

PROYECTO DE LEY

Expediente 4653-D-2017

Sumario: PREVENCIÓN DE SINIESTROS MEDIANTE LA PROMOCIÓN DE LA ADOPCIÓN DE SISTEMAS DE SEGURIDAD ACTIVA PARA EL TRANSPORTE AUTOMOTOR PÚBLICO DE PASAJEROS DE CARÁCTER INTERJURISDICCIONAL. IMPLEMENTACIÓN.

Fecha: 31/08/2017

El Senado y Cámara de Diputados...

PREVENCIÓN DE SINIESTROS MEDIANTE LA PROMOCIÓN DE LA ADOPCIÓN DE SISTEMAS DE SEGURIDAD ACTIVA PARA EL TRANSPORTE AUTOMOTOR PÚBLICO DE PASAJEROS

ARTÍCULO 1º.- La presente Ley tiene por objeto promover la adopción de sistemas de seguridad activa en vehículos de transporte automotor público de pasajeros de carácter inter-jurisdiccional, de forma tal de garantizar que la prestación de dichos servicios de transporte se realice en las mayores condiciones de seguridad, disminuyendo así la siniestralidad asociada a los mismos.

ARTÍCULO 2º.- La Autoridad de Aplicación establecerá la reglamentación y arbitrará los medios a su disposición de forma tal de efectivizar la finalidad y los objetivos de la presente normativa.

ARTÍCULO 3º.- A los efectos de la presente Ley se establece que:

a) Dentro del plazo máximo de 2 años computados desde la sanción de esta Ley, no podrá autorizarse la circulación de vehículos afectados al transporte automotor público de pasajeros de carácter inter-jurisdiccional que no cuenten con sistemas de:

1. Alerta de Colisión Frontal (definiéndose al mismo como todo sistema automatizado de alerta al conductor en situaciones en las que se produzca riesgo de colisión con otros vehículos que se encuentren delante del propio vehículo).

2. Alerta de Salida de Carril (definiéndose al mismo como todo sistema automatizado que reconoce las líneas de carril y alerta al conductor si las sobrepasa sin conectar las luces intermitentes de giro).

3. Medición de Distancia de Seguridad (definiéndose al mismo como todo sistema automatizado que mide la distancia en segundos con respecto al vehículo precedente y advierte al conductor si la distancia es insegura).

4. Indicación de Exceso de Velocidad (definiéndose al mismo como todo sistema automatizado de reconocimiento de exceso de velocidad máxima legal del vehículo). La información referida al exceso de velocidad deberá ser visualizable

no solo por el conductor, sino también, y por intermedio del dispositivo que establezca la Autoridad de Aplicación, dentro de la cabina de pasajeros.

5. Control de Ángulo Muerto o Ángulo Ciego (definiéndose al mismo como todo sistema automatizado de identificación de vehículos en las zonas laterales de ángulo muerto o ángulo ciego que alerta al conductor cuando hay riesgo de colisión con los mismos)

b) Dentro del plazo máximo de 5 años computados desde la sanción de esta Ley, no podrá autorizarse la circulación de vehículos afectados al transporte automotor público de pasajeros de carácter inter-jurisdiccional que no cuenten con sistemas de:

1. Frenado Automático de Emergencia (definiéndose al mismo como todo sistema automatizado que reduce automáticamente la velocidad del vehículo si se detecta riesgo de colisión y aumenta la presión de frenado en caso de que sea insuficiente para evitar la colisión).

