Modifica la ley N°18.290, de Tránsito, para exigir la incorporación de los sistemas de seguridad que indica en los buses que presten servicios de transporte interurbano de pasajeros, y prohibir que tales servicios sean prestados por buses de dos pisos

Boletín N° 13198-15

Considerando

1.- En el año 2018 se registraron 89.311 siniestros de tránsito donde hubieron 1.507 fallecidos, cifra que tuvo un aumento de 1,6% con respecto a lo informado el año 2017.

El Observatorio de Seguridad Vial publica las cifras estadísticas, indicadores, estudios de comportamiento, análisis geoespacial y otros temas de interés relativos a los accidentes de tránsito en el país.[1]



La Unión Europea a través de una de sus comisiones, identificó que entre el 40% y el 50% de los conductores conducen más rápido de lo que recomienda el límite de velocidad, y entre el 10% y 20% superan tal límite en más de 10 km/h. El exceso de velocidad no sólo aumenta el riesgo de sufrir un accidente sino que también aumenta las probabilidades de sufrir lesiones graves o de morir en un accidente.

1 **Comisión nacional de seguridad de tránsito.** Observatorio de seguridad vial.

Según información proporcionada por Carabineros de Chile, las causas de los siniestros durante el 2019, se posicionan en el siguiente esquema[2]:

Causa (*)	Causa Basal (**)	Siniestros	Fallecidos		Lesionados			Total
								onados
Imprudencia de Conductor	Adelantamiento sobrepasando la línea continua	270	15	41	19	138	198	847
	Carga escurre a la calzada	129	6	7	0	31	38	5.075
	Carga mayor que la autorizada para el vehículo	20	0	3	1	8	12	5.922
	Carga obstruye la visual del conductor	15	0	0	0	1	1	8
	Carga sobresale de la estructura del vehículo	66	1	4	1	11	16	8
	Cambiar sorpresivamente la pista de circulación	2.607	37	170	65	871	1.106	234
	Conducir contra sentido del tránsito	415	29	46	27	244	317	234
	Conducir no atento a las condiciones de tránsito del momen	24.631	150	1.645	868	######	13.970	6.448
	Conducir por la izquierda del eje de calzada	162	8	26	11	98	135	6.448
	Conducir sin mantener una distancia razonable ni prudente	5.562	20	150	143	2.422	2.715	464
	No respetar derecho preferente de paso a peatón	1.209	40	173	119	910	1.202	6
	No respetar derecho preferente de paso a vehículo	1.366	38	129	64	928	1.121	27
	Conducir vehículo en retroceso	1.572	9	29	10	151	190	497
	Virajes indebidos	1331	17	123	45	742	910	7
Total Imprudencia de Conductor		41.432	401	2.672	1.431	######	22.817	88
Imprudencia de Pasajero	Imprudencia del Pasajero	89	2	5	7	52	64	1.717
	Pasajero sube o desciende de vehículo movimiento	137	2	8	9	103	120	66
	Pasajero viaja en la pisadera de vehículo	19	0	5	0	14	19	1.671
Total Imprudencia de Pasajero		245	4	18	16	169	203	3.018
Imprudencia de Peatón	Peatón cruza la calzada en forma sorpresiva o descuidada	1.060	58	286	117	621	1.034	6.567
	Peatón cruza la calzada fuera del paso de peatones	417	84	110	50	203	363	16
	Peatón cruza el camino o la carretera sin precaución	192	138	32	5	44	81	777
	Imprudencia del Peatón	503	34	135	53	307	495	793
	Peatón permanece sobre la calzada	116	23	34	6	59	99	23
Total Imprudencia de Peatón		2.288	337	597	231	1.234	2.062	243
Otras Causas	Hecho delictual	259	3	17	6	86	109	13
	Otras causas	6.295	18	494	232	2.681	3.407	450
	Suicidio	5	3	0	0	1	1	43
Total Otras Causas		6.559	24	511	238	2.768	3.517	387
Pérdida Control Vehículo	Pérdida control vehículo	6.373	284	1.013	540	4.934	6.487	6
Total Pérdida Control Vehículo		6.373	284	1.013	540	4.934	6.487	43
Velocidad Imprudente	Exceso de velocidad en zona restringida	35	3	8	2	20	30	1.208
	Velocidad mayor que máxima permitida	110	2	17	4	62	83	127
	Velocidad menor que mínima establecida	7	0	1	0	8	9	25
	Velocidad no razonable ni prudente	706	83	150	109	643	902	63
	Velocidad no reducida en cruce de calles, cumbre, curva,etc	165	13	24	14	114	152	671
Total Velocidad Imprudente		1.023	101	200	129	847	1.176	
Total General		89.311	1.507	7.859	4.092	######	57.919	

2 **Comisión nacional de seguridad de tránsito.** Datos proporcionados por Carabineros de Chile.

