INFORME DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES, recaído en el proyecto de ley, en primer trámite constitucional, que prohíbe el tránsito de ferrocarriles durante la noche en cruces de caminos públicos en los que no exista guardabarreras o guardavías.

BOLETÍN Nº 3.958-15.

HONORABLE SENADO:

Vuestra Comisión de Transportes y Telecomunicaciones tiene el honor de informaros el proyecto de ley de la referencia, en primer trámite constitucional, originado en Moción del Honorable Senador señor Juan Antonio Coloma.

- - - - - -

Dejamos constancia, para los efectos reglamentarios, que este proyecto de ley no contiene normas de ley orgánica constitucional, ni de quórum calificado, ni disposiciones que deban ser conocidas por la Comisión de Hacienda o por la Excma. Corte Suprema.

Se deja constancia, también, de que vuestra Comisión, en virtud de lo dispuesto en el inciso segundo del artículo 127 del Reglamento del Senado, acordó proponer a la Sala informar sólo en general este proyecto de ley, no obstante ser de artículo único.

- - - - - -

A las sesiones en que vuestra Comisión analizó esta iniciativa legal asistió el Honorable Senador señor Juan Antonio Coloma.

Asimismo, concurrieron el ex Subsecretario de Transportes, señor Guillermo Díaz; el entonces Presidente del Directorio de la Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE), señor Luis Ajenjo; el Subgerente General de la misma, señor Antonio Dourthé; el Fiscal de EFE, señor Jean Pierre Warnier; el Asesor Legislativo del Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Fernando Abarca; el Asesor Legislativo del

Subsecretario de Transportes, señor Lautaro Pérez; el ex Secretario Ejecutivo de la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (CONASET), señor Julio Urzúa, y la Abogado de EFE, señora Griselda Valenzuela.

- - - - - -

OBJETIVO DEL PROYECTO APROBADO POR LA COMISIÓN

La iniciativa legal en estudio tiene por objetivo corregir la normativa legal vigente que distingue entre tránsito diurno y nocturno de trenes, exigiendo a las empresas ferroviarias establecer en los cruces ferroviarios la aplicación de las mismas condiciones de seguridad para el tránsito de ferrocarriles tanto de día como durante la noche.

Para ello se plantea la necesidad de buscar una fórmula que establezca una periodicidad en el cumplimiento de las exigencias de implementación por las empresas ferroviarias de las medidas de seguridad de manera que el costo que esto importa se pueda diferir en el tiempo.

El proyecto de ley propone eliminar la presunción legal de falta de responsabilidad de las empresas ferroviarias en los accidentes de atropellamiento que ocurren en un cruce, en el cual aquéllas mantengan en buen estado de funcionamiento los dispositivos automáticos o los servicios de señales.

ANTECEDENTES

1.- De hecho

La Moción en informe señala que en el último tiempo han ocurrido múltiples accidentes ferroviarios de noche, acarreando decenas de muertos y heridos en las vías férreas. Las causas de los accidentes obedecen básicamente a dos razones principales y complementarias.

La primera razón dice relación con la legislación sobre cruces ferroviarios, la que ha quedado obsoleta. La legislación vigente de la empresa ferroviaria distingue entre tránsito diurno y nocturno de trenes, exigiendo, en el día, la colocación de guardavías o guardabarreras para que avisen la pasada de trenes en cada uno de los cruces públicos y limitándose, en el horario nocturno, a establecer en tales lugares la señalización de un disco “Pare” y un letrero con la leyenda “Sin guarda cruce”.

Como consecuencia de esta obligación, mensualmente se registran más de 10 accidentes nocturnos de trenes con vehículos en las rutas férreas, puesto que habiendo aumentado significativamente la cantidad de ferrocarriles que circulan de noche, así como el tránsito de vehículos y personas a toda hora, resulta evidente que una solitaria señal, muchas veces mal iluminada, constituye una medida de protección insuficiente.

