



**PROYECTO DE LEY, QUE MODIFICA LA LEY DEL TRÁNSITO 18290, CON  
EL OBJETO DE ESTABLECER LA OBLIGACIÓN DE QUÉ BUSES DE  
TRANSPORTE DE PASAJEROS, CAMIONES Y VEHÍCULOS CON CAPACIDAD  
DE 10 O MÁS OCUPANTES, CUENTEN CON SISTEMAS DE SEGURIDAD VIAL  
DE POSICIONAMIENTO DE EMERGENCIA.**

H. DIPUTADO VICTOR PINO FUNETES.

**I. PREÁMBULO**

Amparado en la firme convicción de proteger a la ciudadanía, el honorable Diputado Víctor Pino, toma la decisión de presentar el siguiente proyecto de ley, debido a la importancia de implementar medidas que fortalezcan la seguridad vial en nuestro país. Luego del lamentable accidente en la región de Coquimbo que costó la vida de 6 personas y dejó más de 20 heridos, el Diputado Víctor Pino, con esta iniciativa busca establecer medidas que, de haber estado en vigencia, hubiesen permitido evitar este terrible y fatal accidente de tránsito.

**II. CONSIDERANDO:**

Al desarrollar el presente proyecto, es imposible no comenzar mencionando el lamentable accidente de tránsito que involucró a cuatro autobuses en la Ruta 5 Norte, a la altura de Morrillos. Este tipo de tragedias nos obliga a reflexionar sobre la



necesidad urgente de legislar para mejorar la seguridad en el transporte de pasajeros. Es fundamental comprender que los vehículos de transporte no solo representan un servicio esencial, sino también una gran responsabilidad, ya que un accidente puede costar vidas humanas, pérdidas que, en muchos casos, podrían haberse evitado. Para ello, es imprescindible avanzar hacia una cultura vial con normas actualizadas a los tiempos que vivimos, incorporando tecnologías de prevención y sistemas de alerta modernos que contribuyan a reducir estos riesgos.

El punto de inflexión que representa este grave evento nos muestra claramente la importancia de establecer regulaciones más estrictas. Sobre todo, cuando hablamos de vehículos en los cuales un conductor es responsable de la vida de muchas personas o el peso y dimensiones del vehículo aumentan el riesgo de fatalidad en caso de un accidente debido a la dificultad de controlar y detener dicho vehículo.

Teniendo presente esta necesidad, la consideración se vuelve una necesidad y está en la actualidad es la de hacer uso de elementos tecnológicos para mejorar nuestra posibilidad de identificar a una distancia que nos permita un adecuado frenado o esquivar un vehículo que se encuentre detenido en una vía de circulación por alguna causa determinada. Aumentar la visibilidad de los vehículos en situaciones adversas, alertar a otros conductores, incluso a en determinados casos, sobre la presencia de un vehículo detenido o en emergencia, reducirá en un gran porcentaje el riesgo de colisiones, llegando inclusive a facilitar la respuesta de los servicios de emergencia.

Esta medida no solo aumentará la visibilidad de los vehículos en situaciones adversas, sino que también alertaría a otros conductores y peatones sobre la presencia de un vehículo



detenido o en emergencia, reduciendo así el riesgo de colisiones y facilitando la respuesta de los servicios de emergencia.

La implementación obligatoria de que los autobuses, camiones y vehículos con capacidad de 10 o más ocupantes, deban portar una señal luminosa intermitente, similar al triángulo retroreflectante utilizado actualmente, pero con la capacidad de emitir una luz intermitente de alto estándar incluso durante condiciones de neblina, que deba ser instalada a 50 metros del vehículo detenido en una vía de circulación, representaría un avance crucial en seguridad vial, especialmente en condiciones de baja visibilidad como la neblina.

A diferencia del triángulo retroreflectante tradicional, que depende de la iluminación de los faros de otros vehículos para ser visible, una señal luminosa activa garantiza una alerta temprana e independiente de la luz ambiental, lo que es fundamental en situaciones donde la neblina densa reduce excesivamente la capacidad de reacción de los conductores, permitiéndoles anticipar con mayor tiempo la presencia de un obstáculo en la vía.

Desde un punto de vista técnico, la señal luminosa intermitente ofrece ventajas significativas en términos de visibilidad y alcance. Las tecnologías actuales permiten el uso de luces LED de alta intensidad, que son energéticamente eficientes y pueden ser vistas a mayor distancia en comparación con los dispositivos retroreflectantes. Además, el parpadeo intermitente capta mejor la atención de los conductores en movimiento, activando su respuesta instintiva ante un posible peligro en la vía.



Este elemento toma una gran relevancia en rutas interurbanas, donde los vehículos pesados y autobuses transitan a altas velocidades y requieren más metros de frenado ante una emergencia.

Otro aspecto clave es la facilidad de uso y rápida implementación de esta medida. Estos dispositivos podrían estar diseñados con alimentación autónoma, mediante baterías de larga duración o incluso pequeños paneles solares, garantizando su operatividad sin depender del sistema eléctrico del vehículo. Asimismo, su instalación a 50 metros del punto de detención respeta los principios de distancia de advertencias recomendadas en seguridad vial, otorgando a los demás conductores el tiempo suficiente para ajustar su velocidad y maniobrar de manera segura.

