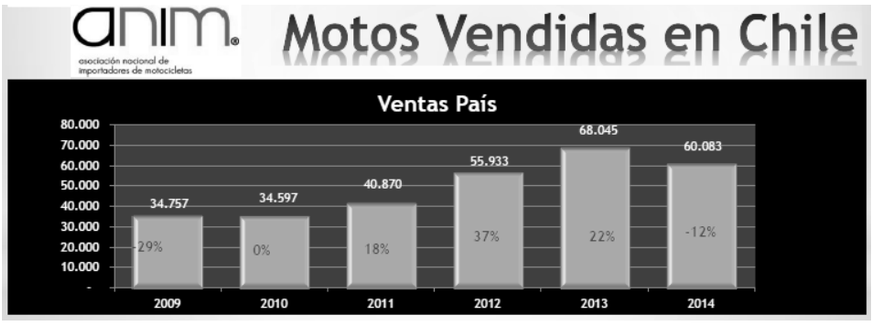
**Boletín N° 11.552-15**

**Proyecto de ley, iniciado en moción de los Honorables Senadores señores De Urresti, Araya. García Huidobro, Letelier y Quintana, que modifica la ley N°18.290, de Tránsito, estableciendo la prohibición de vender combustible a conductores de motocicletas que no utilicen el casco protector reglamentario.**

## 1. Antecedentes

Según la Asociación Nacional de Importadores de Motocicletas[1] solo entre los años 2009 y 2014 se vendieron en Chile 294.285 motocicletas, siendo el año de mayores ventas el 2013 con 60.045 unidades vendidas.




Entre los argumentos que buscan explicar este fenómeno se señala que las motocicletas son económicas, permiten sortear la congestión fácilmente y contaminan menos que un automóvil. Sin embargo, como en el caso de los motociclistas la carrocería es el propio cuerpo de la persona, "cuando hay un accidente de tránsito los resultados son fatales"[2], advierte la secretaria ejecutiva de Conaset, Gabriela Rosende.

Se estima que por cada ocho autos que salen a la calle a circular, una moto ingresa al parque vehicular. Esa es la proporción que grafica el boom de las motocicletas en Chile, que tiene un ritmo de crecimiento de entre 40 y 50 mil al año.

Y aunque aún estamos lejos de países como Colombia, Argentina o Brasil -que venden al año entre 300 mil y 2 millones de unidades-, el mercado chileno crece y crece.

Según cifras del Registro Civil, a diciembre de 2012 se registraban 378.948 unidades.

Asimismo la cantidad de conductores con licencia Clase C se ha más que triplicado en los últimos 10 años: en 2003 había 6.773 personas con permiso, el año 2012 ya eran 22.249.
Esta realidad se palpa a diario en las calles: cuando uno va de peatón, viajando en auto o en micro. Hoy ver a un ejecutivo en moto o una mujer con su cartera al hombro manejando una scooter es tan común como encontrarse con una decena de personas revisando su celular al mismo tiempo y en el mismo lugar.

La diversificación de su uso ha sido uno de los grandes atractivos para el aumento de este vehículo de dos ruedas. Es un medio de transporte económicamente accesible y rinden hasta 50 kilómetros por cada litro de combustible, permite sortear la congestión fácilmente (no es casualidad que más de la mitad de licencias para estos vehículos se concentren en la Región Metropolitana) y contamina menos que un automóvil.

---

[1] http://www.anim.cl/

[2] http://www.lasegunda.com/Noticias/Nacional/2013/02/823130/el-boom-de-las-motos-ventajas-y-peligros-de-un-mercado-que-en-10-anos-se-ha-triplicado

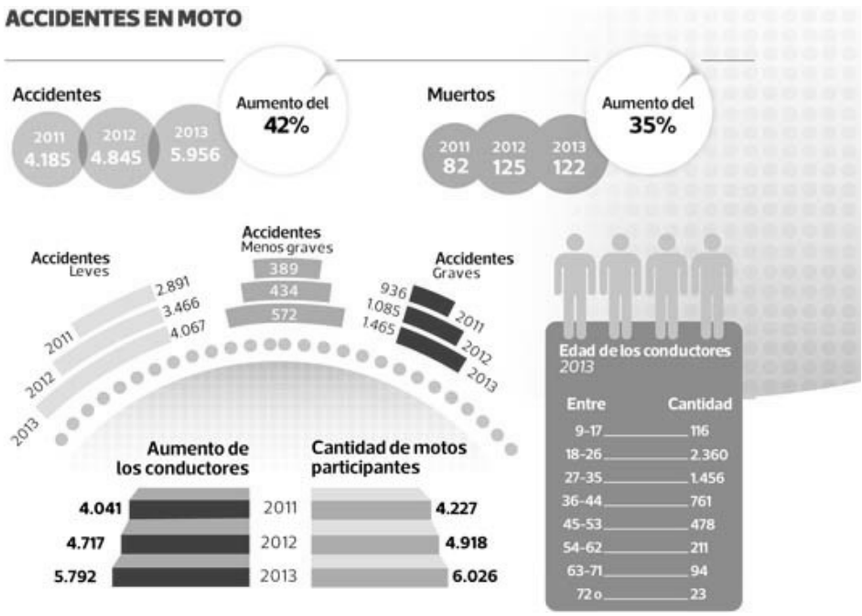
Por lo mismo, las grandes cadenas de comida y servicios hace años echaron mano al recurso aprovechando de proyectar, además, una imagen de rapidez en la atención del cliente. Pero ahora son los ciudadanos -hombres y mujeres de todas las edades- quienes se decidieron a optar por esta "alternativa" que cada vez tiene más adeptos.