Una segunda razón que tiene efecto en el agravamiento del problema anterior es que los trenes son hoy en día mucho más veloces y silenciosos, así como que rutas diseñadas hace ya muchos años no siempre son en línea recta, siendo común que a una curva siga un cruce público, lo que dificulta el avistamiento del ferrocarril.

De todo lo anterior entonces se puede colegir que la conjunción de trenes más rápidos y silenciosos, con mayor flujo nocturno, cruces en curvas, mayor cantidad de vehículos y señales propias de hace cincuenta años, hace que muchos lugares se constituyan en verdaderas trampas mortales, con ferrocarriles que cruzan importantes ciudades a gran velocidad, sin ninguna barrera o ser humano que de cuenta del peligro que ello supone.

Desde una segunda perspectiva y de acogerse esta modificación, no parece adecuado mantener lo dispuesto en el numeral 5º del artículo 58 de la Ley General de Ferrocarriles, que presume legalmente la falta de responsabilidad de las empresas ferroviarias en los accidentes de atropellamiento que ocurren en un cruce, en el cual aquéllas mantengan en buen estado de funcionamiento los dispositivos automáticos o los servicios de señales, toda vez que ahora se agregarán otras obligaciones que deben probarse en su mérito.

Así entonces, ha llegado la hora de innovar en esta materia.

2.- Jurídicos

La iniciativa legal en informe se relaciona con el **decreto N° 1.157, de 1931**, del Ministerio de Fomento, que fija el texto definitivo de la Ley General de Ferrocarriles.

ESTRUCTURA DEL PROYECTO

Consta de un artículo único que introduce, por intermedio de dos literales, modificaciones al número 5, del artículo 58 del decreto N° 1.157, de 1931, Ley General de Ferrocarriles, que señala cuáles

son los deberes de toda empresa. Entre ellos, el numeral 5º indica “establecer guarda-barreras y guarda-ganados y mantener sólo durante el día guardavías en todos los puntos en que los ferrocarriles cruzaren a nivel los caminos públicos.”.

La letra a), del proyecto de ley en estudio, propone derogar el párrafo quinto de este numeral, que presume la falta de responsabilidad de las empresas ferroviarias en los accidentes de atropellamiento que ocurran en un cruce, en el cual aquéllas mantengan en buen estado de funcionamiento los dispositivos automáticos.

La letra b), propone sustituir el párrafo sexto que obliga durante la noche a las empresas sólo a mantener un servicio práctico de señales luminosas o suficientemente visibles que permitan a los que transiten por los caminos públicos percibir a la distancia la proximidad de un cruzamiento por otra norma que prohíba el tránsito de ferrocarriles durante la noche en aquellos tramos en que los ferrocarriles crucen a nivel de caminos públicos y en los cuales no exista guardabarreras o guardavías.

DISCUSIÓN EN GENERAL

Durante la discusión en general, el autor de la Moción, Honorable Senador señor Juan Antonio Coloma, reiteró los fundamentos que dieron origen a esta iniciativa legal y señaló que el objetivo de ésta no es generar una prohibición respecto del tránsito de ferrocarriles durante la noche, sino que exigir en los cruces ferroviarios la aplicación de las mismas condiciones de seguridad para el tránsito de ferrocarriles tanto en el día como durante la noche.

Agregó que la norma legal vigente, Ley General de Ferrocarriles, data de 1931 y establece una diferencia respecto de las exigencias de seguridad para el tránsito de trenes durante el día y en la noche. Actualmente, entre Santiago y Talca, existen 54 cruces y durante el día, cuando pasa el ferrocarril que es más rápido y silencioso, existe una barrera automática que se cierra o un guardabarrera que avisa la venida del tren, con lo cual las personas están alertadas de la presencia del ferrocarril.

Por el contrario, durante la noche, la exigencia es sólo mantener señales como un disco “Pare” o un letrero con la leyenda “Sin guarda cruce”, obligación que se entiende cumplida con estos avisos. Situación que, seguramente, obedece al hecho de que a la época de dictación de la Ley General de Ferrocarriles, los trenes transitaban menos de noche y existía un menor número de vehículos que atravesaban por los cruces. En la noche, al no existir barreras automáticas que se cierran o un guardabarrera que avise que viene el tren, al pasar éstos a altas velocidades y al estar los cruces ubicados a 150 metros de una curva o en zonas donde

se concentra neblina, se producen graves accidentes con resultados de muerte.