2. Asistente de Mantenimiento en Carril (definiéndose al mismo como todo sistema automatizado que actúa sobre la dirección del vehículo para mantenerlo en el carril y evitar salidas involuntarias, siguiendo el trazado de la vía)

3. Alerta de Colisión con Peatones y Ciclistas (definiéndose al mismo como todo sistema automatizado de detección de peatones y alerta al conductor en caso de colisión inminente a baja velocidad)

4. Control Adaptativo de Velocidad de Crucero (definiéndose al mismo como todo sistema automatizado que adapta la velocidad del vehículo en función de una velocidad y distancia prefijadas con el vehículo que circula delante)

5. Detector de Fatiga (definiéndose al mismo como todo sistema automatizado de identificación de somnolencia en el conductor y alerta ante esta situación)

ARTÍCULO 4°. En caso de incumplimiento será de aplicación el régimen previsto en la ley 21.844 de Sanciones a Aplicar a Infracciones de Prestatarios de Servicios Públicos de Transporte Automotor. La Autoridad de Aplicación -por vía reglamentaria y conforme al régimen antes señalado- determinará las infracciones y establecerá las sanciones por el incumplimiento de la presente Ley.

ARTÍCULO 5°. La Autoridad de Aplicación o la dependencia que el Poder Ejecutivo designe, dictarán las normas y/o celebrarán los convenios correspondientes tendientes a:

a) Reducir los costos de aseguramiento de los vehículos afectados transporte automotor público de pasajeros que se encuentren equipados con las medidas de seguridad activa y preventiva señalados en los Artículos 2° y 3° de la presente Ley.

b) Acordar con los fabricantes de vehículos afectables al transporte automotor público de pasajeros la inclusión en los nuevos vehículos de las medidas de seguridad activa y preventiva señalados en los Artículos 2° y 3° de la presente Ley.

c) Analizar y eventualmente promover un régimen de beneficios fiscales a los importadores de nuevos vehículos afectables al transporte automotor público de pasajeros que se encuentren equipados con las medidas de seguridad activa y preventiva señalados en los Artículos 2° y 3° de la presente Ley.

ARTÍCULO 6°. El Poder Ejecutivo debe reglamentar esta Ley en un plazo no mayor de ciento veinte (120) días contados a partir de su publicación.

ARTÍCULO 7°. Es autoridad de aplicación de la presente ley el Ministerio de Transporte o la dependencia que el Poder Ejecutivo designe, quien dictará las normas complementarias que resulten necesarias para su correcta aplicación y estará facultado a suscribir convenios que fueren menester para garantizar la efectiva adopción de sistemas de seguridad activa para el transporte automotor público de pasajeros en todo el territorio nacional y dentro del plazo previsto por la presente.

La Comisión Nacional de Regulación del transporte (C.N.R.T.) o el ente que lo reemplace en el futuro tendrá a su cargo la fiscalización y control del cumplimiento de la presente ley.

ARTÍCULO 8°. Esta Ley entrará en vigencia el mismo día de su publicación en el Boletín Oficial de la Nación.

ARTÍCULO 9°. Invítase a las provincias y a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (C.A.B.A.), a adherir a las disposiciones de la presente Ley y hacerlas aplicables a los vehículos de transporte público de pasajeros sujetos a su jurisdicción. La autoridad de aplicación podrá suscribir convenios con las provincias y municipalidades de todo el país, a fin de delegar la facultad de control, inspección, determinación de infracción, sanción, que esta normativa le confiere, quedando los ingresos por multas para beneficio de los gobiernos locales.

ARTÍCULO 10°. Deróguese toda norma que se oponga a la presente.

ARTÍCULO 11°. Comuníquese al Poder Ejecutivo Nacional.

FUNDAMENTOS

Señor presidente:

Si bien deficiencias en la información estadística brindada por las provincias al Observatorio Nacional de Seguridad Vial dependiente del Ministerio de Transporte de la Nación no nos permiten conocer cabalmente el número de accidentes que se producen en las rutas y calles de la República Argentina, si puede afirmarse en función de los datos disponibles públicamente que el mismo excede los 100.000 siniestros anuales.

De la información estadística brindada por dicho Observatorio Nacional, podemos verificar que dichos accidentes ocasionan la muerte de más de 4.000 personas por año (número que se eleva a más de 7.000 personas por año si contemplamos las víctimas fatales que fallecen con posterioridad al momento mismo del siniestro en función de las heridas recibidas en el mismo, de acuerdo a la información recopilada trabajosamente por organizaciones civiles sin fines de lucro que desde hace años buscan lograr la prevención de accidentes de tránsito evitables).