Las motocicletas más vendidas tienen motores de 200 centímetros cúbicos, preferidas por las mujeres porque son más livianas y fáciles de maniobrar. Pero el mercado ofrece motos de lujo de hasta $6 millones por unidad.

Y así como creció la importación de estos vehículos, con la consecuente oferta de tipos de motos disponibles (scooter, enduro, shopper, de velocidad), también proliferaron las tiendas especializadas en accesorios para los conductores, donde se encuentran cascos, maletas y todo tipo de ropa para sus pasajeros. De hecho, en este mercado sostienen que en los últimos dos años el uso de chaquetas con protectores y zapatos de caña alta se han duplicado en los conductores.

**2. Accidentes**

Los accidentes en motocicleta subieron un 42% entre 2011 y 2013. Según Carabineros, solo en 2013 se produjeron 5.956 accidentes vinculados a este tipo de vehículo[3].




Un análisis espacio-temporal de accidentes de motocicleta en el Gran Santiago para el período entre los años 2007 y 2011[4], desarrollado por la Conaset y la ANIM, señala que en el período analizado los accidentes de motocicletas representan el 8,6% del total de los accidentes de tránsito de la Región Metropolitana, el 11,4% de las muertes generadas en dichos accidentes y el 12,6% de los lesionados producidos en los mismos incidentes.

Un estudio comparado[5], publicado en el sitio web de la ANIM, muestra la realidad chilena en relación a lo que ocurre en otras latitudes, mostrando las cifras por categoría de vehículo y su evolución en el tiempo.

---

[3] http://www.latercera.com/noticia/nacional/2014/07/680-586500-9-accidentes-en-moto-suben-un-42-en-tres-anos-y-gobierno-alista-plan-de-seguridad.shtml

[4] https://biblioconaset.mtt.gob.cl/Home/RetrieveDocument/analisis_espacio_temporal_accidentes_moto_GS2007_2011%7Cpdf

[5] http://www.anim.cl/chile-triunfa-en-el-combate-a-los-accidentes-en-moto/

## GRAFICA COMPARATIVA
### Accidentabilidad en Motocicleta

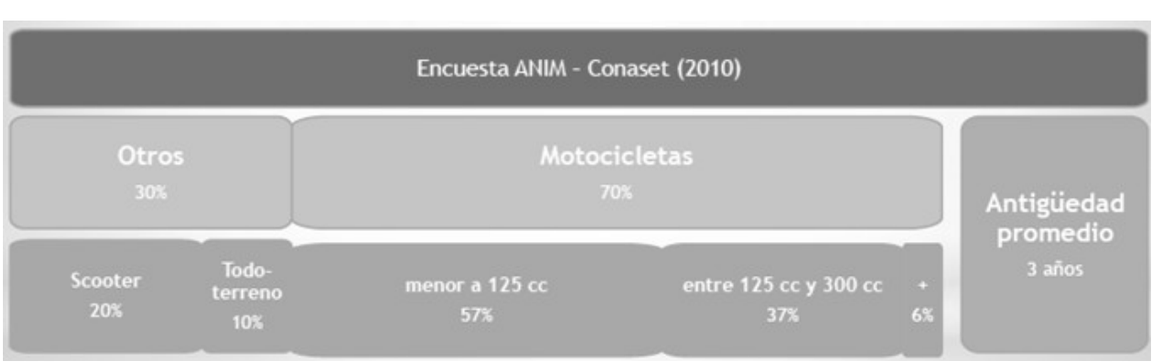
Estadísticas
Fallecidos en Acidentes de Tránsito 2013
Fuente: Global Status Report on Road Safety 2013 World Health

