

ACUERDO NACIONAL

POR LA SEGURIDAD VIAL DE CHILE

2019

Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito - CONASET
Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones
Coordinación Técnica y Diseño: Secretaría Ejecutiva de CONASET
Primera Edición
Santiago de Chile
Mayo 2019

En el documento se utilizará el género masculino como concepto genérico, haciendo referencia tanto a mujeres como hombres.

Se utilizarán indistintamente los conceptos de seguridad de tránsito y seguridad vial a lo largo del documento; al igual que los términos accidente y siniestro.

Distribución gratuita. Se autoriza la reproducción total o parcial del contenido del presente libro, la distribución, la comunicación pública y la creación de documentos derivados, siempre y cuando se reconozca la autoría original.



Agradecimientos

El Acuerdo Nacional por la Seguridad Vial de Chile es una respuesta a la necesidad de fortalecer las políticas que apuntan a reducir los índices de siniestralidad vial en nuestro país, a partir de una alianza estratégica entre los sectores público y privado. Esta iniciativa fue impulsada por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en conjunto con la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (CONASET). En su elaboración participaron instituciones públicas, agrupaciones de víctimas de siniestros de tránsito y ciudadanas, fundaciones, organizaciones no gubernamentales, representantes del mundo académico y empresarial, profesionales, técnicos y expertos de diversas áreas vinculadas a la seguridad vial.

De forma inédita los representantes de cada institución participaron activamente en mesas de trabajo, en que se plantearon diversos puntos de vista y se trabajaron compromisos con acciones concretas a realizar en el corto plazo (durante el año 2019). Todo esto, con el fin de reducir el alarmante número de fallecidos en siniestros viales y mejorar la seguridad en el tránsito, que en Chile muestra cifras lamentables.

Queremos agradecer el tiempo y el apoyo desinteresado que dedicó cada grupo para proponer ideas que, servirán para cimentar el camino que nos lleve a ser un país con índices de seguridad vial que reflejen nuestra prioridad por proteger la vida de las personas y contribuir así, a mejores ambientes para la circulación en todo el territorio.



La Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito está integrada por:

Ministerio del Interior y Seguridad Pública
Ministerio Secretaría General de la Presidencia
Ministerio Secretaría General de Gobierno
Ministerio de Educación
Ministerio de Justicia y Derechos Humanos
Ministerio del Trabajo y Previsión Social
Ministerio de Obras Públicas
Ministerio de Salud
Ministerio de Vivienda y Urbanismo
Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones
Carabineros de Chile

Participantes



 Índice

■ Agradecimientos	3
■ Participantes	4
■ Índice	7
■ Presentación	8
■ Introducción	11
■ Política Nacional de Seguridad de Tránsito 2017	14
■ Estructura de la Política	16
■ Estrategia Nacional de Seguridad de Tránsito 2020-2030	17
■ Lineamientos Internacionales	18
■ Pacto Social por la Seguridad Vial de España	18
■ Pacto Nacional por la Seguridad Vial de Ecuador	20
■ Pacto Por La Seguridad Vial de Colombia	20
■ Acuerdo Nacional por la Seguridad Vial de Chile	21
■ Temas Prioritarios	24
■ Medidas de Acción	27
■ Proceso Mesas de Trabajo	33
■ Testimonios	37
■ Referencias	40



Avanzando en Seguridad Vial

La densificación urbana es parte del escenario de las ciudades futuras. Espacios para vivienda más reducidos se traducirán en un mayor uso del espacio público, que debe ser priorizado para la circulación de personas. Compartir las vías entre vehículos y peatones impone desafíos crecientes, tanto en el sentido cívico de reconocer que la escasez requiere reglas de uso, como en nuevos riesgos para la seguridad de las personas.

Para enfrentar ese escenario hemos establecido el fortalecimiento del transporte público masivo como eje de la planificación de transporte urbano. De esa forma, reservaremos la vialidad de manera preferente para la circulación de vehículos no motorizados y peatones.

Por lo anterior la seguridad se transforma en una pieza clave para el funcionamiento de las ciudades, en especial, si buscamos que recorrerla sea una fuente de bienestar para las personas. En las áreas suburbanas y rurales en tanto, la protección de los viajeros es esencial para garantizar su conectividad y relación permanente con centros poblados a los que acuden por servicios, comercio y vida social.

Un país más seguro sólo se logrará con la participación de todos. El trabajo conjunto de los sectores público y privado es indispensable para avanzar en la instalación de una cultura nueva en cuanto a la protección de las personas, el autocuidado y la conciencia respecto a los riesgos que cada uno puede imponer al resto si las conductas de peligro no se eliminan.

El Acuerdo Nacional por la Seguridad Vial se presenta como una respuesta a esa visión, en que diferentes entidades aportan sus propuestas para configurar, en conjunto, una fuerza de trabajo capaz de movilizar la idea de la seguridad vial como tema central de nuestra convivencia y proponer acciones concretas para lograrlo.

A través de este Acuerdo se pretende generar conciencia y compromiso en la ciudadanía, con el fin de transformar la cultura vial y promover un mejor comportamiento de los usuarios en el tránsito. Queremos acercarnos a la Visión Cero con la cual nos comprometimos y que aspira, a nivel mundial, a que las pérdidas de vidas en accidentes viales lleguen a cero. La meta no puede ser otra si valoramos la vida y creemos en un país que acoge a sus habitantes en un entorno de protección que les genere bienestar.

A handwritten signature in black ink that reads "Gloria Hutt".

Ministra de Transportes y Telecomunicaciones
Sra. Gloria Hutt Hesse



Acciones efectivas

Está demostrado que la unión de diversos actores interesados en un objetivo común, promueve un mejor ambiente para el desarrollo de acciones tendientes al mismo fin.

En Chile mueren diariamente, en promedio, 5 personas al día en accidentes viales. Necesitamos visibilizar esta cifra y especialmente, sensibilizar a quienes no han tenido que lamentar la muerte de un ser querido o alguna lesión grave.

La urgente necesidad de generar un cambio profundo en la seguridad de tránsito ha motivado a que representantes de los sectores público y privado, empresas, organizaciones sociales y personas naturales, como académicos y víctimas de siniestros de tránsito, nos unamos en un solo objetivo: evitar más muertes en las vías.

Agradecemos a quienes participaron en la elaboración de este Acuerdo Nacional por la Seguridad Vial, compartiendo sus conocimientos y experiencias, enriqueciendo este proceso elaborado por todos y para todos.

Esperamos sinceramente que este Acuerdo nos permita alcanzar la meta que otros países han logrado: reducir de manera considerable el número de personas fallecidas por siniestros viales.



