

A dos años de su presentación, la Ley Alberto aguarda en el Senado

Surgido del fatal atropello de un niño por un chofer bajo efectos de la cocaína, el proyecto busca la aplicación de test de drogas obligatorios a los conductores. Familias de víctimas presionan por fortalecer la seguridad en el transporte.

Constanza Peña Moya
 La Estrella de Valparaíso

Tenía 14 años de edad, cursaba octavo básico en el Liceo Eduardo de la Barra, y la mañana del 13 de mayo de 2024, salió de casa rumbo a clases, pero nunca llegó a su destino. Mauro Alberto Gómez Estay esperaba la locomoción cuando lo atropelló un microbús de la línea 702 de Top Tur S.A. El conductor se dio a la fuga pese a haber sido increpado por pasajeros, y al ser detenido se le aplicó un test de drogas que dio positivo para cocaína.

Presenciar la muerte de su hijo marcó un antes y un después en la vida de Jenifferth Estay, pero a la vez fue el comienzo de una inagotable batalla en lo penal y en lo legislativo. Pocos días después del atropello, la familia lideró, junto a parlamentarios, la presentación del proyecto de Ley Alberto, que fija controles obligatorios y aleatorios de alcohol y de drogas a los conductores del transporte público y privado. Fue aprobado por la Cámara de Diputados y Diputados el pasado mes de marzo, y ahora resta su tramitación en el Senado.

“Está en carpeta. Es complicado porque en el país, en este momento, hay un clima político muy denso, y uno ve que las prioridades del gobierno hoy están puestas en otras cosas. Entonces, promover una ley que es preventiva, realmente es difícil y no veo voluntades”, anticipa la madre de Alberto. Al no contar con urgencia desde el Ejecutivo, acusa que la discusión está estancada.

DEMANDA TRANSVERSAL

El proyecto de ley, que propone establecer que las empresas de transporte



EL PROYECTO BUSCA EVITAR QUE SE REPITAN MUERTES COMO LAS DE PALOMA ULLOA, CONSUELO PÉREZ Y ALBERTO GÓMEZ EN VALPARAÍSO.

tengan la obligación de realizar controles a sus choferes, ha ido sumando adeptos en un amplio espectro político. Sus primeros impulsores fueron parlamentarios de la Región de Valparaíso. Carolina Marzán (exPPD), en ese entonces diputada, recuerda que “cuando a Mauro Alberto le quitó la vida un chofer irresponsable que conducía bajo los efectos de estupefacientes, ya de manera histórica se habían registrado en nuestro país varias muertes por la misma causa”.

Durante el año pasado, según cifras del Servicio Nacional para la Prevención y Rehabilitación del Consumo de Drogas y Alcohol (SENDA), se fiscalizó a un total de 900 choferes del transporte público, de los que 104 -un 12%- dio positivo para consumo de



EL LICEO INAUGURÓ UN NUEVO MURAL QUE RECUERDA A ALBERTO.

sustancias psicoactivas. La Región de Valparaíso tiene la mayor proporción. Si a nivel país, el 10% de los conductores estaba bajo los efectos de drogas o alcohol, el porcentaje en la zona asciende al 30%.

El diputado Luis Cuello (PC), otro de los impulsores de la ley, plantea que los

alcotest y narcotest que se emplean aleatoriamente en la vía pública “resultan insuficientes”. Además de reunirse con la familia de varias víctimas de este tipo de siniestros, ha solicitado dar prisa al trámite en el Senado. “Recientemente conversamos con el delegado presidencial, Manuel

Millones, quien ha hecho esfuerzos significativos por incrementar la fiscalización”, indica, concluyendo que “éste es un proyecto urgente, que traspasa cualquier frontera ideológica, por lo que espero contar con apoyo del Gobierno”.

“No es un tema político, es un tema humano”, dice, en esta misma línea, el diputado Andrés Celis (RN), que insiste en que “este proyecto de ley va en honor de Alberto y tantos otros casos”. El último, también en Valparaíso, ocurrió en diciembre pasado. Paloma Ignacia Ulloa Arancibia, estudiante de Nutrición y Dietética en la Universidad de Valparaíso, murió a días de cumplir 20 años al ser atropellada por una micro mientras cruzaba por un paso de cebra. Esta vez, el chofer había consumido marihuana y cocaína.

