

**Documento Presentación**  
**EISEVI 2009 - Madrid**  
**Julio A. Urzúa**  
**22-24 Febrero**

**1. Chile en la región, predicciones del número de víctimas mortales del tránsito**

Al analizar las predicciones del número de víctimas mortales del tránsito, por regiones del mundo (1990 – 2020), se observa que América Latina y el Caribe pasará de experimentar una cifra de 90.000 fallecidos en el año 1990, a 188.000 fallecidos para el año 2020, situándose así entre las tres regiones del mundo con el número más alto de fallecidos por siniestros de tránsito. Si se analizan los datos correspondientes a la tasa de mortalidad por cada 100.000 habitantes, la región de América Latina y el Caribe experimentará un incremento en esta cifra de 26.1 para el año 2000, a 31.0 el año 2020, situándose de esta manera como la región con la tasa de mortalidad por cada 100.000 habitantes más alta del planeta (ver cuadro 1)<sup>1</sup>.

Cuadro 1

Región	Número de países	1990	2000	2010	2020	Tasa de mortalidad por cada 100.000 habitantes	
						2000	2020
África del Sur del Sahara	46	59	80	109	144	12.3	14.9
América Latina y el Caribe	31	90	122	154	188	26.1	31.0
Asia Meridional	7	87	135	212	330	10.2	18.9
Asia Oriental y el Pacífico	15	112	188	278	337	10.9	16.8
Europa Oriental y Asia Central	9	30	32	36	38	19.0	21.2
Oriente Medio y África del Norte	13	41	56	73	94	19.2	22.3
Países de ingresos altos	35	123	110	95	80	11.8	7.8
<b>TOTAL</b>	<b>156</b>	<b>542</b>	<b>723</b>	<b>957</b>	<b>1204</b>	<b>13.0</b>	<b>17.4</b>

<sup>1</sup> Fuente: Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito (OPS, OMS, Banco Mundial, 2004)

Al observar la situación de Chile, se aprecia que la tendencia ascendente señalada anteriormente, en cuanto al número de fallecidos en siniestros de tránsito experimentada por la región de América Latina y el Caribe, fue una tendencia que también experimentó Chile hasta principios de los años noventa. En efecto, durante prácticamente una década, a contar de mediados de los años ochenta y hasta mediados de los años noventa, el país mostró una fuerte y sostenida alza en el número de personas fallecidas en siniestros de tránsito. De hecho, el año 1986 esta cifra ascendía a 1,200 personas, mientras que una década más tarde esta cifra se acercaba a las 2,000 personas<sup>2</sup>.

Sin embargo, a contar de mediados de los años noventa, esta tendencia se comienza a modificar en Chile, lográndose importantes reducciones en el número de personas fallecidas en siniestros de tránsito, e iniciándose desde allí un proceso de sostenido descenso en las cifras, que se mantendría estable durante los siguientes años.

Al analizar la tasa de personas fallecidas en siniestros de tránsito en Chile por cada 10.000 vehículos, correspondiente a la última década, se observa una sostenida e importante reducción de esta cifra, pues en el año 1998, el número de personas fallecidas por cada 10.000 vehículos correspondía a 9,8; la misma cifra para el año 2002, era de 7; y para el año 2007, la cifra descendió a 5,9 personas fallecidas por cada 10.000 vehículos (ver gráfico 1).<sup>3 4</sup>

Es importante señalar además, que todo este mejoramiento en la situación de seguridad de tránsito de Chile se logró durante un período de tiempo en el cual el país experimentó un sostenido y fuerte aumento en la exposición al riesgo por parte de los usuarios de las vías. De hecho, si se analizan las cifras correspondientes al parque vehicular del país, se observa que éste creció significativamente de 968,000 vehículos

---

<sup>2</sup> Fuente: CONASET, 2008.

<sup>3</sup> Fuente: CONASET, 2008.