Entre las 23.00 horas y las 7.00 horas transitan alrededor de 12 trenes entre Santiago y Chillán. Ello, sin considerar los trenes fuera de recorrido normal como son los de carga, que funcionan a otras horas.

La solución final de esta situación dice relación con la construcción de pasos sobre nivel y bajo nivel o con la contratación de un guardavías o la instalación de guardabarreras automáticas pero implican un gasto de varios millones de dólares (US$ 250.000.000), en un horizonte para el año 2010. Sin embargo, antes del Bicentenario, se deberían adoptar medidas que, aún cuando no sean soluciones definitivas, ayudarían a mejorar la seguridad en los cruces.

Indicó, el señor Senador que, de acuerdo con la información entregada a la Comisión por la Empresa de Ferrocarriles del Estado, el Plan Trienal 2003-2005, considera inversiones por U$$ 880.000.000 y en la VII Región se están cambiando vías para permitir el aumento de la velocidad de los trenes de 150 kilómetros por hora a 180 kilómetros por hora, sin embargo, resulta fundamental la adopción de medidas graduales de seguridad en los cruces.

El Honorable Senador señor Sabag señaló compartir la opinión del autor de la Moción e hizo presente que se producen numerosos accidentes en los cruces de ferrocarril debiendo estudiarse por parte de EFE cuántos cruces deben desnivelarse en las distintas ciudades por las que cruzan los ferrocarriles para dar una solución a este problema.

Además, informó que con ocasión de la discusión de la Ley de Presupuestos del Sector Público para el año 2006, solicitó al Presidente del Directorio de la Empresa de Ferrocarriles que este tema se aborde y se determinen cuántos pasos bajo nivel deben instalarse en las distintas ciudades por las que cruzan los ferrocarriles. Actualmente el país cuenta con recursos para hacerlo y además existen muchas empresas concesionarias dispuestas a invertir antes del año 2010.

Por su parte, el Honorable Senador señor Muñoz Barra se manifestó de acuerdo con los planteamientos anteriores y agregó que en la ciudad de Lautaro, en la IX Región, existe un solo paso bajo nivel en circunstancias que el ferrocarril atraviesa toda la ciudad y la divide en dos partes. Hay cruces que ni siquiera cuentan con luces de señalización y, en la noche, es muy difícil atravesar la vía férrea. Lautaro es una de las ciudades con más muertes y personas lisiadas, por esta situación, en la IX Región.

El ex Presidente del Directorio de la Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE), señor Luis Ajenjo, informó a la Comisión (en sesión realizada el 11 de octubre de 2005), que la empresa está realizando el Quinto Plan Trienal de Desarrollo, que comprende los años 2003 a 2005 y es el más amplio, ambicioso y de mayor inversión de los últimos 50 años. Este Plan Trienal que tiene un objetivo de eficiencia económica, de mejoramiento de la calidad de los servicios e integración territorial ha agregado, en forma destacada, la seguridad integral para pasajeros y para la comunidad, en todos los servicios ferroviarios, disminuyendo los accidentes y las posibilidades de que éstos ocurran.

En dicha oportunidad el Subgerente General de EFE, señor Antonio Dourthé, informó que para la elaboración del Plan de Seguridad se recurrió a distintos antecedentes, entre ellos, las estadísticas; pero también se realizaron reuniones con diversas organizaciones sociales, municipalidades, organismos de gobierno, Carabineros de Chile, Bomberos y la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (CONASET), entre otras, y en un trabajo interno, con más de 300 trabajadores, se diseñó una política que pudiera tener una visión integral de la solución del problema, tanto para los usuarios como para quienes hacen el transporte.