A su vez, los tipos de siniestros que identifica Carabineros, para el año 2018, este era el panorama vial presente:

Tipo de Siniestro	Siniestros	Fallecidos	Lesionados			Total lesionados
			Graves	Menos graves	Leves	
Atropellos	8.315	511	1.858	823	5.704	8.385
Caídas	1.124	9	144	71	858	1.073
Colisiones	46.481	487	3.369	1.757	25.062	30.188
Choques	25.580	295	1.149	665	8.365	10.179
Volcaduras	5.523	191	1.216	696	5.215	7.127
Otros	2.288	14	123	80	784	987
Total general	89.311	1.507	7.859	4.092	45.988	57.939



En concreto, es posible identificar como muchas veces la imprudencia al conducir, el exceso de velocidad y la ingesta de alcohol son los motivos principales en los accidentes.

2.- Dentro de estos accidentes que enlutan a nuestro país, debemos mencionar el ocurrido el pasado 3 de diciembre en Tal Tal, donde un bus la empresa Turbus se desbarrancó alrededor de 20 metros, cerca de las 22.45 horas, por causas que están siendo investigadas por el Ministerio Público.

El SML informó que culminó las pericias tanatológicas de las 21 personas fallecidas. 19 de ellas fueron derivadas a la sede de Antofagasta, mientras que las otras dos sus autopsias fueron realizadas en la Unidad Forense del Hospital 21 de Mayo de Taltal. Este es considerado el peor en 13 años en nuestro país[3] y lleva a la reflexión sobre las medidas que podemos tomar para hacer frente a estos desafortunados eventos.

2.- En un país como Chile, donde para 2017, el instituto nacional de estadísticas declaraba que circularon más de cinco millones de vehículos, es que es necesario impulsar políticas públicas que promuevan seguridad tanto para el conductor, como para los pasajeros y peatones que conviven en las calles del país.

Un esfuerzo considerable, es la tramitación de la ley que crea un Centro Automatizado de Tratamiento de Infracciones (CATI). Un nuevo servicio público que 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.

Este sistema a nivel internacional ha traído beneficios, Francia fue uno de los primeros países en implementar un sistema de tratamiento de infracciones completamente automático. En 2001, registraron 105.500 siniestros de tránsito carreteros, llegando a ocupar la 4ª peor ubicación entre los países europeos. Estos siniestros de tránsito ocasionaron 7.655 muertes ese año, peor cifra en esta materia, entre los países del Viejo Continente.

Es así como en 2003 se crea el Centro Nacional de Tratamiento de Infracciones de Tráfico (CNT) y a partir de su implementación, se produce una reducción anual cercana al 7% en la cantidad de fallecidos. Entre 2001 y 2008, se registra una disminución del 48% de muertes en siniestros de tránsito de tránsito. En 2010 esta reducción alcanzó el 51%.

---

3 Vease accidente Turbus en Taltal https://www.latercera.com/nacional/noticia/accidente-bus-taltal-mayor-los-ultimos-13-anos/923939/

Entre 2003 y 2010 se salvaron 14 mil vidas y hoy Francia es el N° 1 en reducción de muertes por siniestros de tránsito de tránsito en Europa, alcanzando la meta propuesta para 2012. Las autoridades estiman que al menos el 80% de la reducción en el número de fallecidos se debe a la instalación de equipos de fiscalización automática de velocidad.

3.- Es por ello que debemos incorporar nuevas tecnologías a los vehículos que con sistemas inteligentes, automatizados y eficientes, puedan prevenir siniestros. En primer lugar está *limitador de velocidad automático*, un nuevo sistema que Europa quiere que tengan todos los vehículos de serie a partir de 2022**.** Se trata de un dispositivo inteligente que se encarga de leer la señales de velocidad de las carreteras, reconociendo cuál es el límite de velocidad máximo permitido en cada momento. Y no solo eso, sino que si circulamos por encima del máximo permitido en esa vía, se encarga de cortar la potencia de nuestro vehículo hasta adaptarlo a la velocidad que marcan las señales**,** haciendo un descenso progresivo de la velocidad hasta ajustarlo a la legalidad.[4]

En segundo lugar, se incorpora en los nuevos vehículos el *sistema de detección de fatiga o cansancio*. El sistema de detección de fatiga alerta al conductor en situaciones en las que pierda la concentración al volante, ya sea por fatiga o sueño, para así evitar posibles accidentes. Su principal objetivo es aconsejar al conductor detener el vehículo hasta que se encuentre en condiciones óptimas para continuar la marcha.