**Secretario Ejecutivo de la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito
Sr. Luis Alberto Stiven Hurtado**

Introducción

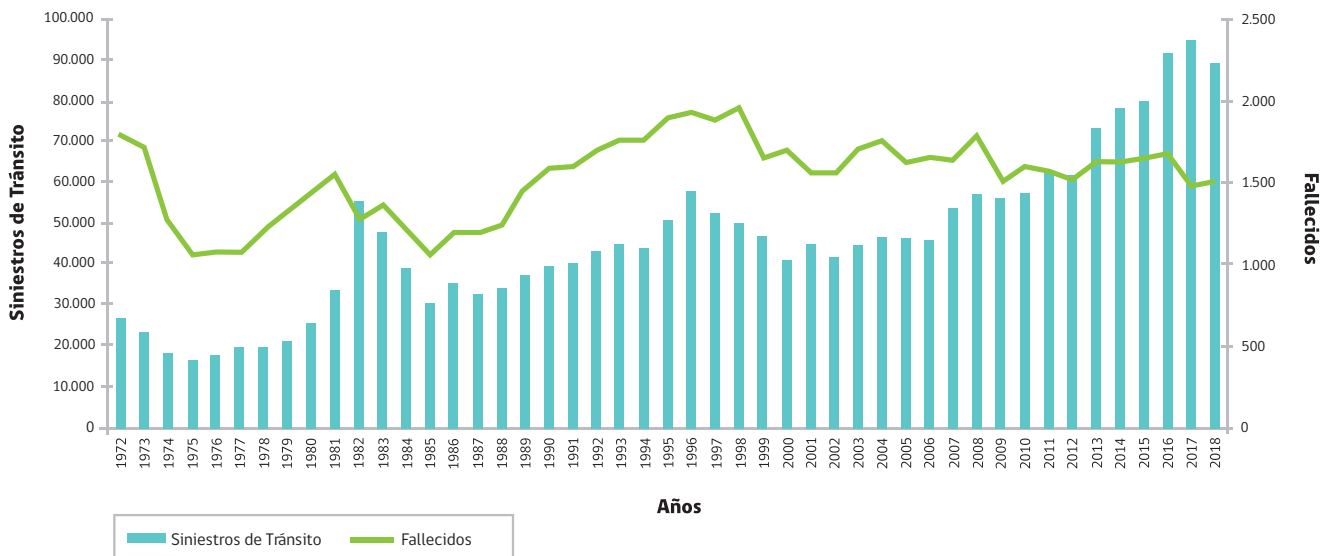
Los siniestros de tránsito son una de las principales causas de muerte en el mundo y la primera causa de muerte entre personas de edades comprendidas entre los 15 y los 29 años. Cada año, mueren cerca de 1,3 millones de personas en las vías de todo el mundo y, entre 20 y 50 millones resultan heridas. Muchas de ellas están actualmente en situación de discapacidad permanente (OMS, 2018).

La mitad de las muertes que se producen por siniestros de tránsito en el mundo involucran a los usuarios más vulnerables de las vías de tránsito: motociclistas (23%), peatones (22%) y ciclistas (4%) (OMS, 2018).

Adicionalmente, las lesiones causadas por el tránsito, además de un profundo trauma psicológico y emocional, generan una importante pérdida económica en la vida de las víctimas directas, sus familias y la sociedad en su conjunto. A los costos de tratamiento médico y la pérdida de productividad de las personas que mueren o están en situación de discapacidad por sus lesiones, se agrega el tiempo de trabajo o estudio que los familiares de los lesionados deben prever para dedicarse exclusivamente a atenderlos. De acuerdo a la Organización Mundial de la Salud (OMS), los siniestros de tránsito cuestan a la mayoría de los países el 3% de su PIB (Producto Interno Bruto).

En nuestro país durante los últimos 45 años, los siniestros de tránsito le costaron la vida a más de 1.500 personas y causaron lesiones de diversa gravedad a más de 39.000 (ver gráfico 1) en promedio, cada año. Al igual que en el resto del mundo, anualmente, la mitad de los fallecidos son usuarios vulnerables.

Gráfico 1. Evolución de Siniestros de Tránsito y Fallecidos en Chile (Período 1972 - 2018)

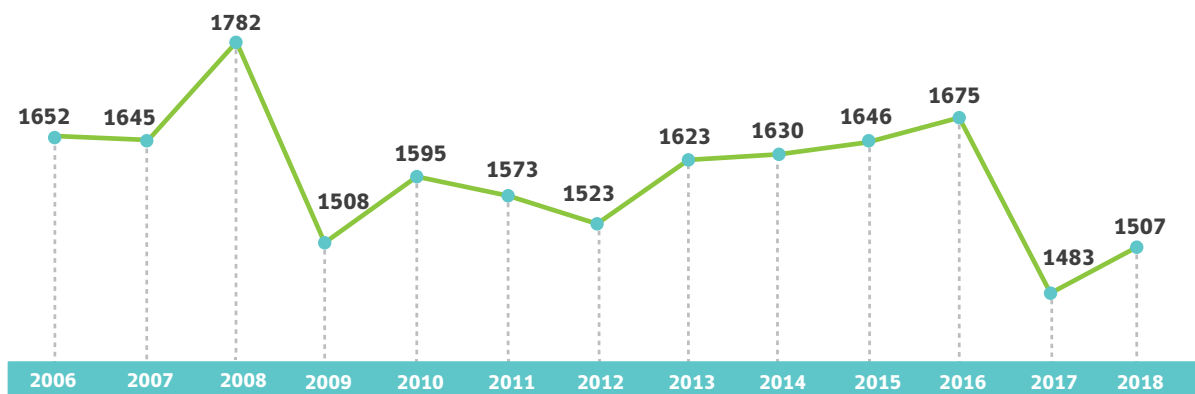


Fuente datos: Carabineros de Chile
Elaboración: CONASET

El año 2018, el costo social de los siniestros de tránsito significó al país un 2,1% de su PIB (CONASET, 2018). Ese mismo año, se registraron 1.507 fallecidos, cifra que representa un aumento de 1,6% con respecto a 2017, año en el cual se registró la menor cantidad de víctimas en 28 años (ver gráfico 2). A pesar de que se nota una tendencia a la reducción de fallecidos al correr de los años, mantenemos el importante desafío de seguir disminuyendo la cantidad de fallecidos y lesionados.

Por otra parte, actualmente, los siniestros de tránsito son la primera causa de muerte en niños y jóvenes en nuestro país (ver Figura 1).

Gráfico 2. Evolución Histórica de Fallecidos en Siniestros de Tránsito



Fuente datos: Carabineros de Chile
Elaboración: CONASET

Figura 1. Datos 2018



Fuente: Carabineros de Chile, DEIS Ministerio de Salud y Ministerio del Desarrollo Social, INE, proyección de población 2002-2020 (actualización 2014)
Elaboración: CONASET



■ Conmemoración Día Mundial en Recuerdo de las Víctimas de Siniestros Viales, 2018.

En este contexto, es de suma urgencia, en el mundo y en nuestro país, generar acciones concretas que sean un aporte a la seguridad vial y que surjan desde todos los ámbitos de la sociedad. Tal como lo muestran exitosas experiencias internacionales que se revisarán más adelante, resulta pertinente suscribir un Acuerdo Nacional por la Seguridad Vial que evidencie la voluntad de distintos actores de la sociedad. Que todos asuman, parte de esta responsabilidad en el desafío de prevenir los siniestros de tránsito y sus graves consecuencias y que dé el respaldo a las políticas y acciones del Estado en esta materia.

Política Nacional de Seguridad de Tránsito 2017

En diciembre del año 2017 se publicó la nueva Política Nacional de Seguridad de Tránsito, la cual se construyó a partir de un trabajo participativo que reunió la opinión de distintas entidades públicas y privadas, tales como agrupaciones ciudadanas, asociaciones de víctimas de siniestros viales y actores relevantes en materia de seguridad vial.

Esta política, que renueva el compromiso de todos los involucrados en la seguridad de tránsito - se remonta a la Política Nacional de Seguridad de Tránsito de 1993-, busca terminar con la tendencia a la estabilización de las cifras de mortalidad que se ha producido durante los últimos años en nuestro país. Para ello, adopta un nuevo enfoque que apunta a reducir las consecuencias graves de los siniestros viales, y aborda la seguridad vial como un sistema completo que apoye y guíe el comportamiento humano (International Transport Forum (ITF), 2016). Este sistema, conocido como Sistema de Enfoque Seguro, ha sido utilizado por varios países y ciudades, comenzando con Suecia y Países Bajos a principios de la década de 1990.