Indicó que las estadísticas, tanto de Carabineros de Chile como de la CONASET, indican que en el año 2001 se registraron 129 muertes y 197 lesionados en todo el país, de los cuales 112 de esas muertes estaban asociadas a atropellos y 14 a colisiones o choques, vale decir, el 90% de las muertes están asociadas al peatón que cruza en un lugar indebido.

Manifestó que con esos antecedentes se elaboró un Plan Integral de Seguridad enfocado al factor humano, a los vehículos, a la vía y su entorno. Dentro de este ámbito se pueden destacar algunas obras de infraestructura, como es el caso del Confinamiento de 524 kilómetros lineales de línea férrea entre la V y la IX Región, para evitar que los peatones crucen por cualquier parte; la realización de pasos peatonales debidamente elaborados que contienen todos los temas de seguridad, como laberintos y carpetas de rodados, que permiten la circulación segura. Asimismo, se construyeron 5 pasarelas peatonales entre la Región Metropolitana, VI y VIII Región y se encuentran en licitación otras 25 para el resto del país.

Informó, asimismo que en conjunto con la Dirección de Vialidad de la Región Metropolitana y con efecto de proyecto piloto se está trabajando en un mejoramiento integral de los accesos a 316 cruces ubicados entre Santiago y Temuco, que incluye los accesos, instalación de reductores de velocidad, señalización reglamentaria con condiciones retro reflectantes y fluorescentes y perfeccionamiento de las carpetas de rodados de sectores rurales.

Agregó que en campaña de educación y comunicación, que se entiende muy ligada para el objetivo de capacitar alumnos y profesores en principios de conducta responsable, se han capacitado 125.000 alumnos en 80 comunas aledañas a la vía férrea y más de 5.000 profesores en la misma extensión. Estas acciones han sido complementadas con tres concursos de afiches para la prevención de accidentes y durante el segundo semestre del presente año se lleva a cabo la implementación del proyecto de Red de Monitores de Prevención y Autocuidado en establecimientos educacionales.

Hizo presente que con el fin de capacitar a la comunidad en general, se han realizado cerca de 70 actividades culturales recreativas reuniendo a alrededor de 120.000 personas y dos campañas de difusión masiva en los años 2003 y 2004.

Resaltó la importante de la educación de la población en la utilización de la infraestructura de EFE porque el comportamiento seguro de la ciudadanía en el momento en que tiene que interactuar con esta infraestructura evita el uso indebido de la faja vía y el no respeto de la señalización ferroviaria correspondiente.

A la vez, se hace necesario que la población sea educada para el cuidado de los nuevos dispositivos de seguridad de la empresa porque, como es de público conocimiento, existen grupos de antisociales que roban elementos ferroviarios que dejan, aunque sea en forma momentánea, la posibilidad de que ocurran accidentes.

En materia de confinamiento de las vías, se producen robos de mallas y elementos de las vías, y daño intencional de barreras automáticas instaladas en distintos cruces, como en Quillota y San Nicolás.

El mayor número de accidentes ferroviarios se producen en la vía faja y pasos no autorizados. Normalmente son personas que atraviesan la vía o que transitan por la misma. La Empresa ha concluido que, en parte, se debe a la desaparición del tren en algunas localidades, lo que motivó que la vía férrea se convirtiera en un lugar de tránsito por lo que se ha enfatizado en las campañas educativas que las personas no pueden circular por las vías férreas. Asimismo, se presentan muchos accidentes por personas ebrias y suicidios. Las estadísticas de los últimos tres años indican que aproximadamente el 20% de los atropellos se deben a suicidios. Menos del 10% de los accidentes se producen en los cruces.

EFE reconoce que en el último tiempo han ocurrido accidentes de cierta espectacularidad pero podría resultar desproporcionado y muy caro establecer en todas las partes en que se produce tránsito nocturno un guardacruces.

Recordó que cada barrera automática tiene un valor cercano a los US$ 150 mil.

Los trabajos de mejoramiento que se han realizado han significado, en términos estadísticos, una reducción de 39% de víctimas fatales, una disminución de 15% de los lesionados y 25% de accidentes, comparando el primer semestre del año 2005 con el primer semestre del año 2004.