<sup>4</sup> Caber agregar que esta tasa es considerada en Chile por sus autoridades de gobierno como el indicador oficial que mide el impacto de la efectividad de las políticas públicas de seguridad vial. En particular, anualmente el Ministerio de Transportes, a través de CONASET, debe establecer en su propuesta presupuestaria un compromiso de gestión asociado a una mejora en el resultado de esta tasa.

en el año 1990 a 2.500.000 en el año 2007 (ver gráfico 2)<sup>5</sup>. La misma situación ocurre con la población de Chile, pues esta aumentó de un número cercano a los 13 millones de habitantes, a 16 y medio millones en el año 2007 (gráfico 3).<sup>6</sup>

Las cifras anteriormente expuestas dan cuenta de los eficientes resultados de una política pública estatal que redujo el número de fallecimientos a causa de siniestros de tránsito, salvando de esta forma miles de vidas.

Gráfico 1

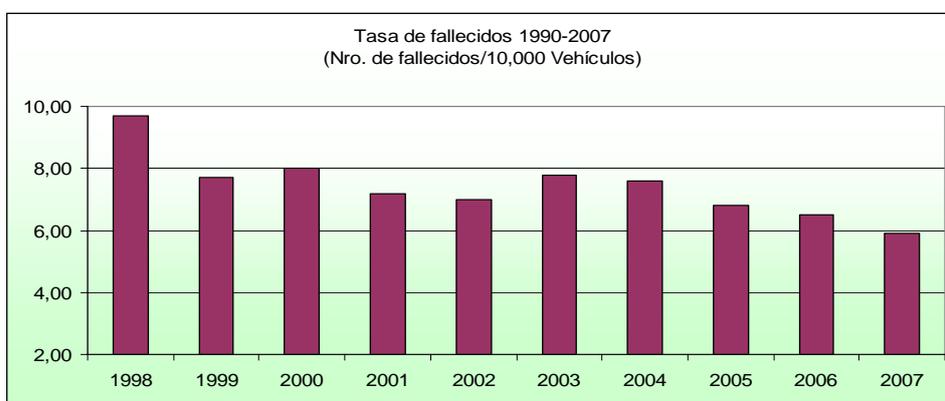


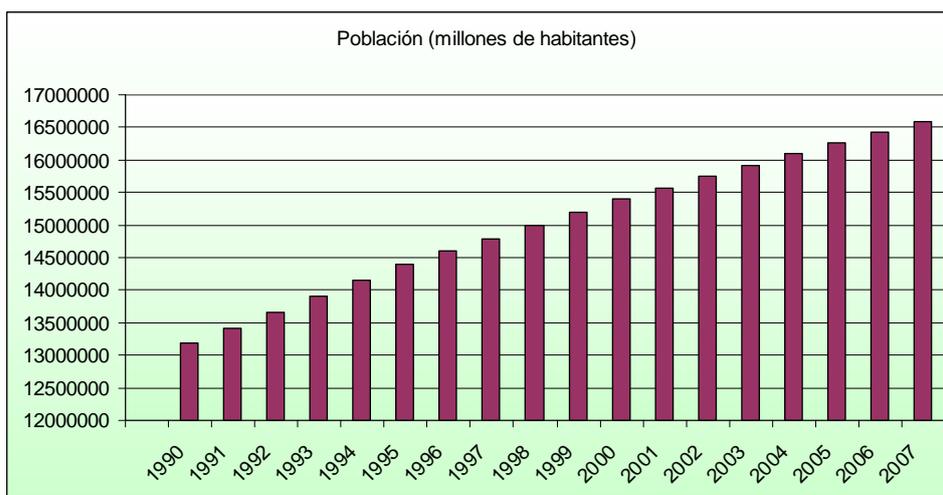
Gráfico 2



<sup>5</sup> Fuente: Asociación Nacional Automotriz, Chile. [www.anac.cl](http://www.anac.cl)

<sup>6</sup> Fuente: Instituto Nacional de Estadísticas, Chile.

Gráfico 3



## 2. La Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito y la Política Pública

Los logros alcanzados en Chile en materia de seguridad de tránsito se deben en gran parte a la voluntad política expresada por el gobierno de Chile de hacerse cargo de la seguridad de tránsito en el país. Para ello creó, mediante Decreto Supremo N°223 del 27 de diciembre de 1993, a la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (CONASET),<sup>7</sup> un organismo interministerial cuya función principal es asesorar en materias de seguridad de tránsito a la Presidencia de la República.

La CONASET se crea como una agencia líder nacional en materias de seguridad de tránsito y posee como característica fundamental el trabajo intersectorial. Su misión es la implementación de la Política Nacional de Seguridad de Tránsito, la cual fue formulada a través de un trabajo metodológico y con énfasis en la participación, entre los años 1993 y 1995.