El sistema analiza el patrón de comportamiento típico del conductor desde el principio de la marcha. Evalúa permanentemente durante el trayecto algunos datos como la velocidad angular del volante del vehículo. Si el sistema comprueba que las maniobras de dirección realizadas por el conductor difieren del comportamiento registrado al inicio del viaje, activa una alarma acústica, visual o sensorial, como vibración de volante o asiento. Además, la alerta se activa tras 2 horas de conducción, sugiriendo al conductor un descanso. En menor medida, el sistema puede detectar la somnolencia del conductor utilizando una cámara dirigida hacia el conductor para la detección de las características de los ojos, la cara y la cabeza. Esta forma de detectar la fatiga del conductor es poco frecuente, y suele ofrecerse como opción en

4 Véase sistema de limitar automático de frenada https://www.elconfidencial.com/motor/2019-03-17/limitador-velocidad-automatico-sistema-isa-frenada-carretera_1881630/.

vehículos de alta gama.[5] Según Fundación Española para la Seguridad Vial, se podrían evitar 160 muertes al año por somnolencia.

En tercer lugar el *sistema de bloqueo de puesta en marcha de vehículo en base al nivel de alcoholemia del conductor*. Ayuda a evitar la conducción de una persona en estado de embriaguez, impidiendo el arranque del vehículo. Un dispositivo alcoholímetro, acoplado al sistema electrónico del vehículo, habilita la puesta en marcha del mismo siempre que se cumpla una condición: que el nivel de alcohol en el aire expirado del conductor sea inferior a un valor predeterminado. El funcionamiento es simple. Antes de arrancar el vehículo, el conductor debe soplar en un etilómetro, similar al que utilizan los agentes de vigilancia del tráfico, que medirá la concentración de alcohol en el aliento del conductor. En caso de que esta sea adecuada, se permitirá el arranque. De lo contrario, el vehículo quedaría paralizado.[6]

Por todo lo anterior y viendo las posibilidades de los avances tecnológicos debemos avanzar en nuevas formas de asegurar seguridad en nuestros buses interurbanos, para poder proteger a las familias que recurren a ellos, ya sea por trabajo, turismo o reencontrarse con sus seres queridos.

Es por ello que los diputados firmantes presentamos el siguiente proyecto de ley:

---

5 Véase **ADAS (ADVANCED DRIVER-ASSISTANCE SYSTEMS) SISTEMAS AVANZADOS DE CONDUCCIÓN.** Fundación MAPFRE, mayo 2018.

6 Vease sistema que pone en freno el vehiculo por consumo de alcohol **ADAS (ADVANCED DRIVER-ASSISTANCE SYSTEMS) SISTEMAS AVANZADOS DE CONDUCCIÓN.** Fundación MAPFRE, mayo 2018.

PROYECTO DE LEY

Artículo único: AGRÉGUESE UN NUEVO ARTÍCULO 145 BIS. EN LA LEY 18.290 DEL SIGUIENTE TENOR:

"CADA UNIDAD DE LOS BUSES INTERURBANOS DEBERÁ ESTAR CONFIGURADO CON SISTEMAS Y ARTEFACTOS TÉCNICOS DE LAS SIGUIENTES CARACTERÍSTICAS:

1.- SISTEMAS Y ARTEFACTOS TÉCNICOS LIMITADORES DE VELOCIDAD QUE IMPIDAN SOBREPASAR EL LIMITE MÁXIMO DE VELOCIDAD SEÑALADO.

2.- SISTEMAS Y ARTEFACTOS TÉCNICOS DE DETECCIÓN DE ALERTA DE CANSANCIO PARA LOS CONDUCTORES.

3.- SISTEMA Y ARTEFACTOS TÉCNICOS QUE INMOVILICEN EL VEHÍCULO MEDIANTE DETECCIÓN DE INGESTA DE ALCOHOL PARA LOS CONDUCTORES."

4.- NO PODRÁN UTILIZARSE AUTOBUSES DE DOS PISOS PARA VIAJES INTERURBANOS."

MARCELA HERNANDO PÉREZ.

H.DIPUTADA DE LA REPÚBLICA