Señaló que dentro de los 33 cruces que se desnivelaran que cuentan, en su mayoría, con barreras accionadas por personas, algunas de día y de noche, coinciden, en cierta medida, con aquéllos en que se han producido accidentes. En Curicó se desnivelarán los cruces de Camilo Henríquez, Doctor Osorio, Villa Dulce y Santa Fe. Actualmente, el decreto supremo 258, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, regula el tema operativo de los cruces y lo hace a través de la multiplicación de los flujos de tráfico vehicular y ferroviario y los pondera de acuerdo a la visibilidad. Este decreto supremo fija cuáles son los cruces que deben tener una solución, que puede ser una barrera automática, una barrera manual o un dispositivo conocido como banderista.

Los antecedentes anteriores se deben revisar cada cierto tiempo porque el flujo cambia en los cruces y, actualmente, se trabaja en la medición de esos cruces con la finalidad de reactualizar las señalizaciones, para lo cual se efectuarán comparaciones con países de Europa y Estados Unidos.

En relación al tráfico nocturno señaló que es significativamente inferior al de día, por esa razón, la norma es distinta. En Curicó, después de las 23:00 horas, pasan sólo dos trenes de pasajeros: el tren que va de Temuco hacia Santiago, que pasa por Curicó alrededor de las 24:30 horas y el que sale de Temuco en dirección a Santiago que pasa por Curicó cerca de las 05.00. Los trenes de carga que circulan son alrededor de 8 considerando los dos sentidos y no tienen un horario establecido, sino que un rango de pasada. Durante el día cruzan alrededor de 60 trenes por Curicó.

En términos generales los accidentes nocturnos alcanzan a 23%, de los cuales 1/3 se produce en los cruces, con lo cual se mantiene la tendencia de que el 90% de los accidentes son en plena vía y sólo el 10% corresponden a accidentes en los cruces.

El señor Ajenjo concluyó su exposición señalando que EFE comparte el propósito de mejorar las condiciones de seguridad de la circulación de los trenes. Sin embargo, tiene una visión distinta al del proyecto de ley en informe para alcanzar dicho objetivo.

Indicó que EFE está realizando un esfuerzo importante y concreto en mejorar la Seguridad Operativa del servicio ferroviario para minimizar la ocurrencia de accidentes, con una alta inversión, lo que confirma que la seguridad es un lineamiento estratégico de la gestión de la empresa, lo que está determinado por su Plan Trienal 2003-2005.

Tal como fue enunciado anteriormente, indicó que EFE ha trabajado por mejorar las tres áreas fundamentales en la ocurrencia de accidentes: ha renovado sus trenes, ha mejorado la vía y su entorno, y en lo referido al factor humano ha educado e informado a la ciudadanía con el fin de orientarla hacia comportamientos seguros en su interacción con la línea férrea y capacita permanentemente a sus trabajadores.

Señaló que la solución para la prevención de accidentes asociados a los cruces ferroviarios es integral, se debe trabajar en los factores mencionados y no resulta lógico prevenirlos suspendiendo el servicio ferroviario nocturno.

Recordó que existen distintos cruces ferroviarios y por tanto distintas soluciones las que pueden considerar la instalación de señalización, de barreras automáticas, el desnivelamiento, entre otras medidas.

Finalmente, manifestó que debe mantenerse tal como está el número 5º del artículo 58 de la Ley General de Ferrocarriles.

Posteriormente, en sesión realizada el 19 de julio de 2006, el Subgerente General de EFE, señor Antonio Dourthé, reiteró que EFE, considerando sólo el tramo que esta empresa cubre desde Valparaíso a la X Región, cuenta con una red de 1.430 kilómetros, con 310 cruces vehiculares, de los cuales 48 cuentan con guarda cruzada durante 24 horas; 60 cruces con guarda cruzada 16 horas, desde las 7.00 a 23.00 horas; 11 barreras automáticas, dos de las cuales tienen guarda cruzada; 93 banderistas, basculantes o destellantes, de los cuales 39 tienen además un guarda cruzada, lo que representa un costo anual de 4,5 millones de dólares (MUS$ 3,6 en personal y MUS$ 0,9 en mantención de los elementos.

