Establece la obligación de modificar la seguridad vial en carreteras y zonas urbanas para motocicletas
Boletín N° 7980-15

ANTECEDENTES:

Considerando que el parque de motocicletas, motonetas, motos para todo terreno (de dos o tres ruedas) y otros similares va en constante aumento, lo que se traduce en una cada vez mayor presencia de estos vehículos y sus ocupantes en la circulación vehicular, se hace necesario normar la calidad de la seguridad vial para este tipo de vehículos.

Además, hay que considerar que el grave problema que tienen actualmente todos los países, es el aumento de la siniestralidad en vías públicas de los conductores que manejan motocicletas.

Es preciso, pues, implantar un Plan de Seguridad Vial dirigido a estos usuarios, con dos objetivos muy precisos, dirigidos a que la siniestralidad de las motos se asemeje, de forma progresiva, esto es: invertir la tendencia al alza del número de muertos y heridos graves de los usuarios de las motocicletas; y el segundo que este decrecimiento sea sostenido en el tiempo.

Según estadísticas proporcionadas por la ANIM (Asociación Nacional de Importadores de Motocicletas) que se dedica al estudio y difusión de los intereses económicos y tecnológicos del sector, en la actualidad existe un parque de motocicletas con permiso de circulación vigente de cerca de 90.000 permisos. Señalan además, que la importación de este tipo de vehículos se proyecta hacia el año 2014 en 55 mil unidades.

Otra estadística importante que destacar es la proporcionada por el Sistema Integrado Estadístico de Carabineros de Chile (SIEC 2) donde resalta el aumento de accidentes en la cual están involucradas motocicletas, aumentando año a año la cantidad de muertos o con consecuencias graves.

Los datos señalados, ponen en alerta, en razón de normar la calidad de las carreteras en cuanto a la seguridad vial. No basta con lo normado en el Decreto Supremo N° 234, de 2000, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, Subsecretaría de Transportes, en razón de las medidas de seguridad que deben adoptar los conductores, como el uso de casco, protección ocular, guantes de material resistente al roce, calzado cerrado que cubra el pie y el de ropa que cubra totalmente piernas y brazos. Sino que se debe procurar por la seguridad vial, ya que las

elevadas cifras de siniestralidad en las carreteras han ido en aumento, por lo que ampliar las inversiones en mejorar las carreteras y zonas urbanas es la solución para rebajar las cifras.

El proyecto busca modificar la seguridad vial para motoristas en cuanto a la implementación de ciertas medidas de seguridad como lo son: señalización, iluminación, drenaje, limpieza de márgenes, elementos de contención que atenúen los efectos de salidas de la vía, la sustitución de los guarda-rieles por protecciones blandas de poliuretano, promover la mejora de la adherencia de las vías, con acciones como la de minimizar el uso y tamaño de las marcas viales horizontales, la utilización de las marcas viales horizontales, el uso de pintura antideslizante, ajustar, nivelar y recubrir registros metálicos con material adherente o utilizar materiales de alta adherencia en puntos de riesgo.

Así también, las carreteras y vías urbanas, pueden mejorarse si se tiene en cuenta el comportamiento humano. Las vías son mas seguras en el momento que tienen una caracterización fácilmente reconocibles por los usuarios, según los expertos en el tema, *"un trazado reconocible uniforme y coherente de las carreteras y vías urbanas incita a los conductores a adoptar una velocidad adecuada y a aceptar las limitaciones innatas del sistema".*

Además, es necesario introducir en la conciencia de los automovilistas y motoristas ciertos conceptos que se utilizan en países desarrollados como España, en donde se habla de "puntos o tramos negros" o "puntos o tramos blancos".

- "Puntos o Tramos Negros" se les llama a aquellos tramos de carretera que concentran un mayor número de accidentes de tránsito.
- "Puntos o Tramos Blancos" se les llama a aquellos donde no se ha producido ningún accidente de tránsito con víctimas fatales en un periodo de al menos 5 años. Las características de estos puntos o tramos blancos, en España por ejemplo, han permitido evitar alrededor de 120 muertes al año en accidentes de tránsito, por lo que conocer estos rasgos comunes puede ser un importante punto de partida para mejorar las infraestructuras viales y reducir la siniestralidad en las carreteras. Dichos tramos son de amplia visibilidad, perfectamente predecibles, suelen ser carreteras de una pavimentación aceptable, con trazados consistentes y legibles, en donde las velocidades máximas son de 90 o 100 kilómetros por hora y además el porcentaje del tramo en el que es posible adelantar supera el 60% del total. Se caracterizan también, por carecer de cambios de razantes imprevisibles y de curvas cerradas que ocultan el tramo siguiente y en el caso de que existan, siempre se encuentran bien señalizados. En resumen, los tramos blancos se caracterizan porque el conjunto de la infraestructura transmite una información coherente al conductor, traduciéndose en una probabilidad

mucho menor de falla humana y en mayores posibilidades de que los errores no terminen en un accidente grave.

La puesta en marcha de un Plan de Seguridad Vial debe considerar a los encargados de la seguridad vial; a [os propios motoristas; y, el tratamiento diferenciado a la carretera y a la zona urbana, ya que los factores de riesgo asociados a cada entorno difieren uno del otro. Para cumplir con lo anterior, es necesario:

- Preparar a los motoristas para la conducción segura.

Para ello, es importante la modificación de los requisitos de acceso a la conducción de motos. Se debe incorpora la aprobación de un curso para la conducción de motos. Además, deben acceder a las licencias de conducir según la experiencia en conducción de motocicletas.

A su vez, la formación en seguridad vial debe llevarse a cabo mediante la educación en seguridad vial, crear los incentivos para la participación en cursos que den opción a la obtención de una certificación correspondiente.

