



POLÍTICA NACIONAL DE SEGURIDAD DE TRÁNSITO

2017



CONASET
Ministerio de
Transportes y
Telecomunicaciones

Gobierno de Chile



Política Nacional de **SEGURIDAD DE TRÁNSITO**

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
Octubre 2017

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

La elaboración de esta nueva Política Nacional de Seguridad de Tránsito, impulsada a través del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, fue posible gracias a la colaboración de instituciones públicas, miembros del Comité Técnico Interministerial de CONASET, agrupaciones ciudadanas, agrupaciones de víctimas de siniestros de tránsito, fundaciones, Organizaciones No Gubernamentales, representantes del mundo académico y empresarial, profesionales, técnicos y expertos de diversas áreas vinculadas a la seguridad vial, así como también personas naturales.

Nuestro agradecimiento a todos por contribuir a mejorar la seguridad de tránsito en Chile.



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



ÍNDICE

PRESENTACIÓN	11
CAPÍTULO 1: ANTECEDENTES	15
■ La Política de Seguridad de Tránsito de 1993	17
■ Principales avances de la Seguridad de Tránsito	19
■ ¿Por qué una nueva Política?	21
■ Lineamientos Internacionales	24
CAPÍTULO 2: ENFOQUE DE SISTEMA SEGURO: HACIA LA VISIÓN CERO	27
CAPÍTULO 3: PROCESO DE CONSTRUCCIÓN DE LA POLÍTICA	33
CAPÍTULO 4: POLÍTICA NACIONAL DE SEGURIDAD DE TRÁNSITO	39
■ Estructura de la Política	41
■ Visión	42
■ Principios	42
■ Ejes estratégicos	
■ 1. Gestión de la Seguridad de Tránsito	45
■ 2. Vías y Movilidad más Seguras	49
■ 3. Vehículos más Seguros	53
■ 4. Usuarios de las Vías más Seguros	57
■ 5. Respuesta tras los Siniestros de Tránsito	61
■ Implementación de la Política	65
ANEXOS	67
■ Resumen de actividades para la construcción de la Política	68
■ Bibliografía	71

PRESENTACIÓN

En el año 1993 se elaboró y presentó la primera Política Nacional de Seguridad de Tránsito, con el fin de abordar el problema de la elevada tasa de siniestros viales desde todas sus dimensiones.

Ese trabajo orientó numerosos cambios normativos y acciones que durante más de dos décadas lideró el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, a través de la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito, de la mano de todos los actores relevantes públicos y privados, relacionados con el tránsito en nuestro país.

Hoy, la movilidad de las personas es un nuevo desafío: cada día vemos más ciclistas en los espacios públicos; el parque vehicular y de motocicletas ha crecido considerablemente; el transporte público rural, urbano e interurbano es cada día más relevante para el desplazamiento de las personas y, aun cuando parece imperceptible, en algún momento del día todos somos peatones, por lo que la seguridad vial adquiere vital importancia para evitar la pérdida de vidas en accidentes de tránsito o, al menos, disminuir su impacto en la salud de las personas.

La movilidad segura en nuestras ciudades debe ser parte del núcleo central de la regulación y de las acciones y medidas que deben adoptarse para asegurar la protección de todos quienes se trasladan a diario a sus distintos destinos, a través de cualquiera de los modos de transporte. Esto, porque tenemos un triste registro: en promedio, 5 personas fallecen cada día en accidentes de tránsito en Chile y cientos de familias resultan emocionalmente destrozadas y económicamente afectadas.

Porque creemos firmemente que ninguna muerte en el tránsito es aceptable, tenemos el imperativo ético de proteger la vida de las personas y avanzar hacia una Visión Cero y, para ello, es necesario contar con una nueva Política Nacional de Seguridad de Tránsito que aborde las complejidades actuales de la convivencia vial y establezca el marco general para la implementación de políticas públicas, acciones y medidas en materia de seguridad vial.

De este modo, ajustándonos a los lineamientos dispuestos por la Organización de las Naciones Unidas (ONU), y asumiendo el compromiso de interés público, en orden a contar con una política de seguridad vial, convocamos a entidades públicas y privadas, a las agrupaciones ciudadanas, a las asociaciones de víctimas de siniestros viales y actores relevantes en materia de seguridad vial, a todos quienes agradecemos el tiempo dedicado para participar en el trabajo de elaboración de esta política, así como el alto interés, participación y compromiso en abordar sus distintas aristas.

Esta mirada amplia es clave para avanzar en forma decidida en seguridad vial, entendiendo que es un tema transversal, que debe ocupar a los distintos gobiernos, así como a la sociedad civil toda, sin distinguir y en que nadie pueda restarse. Lo anterior, es la base para escribir una nueva hoja de ruta, trazar acciones, mejorar el marco normativo, ejecutar medidas, fortalecer el control y la fiscalización, insistir en la educación y desarrollar campañas en el marco de un plan general que coordine los esfuerzos de todos los sectores con un solo fin: salvar vidas en el tránsito.

