundial del rally, e incluso de otras disciplinas automovilísticas. La estabilidad jurídica es un elemento clave al momento de competir por ser anfitrión de eventos deportivos internacionales.

Países que han sido sedes habituales del WRC y del Dakar cuentan con normativas permanentes que permiten la circulación de este tipo de vehículos, muchas veces bajo el amparo de tratados internacionales o legislaciones que reconocen su carácter excepcional. Chile, al carecer de una figura jurídica similar, queda en desventaja comparativa frente a otros destinos.

Cabe señalar que la permanencia del WRC en Chile no está garantizada; depende no solo de factores logísticos y geográficos, sino también de las condiciones normativas que el país ofrezca. Un marco legal claro y estable permitiría mantener la confianza de los organizadores internacionales y consolidar a Chile como un referente del rally mundial en Sudamérica.

Los beneficios del rally no se limitan a lo económico. También tienen un componente social y cultural, al permitir que comunidades locales participen de un evento global, se fomente el deporte motor y se fortalezca la identidad regional. La falta de una legislación adecuada pone en riesgo estos beneficios.

En paralelo, una regulación permanente podría establecer requisitos y estándares mínimos para garantizar la seguridad vial, el cuidado del medioambiente y el respeto por las comunidades que reciben estas competencias. Así, se armoniza la apertura a estos eventos con las normas internas del país.

El éxito del Dakar y del WRC en Chile demuestra que el país tiene la infraestructura, la geografía y el capital humano para ser un actor relevante en el mundo del automovilismo deportivo. Lo que falta ahora es voluntad política para establecer un marco normativo estable que respalde esta posición.

Sería deseable que, en un trabajo conjunto entre Parlamentarios y el Gobierno, se impulse una propuesta de ley permanente que contemple la circulación de vehículos internacionales en contextos de competencias autorizadas. Esta ley debería ser clara, sencilla y permitir su aplicación sin necesidad de reformas ad hoc.

La experiencia acumulada en estos años permite diseñar una legislación eficiente, que no solo resuelva el problema puntual de la circulación, sino que también contribuya al desarrollo estratégico del turismo deportivo y la imagen país.

Una normativa permanente sería también una herramienta para atraer nuevas competencias automovilísticas de talla

internacional, que hoy podrían descartar a Chile como sede precisamente por la falta de certezas legales.

### **III.- INTERVENCIONES.**

**El Ministro del Deporte, señor Jaime Pizarro**, señaló que desde la perspectiva de Ejecutivo y de la del deporte, el proyecto tiene por fin el permitir que vehículos que vienen a nuestro país a participar en competencias y en eventos deportivos, puedan desplazarse por el territorio, debido a que no cuentan con la placa patente ni con los permisos de circulación que exige la ley para vehículos nacionales.

Es por eso que el Ejecutivo apoya la presente iniciativa, para que efectivamente esto pueda materializarse en distintos eventos en el futuro, porque hemos sido anfitriones de diversas competencias, y nos pasó anteriormente con eventos del Rally Dakar y nos pasa ahora con la fecha de Rally Mundial, donde se tuvo que legislar muchas veces, contra el tiempo, lo que generaba incertidumbre en los organizadores, en los equipos participantes y en los pilotos.

Destacó, además, que las competencias antes mencionadas tuvieron un desempeño realmente excepcional, no solamente desde la mirada deportiva, sino también desde el ámbito turístico, la contratación de servicios y de lo que implica también la formación de talentos, tanto en el ámbito mecánico como en el ámbito deportivo. En ese sentido, estos eventos han tenido una repercusión muy significativa en las regiones de nuestro país.

Por esas razones es que este evento, el Copec RallyMobil, se va a reiterar en la región del Biobío, pero, además, va a tener este año también otros espacios y va a abarcar desde la región de Atacama hasta la región de Aysén, teniendo distintos focos de desarrollo.

Puso énfasis en que esta potencialidad que tiene el ámbito deportivo, mantiene este contraste, este obstáculo recurrente al que se hacía referencia, como contar con toda esta información y con todos estos requerimientos técnicos, para que tanto los vehículos de competición, como también los de acompañamiento y que brindan apoyo logístico, los de seguridad y los de comunicación, puedan incorporarse al desarrollo del evento y desplazarse en el país.

Finalmente, explicó que, particularmente, en este caso, se trata de permitir que vehículos de competencia, que son ensamblados, ingresen al país con una vigencia temporal, que se defina, y puedan desplazarse para cumplir con las competencias. Ese es nuestro gran desafío, para que los organizadores y pilotos puedan planificar con la antelación debida y con la tranquilidad de que ese proceso se va a cumplir, sin el estrés de que las fechas se aproximan y de que hay que solucionar esta situación.

**El Director Nacional del Servicio de Registro Civil e Identificación, señor Omar Morales**, señaló que el proyecto busca ampliar el alcance del artículo 54, número 1, de la ley de Tránsito, que autoriza a las

municipalidades a otorgar los permisos de circulación y las patentes provisorias. Sin embargo, al tenor de lo dispuesto en el artículo 52 de la citada ley de Tránsito, y el artículo 31, inciso segundo, del DS 2/2020, reglamento del Registro de Vehículos Motorizados, se establece, inequívocamente, que el Registro de Vehículos Motorizados, dependiente del Servicio de Registro Civil e Identificación, no es el encargado de otorgar patentes provisorias, sino que las patentes únicas y definitivas.

Por otro lado, manifestó que el artículo 54 de la ley de Tránsito, en su numeral 1 contempla las excepciones para casos de otorgamiento de patentes provisorias, facultad que se entrega a las municipalidades.