A mayor abundamiento, cuando hacemos un estudio de legislación comparada, la evidencia nos demuestra que las señales activas son altamente efectivas para evitar colisiones secundarias en zonas de emergencia. De esta manera, diversos estudios en países como Estados Unidos, Alemania y el Reino Unido han demostrado que el uso de señales activas, como luces intermitentes de advertencia en carreteras, reduce significativamente el riesgo de colisiones secundarias en zonas de emergencia.

Por ejemplo, en Estados Unidos, la Administración Federal de Carreteras (FHWA) ha señalado que la implementación de dispositivos luminosos de alta visibilidad, especialmente en situaciones de baja visibilidad como niebla o lluvia intensa, ha permitido reducir en más de un 30% los accidentes en carreteras interestatales. Por otro lado, el uso de sistemas de alerta como las señales activas en la autopista I-95, han



ayudado a mejorar la anticipación de los conductores ante vehículos detenidos o situaciones peligrosas.

Cuando cruzamos el mundo y nos centramos en Europa, países como Alemania y el Reino Unido han implementado normativas que exigen el uso de luces intermitentes y paneles electrónicos de advertencia para vehículos de transporte pesado y de emergencia. La Dirección General de Tráfico de España (DGT) ha informado que la obligatoriedad de luces intermitentes en situaciones de emergencia ha reducido las colisiones secundarias en un 25% en autopistas y carreteras nacionales. Asimismo, en Alemania, estudios de la Agencia Federal de Carreteras (BAST) han demostrado que los sistemas de advertencia luminosa mejoran la detección temprana de obstáculos en la vía, disminuyendo el riesgo de choques en condiciones adversas.

Implementar entonces, esta normativa en Chile no solo modernizaría los estándares de seguridad vial, sino que también reforzaría la protección de conductores, pasajeros y transeúntes, previniendo nuevas pérdidas humanas debido a condiciones adversas en la carretera.

Concluyendo, quienes suscriben el presente proyecto comprenden a cabalidad que la incorporación obligatoria de este sistema contribuirá significativamente a reducir la tasa de accidentes en carreteras y autopistas, particularmente en escenarios de baja visibilidad, como el que pudo haber influido en la tragedia de Coquimbo.

### **"PROYECTO DE LEY"**

**"Artículo Único"**. - Introdúzcase las siguientes modificaciones en el DFL 1, que, fija texto refundido, coordinado



sistematizado de la ley de tránsito 18290, en el siguiente sentido:

**I. Agrégase** en el artículo 70, el siguiente inciso final, nuevo, del siguiente tenor:

*"Con todo, los buses de transporte de pasajeros, camiones y vehículos con capacidad de 10 o más ocupantes, deberán contar con un sistema de luz de posicionamiento de emergencia intermitente móvil, que cumpla las condiciones para incluso ser vista durante condiciones de neblina, 3 conos de señalización vial retroreflectantes, además de contar con un sistema de monitoreo, detección y mitigación de eventos de somnolencia, fatiga y distracción en los procesos de conducción. Las dimensiones, características y parámetros técnicos que deben cumplir dichos elementos serán determinados en el reglamento."*

**II. Agrégase** en el artículo 75, los siguientes numerales 11, 12 y 13, nuevos, del siguiente tenor:

*"11. Los buses de transporte de pasajeros, camiones y vehículos con capacidad de 10 o más ocupantes, deberán estar provistos con 3 conos de señalización vial retroreflectantes, para ser instalados a los 55 metros del vehículo con un metro de distancia entre cada uno, cuando este se encuentre detenido en una vía de circulación."*

*"12. Los buses de transporte de pasajeros, camiones y vehículos con capacidad de 10 o más ocupantes, deberán estar provistos con un sistema de luz de posicionamiento de emergencia intermitente móvil, que cumpla las condiciones para incluso ser vista durante condiciones de neblina, para que esta, sea*



*instalada a 50 metros del vehículo cuando este se encuentre detenido en una vía de circulación.”*

*“13. Los buses de transporte de pasajeros, camiones y vehículos con capacidad de 10 o más ocupantes, deberán contar con un sistema de monitoreo, detección y mitigación de eventos de somnolencia, fatiga y distracción en los procesos de conducción.”*





FIRMADO DIGITALMENTE:  
H.D. VICTOR PINO F.



FIRMADO DIGITALMENTE:  
H.D. EMILIA NUYADO A.



FIRMADO DIGITALMENTE:  
H.D. JOANNA PÉREZ O.



FIRMADO DIGITALMENTE:  
H.D. JORGE SAFFIRIO E.



FIRMADO DIGITALMENTE:  
H.D. FELIPE CAMAÑO C.



FIRMADO DIGITALMENTE:  
H.D. LEONIDAS ROMERO S.



FIRMADO DIGITALMENTE:  
H.D. ERIKA OLIVERA D.

---

