

PERIODO LEGISLATIVO 2026-2030

LEGISLATURA 374

Modifica ley del tránsito para aumentar la frecuencia de la revisión técnica de los buses de dos pisos

SESIÓN N° 29

PRIMER TRÁMITE CONST.

FECHA 03-06-2026

SEGUNDO TRÁMITE CONST. (S)

## DESTINACIÓN

- |  |   |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> 01.- AGRICULTURA, SILVICULTURA Y DESARROLLO RURAL   | <input type="checkbox"/> 19.- CIENCIAS Y TECNOLOGÍA                                       |
| <input type="checkbox"/> 02.- DEFENSA NACIONAL   | <input type="checkbox"/> 20.- BIENES NACIONALES   |
| <input type="checkbox"/> 03.- ECONOMÍA, FOMENTO; MICRO, PEQUEÑA Y MEDIANA EMPRESA PROTECCIÓN DE LOS CONSUMIDORES Y TURISMO | <input type="checkbox"/> 21.- PESCA, ACUICULTURA E INTERESES MARÍTIMOS                    |
| <input type="checkbox"/> 04.- EDUCACIÓN  | <input type="checkbox"/> 22.- DE EMERGENCIA, DESASTRES Y BOMBEROS                         |
| <input type="checkbox"/> 05.- HACIENDA   | <input type="checkbox"/> 24.- CULTURA, ARTES Y COMUNICACIONES                             |
| <input type="checkbox"/> 06.- GOBIERNO INTERIOR, NACIONALIDAD, CIUDADANÍA Y REGIONALIZACIÓN                                | <input type="checkbox"/> 25.- SEGURIDAD CIUDADANA   |
| <input type="checkbox"/> 07.- CONSTITUCIÓN, LEGISLACIÓN, JUSTICIA Y REGLAMENTO   | <input type="checkbox"/> 27.- ZONAS EXTREMAS Y ANTÁRTICA CHILENA                          |
| <input type="checkbox"/> 08.- MINERÍA Y ENERGÍA  | <input type="checkbox"/> 29.- DEPORTES Y RECREACIÓN                                       |
| <input checked="" type="checkbox"/> 09.- OBRAS PÚBLICAS  | <input type="checkbox"/> 31.- DESARROLLO SOCIAL, SUPERACIÓN DE LA POBREZA Y PLANIFICACIÓN |
| <input type="checkbox"/> 10.- RELACIONES EXTERIORES, ASUNTOS INTERPARLAMENTARIOS E INTEGRACIÓN LATINOAMERICANA             | <input type="checkbox"/> 33.- RECURSOS HÍDRICOS Y DESERTIFICACIÓN                         |
| <input type="checkbox"/> 11.- SALUD  | <input type="checkbox"/> 34.- MUJERES Y EQUIDAD DE GÉNERO                                 |
| <input type="checkbox"/> 12.- MEDIO AMBIENTE Y RECURSOS NATURALES  | <input type="checkbox"/> COMISIÓN DE HACIENDA, EN LO PERTINENTE.                          |
| <input type="checkbox"/> 13.- TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL   | <input type="checkbox"/> COMISIÓN MIXTA.  |
| <input type="checkbox"/> 14.- VIVIENDA, DESARROLLO URBANO  | <input type="checkbox"/> COMISIÓN ESPECIAL MIXTA DE PRESUPUESTOS.                         |
| <input checked="" type="checkbox"/> 15.- TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES  | <input type="checkbox"/> EXCMA. CORTE SUPREMA, EN LO PERTINENTE.                          |
| <input type="checkbox"/> 16.- RÉGIMEN INTERNO Y ADMINISTRACIÓN   | <input type="checkbox"/> OTRA:  |
| <input type="checkbox"/> 17.- DERECHOS HUMANOS Y PUEBLOS ORIGINARIOS   |   |
| <input type="checkbox"/> 18.- LA FAMILIA   |   |



## **PROYECTO DE LEY QUE MODIFICA LA LEY DEL TRÁNSITO PARA AUMENTAR LA FRECUENCIA DE LA REVISIÓN TÉCNICA DE LOS BUSES DE DOS PISOS**

### **I. Antecedentes**

Durante décadas, los buses interurbanos de dos pisos han formado parte del paisaje habitual en las carreteras chilenas. Su masificación responde fundamentalmente a razones económicas, pues permite trasladar alrededor de 60 pasajeros en un mismo recorrido, frente a los aproximadamente 45 que logra transportar un bus de un piso, manteniendo costos similares de operación.

Esta ventaja comercial ha llevado a las empresas de transporte a incorporarlos de manera creciente en sus flotas, convirtiéndolos hoy en uno de los medios urbanos más utilizados por la ciudadanía.