En esta senda, y bajo el imperativo ético de que las muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros de tránsito son inaceptables en nuestra sociedad, la Política Nacional de Seguridad de Tránsito de 2017, surge como una guía para que la sociedad pueda avanzar hacia un Estado en el cual no se tengan que lamentar dichas consecuencias. Por lo anterior que, a través del mencionado documento, Chile se suma al llamado internacional "Visión Cero", definiendo su propia visión como:

“Ser un país **sin fallecidos
ni lesionados graves en el tránsito”**



Con el objetivo de lograr esta visión, la política orienta los esfuerzos en cinco ejes estratégicos que se ajustan a los lineamientos dispuestos por la Organización de las Naciones Unidas (ONU) para la Década de Acción para la Seguridad Vial y que se señalan a continuación:

Eje 1 | Gestión de la Seguridad de Tránsito

Seguridad de tránsito gestionada de manera coordinada, con institucionalidad y recursos necesarios, considerando la participación de todos los actores relevantes, para lograr las metas y objetivos propuestos.

Eje 2 | Vías y Movilidad más Seguras

Vías y espacios de acceso público que permitan una movilidad segura para todos los usuarios, con especial atención en los vulnerables.

Eje 3 | Vehículos más Seguros

Vehículos motorizados y no motorizados que cuenten con los mejores estándares de seguridad y generar las condiciones para que éstos se mantengan en el tiempo y permitan la protección de los usuarios, dentro y fuera de los vehículos.

Eje 4 | Usuarios de las Vías más Seguros

Usuarios de las vías con educación, información, motivación y compromiso activo para desarrollar una cultura de movilidad que les permita comportarse de manera segura en el tránsito.

Eje 5 | Respuesta tras los Siniestros de Tránsito

Sistema de respuesta oportuno, coordinado y de cobertura nacional, que garantice la atención eficaz desde ocurrido el siniestro, la rehabilitación integral de los afectados y la reparación psicológica, económica y legal de los mismos.

Es a través de estos ejes estratégicos que se alinearán las distintas medidas de acción determinadas como pertinentes para lograr las metas que conduzcan a nuestra sociedad a alcanzar la Visión Cero planteada.

Estructura de la Política

Además de definir la mencionada **Visión**, que corresponde a una expectativa ideal a largo plazo, la Política Nacional de Seguridad de Tránsito vigente cuenta con **principios** rectores que tienen el objetivo de orientar a cada uno de los ejes estratégicos para alcanzar la Visión.

Asimismo, como se mencionó anteriormente, la política de 2017 se estructura en **cinco Ejes Estratégicos** que se basan en los cinco pilares para la Década de Acción de las Naciones Unidas, y, dentro de estos, se plasman los respectivos **Objetivos Estratégicos** que, al mismo tiempo, contienen un conjunto de **Líneas de Acción**. Dentro de estas líneas de acción se deben definir las medidas que se establezcan mediante el Acuerdo Nacional por la Seguridad Vial y que serán contenidas en la Estrategia Nacional de Seguridad de Tránsito 2020-2030 (ver Figura 2).

Figura 2. Estructura de la Política Nacional de Seguridad de Tránsito



Todos los detalles de la Política Nacional de Seguridad de Tránsito de 2017, se encuentran en el siguiente mini sitio de la página web de Conaset, dedicado especialmente a este documento y sus textos relacionados: <https://www.conaset.cl/politica-de-seguridad-de-transito/>

Estrategia Nacional de Seguridad de Tránsito 2020-2030

El paso siguiente al establecimiento de una Política Nacional de Seguridad de Tránsito es desarrollar una Estrategia Nacional de Seguridad Vial, en la cual se establezca un objetivo general cuantificable, junto con acciones específicas medibles, que faciliten la evaluación de las mismas.

Para construir una Estrategia Nacional de Seguridad de Tránsito, es necesario priorizar acciones y establecer las metas asociadas, que deben ser alcanzables y determinar un cambio significativo. Para esto, se cuenta con referencias que recomiendan especificar las medidas que se tomarán, la temporalidad de acción, el organismo responsable y el nivel de financiamiento acordado (IRTAD, 2017).

En línea con las tendencias mundiales de seguridad vial y con la Agenda de Desarrollo Sostenible 2030 de la ONU, y luego de una revisión de bibliografía y antecedentes atinentes al tema, se propone como objetivo general para la Estrategia Nacional de Seguridad de Tránsito 2020-2030, el siguiente enunciado:

Objetivo general 2020-2030 **“Reducir en 30% los fallecidos en el tránsito para el año 2030”¹**

Esta propuesta de reducción de 30% a 2030, ha sido establecida considerando el contexto de Chile y sus posibilidades reales de acción.

La consecución de este objetivo tendrá que derivarse tanto de las acciones específicas establecidas, con indicadores claros, como del compromiso de todos los actores involucrados en la seguridad de tránsito del país.



¹ El porcentaje de reducción de fallecidos será en relación a las cifras de Chile durante la Década de Acción para la Seguridad Vial, es decir, corresponderá a los fallecidos promedio desde el año 2011 a la fecha.

Lineamientos Internacionales

En el año 2011, debido al sostenido aumento de víctimas fatales en el tránsito a nivel mundial, la ONU declaró el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011–2020 con el objetivo general de reducir las cifras de víctimas fatales en el tránsito en todo el mundo. Junto con esto, estableció un plan de acción estructurado en torno a cinco pilares (OMS, 2010):

1. *Gestión de la Seguridad Vial*
2. *Vías de Tránsito y Movilidad más seguras*
3. *Vehículos más Seguros*
4. *Usuarios de las Vías más Seguros*
5. *Respuestas tras los Accidentes*

Al mismo tiempo, la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible considera dentro de las metas de los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) (3.6) reducir a la mitad el número mundial de muertes y traumatismos por siniestros de tránsito al año 2020 y (11.2) proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación vulnerable, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y adultos mayores.

Chile, además de ser un Estado miembro de la ONU, pertenece a la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE), y dentro de ésta, se encuentra como uno de los países con peores resultados en tasas de mortalidad en el tránsito. Por esto, además de las definiciones adoptadas, se requiere acción integrada con la participación de múltiples entidades, lo que inspira la constitución del grupo de trabajo que contribuyó a elaborar el primer Acuerdo Nacional por la Seguridad Vial de Chile. Este Acuerdo se basa en la experiencia internacional, principalmente en el caso de éxito de España, uno de los países que ha logrado avances más sustantivos en el objetivo de reducir fallecidos en siniestros viales.

Pacto Social por la Seguridad Vial de España

El Senado de España, a principios de los años noventa y debido a las alarmantes cifras que estaba alcanzando la siniestralidad vial, convocó una Comisión Especial de Encuesta e Investigación sobre los problemas derivados del uso del automóvil y la seguridad vial. Los trabajos de esta Comisión concluyeron con la publicación de un dictamen que incluyó entre sus recomendaciones, la elaboración de un plan estratégico y la firma de un pacto social, lo que reconoce que éste es un problema con hondas raíces en muchos estamentos de la sociedad y que, por tanto, requiere el apoyo de todos (DGT, 1994).