EN TRIBUNALES

El conductor imputado por el caso de Alberto, Humberto Elizardo Fuenzalida Ojeda, hoy permanece bajo arresto domiciliario total, a espera de que culminen diligencias investigativas solicitadas por los querrelantes. Mientras, el imputado por el accidente con resultado de muerte de Paloma, identificado con las iniciales A.F.M.B., fue puesto en prisión preventiva, ya que su libertad fue considerada un peligro para la seguridad de la sociedad y se estimó que existía peligro de fuga. Ambos conductores fueron detenidos tras los hechos y se determinó que habían consumido cocaína.

MEDIDAS PREVENTIVAS

La familia de Paloma se ha unido a la cruzada por mejorar la seguridad en la locomoción colectiva. Su tía, Cinthya Arancibia, da cuenta de reuniones con autoridades locales y una campaña para recolectar firmas, demandando más fiscalización y una mejora integral en el sistema de transporte público. “Las fiscalizaciones apuntan solo a un aspecto parcial del problema, siendo el consumo de alcohol y de drogas por algunos conductores, más bien una consecuencia que una causa de fondo”, sostiene.

La madre de Alberto concuerda. “Hace poco, tuvimos una reunión con el seremi de Transportes, Matías Valenzuela, viendo temas urgentes del transporte en la región, y por otro lado, presionando con la Ley Alberto. De hecho, el mismo día de la reunión, mi hijo cumplía dos años desde el accidente. Pero yo quise conmemorar su vida siguiendo la lucha que es la Ley Alberto”, expresa.



LA FISCALIZACIÓN OBLIGATORIA POR PARTE DE LAS EMPRESAS BUSCA COMPLEMENTAR LOS CONTROLES ALEATORIOS EN LA VÍA PÚBLICA.

A los esfuerzos se han unido las comunidades educativas que integraban Alberto y Paloma. Mientras el Centro de Estudiantes (CEE) del Liceo Eduardo de la Barra ha presionado por dar celeridad al proyecto de ley, desde la Universidad de Valparaíso confirman que han “manifestado de forma permanente su preocupación” sobre este tema a las autoridades regionales. La secretaria general de su Federación de Estudiantes (FEUV), Gisele Ordóñez, explica que piden “condiciones seguras para los peatones y una planificación vial que considere a nuestra comunidad universitaria”.

Oswaldo Corrales, rector de la casa de estudios, es crítico frente a la respuesta de las instituciones. “Nos reunimos con el delegado presidencial, el seremi de Transportes y Telecomunicaciones y el director regional de SENDA, y se llegó a instalar una mesa técnica para implementar medidas de mitigación de los riesgos, pero también otras de más largo plazo para abordar las causas de fondo de esta situación. Lamentablemente, ese trabajo no ha tenido la regularidad ni el sentido de urgencia que se necesita”, acusa sobre el proceso.

Pese a ser consultados por La Estrella, desde la Delegación Presidencial Regional de Valparaíso y la Seremi de Transportes no emitieron declaraciones al respecto. Por otra parte, en relación a la prevención de siniestros de tránsito asociados al uso de sustancias, el director regional del SENDA Valparaíso, Carlos Colihuechún, detalla que hoy se aborda a través del Programa Tolerancia Cero, “que apoya la labor fiscalizadora de las policías y que busca contribuir a la detección oportuna de conductores con posibles consumos de alcohol u otras drogas”.

“La prevención de los consumos en la conducción es un desafío que debemos asumir como sociedad y donde las empresas de transporte público deben cumplir un rol fundamental, no solo resguardando condiciones seguras para sus trabajadores y usuarios, sino también mediante la promoción de entornos laborales preventivos, protocolos claros y acciones permanentes de cuidado que contribuyan a evitar las situaciones de riesgo”, considera.

APLICACIÓN DE LA LEY

Aunque hay consenso frente a la necesidad de fortalecer la fiscalización, son diversos los puntos de vista sobre las condiciones tras la aplicación de estos instrumentos. En el rubro del transporte, muchos concuerdan en que las empresas deben tener un rol activo en esta materia. La Federación Nacional del Transporte Rural, Interurbano, Internacional, Privado, Turismo e Industrial (FENABUS), por ejemplo, apoya la Ley Alberto y expresa su disposición para “seguir colaborando con el Gobierno y el Congreso en el perfeccionamiento de esta normativa”.