La base para la formulación de toda la Política Nacional de Seguridad de Tránsito fue el trabajo que derivó en la confección de un *mapa de acción* correspondiente al sistema nacional de seguridad de tránsito. La creación de este mapa de acción fue el resultado de un proceso participativo y multisectorial en el cual se involucraron personas de los más diversos ámbitos. Este mapa de acción identificó 9 líneas de acción básicas y 57 específicas. Al momento de su creación, estas líneas de acción

---

<sup>7</sup> Ver Anexo

podían o no estar establecidas. De hecho, al momento de la confección del mapa de acción, sólo 9 líneas de acción se consideraron como establecidas (ver cuadro 2).<sup>8</sup>

La multisectorialidad y la participación activa de los actores relevantes en el proceso de confección del mapa de acción del sistema nacional de seguridad de tránsito de Chile, obedecen a la idea de que la seguridad de tránsito es un problema complejo, y que por lo tanto no se puede resolver con la participación activa de sólo un sector. En este sentido, la incorporación de la sociedad civil, la academia, las organizaciones no gubernamentales y el gobierno, entre otros, lograron establecer una visión de la seguridad de tránsito y a través de las diversas líneas de acción, se identificó un conjunto de proyectos a través de los cuales se debía ir avanzando para mejorar la seguridad de tránsito en el país. El cuadro 3 resume los proyectos identificados e implementados en cada línea básica de acción hasta el año 2005.<sup>9</sup>

Cuadro 3

Línea de acción básica	Identificados	Grado de desarrollo		
		Completo y alto	Medio y bajo	Nulo
A. Formación y acreditación de conductores	9	2	1	5
B. Gestión de calidad vehicular	17	12	2	2
C. Gestión de vías y espacios públicos	27	5	19	2
D. Gestión de servicios de transporte	18	5	6	7
E. Fiscalización	9	2	2	5
F. Acción judicial	9	4	4	1
G. Atención de accidentes y seguros	12	5	2	4
H. Información e investigación	14	2	7	4
I. Educación y comunicaciones	14	4	8	2

<sup>8</sup> Fuente: Dr. Ing. Alfredo del Valle. Ponencia Seminario PIARC. Chile 2007.

<sup>9</sup> Fuente: Presentación del Secretario Ejecutivo de CONASET a la Reunión Latinoamericana y del Caribe de Planificación sobre Seguridad Vial, Santiago, 18-19 enero 2006. En: Dr. Ing. Alfredo del Valle. Ponencia Seminario PIARC. Chile 2007

Actualmente, CONASET mantiene su característica de multisectorialidad a través del desarrollo de las líneas de acción y de un Comité Técnico Interministerial. Desde el año 2006 este último se ha reunido en 20 ocasiones. En dichas reuniones se hace seguimiento a las medidas propuestas en el Comité de Ministros. En dicha instancia además se invita a participantes de la sociedad civil tales como académicos, empresas, Organizaciones no Gubernamentales y organismos internacionales, entre otras.

### **3. CONCLUSIONES**

Uno de los aspectos, sin lugar a duda, que ayuda a explicar el éxito en la reducción de número de personas fallecidas en siniestros de tránsito, es el modelo institucional implementado por el Gobierno de Chile. En particular, su diseño multisectorial y participativo posibilita, primero, que distintos ministerios puedan aunar criterios y coordinar políticas en sus respectivas áreas. Por ejemplo, la elaboración de las “medidas hacia el bicentenario” contó con la activa participación del Comité de Ministros, permitiéndose que se desarrollaran proyectos más allá del sector transportes. Segundo, la incorporación en un inicio de la sociedad civil permitió: i) que los actores relevantes crearan un mapa de acción, en donde se vislumbra la estructura de una política pública de alta complejidad; y ii) que las medidas acordadas fueran rápidamente implementadas, pues los principales grupos civiles relacionados conocían de primera fuente las implicancias de ésta, y accedían rápidamente a colaborar. El caso de Chile es un ejemplo a considerar cuando la reducción de fallecidos y heridos por siniestros de tránsito es un objetivo que un país se pone a sí mismo.