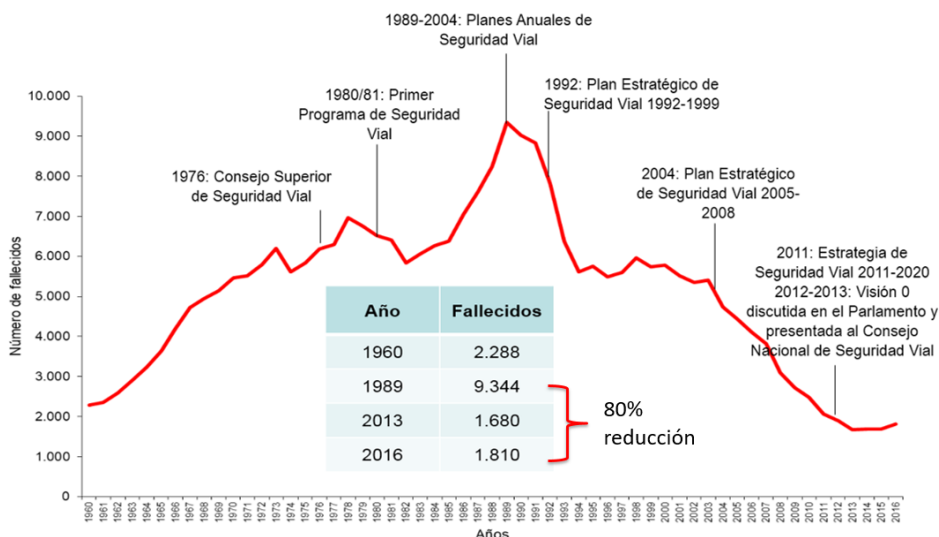
Respondiendo a esta recomendación, el Consejo Superior de Tráfico y Seguridad de la Circulación Vial, órgano consultivo en España en materia de seguridad vial, elaboró el “Plan Estratégico Básico de Seguridad Vial”, aprobado por el Consejo de Ministros en 1993. Este plan fue concebido como el firme cimiento en el que se apoyaría el “Pacto Social por la Seguridad Vial”.

El Pacto Social por la Seguridad Vial de España fue suscrito en el Senado el 26 de abril de 1994 y reunió a encargados de distintos ministerios como Interior, Sanidad, Transportes y Obras Públicas, Educación, así como también representantes de comunidades autónomas, ayuntamientos, confederación de escuelas de conductores, fabricantes de automóviles, aseguradoras, publicistas y asociaciones de consumidores. Lo anterior, para sellar el compromiso público adquirido por los firmantes de adoptar, fomentar y propiciar acciones para mejorar el índice de seguridad vial y reducir las víctimas del tránsito. El pacto fue abierto a posteriores adhesiones (El País, España, 1994) (DGT, 1994) y potenció la colaboración sectorial de todos los afectados para la reducción de los siniestros viales.

Entre los años 2003 y 2012, España se convirtió en referente mundial en políticas de seguridad vial. La espectacular reducción del 65% de las víctimas en carretera en diez años impulsó a otros países a adoptar las medidas que lograron esa disminución de muertes. Sin embargo, en los últimos tres años la tendencia de caída en las muertes ha cesado. A la vista de las cifras, asociaciones de víctimas y de automovilistas exigen un impulso a las políticas de tránsito y movilidad y piden un nuevo pacto de Estado por la seguridad vial en el que estén los principales partidos políticos. Con ello, buscan que se traduzca en políticas concretas a medio y largo plazo (eldiario.es, 2017).

El Gobierno de España reconoció el aumento en las cifras de víctimas en el tránsito. En el año 2016 el Congreso de los Diputados, propuesta partir de una propuesta de la Comisión sobre Seguridad Vial de la Cámara Baja, aprobó una proposición que impulsa un Pacto de Estado con medidas para frenar el repunte de siniestralidad vial del último año. De esa forma, se apunta a recuperar los descensos de años anteriores (DGT, 2016).

Pacto Social por la Seguridad Vial – Siguiendo el Modelo de España



Pacto Nacional por la Seguridad Vial de Ecuador

El 16 de agosto de 2017, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas de Ecuador, en presencia del Presidente de la República y en conjunto con los actores de la seguridad vial, Estado y sociedad civil, suscribió el Pacto Nacional por la Seguridad Vial. Este pacto tiene por objetivo promover como política de Estado la generación de una cultura de seguridad vial, que involucre a todos los actores públicos y privados en la búsqueda y aplicación de las medidas de prevención a los siniestros de tránsito (Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 2017).

El mismo año se realizaron mesas de trabajo para levantar las iniciativas de los actores y definir las líneas de acción que conforman el Plan Nacional de Seguridad Vial, cuyo punto de partida también son los cinco pilares de la seguridad vial que establece la ONU (Ministerio de Transporte y Obras Públicas, Ecuador, 2017).

Pacto Por La Seguridad Vial de Colombia

El Pacto de la Seguridad Vial en Colombia se presentó en el 2017 como una política de Estado para reducir los siniestros de tránsito en el país. Mediante el programa 'Salvando Ando' liderado por la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), se busca reducir los índices de mortalidad. Las entidades que formaron parte del pacto son el Ministerio de Transporte; la Agencia Nacional de Seguridad Vial; la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía; la Superintendencia de Puertos y Transportes; la Dirección de Tránsito Departamental y los municipios que registran la mayor accidentalidad de Colombia (El Nuevo Día, 2017).



Acuerdo Nacional por la Seguridad Vial de Chile

El miércoles 26 de septiembre del año 2018, se firmó en la Plaza de la Constitución el primer "Acuerdo Nacional por la Seguridad Vial" que busca establecer un compromiso para elaborar e implementar una Estrategia Nacional de Seguridad de Tránsito para los años 2020 al 2030, con el objetivo de revertir de manera significativa las estadísticas de siniestros, fallecidos y lesionados en el tránsito. Dentro de los temas a tratar de forma inmediata están los derechos de los niños, educación vial, estadísticas, obtención de licencias, estándar de los vehículos, señalización y diseño vial, seguridad laboral y accidentes de trayecto, formación de conductores profesionales, entre otros.

Esta iniciativa, liderada por la Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, Gloria Hutt Hesse, surge como respuesta a las cifras que en el año 2017 registraron 94.879 siniestros de tránsito, dejando 1.483² fallecidos y 62.171 lesionados, además del balance de los siniestros viales y sus consecuencias durante el fin de semana de Fiestas Patrias de 2018, que dejó 36 víctimas fatales. Por lo señalado, este Acuerdo Nacional intentará lograr un cambio cultural permanente, consolidando todos los esfuerzos en un trabajo colaborativo entre entidades públicas y privadas.

De esta manera, el Gobierno, instituciones privadas y organizaciones de la sociedad civil, se comprometieron a relevar la Seguridad Vial y trabajar coordinadamente para diseñar e implementar políticas públicas y campañas de sensibilización.

El compromiso asumido por todos los actores involucrados, derivó en la creación de reuniones de trabajo en torno a los temas urgentes aquí mencionados para que se generen acciones y medidas concretas que se ejecuten en el plazo inmediato de un año.

En específico, los compromisos firmados se encuentran en el siguiente texto del Acuerdo Nacional de Seguridad Vial:



■ Lanzamiento del Acuerdo Nacional por la Seguridad Vial de Chile.

² Al aplicar el factor de corrección sugerido por la ONU para estimar la mortalidad a 30 días, el número total de fallecidos en el año 2017 en siniestros de tránsito se eleva a 1.928.

ACUERDO NACIONAL POR LA SEGURIDAD VIAL 2018

En Santiago, a 26 de septiembre de 2018, Gloria Hutt Hesse, Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, Presidenta del Comité de Ministros de la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito junto a los representantes de las distintas áreas del Estado, representantes de la sociedad civil, agrupaciones de víctimas de siniestros viales, empresas, profesionales y sindicales preocupadas por la seguridad vial del país.

DECLARAN:

Su profunda preocupación por la realidad de los siniestros de tránsito de nuestro país que, en promedio matan a 5 personas al día, además de dejar múltiples lesionados, personas en situación de discapacidad y daños materiales, ya que estos constituyen uno de los principales desafíos planteados en las sociedades desarrolladas y en vías de desarrollo y a los que nuestra sociedad tampoco es ajena.

EXPRESAN:

Su convicción de que solo un trabajo multidisciplinario, coordinado y constante por parte de los poderes del Estado, el sector privado y también de los agentes sociales en su conjunto, puede llevar a mejoras sustanciales y estables en los distintos ámbitos de la seguridad vial.

CONSIDERAN:

La nueva Política Nacional de Seguridad de Tránsito, aprobada a través de Resolución Exenta 3686 de 2017, como el documento marco básico a partir del cual será posible articular, de forma concreta y eficaz, la voluntad de trabajar por la seguridad vial a través de la elaboración de una Estrategia Nacional de Seguridad de Tránsito para los años 2020-2030 que contenga metas y acciones concretas para el país.