| País | Categoría de Vehículos | | | |
|---|---|---|---|---|
| País | Motocicletas | Automóviles | Bicicletas | Otros medios |
| Chile | 5% | 35% | 9% | 51% |
| Australia | 16% | 68% | 3% | 13% |
| Austria | 16% | 53% | 6% | 25% |
| Bélgica | 17% | 54% | 9% | 20% |
| Brasil | 25% | 22% | 4% | 49% |
| Canadá | 9% | 69% | 2% | 20% |
| Colombia | 39% | 10% | 6% | 45% |
| Dinamarca | 13% | 59% | 6% | 22% |
| Finlandia | 9% | 63% | 10% | 18% |
| Francia | 24% | 57% | 4% | 15% |
| Alemania | 19% | 51% | 10% | 20% |
| India | 32% | 16% | 5% | 47% |
| Israel | 12% | 42% | 5% | 41% |
| Italia | 30% | 42% | 7% | 21% |
| Japón | 4% | 31% | 1% | 64% |
| México | 4% | 23% | 1% | 72% |
| Nueva Zelandia | 14% | 69% | 3% | 14% |
| Portugal | 24% | 52% | 4% | 20% |
| España | 20% | 53% | 3% | 24% |
| Suecia | 17% | 59% | 8% | 16% |
| Suiza | 22% | 39% | 10% | 29% |
| Reino Unido | 22% | 48% | 6% | 23% |
| EEUU | 13% | 70% | 2% | 15% |

| | Parque Motos | Variación 2005-2014 | Fallecidos | Variación Fallecidos/ |
|---|---|---|---|---|
| 2005 | 27.741 | 100% | 55 | 0,20% |
| 2014 | 167.876 | 605% | 123 | 0,07% |

| | Accidentes | Variación /Accidentes | Fallecidos/Accidentes | Variación Fallecidos/ |
|---|---|---|---|---|
| 2005 | 1.604 | 100% | 3,43% | 5,78% |
| 2014 | 5878 | 366% | 2,09% | 3,50% |

Otro estudio, realizado por Conaset y ANIM el año 2010 sobre características de los vehículos en la movilidad urbana, caracteriza el parque del rubro motociclístico de la siguiente forma:



Por otra parte, un Estudio de Conductas asociadas a la Seguridad en la Conducción y el Uso del Casco Protector en Motociclistas[6], desarrollado por la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito en Octubre de 2013, constató que ese año:

- Hubo 2.128 motos observadas en las tres regiones del estudio: 48,4% en la Región Metropolitana, 31,2% en la Región del Bío Bío y 20,4% en la Región de Valparaíso.
- La mayoría fueron motocicletas de uso particular (87,9%).
- Prácticamente la totalidad de los pilotos y copilotos de moto usa el casco protector: 99,8% y 99,3% respectivamente.

**3. La normativa vigente**

Actualmente está vigente el Decreto N°231, promulgado el 14 de Diciembre de 2000 y publicado en el Diario Oficial el 6 de Febrero de 2001, que establece el casco reglamentario para conductores y ocupantes de vehículos. Dicha norma establece, en su Artículo 1°, que "toda persona que conduzca una motocicleta, motoneta, moto para todo terreno (de tres o cuatro ruedas) u otro vehículo motorizado similar de dos o tres ruedas, así como sus acompañantes, deberán usar casco protector."

Asimismo, el Artículo 84 de la Ley N°20.068 señala que "todo conductor de motocicletas, motonetas, bicimotos y su acompañante deberán usar casco protector reglamentario. El uso de casco protector, en el caso de las bicicletas, será exigible sólo en las zonas urbanas."

**4. Ideas matrices**

Pese a que existe la percepción fundada de que los motociclistas chilenos son responsables, en el sentido de utilizar correctamente su vehículo, lo que se grafica en que el número de motociclistas fallecidos en accidentes es menor al de ciclistas fallecidos en accidentes, que en general junto con el incremento del número de motocicletas también ha aumentado la venta del equipamiento de seguridad necesario y que, diversos estudios y encuestas muestran que en su gran mayoría los motociclistas utilizan regularmente el casco protector reglamentario, pareciera resultar en una medida que reduzca aún más la posibilidad de que algunos conductores no lo hagan, el condicionar la venta de combustible a quienes concurran hasta una estación de servicio sin utilizar el citado casco. Con ello, incluso se elimina la posibilidad de que accedan a combustible quienes eventualmente hayan tomado o sustraído una motocicleta que no sea de su propiedad.

Por todo lo anterior, es que tenemos a bien proponer el siguiente,

**PROYECTO DE LEY**

Artículo único:

"Artículo 1º.- Introdúcense las siguientes modificaciones en la ley Nº18.290, de Tránsito:

1. Reemplácese el actual Artículo 84, por el siguiente nuevo:

"Artículo 84.- Toda persona que conduzca motocicletas, motonetas, bicimotos y moto para todo terreno de dos, tres y cuatro ruedas, así como sus acompañantes deberán usar casco protector reglamentario. El uso de casco protector, en el caso de las bicicletas, será exigible sólo en las zonas urbanas.

[6] http://www.conaset.cl/wp-content/uploads/2016/01/estudio_observacion_casco_motos_2013.pdf

Las estaciones de servicio no realizarán expendio de combustible a aquellos conductores de motocicletas, motonetas, bicimotos y moto para todo terreno de dos, tres y cuatro ruedas, y sus acompañantes, que no utilicen el casco protector reglamentario correspondiente.

Los propietarios, concesionarios o administradores de estos recintos deberán instalar señalética que informe acerca de esta disposición en lugar visible.”

**Alfonso De Urresti Longton**
**Senador**