En caso de que se aplicara la proposición contenida en la Moción en estudio y se instalarán en todos los cruces guarda cruzadas las 24 horas, el costo anual sería $ 16.939.164; si se instalarán en todos los cruces guarda cruzadas las 24 horas y además banderista automático, el costo anual sería de $ 58.268.522; en el evento que se instalaran 310 barreras automáticas, el costo anual sería $ 52.921.918 y el desnivelamiento de 310 cruces, que no se ha estudiado en detalle, representaría un costo anual, estimado de $ 1.174.263.902 (valores con IVA y en dólares).

Dentro del Plan Integral de Seguridad se han realizado confinamientos, se han incorporado barreras automáticas y de las 30 que se pretenden instalar, 11 ya están operativas. Para desnivelar los cruces, se está esperando la decisión del Ministerio de Hacienda relativa a la aprobación del Plan Trienal.

Reiteró que EFE no está en condiciones de aumentar el costo anual en relación a los cruces, por lo que en su opinión es indispensable para mejorar los niveles de seguridad, a lo que no se oponen, contar con recursos adicionales para ello.

Respecto de la velocidad de circulación de los trenes precisó que la infraestructura ferroviaria está preparada para permitir la circulación a 180 kilómetros por hora, sin embargo, ninguno de los equipos puede circular a esa velocidad.

Por otra parte, hizo hincapié en la mantención de la norma contenida en el actual número del artículo 58 del decreto N° 1.157, de 1931, por cuanto si la empresa cumple con la instalación de todos los dispositivos de seguridad, no resulta lógico que sea responsable de los accidentes.

Además de la instalación de los dispositivos de seguridad deben considerarse otros temas que afectan a EFE, como es la sustracción de elementos ferroviarios asociados a la protección, confinamiento y señalización de la vía; suicidios que se cometen en las líneas férreas, que afectan a la operación de los trenes y asegurarse de que el desarrollo inmobiliario, que se realiza cerca de las líneas férreas, para su permiso de construcción, consideren los equipamientos de seguridad ferroviaria, puesto que de otro modo EFE los termina subsidiando, para lo cual resulta importante que el Ministerio de Vivienda y Urbanismo intervenga en esta materia.

El Honorable Senador señor Coloma expresó que dentro de las inversiones del Plan Trienal 2003-2005, se consideran inversiones por U$ 880.000.000 y en la VII Región se están cambiando las vías para permitir el aumento de la velocidad de los trenes a 180 kilómetros por hora, sin embargo, resulta fundamental comenzar por la seguridad y que en 46 cruces, de Santiago a Chillán, por los cuales pasan alrededor de 12 trenes en la noche, con una velocidad de 150 kilómetros por hora, sin guardavías, ni señales automáticas, no parece aceptable y es de máxima prioridad atender este tema, por lo que insistirá en la Moción presentada. No es aceptable que cada vez puedan circular más trenes y a mayor velocidad, por lo tanto, deben adoptarse medidas graduales en el tiempo pero la seguridad debe abordarse.

El Honorable Senador señor Novoa manifestó su opinión en el sentido de que en los cruces donde no hay dispositivos de seguridad no se puede presumir la falta de responsabilidad de la empresa. La normativa vigente establece una situación más liberal para la empresa respecto de las medidas de seguridad en la noche, situación que se pretende corregir mediante esta Moción.

Finalmente el Honorable Senador señor Horvath expresó la conveniencia de aprobar en general esta iniciativa legal, sin perjuicio de presentar durante la discusión particular las indicaciones tendientes a establecer una gradualidad en la implementación de las medidas de seguridad en los cruces ferroviarios.

APROBACIÓN EN GENERAL

Luego de escuchadas las exposiciones anteriores y de realizado un debate acerca de la conveniencia de aprobar este proyecto de ley, la Comisión lo puso en votación.