EXHORTAN:

A todas las asociaciones, entidades e instituciones representadas por ellos, así como al conjunto de la sociedad, a adherirse mediante documento expreso de adhesión a esta voluntad de trabajar en común.

En consecuencia,

SUSCRIBEN EL ACUERDO NACIONAL POR LA SEGURIDAD VIAL

Comprometiéndose a:

I

Adoptar, fomentar y propiciar todas las acciones que, dentro de sus respectivos ámbitos de acción o competencias, procedan para mejorar los indicadores de seguridad vial del país.

II

Situar las iniciativas de seguridad vial en los primeros niveles de sus prioridades de actuación, evitando que se impongan otras que pudieran afectar el preferente desarrollo de estas actividades.

III

Evitar cualquier iniciativa que, aún respondiendo a otros intereses legítimos, pueda ser perjudicial para la seguridad vial.

IV

Cooperar con los demás organismos, entidades o instituciones en sus trabajos por la seguridad vial, en la medida en que esta cooperación pueda ser necesaria y útil a los fines propuestos.

Del presente documento se hace depositario a la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito que, igualmente, custodiará los instrumentos de adhesión que en el futuro puedan remitirse.

Firmado en Santiago 26 de septiembre de 2018

Doña Gloria Hutt Hesse, Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, teniendo conocimiento de que el día 26 de septiembre de 2018 tuvo lugar la firma solemne del ACUERDO NACIONAL POR LA SEGURIDAD VIAL, es por lo que, en nombre de la Organización que represento, manifiesto, mediante el presente documento, nuestra expresa

ADHESIÓN AL ACUERDO NACIONAL POR LA SEGURIDAD VIAL

Comprometiéndonos a situar las iniciativas de seguridad vial en los primeros niveles de nuestras prioridades de actuación, así como tratar de alcanzar los demás objetivos que se contienen en este Acuerdo Nacional.

En Santiago, a 26 de septiembre de 2018

Firmas:

- Ministro de la Secretaría General de la Presidencia, Sr. Gonzalo Blumel.
- Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, Sra. Gloria Hutt.
- Secretario Ejecutivo de la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito, Sr. Luis Alberto Stuenkel.
- Representante de Organizaciones Ciudadanas de Seguridad Vial (OSEV) y víctima indirecta de la siniestralidad vial, Sr. Enrique Olivares.
- Presidente Mutual de Seguridad CChC, Sr. Lorenzo Constans.



Organizaciones Civiles. Lanzamiento del Acuerdo Nacional por la Seguridad Vial de Chile.



Gloria Hutt Hesse, Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, Gonzalo Blumel, Secretario General de la Presidencia y Lorenzo Constans, Presidente Mutual de Seguridad CChC. Firma del Acuerdo Nacional por la Seguridad Vial de Chile.



■ Luis Alberto Stuyen, Secretario Ejecutivo de la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito, Gloria Hutt Hesse, Ministra de Transportes y Telecomunicaciones y Gonzalo Blumel, Secretario General de la Presidencia. Lanzamiento del Acuerdo Nacional por la Seguridad Vial de Chile.



■ Enrique Olivares, Representante de Organizaciones Ciudadanas de Seguridad Vial OSEV. Lanzamiento del Acuerdo Nacional por la Seguridad Vial de Chile.

El Acuerdo Nacional por la Seguridad Vial prioriza once temas que buscan incidir positivamente en una rápida disminución de las personas fallecidas y lesionadas graves por siniestros de tránsito.

Estos once temas, que se señalan a continuación, constituyen el camino que, en el plazo inmediato, la seguridad vial debería seguir en nuestro país.

1. Derecho de los Niños de ser Transportados Seguros

Considerando que en Chile los siniestros de tránsito son la primera causa externa de muerte en niños de 1 a 14 años, se debe educar, informar, motivar y comprometer a toda la sociedad para garantizar que el traslado de los niños en cualquier modo de transporte sea realizado de forma segura.

2. Institucionalidad y Financiamiento

Para conseguir la coordinación entre todos los actores de la seguridad vial, adquiere gran importancia el desarrollo de una capacidad institucional que posea este rol, y así, todos quienes diseñan, construyen, administran, operan y usan las vías, y quienes brindan atención en caso de ocurrir un siniestro de tránsito, aúnen sus esfuerzos para la prevención de daños graves en el tránsito.

3. Estadísticas

Gestionar coordinadamente los sistemas de datos disponibles en cuanto a siniestros de tránsito y sus consecuencias, se hace necesario de lograr en el corto plazo, para contar con datos confiables que permitan el diseño, implementación y evaluación de políticas públicas en seguridad vial.

Junto con lo anterior, es necesario, además, coordinar los sistemas de información disponibles para el estudio y prevención de siniestros de tránsito.

4. Educación Vial

Tomando en cuenta las lamentables cifras de mortalidad de niños por siniestros viales, se hace urgente definir medidas concretas con el fin de asegurar la transmisión de conocimientos, principalmente a niños y jóvenes en edad escolar. Ellos son usuarios constantes de las vías y requieren, valores que sustenten una adecuada convivencia vial.

5. Atención Integral a las Víctimas de Siniestros de Tránsito

Para mitigar el sufrimiento provocado por los siniestros viales y los impactos económicos y sociales que traen consigo, es requerido fijar protocolos de actuación que permitan brindar a las víctimas una atención oportuna e integral.

6. Obtención de Licencias de Conductor

Con el propósito de obtener mejores conductores que estén conscientes de su rol dentro del sistema vial, se debe trabajar en el plazo inmediato en mejorar la gestión administrativa del proceso completo de obtención de licencia de conductor.

7. Estándares de Vehículos

Determinar estándares de seguridad para vehículos motorizados y no motorizados que estén en la vanguardia de las nuevas tecnologías es un elemento primordial que colaborará en la disminución de personas afectadas por los siniestros de tránsito.

8. Señalización y Elementos de Diseño Vial

Al igual como ocurre con los vehículos, las vías son uno de los factores más importantes que inciden en la seguridad vial; por lo tanto, es prioritario determinar estándares que promuevan un alto nivel de seguridad en calles y carreteras del país.

9. Gestión de la Velocidad

Considerando que la velocidad es una de las variables que más influye dentro de la ocurrencia y gravedad de las consecuencias de los siniestros de tránsito, es urgente definir acciones concretas que permitan una gestión de esta variable, generar una cultura de prevención en todo el país.

10. Seguridad Vial Laboral y Accidentes de Trayecto

La movilidad y la necesidad de desplazarse forman parte del día a día y conllevan un riesgo de sufrir siniestros de tránsito, como por ejemplo aquellos que pueda sufrir un trabajador durante su jornada de trabajo y/o durante el trayecto del hogar al trabajo y viceversa. Estos últimos son los siniestros que con mayor frecuencia involucran a los trabajadores en nuestro país. Por ello, se debe trabajar en coordinar los esfuerzos y ejecutar las medidas que produzcan una reducción importante en el nivel de las consecuencias de este tipo de siniestros.

11. Formación de Conductores Profesionales

Un/a conductor/a profesional tiene una responsabilidad mayor, ya que debe hacerse cargo de las vidas de las personas que transporta y cuidar que el bien transportado llegue de la forma adecuada al destino. Es prioritario robustecer la formación de los conductores, para transmitir los conocimientos necesarios y sensibilizar a los futuros conductores, con el objetivo de asegurar una reducción del riesgo de siniestralidad en el país.



Plenario final Workshop.

Medidas de Acción

A partir del trabajo participativo realizado en las jornadas de mesas de trabajo originadas con la firma del Acuerdo Nacional, se obtuvo una lista con Medidas de Acción, que deberán ser ejecutadas en 2019.