Los estudios estadísticos antes mencionados, cuando vienen a señalar la enorme cifra de 190.000 víctimas fatales de accidentes de tránsito durante el lapso acumulado de los últimos 25 años. Resulta imposible mensurar el sufrimiento humano que dichas tragedias evitables han ocasionado, pero si pueden desbrozarse sus causas mediatas e inmediatas y el costo económico de las mismas, como se verá a partir de los datos que aquí se desgranar como parte de los fundamentos de este Proyecto de Ley.

A saber, tal cual puede comprobarse a partir del examen de numerosos estudios, si se analiza la evolución del número de accidentes frente al número de víctimas mortales, se observa un claro impacto de los avances tecnológicos y de implantación de sistemas de seguridad pasiva en los vehículos (tales como los cinturones de seguridad, las carrocerías deformables o los airbags) que se han vivido durante las últimas décadas. A partir de este análisis podemos afirmar que los sistemas de seguridad pasiva implementados hasta la fecha en los vehículos del parque móvil nacional han permitido mitigar la severidad de los accidentes, pero no han tenido el mismo impacto en la reducción del número de los mismos. Así también, considerando el crecimiento del parque automotor circulante, y consecuentemente el aumento concomitante del número de siniestros viales, en la República Argentina venimos viviendo estos últimos años el triste hecho de que, a pesar de la adopción generalizada de las antedichas medidas de seguridad pasiva, el promedio anual de víctimas fatales de accidentes de tránsito evitables se ha mantenido casi constante en las cifras antes mencionadas.

Sin dejar de reconocer entonces el efecto significativo de la seguridad pasiva en cuanto a la reducción de la severidad de los accidentes y la reducción de víctimas por siniestro, los hechos nos indican que se está llegando a la madurez tecnológica de los mismos, debiendo la regulación comenzara poner su foco en el objetivo de la reducción del número de accidentes viales.

Ahora bien, tomando como punto de partida tecnológico los ya mencionados sistemas de seguridad pasiva, que mitigan los daños de los ocupantes del vehículo en caso de colisión, en los últimos diez años la evolución técnica más significativa se ha dado en el campo de sistemas de seguridad activa, cuyo objetivo es prevenir el accidente antes de que sucedan, mediante sistemas de control de frenada, tracción, estabilidad y principalmente por los sistemas automatizados de asistencia a la conducción, que a través de una alerta ante un posible peligro o la toma del control de varios sistemas por parte del vehículo, permiten evitar o mitigar las consecuencias de los accidentes viales.

Analizando el origen y sus causas, los estudios actuales disponibles en el Observatorio Nacional de Seguridad vial, diversas asociaciones civiles sin fines de lucro, y más específicamente de los laboratorios nacionales e internacionales enfocados a reducir la siniestralidad vial, afirman que casi el 90% de los accidentes de tráfico en la República Argentina están originados por el factor humano y que, a nivel mundial, de éstos accidentes que tienen como causa el factor humano, el 80 % está causado por una falta del conductor en los 3 segundos previos al accidente. Los mismos estudios vienen también a señalar que dentro del universo de accidentes ocasionados por falla humana, el 40% los son por invasión de carril contrario, 16% por distracción, un 10% por exceso de velocidad y un 5% por distancia de seguimiento inadecuada, y se traducen en un impacto frontal, fronto- angular o trasero en circa el 65% de los casos.

En lo que hace a la incidencia de vehículos dedicados al transporte automotor público de pasajeros, como ser ómnibus y colectivos, dentro del total de accidentes en la República Argentina, esta ha pivotado los últimos años en torno a cifras cercanas al 2% anual del total de los vehículos involucrados, con lo que a primera vista podría colegirse que su impacto dañoso no es tan importante.