Sometida a votación la idea de legislar, vuestra Comisión de Transportes y Telecomunicaciones aprobó en general este proyecto de ley, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señores Juan Antonio Coloma, Antonio Horvath y Jaime Orpis.

- - - - - -

En consecuencia, vuestra Comisión de Transportes y Telecomunicaciones, os recomienda que aprobéis, en general, el proyecto de ley en informe, cuyo tenor es el siguiente:

PROYECTO DE LEY:

"**Artículo único**.- Introdúcense las siguientes modificaciones al número 5º, del artículo 58 del decreto 1.157, del Ministerio de Fomento de 1931, Ley General de Ferrocarriles:

a) Derógase el párrafo quinto.

b) Sustitúyese el párrafo sexto, por el siguiente:

"Prohíbese el tránsito de ferrocarriles durante la noche en aquellos tramos en que los ferrocarriles crucen a nivel de caminos públicos y en los cuales no exista guardabarreras o guardavías.".

- - - - - -

Acordado en sesión celebrada el día 11 de octubre de 2005, con asistencia de los Honorables Senadores señores Jovino Novoa (Presidente), Roberto Muñoz Barra, Baldo Prokurica y Hosain Sabag y en sesión realizada el 19 de julio de 2006, con asistencia de los Honorables Senadores señores Juan Antonio Coloma (Jovino Novoa), Antonio Horvath y Jaime Orpis.

Sala de la Comisión, a 25 de julio de 2006.

ANA MARÍA JARAMILLO FUENZALIDA
Abogado Secretario de la Comisión

RESUMEN EJECUTIVO

INFORME DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES, recaído en el proyecto de ley, en primer trámite constitucional, que prohíbe el tránsito de ferrocarriles durante la noche en cruces de caminos públicos en los que no exista guardabarreras o guardavías.

I. **BOLETÍN Nº**: 3.958-15.

II. **PRINCIPALES OBJETIVOS DEL PROYECTO PROPUESTO POR LA COMISIÓN:** la iniciativa legal en estudio tiene por objetivo corregir la normativa legal vigente que distingue entre tránsito diurno y nocturno de trenes, exigiendo a las empresas ferroviarias establecer en los cruces ferroviarios la aplicación de las mismas condiciones de seguridad para el tránsito de ferrocarriles tanto de día como durante la noche.

Para ello se plantea la necesidad de buscar una fórmula que establezca una periodicidad en el cumplimiento de las exigencias de implementación por las empresas ferroviarias de las medidas de seguridad de manera que el costo que esto importa se pueda diferir en el tiempo.

El proyecto de ley propone eliminar la presunción legal de falta de responsabilidad de las empresas ferroviarias en los accidentes de atropellamiento que ocurren en un cruce, en el cual aquéllas mantengan en buen estado de funcionamiento los dispositivos automáticos o los servicios de señales.

III. **ACUERDOS:** aprobado en general, por la unanimidad de sus miembros presentes. (3x0)

IV. **ESTRUCTURA DEL PROYECTO APROBADO POR LA COMISIÓN: c**onsta de un artículo único dividido en dos literales.

V. **NORMAS DE QUÓRUM ESPECIAL:** no tiene.

VI. **URGENCIA**: no tiene.

VII. **ORIGEN INICIATIVA:** Senado.

VIII. **TRÁMITE CONSTITUCIONAL**: primer trámite.

IX. **APROBACIÓN POR LA CÁMARA DE DIPUTADOS**: no hay.

X. **INICIO TRAMITACIÓN EN EL SENADO**: 17 de agosto de 2005.

XI. TRÁMITE REGLAMENTARIO: primer informe.

XII. LEYES QUE SE MODIFICAN O QUE SE RELACIONAN CON LA MATERIA: Decreto N° 1.157, de 1931, del Ministerio de Fomento, que fija el texto definitivo de la Ley General de Ferrocarriles.

Valparaíso, 25 de julio de 2006.

ANA MARÍA JARAMILLO FUENZALIDA
Abogado Secretario