Con el objetivo de atender a los 11 temas prioritarios introducidos por el Acuerdo, a continuación, se presentan las Medidas acordadas y que tienen carácter de inmediatas:

1. Derecho de los Niños de ser Transportados Seguros

Medida de Acción	Actor que lidera	Actores Involucrados
1. Gestionar el aumento de fiscalización del uso de los Sistemas de Retención Infantil en vehículos particulares, a través de operativos frecuentes en el tiempo.	Carabineros de Chile	<ul style="list-style-type: none"> Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones
2. Estudiar oportunidades de mejora para garantizar el traslado seguro de niños en el transporte interurbano y transporte escolar.	CONASET Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones	<ul style="list-style-type: none"> Centro de Control y Certificación Vehicular (3CV) Asociaciones de Transportistas Escolares FENABUS Otras agrupaciones de transportes
3. Llevar a cabo puntos de asesoría en terreno para el uso de los Sistemas de Retención Infantil de forma mensual.	CONASET	<ul style="list-style-type: none"> Todos los integrantes del Acuerdo

2. Institucionalidad y Financiamiento

Medida de Acción	Actor que lidera	Actores Involucrados
4. Estudiar los mecanismos para transformar a CONASET en una Agencia Nacional de Seguridad Vial.	Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones CONASET	<ul style="list-style-type: none"> Secretaría General de la Presidencia Ministerio de Hacienda Cámaras del Congreso
5. Establecer una mesa de trabajo con actores relevantes para generar una propuesta para la creación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial.	Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones	<ul style="list-style-type: none"> Secretaría General de la Presidencia Ministerio de Hacienda Mutualidades Consejo de la Sociedad Civil del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones Compañías de Seguros Asociación Nacional Automotriz de Chile Congreso Nacional 3M

6. Gestionar recursos y/o fondos para desarrollar proyectos de Seguridad Vial a través de los Gobiernos Regionales.	CONASET	<ul style="list-style-type: none"> Subsecretaría de Desarrollo Regional Gobiernos Regionales Asociación Chilena de Municipalidades
7. Ejecutar acciones de seguridad vial en fechas emblemáticas por parte de las Comisiones Regionales de Seguridad de Tránsito.	CONASET	<ul style="list-style-type: none"> Coreset Intendencias Seremis ISA Intervial
8. Crear Unidad de Seguridad Vial dependiente del Ministerio de Salud para trabajar en tratamiento y prevención.	Ministerio de Salud	

3. Estadísticas

Medida de Acción	Actor que lidera	Actores Involucrados
9. Implementar un piloto para la mejora del registro de accidentes de tránsito a través del Sistema Integrado de Estadísticas de Carabineros en su tercera versión (SIEC-3).	Carabineros de Chile	<ul style="list-style-type: none"> CONASET Ministerio de Salud Registro Civil
10. Realizar estudio de observación para analizar el impacto de la Ley de Convivencia Vial y/o reducción de límite de velocidad en zonas urbanas.	CONASET	<ul style="list-style-type: none"> Todos los integrantes del Acuerdo

4. Educación Vial

Medida de Acción	Actor que lidera	Actores Involucrados
11. Capacitar y sensibilizar a periodistas y publicistas en comunicación ética sobre Seguridad de Tránsito.	CONASET	<ul style="list-style-type: none"> Todos los integrantes del Acuerdo
12. Crear una aplicación para Smartphone y Tablet de CONASET.	CONASET	<ul style="list-style-type: none"> ISA Intervial Todos los integrantes del Acuerdo
13. Diseñar un modelo de talleres para padres y tutores sobre Seguridad Vial.	CONASET	<ul style="list-style-type: none"> Ministerio de Educación
14. Entregar una propuesta de objetivos de aprendizaje de seguridad vial para educación parvularia al Ministerio de Educación.	CONASET	<ul style="list-style-type: none"> Ministerio de Educación

15. Llevar a cabo una Campaña Nacional de Fiestas Patrias que aúne todos los esfuerzos, y que sea una invitación a todos los actores a sumarse a esta cruzada nacional .	CONASET	<ul style="list-style-type: none"> • Todos los integrantes del Acuerdo
---	---------	---

5. Atención Integral a las Víctimas de Siniestros de Tránsito

Medida de Acción	Actor que lidera	Actores Involucrados
16. Revisar los delitos y cuasidelitos que conciernen a la Seguridad Vial.	CONASET	<ul style="list-style-type: none"> • Ministerio de Justicia • Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones • Organizaciones de la Sociedad Civil vinculadas con la Seguridad Vial/ Asociaciones de Víctimas
17. Realizar un levantamiento de información para conocer la situación actual de los Call Center de emergencia disponibles en el país.	Ministerio de Salud	<ul style="list-style-type: none"> • Samu • Bomberos • Carabineros de Chile • Ministerio Público • Mutuales • Concesionarias
18. Crear un catastro público de atención psicológica.	CONASET	<ul style="list-style-type: none"> • Ministerio de Salud (Subsecretaría de Redes) • Ministerio del Interior y Seguridad Pública (Subsecretaría de Prevención del Delito) • Fundaciones que se dedican a dar este tipo de atención
19. Crear una comisión de coordinación y colaboración entre el Programa de Apoyo a Víctimas y la CONASET con el fin de establecer los procedimientos y requisitos que deberán cumplir las personas, víctimas de siniestros de tránsito, para acceder al Programa de Apoyo de Víctimas de Delitos, dependiente del Ministerio del Interior.	CONASET Subsecretaría de Prevención del Delito	<ul style="list-style-type: none"> • Asociaciones de Víctimas / Fundaciones
20. Crear un protocolo de conceptos relativos a la seguridad vial para Fiscalía y Abogados.	CONASET	<ul style="list-style-type: none"> • Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones • Ministerio de Justicia • Fiscalía Nacional

21. Estudiar un posible aumento de la cobertura del seguro SOAP y prestaciones.	Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones	<ul style="list-style-type: none"> Asociación de Aseguradoras Mutual de Seguridad
22. Estudiar propuesta de modificación al código penal para incorporar muertes de tránsito como delitos viales.	Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones	<ul style="list-style-type: none"> Organizaciones de la sociedad civil vinculadas con la seguridad vial / Asociaciones de Víctimas Ministerio de Justicia

6. Obtención de Licencias de Conductor

Medida de Acción	Actor que lidera	Actores Involucrados
23. Desarrollar un sistema de gestión municipal para Registro de Conductores.	CONASET	<ul style="list-style-type: none"> Registro Civil Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones
24. Impulsar protocolo que estandarice criterios del examen médico.	CONASET	<ul style="list-style-type: none"> Ministerio de Salud Municipalidades Servicio Médico Legal Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones
25. Capacitar a Directores de Tránsito en el nuevo sistema de gestión del Registro de Conductores.	CONASET	<ul style="list-style-type: none"> Coreset Direcciones de Tránsito, Municipalidades

7. Estándares de Vehículos

Medida de Acción	Actor que lidera	Actores Involucrados
26. Difundir estudios y/o evidencias respecto del desempeño del equipamiento de seguridad y de las posibles prestaciones de los diferentes tipos de vehículos.	CONASET	<ul style="list-style-type: none"> Academia Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones Asociación Nacional Automotriz de Chile Automóvil Club de Chile Centro de Control y Certificación Vehicular (3CV) del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones Agrupaciones de la sociedad civil
27. Proponer mejoras a los procedimientos de revisiones técnicas.	Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones	<ul style="list-style-type: none"> CONASET Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones 3M
28. Crear un manual de buenas prácticas para talleres mecánicos.	CONASET	<ul style="list-style-type: none"> Centro de Certificación y Control Vehicular (3CV) del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones Agrupaciones de la sociedad civil