Pero, por otra parte, recientes estudios nacionales sobre el total de muertes en accidentes de tránsito han venido a mostrar que cerca del 15% anual del total de víctimas fatales de accidentes viales se relaciona a accidentes que involucraron al transporte público de pasajeros al momento del suceso, con lo que resulta más que evidente la tasa de siniestralidad asociada a los vehículos afectados a dicho modo de transporte (esta variable se consolida sin contemplar incluso dentro de esta evaluación la participación de vehículos afectados a los servicios de taxi o remise, y midiendo la tasa de siniestralidad en el caso de transporte colectivo de pasajeros) Los sistemas de asistencia a la conducción cuya adopción se propugna mediante este Proyecto de Ley, mantienen un monitoreo permanente de la vía y sus usuarios, advierten al conductor con suficiente tiempo para su reacción cuando una situación de riesgo se presenta, y de esta forma hacen que el conductor vuelva a dedicar toda la atención a la carretera permitiéndole evitar el accidente o mitigar su severidad.

Hoy día, las soluciones tecnológicas se apoyan en una serie de sensores que permiten la visión artificial del vehículo, sensores independientes o en combinación para incrementar redundancia de lecturas y así acercarse al objetivo de reducir al mínimo los accidentes evitables. Dichas soluciones tecnológicas de visión artificial con aplicación en la prevención activa de accidente, se construyen a partir del uso de sistemas de:

- Radar: este sistema se fundamenta en ondas electromagnéticas para medir distancias, altitudes, direcciones y velocidades de objetos estáticos o móviles. El uso de ondas electromagnética con diversas longitudes de onda permite detectar objetos más allá del rango de otro tipo de emisiones (luz visible, sonido, etc.).
- Lidar: esta sigla que proviene del acrónimo inglés Light Detection and Ranging o Laser Imaging Detection and Ranging. La tecnología permite determinar la distancia desde un emisor láser a un objeto o superficie utilizando un haz láser pulsado

- Cámaras: este sistema está basado en la captación y reconocimiento del entorno mediante el procesamiento de la imagen (el ocular de la cámara percibe el entorno al igual que el ojo humano, percibiendo colores, texturas y formas y reconociendo los patrones de los principales elementos de la vía).

Estos sistemas, en diferentes configuraciones, permiten habilitar en los vehículos dotados de los mismos las siguientes funcionalidades de seguridad activa:

- Alerta de Colisión Frontal: sistema de alerta al conductor en situaciones en las que se produzca riesgo de colisión con otros vehículos que se encuentren delante del propio vehículo.

- Frenado Automático de Emergencia: sistema que reduce automáticamente la velocidad del vehículo si se detecta riesgo de colisión y aumenta la presión de frenado en caso de que sea insuficiente para evitar la colisión.

- Alerta de Salida de Carril: sistema que reconoce las líneas de carril y alerta al conductor si las sobrepasa sin conectar las luces intermitentes de giro (lo que se interpreta como una acción involuntaria con posible origen en una distracción o somnolencia).

- Asistente de Mantenimiento en Carril: sistema que actúa sobre la dirección del vehículo para mantenerlo en el carril y evitar salidas involuntarias, siguiendo el trazado de la vía.

- Alerta de Colisión con Peatones y Ciclistas: sistema de detección de peatones y alerta al conductor en caso de colisión inminente a baja velocidad.

- Medición de Distancia de Seguridad: sistema que mide la distancia en segundos con respecto al vehículo precedente y advierte al conductor si la distancia es insegura.

- Control Adaptativo de Velocidad de Crucero: sistema que adapta la velocidad del vehículo en función de una velocidad y distancia prefijadas con el vehículo que circula delante.

- Indicación de Exceso de Velocidad: sistema de reconocimiento de señales de tráfico e información al conductor acerca de los límites de velocidad.

- Control de Ángulo Muerto o Ángulo Ciego: sistema de identificación de vehículos en las zonas laterales de ángulo muerto que alerta al conductor cuando hay riesgo de colisión con los mismos.