Sin embargo, esta expansión no ha estado exenta de críticas debido a una falta de regulación de seguridad que de cuenta de las características particulares y los riesgos específicos que este tipo de vehículos presenta. Las carreteras chilenas han sido testigo de un importante historial de accidentes protagonizados por buses interurbanos de dos pisos, dejando grandes saldos de heridos y muertos, lo que ha puesto de manifiesto en más de una oportunidad la necesidad de revisar constantemente la legislación vigente con el objeto de adaptarla a nuevas medidas de seguridad y estándares de calidad.



Actualmente, nuestra normativa cuenta con legislación específica que regula la estabilidad de los buses de dos pisos, así como su seguridad y operación en carreteras. El Decreto N°122 que Fija requisitos dimensionales y funcionales a vehículos que presten servicios de locomoción colectiva urbana que indica, establece una prueba antivuelco para los buses de dos pisos, para lo que deben aprobar ensayos de inclinación estática con carga para garantizar que no se vuelcan al alcanzar un ángulo específico. Además, establece la incorporación de frenos ABS, Control Electrónico de Estabilidad (ESP) y sistemas automáticos de detección y supresión de fuego en el motor.

Además, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones debe certificar la correcta distribución de pesos y altura de los buses. Se reduce también su velocidad máxima permitida en vías rurales y se establecen restricciones de descanso más estrictas para los conductores. Por su parte, la ley N°20.506 obliga el uso del cinturón de seguridad en pasajeros de buses interurbanos, con una multa que puede llegar hasta 1,5 UTM.

Sin embargo, aún existe preocupación respecto a la seguridad de estos vehículos. Según expertos, los buses de dos pisos son esencialmente propensos al volcamiento por la altura del centro de gravedad, lo que los vuelve más peligrosos que los buses convencionales en maniobras evasivas, especialmente debido a que estos vehículos se trasladan en carreteras donde la velocidad permitida alcanza hasta los 100 kilómetros por hora.

A esto se suma que entre el 70% y el 80% de los pasajeros viaja habitualmente en el segundo piso del vehículo, lo que concentra el peso en la parte superior y contribuye a facilitar el volcamiento.

En ese sentido, nuestro país ha presenciado de manera recurrente las consecuencias de esta combinación de factores. Accidentes ocurridos a lo largo de la Ruta 5 Sur y otras vías han dejado un doloroso saldo de vidas perdidas y personas gravemente heridas, episodios que se repiten con una frecuencia preocupante.



Frente a esta realidad, aumentar la frecuencia de las revisiones técnicas a las que deben someterse estos vehículos permite detectar con mayor oportunidad posibles fallas en sistemas de frenos, dirección, neumáticos y estructuras de seguridad, las que pueden ser la diferencia entre un viaje seguro y una tragedia, particularmente para vehículos de estas características.

## II. Idea matriz

El presente proyecto de ley busca aumentar la frecuencia de las revisiones técnicas para los buses interurbanos de pasajeros

En virtud de lo expuesto precedentemente, las y los diputados firmantes ponen a disposición el siguiente

### **Proyecto de ley**

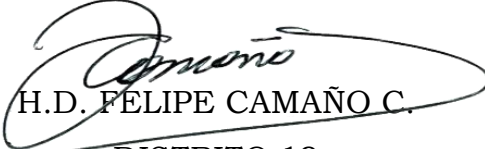
Artículo único.- Agréguese los nuevos incisos finales al artículo 89 del DFL 1 que Fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley de Tránsito del siguiente tenor:

“Tratándose de los buses interurbanos de dos pisos, o Bus Clase D, estos deberán someterse a revisión técnica al menos cuatro veces al año, con una periodicidad máxima de noventa días corridos entre cada una de ellas. Dicha revisión deberá comprender, además de los elementos exigidos de carácter general, una inspección específica de los sistemas de frenos, dirección, neumáticos y estructuras de seguridad propias de los vehículos de doble piso.

El certificado que acredite el cumplimiento de la última revisión deberá mantenerse en un lugar visible y accesible para los pasajeros del interior del vehículo durante toda la vigencia del servicio. El incumplimiento de



cualquiera de las obligaciones establecidas en el presente artículo se sancionará con el retiro inmediato del vehículo de circulación, sin perjuicio de las demás sanciones que establezca esta ley.”

  
H.D. FELIPE CAMAÑO C.  
DISTRITO 19



MEMBRO SUPLENTE  
H.D. FELIPE CAMANO C.

MEMBRO SUPLENTE  
H.D. RENE M. GARCIA G.

MEMBRO SUPLENTE  
H.D. CARLOS BIANCHI C.

MEMBRO SUPLENTE  
H.D. NATHALIE CASTILLO R.

MEMBRO SUPLENTE  
H.D. JORGE DIAZ I.

MEMBRO SUPLENTE  
H.D. JAIME MULET M.