8. Señalización y Elementos de Diseño Vial

Medida de Acción	Actor que lidera	Actores Involucrados
29. Incorporar en la propuesta de actualización del Manual de Señalización de Tránsito mayores exigencias para los pasos peatonales.	Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones	<ul style="list-style-type: none"> • CONASET • 3M
30. Incorporar en la propuesta de actualización del Manual de Señalización de Tránsito nuevas diagramaciones para señales informativas.	Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones	<ul style="list-style-type: none"> • Ministerio de Obras Públicas • CONASET
31. Capacitar a Directores de Tránsito en las actualizaciones del Manual de Señalización de Tránsito y otros cambios normativos relacionados.	CONASET	<ul style="list-style-type: none"> • Seremitt • Municipios • 3M
32. Asesorar para el mejoramiento de la Seguridad Vial en puntos críticos (puntos de alta accidentabilidad).	Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones	<ul style="list-style-type: none"> • CONASET • Municipios • Ministerio de Obras Públicas • Ministerio de Vivienda y Urbanismo • Seremitt • 3M • ISA Intervial

9. Gestión de la Velocidad

Medida de Acción	Actor que lidera	Actores Involucrados
33. Contactar a legisladores de distintos sectores, para agilizar la tramitación del proyecto de ley que crea el Centro Automatizado de Tratamiento de Infracciones (CATI) a través de un equipo multisectorial.	Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones	<ul style="list-style-type: none"> • Organizaciones de la sociedad civil y agrupaciones de víctimas • Academia • Otros actores del Acuerdo
34. Desarrollar una estrategia de implementación y comunicación del proyecto CATI y de los peligros del exceso de velocidad en general.	Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones CONASET	<ul style="list-style-type: none"> • Municipalidades • Carabineros de Chile
35. Crear un informe anual de alta accidentabilidad en rutas, relacionados al exceso de velocidad para el MOP.	CONASET	<ul style="list-style-type: none"> • Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones • Ministerio de Obras Públicas • Concesionarias

10. Seguridad Vial Laboral y Accidentes de Trayecto

Medida de Acción	Actor que lidera	Actores Involucrados
36. Gestionar la incorporación de la Seguridad Vial en los programas de capacitación de los trabajadores y trabajadoras a través de las Mutualidades.	Ministerio del Trabajo	<ul style="list-style-type: none"> • Todos los integrantes del Acuerdo
37. Evaluar la posible incorporación de un test periódico de drogas en las empresas que involucren transporte y fomentarlo como una buena práctica empresarial.	Ministerio del Trabajo Suseso	<ul style="list-style-type: none"> • CONASET • Asociaciones empresas de transporte
38. Realizar una campaña de alta visibilidad y elementos de seguridad para promover una movilidad más segura durante la jornada laboral y el trayecto.	CONASET	<ul style="list-style-type: none"> • Todos los integrantes del Acuerdo
39. Levantar plan piloto de Seguridad Vial laboral en las empresas.	Mutual de Seguridad	<ul style="list-style-type: none"> • CONASET
40. Elaborar manual de buenas prácticas de Seguridad Vial para las empresas de transportes.	CONASET	<ul style="list-style-type: none"> • Mutual de Seguridad

11. Formación de Conductores Profesionales

Medida de Acción	Actor que lidera	Actores Involucrados
41. Incorporar conceptos de convivencia de modos en la formación de conductores profesionales a través de las escuelas de conductores.	CONASET	<ul style="list-style-type: none"> • Escuelas de Conductores Profesionales
42. Revisar los contenidos incluidos y la forma de presentarlos en el Libro del Nuevo Conductor Profesional.	CONASET	

Proceso de Trabajo

Luego de la suscripción del Acuerdo Nacional por la Seguridad Vial, en el mes de octubre de 2018 se conformaron cinco mesas de trabajo en las que se incluyeron los 11 temas establecidos como prioritarios. Las mesas fueron asociadas a los cinco ejes estratégicos de la Política Nacional de Seguridad de Tránsito: Gestión de la Seguridad de Tránsito, Vías y Movilidad más seguras, Vehículos más seguros, Usuarios de las Vías más Seguros y Respuesta tras los Siniestros de Tránsito.

En total, fueron 10 sesiones (dos por cada mesa) y, además, un taller de trabajo ampliado en el que participaron representantes del Comité Técnico Interministerial de la CONASET, expertos de la Academia y representantes gubernamentales, empresas privadas, mutualidades, Carabineros de Chile y agrupaciones de la sociedad civil, como ciclistas, familiares de víctimas de siniestros de tránsito, entre otros.

El proceso se llevó a cabo a partir de una metodología participativa en dos etapas, y se realizó sobre la base de un conjunto de medidas y acciones recopiladas desde la Política Nacional de Seguridad de Tránsito del año 1993, el trabajo participativo realizado para su actualización y de la validación de profesionales de CONASET.

La primera etapa de reuniones de los grupos de trabajo se llevó a cabo durante los días 11 y 26 de octubre. Esta fase tuvo como resultado diferentes propuestas de medidas de acción, las que fueron discutidas y priorizadas por los asistentes con la variable temporal de plazo inmediato (0-12 meses), corto plazo (1-3 años), mediano plazo (4 a 6 años) y largo plazo (7 a 10 años), además de la identificación de actores relevantes para la consecución de las acciones presentadas.

Las medidas contempladas en este documento solo serán aquellas que se enmarcan en el plazo inmediato. Todas aquellas medidas que fueron priorizadas en un plazo mayor serán incorporadas a las medidas y acciones derivadas de la Estrategia Nacional de Seguridad de Tránsito para los años 2020 al 2030.



Mesa de trabajo Eje 1: "Gestión de la Seguridad Vial".



Mesa de trabajo Eje 2: "Vías de Tránsito y Movilidad más seguras".



Mesa de trabajo Eje 3: "Vehículos más Seguros".



■ Mesa de trabajo Eje 4: "Usuarios de las Vías más seguros".



■ Mesa de trabajo Eje 5: "Respuestas tras los Siniestros de Tránsito".

La segunda etapa de trabajo se realizó bajo la premisa de un Taller Participativo, en el cual todos los asistentes a las reuniones previas, tuvieron la oportunidad de conocer las iniciativas de los cinco ejes estratégicos con el fin de formar un trabajo consensuado y consistente. Además, se definieron las acciones prioritarias en torno a los temas inmediatos del Acuerdo Nacional. En ello, los involucrados adoptaron los compromisos correspondientes y formularon acciones específicas en torno a la seguridad de tránsito de nuestro país.



Secretario Ejecutivo de la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito, Luis Alberto Stiven Hurtado, Workshop.



Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, Gloria Hutt Hesse, Workshop.