Finalmente, concluyó que, conforme a lo señalado, la propuesta contenida en el presente proyecto no afecta las facultades del Servicio de Registro Civil e Identificación en la materia ni tampoco le confiere nuevas responsabilidades, y son las municipalidades y el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones las entidades que debieran dar su parecer sobre el alcance y sentido del proyecto.

**El experto y productor general del Copec RallyMobil, señor Felipe Horta,** manifestó que ha desarrollado su vida a través de esta actividad deportiva, su padre fue el fundador de la Federación de Motociclismo y su hermano fue una gran figura del motociclismo y del automovilismo.

Destacó que el Copec RallyMobil ya tiene 25 años en nuestro país y que el primer evento ya fue un éxito rotundo, en el que se vendieron más de 35.000 tickets, evento a los que se sumó el Rally Dakar, el campeonato del mundo de motocross o el sick day de enduro, con la participación de grandes pilotos chilenos, como Carlo de Gavardo, Jeremias Israel o Francisco “Chaleco” López.

Finalmente, puso énfasis en que este tipo de eventos trae aparejados grandes beneficios para las economías circulares y a áreas específicos como el turismo, servicios, gastronomía, etcétera.

#### **IV.- DISCUSIÓN DEL PROYECTO.**

##### **- DISCUSIÓN GENERAL Y PARTICULAR.**

Con lo expuesto por el señor Ministro de Deportes e invitados, y los fundamentos contenidos en la moción, los señores diputados fueron de parecer de aprobar la idea de legislar sobre la materia.

Se explicó que el presente proyecto guarda diferencias sustanciales respecto de sus antecesores.

En efecto, se recordó que durante la ocurrencia de las competencias del Copec RallyMobil, celebradas en años anteriores, se ingresaba a tramitación, por cada vez, un proyecto de ley que tenía por objeto el ingreso al país y tránsito, por un período acotado, tanto de los vehículos que participaban de la

competencia, como el de los que pertenecían a los respectivos equipos participantes, como, por ejemplo, los vehículos de asistencia, eximiéndolos de los requisitos de inscripción en el Registro de Vehículos Motorizados, del pago de patentes, homologaciones y revisiones técnicas, etcétera.

Que, sin embargo, el presente proyecto es mucho más amplio; en primer lugar, porque se propone una ley con carácter de permanente, lo que no requerirá estar legislando cada vez que se celebre una competencia internacional para autorizar y eximir de requisitos el ingreso de vehículos extranjeros destinados a competir, junto a los de asistencia; y, en el segundo, la moción abarca todo tipo de competencias automovilistas internacionales que se celebren en el país. No solo el Copec RallyMobil.

Sobre la fuente de los recursos para la organización y desarrollo del evento Copec RallyMobil y otros de igual naturaleza, se hizo presente que considerando los beneficios indirectos que traen aparejados, ya que fomentan las economías circulares y promueven el turismo, eran mínimos los de orden públicos y que redituaban con creces al Estado.

En cuanto a las externalidades negativas que pudieren provocar, como la afectación al medioambiente, se enfatizó que se tomaban todas las medidas de seguridad y de preservación, tanto de los caminos empleados para realizar la prueba, así como para su entorno más próximo y, en general, el medioambiente.

**La iniciativa de ley fue aprobada en general por mayoría de votos, registrándose igual votación sobre el total de su articulado.**

**VOTARON A FAVOR LOS DIPUTADOS SEÑORES CARLOS BIANCHI, FERNANDO BÓRQUEZ, FÉLIX BUGUEÑO, FELIPE CAMAÑO, COSME MELLADO, LEONIDAS ROMERO Y JAIME SÁEZ. SE ABSTUVO LA DIPUTADA SEÑORA EMILIA NUYADO.**

\*\*\*\*\*

Como consecuencia de lo anteriormente expuesto, y por las otras consideraciones que en su oportunidad dará a conocer la señora Diputada Informante, la Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones recomienda aprobar el siguiente:

### **PROYECTO DE LEY**

“AUTORIZA LA CIRCULACIÓN EN EL PAÍS DE VEHÍCULOS QUE PARTICIPEN EN COMPETICIONES DE CARÁCTER INTERNACIONAL O FEDERADAS.

“**Artículo 1º.-** Los vehículos que participen en carreras de automóviles u otras competencias deportivas de vehículos motorizados

que se efectúen en la vía pública, autorizadas por la federación respectiva, y que no cuenten con placas patente o documentos que les permita circular por vías públicas, deberán contar con permisos de circulación provisional según dispone el numeral 1 del artículo 54 del Decreto con Fuerza de Ley N°1 de 2009 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley de Tránsito. No aplicándose para ello el límite de cinco permisos por persona jurídica establecido en el inciso segundo de dicho articulado.

**Artículo 2°.-** Los permisos de circulación que se otorguen de conformidad a lo dispuesto en el artículo precedente tendrán una vigencia máxima de seis meses contados desde su otorgamiento.

**Artículo 3°.-** La aprobación de los permisos de circulación provisional a la que se refiere los artículo anteriores requerirán el informe favorable de Carabineros de Chile dispuesto en el artículo 164 del Decreto con Fuerza de Ley N°1 de 2009 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley de Tránsito.”.”.

\*\*\*\*\*

**SALA DE LA COMISIÓN, a 24 de abril de 2025.**

**Tratado y acordado en sesión celebrada el día 22 de abril de 2025,** con asistencia de la diputada señora Emilia Nuyado y los diputados señores René Alinco, Carlos Bianchi, Fernando Bórquez, Félix Bugueño, Felipe Camaño, Juan Antonio Coloma, Juan Irrarrázaval, Cosme Mellado, Jaime Mulet, Leonidas Romero y Jaime Sáez.

Se contó en esta sesión con la asistencia de la diputada señora Joanna Pérez.

**ROBERTO FUENTES INNOCENTI**  
**Secretario de la Comisión**