- Detector de Fatiga: sistema de identificación de somnolencia en el conductor y alerta ante esta situación.

- Reconocimiento de Señales: sistema de reconocimiento de las principales señales de la vía e indicación de las mismas al conductor mediante dispositivos de visualización.

Un cada vez más importante cúmulo de estudios realizados a nivel mundial han venido a demostrar que la utilización de estos sistemas de seguridad activa y preventiva, reducen la posibilidad de participación en accidentes de tráfico de los vehículos equipados con las mismas en guarismos que oscilan entre el 45% y el 70%.

Es decir que, de implementarse la adopción obligatoria de los mismos, podrían reducirse los accidentes de tráfico en la República Argentina en valores que excederían los 40.000 siniestros anuales, tomando como base las proyecciones más conservadoras relativas a la eficacia de estos sistemas.

Extrapolando el conjunto de variables ya desarrolladas en los fundamentos de este Proyecto de Ley (número de accidentes y fatalidades mortales, e incidencia de las mismas en vehículos afectados al transporte público de pasajeros en particular), es posible inferir que la implementación obligatoria de sistemas de seguridad activa y preventiva en los vehículos afectados al transporte público y colectivo de pasajeros por automotor podría traducirse en un número de muertes evitadas que oscilaría entre las 300 y 500 por año (esto siempre contemplando cálculos conservadores).

Nuevamente hemos de contemplar que el sufrimiento y dolor que las medidas propuestas por este Proyecto de Ley evitarían no merece ser reducido a meras fórmulas actuariales, pero aun así, y a los efectos de mensurar el impacto económico positivo que redundarían de su implementación, es imperativo señalar que en la República Argentina ya se han efectuado investigaciones tendientes a evaluar el costo económico que le ocasionan al país la fatalidades ocasionadas en accidentes de tránsito -entre las que destaca la tesis "Aspectos demográficos y sociales de los accidentes de tránsito en áreas seleccionadas de la Argentina. Diagnóstico y aportes para el diseño de políticas y programas de prevención", oportunamente encargado y financiado por la Comisión Nacional de Programas de Investigación Sanitaria (Conapris)-. Vale también resaltar que dichos estudios se han centrado principalmente en evaluar el costo mayor, es decir el asociado a la pérdida de vidas y lesiones incapacitantes ocasionadas en siniestros viales, sin incluir los costos asociados a la destrucción de propiedad, seguros, horas perdidas de trabajo, etc. Los mismos han arribado a la conclusión que el costo económico de la "epidemia silenciosa" de fatalidades causada en el país por los accidentes de tránsito, aún sin computar las variables antes señaladas, ascendería a no menos de 3.750.000.000 de pesos anuales a valores actuales (o a la cifra ubicada entre los 280.000.000 y 470.000.000 de pesos si contemplamos solo las fatalidades relacionadas con accidentes que involucran al transporte automotor colectivo de pasajeros). Es dable destacar que una vez más los cálculos efectuados lo han sido sobre las variables más conservadoras entre las disponibles. De considerarse estudios comparables a nivel internacional que han evaluado el costo económico final de los accidentes mortales, heridos graves, heridos leves, daños a la propiedad, coste de las autoridades y perjuicios causados por los retrasos en el tráfico relacionados con la siniestralidad vial en su conjunto, veríamos que todos

ellos dan cuentas de cifras que oscilan alrededor del 1% del Producto Bruto Interno de los países que fueron caso de análisis.

Entendemos por lo tanto que el apoyo institucional a la promoción, concienciación, regulación y financiación es clave para la generalización de este tipo de sistemas en la flota nacional de transporte automotor colectivo de pasajeros -mediante la implementación de metas, sanciones conminatorias, recompensas y estímulos-, resulta imprescindible, sea que evaluemos esta idea bajo el prisma humano o el ángulo fríamente económico, y debe constituirse en una verdadera Política de Estado.

Por lo expuesto es que entonces solicito a mis pares la aprobación del siguiente Proyecto de Ley.