Testimonios



“La gran tasa de mortalidad y sus consecuencias en el tránsito, solo cambiará con el trabajo y empatía de todos: Visión Cero.” **(Enrique Olivares, Representante de Organizaciones Ciudadanas de Seguridad Vial OSEV)**

“En Mutual de Seguridad creemos que el Acuerdo Nacional por la Seguridad Vial, y las mesas trabajo realizadas, constituyen un valioso aporte a generar nuevas políticas públicas de prevención de siniestros viales, las que deberán contribuir de manera decisiva a una mayor protección de los trabajadores chilenos.” **(Matías Salazar, Subgerente de Seguridad Vial Mutual de Seguridad)**



“Como ISA INTERVIAL reforzamos nuestro compromiso con la seguridad vial, participando activamente en iniciativas público privadas que permitan generar conexiones que impulsen cambios sustantivos en nuestro país.” **(Eduardo Larrabe, Gerente General ISA INTERVIAL)**

“Felices de haber sido parte del trabajo de las mesas en el marco del Acuerdo Nacional por la Seguridad Vial. Confiamos en que este trabajo, que tiene plasmadas diversas miradas, multidisciplinarias y de distintos sectores, se materialice en el corto plazo, e impulse nuevos desafíos que permitan posicionar a la seguridad como un atributo de nuestra movilidad. Agradecidas del trabajo de Conaset y por incluirnos en este importante y desafiante trabajo.” **(Karina Muñoz, Directora y Fundadora de Conciencia Vial)**



“Mi experiencia ha sido muy enriquecedora conociendo las miradas desde una fundación de víctimas de accidentes de tránsito, pasando por profesionales de distintos ámbitos multidisciplinario, hasta la opinión de académicos. Como ingeniero en tránsito, trabajador de la Municipalidad de Peñalolén, ha sido la oportunidad de aportar desde la mirada local para los procesos y estrategias futuras, para el mejoramiento en las vías y su marco normativo asociado a la seguridad vial.” **(Raúl Montiel, Ingeniero en transporte y tránsito Dirección de Tránsito, Municipalidad de Peñalolén)**

“Como Ministerio de Salud, también involucrados en la gestión de la seguridad vial, hemos participado históricamente en el Pilar 5 de respuesta rápida post siniestro; sin embargo, no hemos colaborado proactivamente con el Pilar 4 de usuarios más seguros. Creemos que tenemos una gran oportunidad de gestionar sinérgicamente la prevención y tratamiento de lesiones graves por siniestros de tránsito, a través de la difusión y priorización del uso adecuado y permanente de la seguridad pasiva. Tenemos la red de salud transversal en Chile y momentos de gran sensibilidad, como por ejemplo los nacimientos, donde podemos entregar un potente mensaje de seguridad vial y extendido a la familia, todos protegidos por el cinturón de seguridad y los sistemas de retención infantil.” **(Dr. Sergio Rendich, Asesor de Seguridad Vial del Departamento de Ciclo Vital. Ministerio de Salud)**





“En la Asociación Chilena de Seguridad entendemos que la responsabilidad en la prevención de los siniestros de tránsito y sus consecuencias es compartida entre todos los actores que participamos en el sistema vial. El Acuerdo Nacional por la Seguridad Vial y el establecimiento de una Estrategia Nacional 2020-2030, construida con participación de todos los involucrados, permitirá implementar acciones concretas y efectivas para conseguir un país sin fallecidos ni heridos graves en el tránsito.” **(Rodrigo Cruces, Especialista en Seguridad Vial, Asociación Chilena de Seguridad)**

“En 3M nos mueve el llevar nuestra tecnología en seguridad a la vida diaria de las personas y, tener la posibilidad de plasmar esta experiencia en las propuestas trabajadas en las mesas, nos llena de orgullo.

En lo personal, me alegra haber aportado con un granito de arena a trabajar en crear una Cultura de Seguridad. El compartir las distintas visiones de empresas y entidades públicas, junto con las organizaciones sociales enriquecen la mirada sobre la seguridad y nos hace más responsables y empáticos con el otro.

Quedamos muy agradecidos de ser parte de un grupo de trabajo motivado en hacernos usuarios que se mueven y transportan en calles, caminos, carreteras, vehículos más seguros e integrados.” **(Cristina Kusch, Business Leader Scotchlite Reflective Materials & Conspicuity 3M)**



“Como asociación ciudadana, nuestra experiencia en el Acuerdo Nacional por la Seguridad Vial fue positiva. Encontramos otros actores dedicados a la seguridad vial y las discusiones fueron interesantes y productivas. Se crearon muchas sinergias. Nos sentimos escuchados y aprendimos mucho también.

Esperamos que este proceso siga para poder revisar más temas, afinar la estrategia y trabajar juntos.” **(Axel Rimbaud, Movimiento contra el Exceso de velocidad Letal)**

Referencias

- CONASET. (2017). Obtenido de Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito:
<https://www.conaset.cl/wp-content/uploads/2018/01/Costo-de-los-Accidentes-Observatorio-de-Datos-2017.pdf>
- DGT. (junio de 1994). Predicar con el ejemplo. Tráfico, 26-27. Recuperado el 22 de noviembre de 2018, de <http://www.dgt.es/revista/archivo/pdf/num100-1994-pags26-27.pdf>
- DGT. (30 de noviembre de 2016). Primeros pasos para un Pacto de Estado por la Seguridad Vial. Recuperado el 22 de noviembre de 2018, de http://revista.dgt.es/es/noticias/nacional/2016/11NOVIEMBRE/1130congreso-de-los-diputados-pacto-de-estado-por-la-seguridad-vial.shtml#.W_cIEOhKiUk
- El confidencial. (02 de febrero de 2017). España necesita un pacto de Estado para reducir la siniestralidad en las carreteras. España. Recuperado el 22 de noviembre de 2018, de https://blogs.elconfidencial.com/motor/automaniacos/2017-02-06/pacto-seguridad-vial-siniestralidad-carreteras-ministro-del-interior_1326995/
- El Nuevo Día. (Julio de 2017). Se firmó pacto por la seguridad vial. Ibagué, Colombia. Recuperado el 22 de noviembre de 2018, de <http://www.elnuevodia.com.co/nuevodia/tolima/ibague/387321-se-firmo-pacto-por-la-seguridad-vial>
- El País, España. (27 de abril de 1994). Las muertes en carretera descienden un 19,4% en lo que va de año. Recuperado el 22 de noviembre de 2018, de https://elpais.com/diario/1994/04/27/espana/767397629_850215.html
- eldiario.es. (12 de diciembre de 2017). 2017 certifica el fracaso de las políticas de seguridad vial del Gobierno. Recuperado el 22 de noviembre de 2018, de https://www.eldiario.es/politica/victimas-carretera-vuelven-segundo-records_0_720228240.html
- Elvik, R. e. (2013). El Manual de Medidas de Seguridad Vial. Segunda Edición.
- International Transport Forum (ITF). (2016). Zero Road Deaths and Serious Injuries: Leading a Paradigm Shift to a Safe System. Paris: OECD Publishing. Obtenido de <http://dx.doi.org/10.1787/9789282108055-en>
- IRTAD. (2017). Benchmarking de seguridad vial en América Latina.
- IRTAD. (2017). Road Safety Annual Report.
- Ministerio de Transporte y Obras Públicas. (16 de agosto de 2017). Ecuador. Recuperado el 23 de noviembre de 2018, de <https://www.obraspublicas.gob.ec/se-define-el-pacto-nacional-por-la-seguridad-vial-en-el-ecuador/>

- Ministerio de Transporte y Obras Públicas, Ecuador. (2017). Plan Operativo Pacto Nacional por la Seguridad Vial. Quito, Ecuador. Recuperado el 23 de noviembre de 2018, de <https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2017/12/Plan-Operativo-de-Seguridad-Vial.pdf>
- Monclús, J. (2014). La Política Vial y Los Planes Estratégicos. Oposición, DGT. Recuperado el 22 de noviembre de 2018, de <http://www.dgt.es/es/la-dgt/empleo-publico/oposiciones/2014/20141216-temario-promocion-inter-na-2014-parte-1-movilidad-segura.shtml>
- OCDE. (2017). Análisis de Gobernanza de Infraestructura: Chile. Brechas y Estándares de Gobernanza de la Infraestructura Pública en Chile.
- OMS. (2010). Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020. Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020. Recuperado el 22 de noviembre de 2018, de https://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/es/
- OMS. (2018). Organización Mundial de la Salud. Recuperado el 26 de noviembre de 2018, de <https://www.who.int/features/factfiles/roadsafety/es/>
- OMS. (2018). Organización Mundial de la Salud. Obtenido de <https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>



CONASET

Ministerio de
Transportes y
Telecomunicaciones

Gobierno de Chi

COMISIÓN NACIONAL DE SEGURIDAD DE TRÁNSITO

www.conaset.cl