Cuadro 2

**Mapa de Acción:**

**EL SISTEMA NACIONAL DE SEGURIDAD DE TRANSITO**

<b>A Formación y acreditación de conductores</b>	<b>D Gestión de servicios de transporte</b>	<b>G Atención de accidentes y seguros</b>
A-1 Instrucción de conductores profesionales	D-1 Régimen de remuneraciones	G-1 Sistema integrado de rescate
A-2 Instrucción de conductores particulares	D-2 Jornadas y condiciones de servicio	G-2 Sistema integrado de rehabilitación
A-3 CERTIFICACIÓN DE CONDUCTORES	D-3 Calificación permanente de conductores	G-3 Cobertura de seguros
A-4 Formación de instructores	D-4 Estiba y cargas peligrosas	<b>H Investigación e información</b>
A-5 ACREDITACIÓN DE INSTRUCTORES	D-5 Condiciones de transporte escolar	H-1 Sistema de información integrado
A-6 Acreditación de examinadores	<b>E Fiscalización</b>	H-2 REGISTRO DE CONDUCTORES E INFRACTORES
A-7 CONTROL DE ESCUELAS DE CONDUCCIÓN	E-1 FISCALIZACIÓN DE CONDUCTORES	H-3 REGISTRO DE VEHÍCULOS
A-8 Calificación permanente de conductores	E-2 Fiscalización de vehículos	H-4 Registro de accidentes
<b>B Gestión de calidad vehicular</b>	E-3 Fiscalización de condiciones viales	H-5 Registro de instructores y examinadores
B-1 Especificaciones técnicas	E-4 Fiscalización de servicios de transporte	H-6 Estudios de factores de origen de accidentes
B-2 Equipamiento de seguridad	E-5 Fiscalización de peatones	H-7 Información eficaz a usuarios
B-3 Certificación de vehículos nuevos	E-6 Fiscalización por los ciudadanos	<b>I Educación y comunicaciones</b>
B-4 Inspección técnica eficaz	<b>F Acción judicial</b>	I-1 Incorporación al currículum
B-5 Control de plantas revisoras	F-1 SANCION DE INFRACCIONES	I-2 Formación de profesores
B-6 Control de talleres de mantención	F-2 Sistema eficaz de sanciones	I-3 Preparación de material didáctico
B-7 Formación de mecánicos	F-3 Ampliación de competencias de JPL	I-4 Protección a escolares
<b>C Gestión de vías y espacios públicos</b>	F-4 Descongestión administrativa de juzgados	I-5 CAMPAÑAS DE DIFUSIÓN
C-1 Gestión de tránsito	F-5 INVESTIGACIÓN Y PERITAJE DE ACCIDENTES	
C-2 Señalización y demarcación	F-7 Responsabilidades civiles del Estado	
C-3 Actualización de diseños		
C-4 Mantenimiento		
C-5 Elementos de seguridad vial		
C-6 Paraderos y áreas de descanso		
C-7 Facilidades para peatones		
C-8 Facilidades para ciclistas		
C-9 Localización de actividades		

Fuente: Dr. Ing. Alfredo del Valle. Ponencia Seminario PIARC. Chile 2007

## Anexo

Esta Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito la componen las siguientes instituciones:

1. Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones
2. Ministerio de Obras Públicas
3. Ministerio Secretaría General de Gobierno
4. Ministerio del Interior
5. Ministerio de Vivienda y Urbanismo
6. Ministerio de Educación
7. Ministerio Secretaría General de la Presidencia  
Ministerio de Salud
8. Ministerio de Justicia
9. Carabineros de Chile

El órgano máximo de toma de decisiones de la Comisión es el Comité de Ministros, instancia en la cual se definen las medidas a implementar. Dicho comité es presidido por el Ministro de Transportes.

CONASET tiene como misión implementar la Política Nacional de Seguridad de Tránsito, y sus objetivos son:

- Desarrollar una conducta ética de seguridad de tránsito en todos los usuarios de las vías: peatones, conductores y pasajeros.
- Lograr que los factores de riesgos de accidentes de tránsito estén bajo control.
- Mejorar e impulsar las condiciones de seguridad en el espacio vial utilizado por vehículos y por modos de transporte no motorizado, con el objeto de reducir la tasa de mortalidad en accidentes de tránsito en relación con el parque vehicular existente.