- Minimizar los escenarios de alta siniestralidad.

En primer lugar, en la gestión del tránsito es importante evaluar las medidas de segregación y convivencia del tráfico entre todas las categorías de los vehículos que circulan por las vías públicas. También deben evaluarse las medidas de modificación de las condiciones de intersecciones que se presentan en las carreteras y vías urbanas, con el objetivo de que cada vez sea más seguro circular por ellas.

- Adopción de medidas paliativas.

a) Infraestructura:

La infraestructura juega un papel importante en la mejora de la seguridad vial de los motoristas, es así como la implementación de señalización, iluminación, drenaje, limpieza de márgenes, elementos de contención que atenúen los efectos de salidas de la vía, la sustitución de los guarda-rieles por protecciones blandas de poliuretano, promover la mejora de la adherencia de las vías, con acciones como la de minimizar el uso y tamaño de las marcas viales horizontales, la utilización de las marcas viales horizontales, el uso de pintura antideslizante, ajustar, nivelar y recubrir registros metálicos con material adherente o utilizar materiales de alta adherencia en puntos de riesgo, serán de gran aporte a la seguridad vial.

b) Equipamiento del motorista:

La existencia del Decreto Supremo N° 234, de 2000, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, Subsecretaría de Transportes, en razón de las medidas de seguridad que

deben adoptar los conductores, como el uso de casco, protección ocular, guantes de material resistente al roce, calzado cerrado que cubra el pie y el de ropa que cubra totalmente piernas y brazos, son implementos mínimos que los conductores deben llevar al momento de manejar una motocicleta.

Este proyecto no tiene como fin poner fin al aumento de siniestralidad, sino que pretende es ejecutar una sede de medidas de forma coordinada y sostenida en el tiempo, para que puedan verse sus logros y corregir los aspectos negativos.

Por todo lo señalado anteriormente, y al no existir en nuestro ordenamiento jurídico legislación que regule la seguridad vial en carreteras para motocicletas, resulta indispensable legislar al respecto, con el objeto de velar por la seguridad de los motoristas y bajar la tasa de siniestralidad de los mismos, poniendo énfasis en la implementación de medidas de seguridad en las carreteras.
Los Diputados y Diputadas que suscriben vienen en presentar el siguiente Proyecto de Ley:

PROYECTO DE LEY

Título I
De los Conceptos

ARTÍCULO **PRIMERO:** Para los efectos de esta ley, entiéndase por:

1.- Motocicleta: Vehículo automóvil de dos o tres ruedas, con uno o dos sillines y, a veces, con sidecar.

2.- Motorista: Persona que conduce una motocicleta.

3.- Cilindrada: Es la capacidad de carga de combustible que tiene internamente un motor de una motocicleta.

4.- Puntos o Tramos Negros: Aquellos tramos de carretera que concentran un mayor número de accidentes de tránsito con víctimas fatales.

5.- Puntos o Tramos Blancos: Aquellos donde no se ha producido ningún accidente de tránsito con víctimas fatales en un periodo de al menos 5 años.

Título II

De las Requisitos para los Motoristas

ARTICULO SEGUNDO: Toda persona que requiera de una licencia clase C, deberá acreditar, además de tos requisitos ya establecidos, la realización de un curso en una Escuela de Conductores Profesional debidamente reconocidas por el Estado.

ARTICULO TERCERO: Para acceder a la conducción de una motocicleta de mayor cilindrada, deberá acreditar a lo menos 6 meses de experiencia en una de menor cilindrada, según el reglamento dictado para tal efecto.

ARTICULO CUARTO: Todo motorista deberá llevar, como mínimo, los implementos de seguridad establecidos en el Decreto Supremo N° 234, de 2000, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, Subsecretaría de Transportes.

Título III

De la Implementación de Medidas de Seguridad en Carreteras y Zonas Urbanas

ARTICULO QUINTO: Con el objeto de establecer los puntos o tramos negros y los puntos y tramos blancos, facúltese al Ministerio de Obras Publicas a través de la Dirección de Vialidad a realizar los estudios tendientes a reconocer dichos puntos o tramos.

ARTICULO SEXTO: Incorporase en aquellos tramos de la red vial de carreteras y zonas urbanas del país, que el Ministerio de Obras Publicas, a través de la Dirección de Vialidad, considere como puntos de riesgo, estableciéndose como parámetros los estudias realizados en virtud del artículo segundo de esta ley, las siguientes medidas de seguridad:

1.- implementación de señalización, iluminación, drenaje y limpieza de márgenes.
2.- Implementación de elementos de contención que atenúen los efectos de salidas de la vía.
3.- Sustitución de los guarda-rieles por protecciones blandas de poliuretano.
4.- Promover la mejora de la adherencia de las vías.
5.- Minimizar el uso y tamaño de las marcas viales horizontales.
6.- Implementación de pintura antideslizante en toda demarcación vial.
1.- Ajustar, nivelar y recubrir registros metálicos con material adherente o utilizar materiales de alta adherencia en puntos de riesgo.
7.- Establecer todas aquellas medidas que vayan en ayuda de mejorar la seguridad vial en carreteras para motocicletas y que tiendan a reducir accidentes.

ARTÍCULO TRANSITORIO: Facúltase al Presidente de la República para refundir los preceptos legales respectivos, reunir disposiciones directa y sustancialmente relacionadas entre sí qué se encuentren dispersas, introducir cambios formales, sea en cuanto a redacción, titulación, ubicación de preceptos y otros de similar naturaleza, pero sólo en la medida en que sean indispensables para fa coordinación y sistematización.

Asimismo, en dicho reglamento debe quedar establecida, estrictamente, la prohibición del uso de guarda-rieles de cuerdas de acero.