DOS MUERTES EN EL MISMO SITIO

A pocos metros del lugar donde Paloma Ulloa perdió la vida, en la intersección de Avenida Playa Ancha con Calle Alcalde Barrios, ya había fallecido hace solo un año otra estudiante: Consuelo Pérez, alumna de la Universidad de Playa Ancha. Tras la conformación de la mesa técnica, recientemente se aprobó la instalación de un semáforo en este sitio. Desde la municipalidad de Valparaíso indican que se trataba de “una demanda relevante, considerando los riesgos viales en un sector altamente transitado por estudiantes universitarios y vecinos”. Advierten que “casos como los de Paloma, Consuelo y Alberto han generado una legítima exigencia ciudadana”.

Para Reinaldo Sánchez, presidente de la Asociación Gremial de Buses de la Región de Valparaíso y uno de los empresarios más influyentes del rubro del transporte local, la Ley Alberto “está muy bien en su fondo” pero aún resta afinar detalles. “Tiene que quedar bien definido el protocolo con la gente del Ministerio del Trabajo, porque los sindicatos, en sus tiempos, se oponían terminantemente a que las empresas les hicieran estos testeos”, advierte.

En detalle, el proyecto de ley establece el deber de quienes están a cargo de servicios de transporte mayor de pasajeros, sean públicos o privados, de “practicar a su costo, cada cuatro meses dentro de un

año calendario y a todo su personal de conducción, pruebas respiratorias u otras que permitan detectar la presencia de alcohol, estupefacientes o sustancias sicotrópicas ilícitas en el organismo”.

Se contempla que esta toma de muestras sea al inicio o antes del término de la jornada laboral de los conductores. Asimismo, se define que “un reglamento dictado por intermedio del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, suscrito además por el Ministerio del Trabajo y Previsión Social, regulará, al menos, el procedimiento, la periodicidad de realización de las pruebas y los criterios objetivos, generales y despersonalizados de selección del personal de

conducción sujeto a su aplicación, así como las demás materias que resulten necesarias”.

TRAS EL VOLANTE

Desde la vereda de los choferes, en tanto, hay quienes rechazan el rumbo que ha tomado el proyecto. “Es arbitrario, ha sido una ley a la fuerza”, denuncia Óscar Cantero, presidente de la Federación Nueva Generación de Conductores del Transporte Público y de Pasajeros. “Nosotros nunca hemos sido consultados sobre si estamos de acuerdo o si lo podemos mejorar de alguna forma”, acusa, aunque manifiesta estar de acuerdo con la propuesta. “Por mí, que hagamos el examen todos los días”, asevera.

“Se están saltando lo más importante de la ley. La ley busca prevención, pero la rehabilitación y el tratamiento también hacen falta. El abuso de drogas y alcohol es una enfermedad silenciosa, como la hipertensión o la diabetes. Hoy día nuestro gremio sufre esta enfermedad y se está muriendo”, indica. A su juicio, requieren mayores herramientas para apoyar a aquellos trabajadores que padecen adicciones.

30%

de los conductores que fueron fiscalizados en la región el año pasado, dieron positivo para consumo de sustancias.

Cantero asegura que el consumo problemático de sustancias está altamente vinculado con la demanda física y mental que exige su trabajo. Miriam Pardo, académica de Psicología en la Universidad Andrés Bello (UNAB) Viña del Mar, confirma que “las jornadas extensas, escasos tiempos de descanso y exigencias físicas y mentales elevadas llevan a algunos choferes a consumir sustancias para mantenerse despiertos o sentir mayor energía. Si bien ciertas drogas generan un efecto inmediato de activación cerebral, el deterioro posterior obliga a aumentar las dosis para sostener ese efecto, configurando un círculo vicioso que va desembocando en dependencia”, explica.

“El transporte público exige capacidades cognitivas complejas: atención sostenida, toma rápida de decisiones, anticipación constante a un entorno cambiante. El consumo de cocaína, por ejemplo, incrementa la impulsividad y la falsa sensación de control, volviendo al conductor más irritable y fatigable. El cannabis, en tanto, afecta la atención, el juicio y el tiempo de reacción”, dice la especialista sobre los riesgos de conducir bajo estos efectos.

Jenifferth Estay, madre de Mauro Alberto, insiste en que quien maneja un microbús, sostiene en sus manos tanto la vida de sus pasajeros como las de los peatones con los que se encuentra a su paso. “La muerte de mi hijo no fue un hecho imprevisible, perfectamente se pudo haber prevenido. Antes, ya habían ocurrido varios casos y hemos tenido más en todo Chile. Entonces ya no es únicamente el Beto, tenemos a Gonzalo en Santiago, a Paloma y a Consuelo en Valparaíso, y seguimos teniendo quizás cuántos otros”, expresa.