Paola Tapia Salas
Presidenta del Comité de Ministros de CONASET
Ministra de Transportes y Telecomunicaciones

PRESENTACIÓN

Cada año, los siniestros de tránsito causan la muerte de aproximadamente 1,25 millones de personas en todo el mundo. Para enfrentar esta realidad, la recientemente adoptada Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible de la Organización de las Naciones Unidas (ONU), estableció una meta ambiciosa con respecto a la seguridad vial, consistente en reducir a la mitad el número de muertes y lesiones en accidentes de tránsito a nivel mundial hasta el año 2020.

La nueva Política Nacional de Seguridad de Tránsito, que a continuación presentamos, se ajusta a los lineamientos dispuestos por las Naciones Unidas, al enmarcar las iniciativas de seguridad de tránsito en cinco pilares de acción que dicen relación con la gestión de la seguridad de tránsito, vías de tránsito más seguras, vehículos más seguros, usuarios más seguros y respuesta tras los siniestros de tránsito.

Estamos conscientes del importante desafío que hemos asumido como país al sumarnos a este llamado, ya que nos debemos a todas las personas que se mueven a diario por nuestras vías y que tienen derecho a circular con seguridad bajo condiciones de movilidad adecuadas.

Es momento de poner especial foco en los usuarios vulnerables en el tránsito, quienes representan más de la mitad de los fallecidos en nuestro país y, también, darle sentido de urgencia al trabajo para detener las graves consecuencias que traen consigo los siniestros de tránsito.

La nueva Política es un paso importante en esta tarea y una invitación a todos los actores a sumarse activamente para avanzar juntos hacia una Visión Cero, para que nadie pierda la vida o quede gravemente lesionado en las calles y carreteras de nuestro país, a causa de un siniestro de tránsito.

Gabriela Rosende Bustos
Secretaria Ejecutiva de CONASET



 **CAPÍTULO 1**
ANTECEDENTES



La Política de Seguridad de Tránsito de 1993

La primera Política de Seguridad de Tránsito para Chile se presentó en el año 1993. Este documento abordó la temática de tránsito y seguridad vial a nivel nacional y enfocó su accionar en líneas de trabajo con el objetivo principal de *convertir a Chile en un país con baja incidencia de accidentes de tránsito*. Cada una de las líneas principales de trabajo identificadas tenía su propio objetivo específico asociado, lo que a su vez, le daba concreción al objetivo general (CONASET, 1993).¹

Una de las medidas propuestas en ella, fue la creación de una *Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito* con la función de asesorar y proponer planes, proyectos y programas tendientes a reducir la elevada tasa de accidentes de tránsito que ocurren en el país. En consecuencia, CONASET fue fundada el mismo año que nace la primera Política Nacional de Seguridad de Tránsito, a través de un decreto supremo firmado por el entonces Presidente de la República Don Patricio Aylwin Azócar.

Desde su creación, el objetivo central de este organismo ha sido prevenir siniestros de tránsito y sus consecuencias, coordinando las labores en materia de seguridad vial de estos diez ministerios: Interior y Seguridad Pública, Educación, Justicia y Derechos Humanos, Obras Públicas, Salud, Vivienda y Urbanismo, Transportes y Telecomunicaciones, Trabajo y Previsión Social, Secretaría General de Gobierno, Secretaría General de la Presidencia; además de Carabineros de Chile.

¹ CONASET (1993). Política Nacional de Seguridad de Tránsito. Santiago, Chile.

Con el objetivo de reducir los siniestros de tránsito y sus consecuencias que tanto dolor causan en las familias, en la primera *Política Nacional de Seguridad de Tránsito* se especificó un *Sistema Nacional de Seguridad de Tránsito*, en el cual se identificaron nueve líneas de acción (Figura 1).

Figura 1: Líneas de acción y objetivos de la Política Nacional de Seguridad de Tránsito, 1993

Formación y Acreditación de Conductores	Conductores competentes y socialmente responsables.
Gestión de Calidad Vehicular	Vehículos seguros y con mantenimiento adecuado.
Gestión de Vías y Espacios Públicos	Vías y espacios acondicionados para uso armónico de peatones y vehículos.
Gestión de Servicios de Transportes	Condiciones de servicio que no generen presiones nocivas sobre empresas y conductores.
Fiscalización	Conductas y actuaciones que se mantengan dentro de las normas vigentes.
Acción Judicial	Responsables sancionados de modo socialmente constructivo.
Atención de Accidentes y Seguros	Rescate oportuno y rehabilitación asegurada de víctimas de accidentes.
Investigación e Información	Conocimiento integral y actualizado del fenómeno de la seguridad de tránsito en Chile.
Educación y Comunicación	Conciencia personal y pública activa sobre seguridad de tránsito.

Fuente: CONASET, 1993. Política Nacional de Seguridad de Tránsito

Posteriormente, en 1994 y 1995, para poner en marcha la política, se identificaron 129 potencialidades de mejoramiento de la seguridad de tránsito en Chile, enmarcadas en las líneas de acción previamente definidas. Cada potencialidad incorporó una propuesta de acción concreta de acuerdo al contexto del país en esos años. Muchas de estas acciones han sido ejecutadas en el tiempo, con mayor o menor grado de desarrollo.

Principales avances de la Seguridad de Tránsito

Bajo las directrices establecidas en la Política Nacional de Seguridad de Tránsito de 1993, se han llevado a cabo numerosos cambios normativos y políticas públicas para proteger la vida de las personas, que han moldeado la seguridad de tránsito del país durante más de dos décadas (Figura 2).

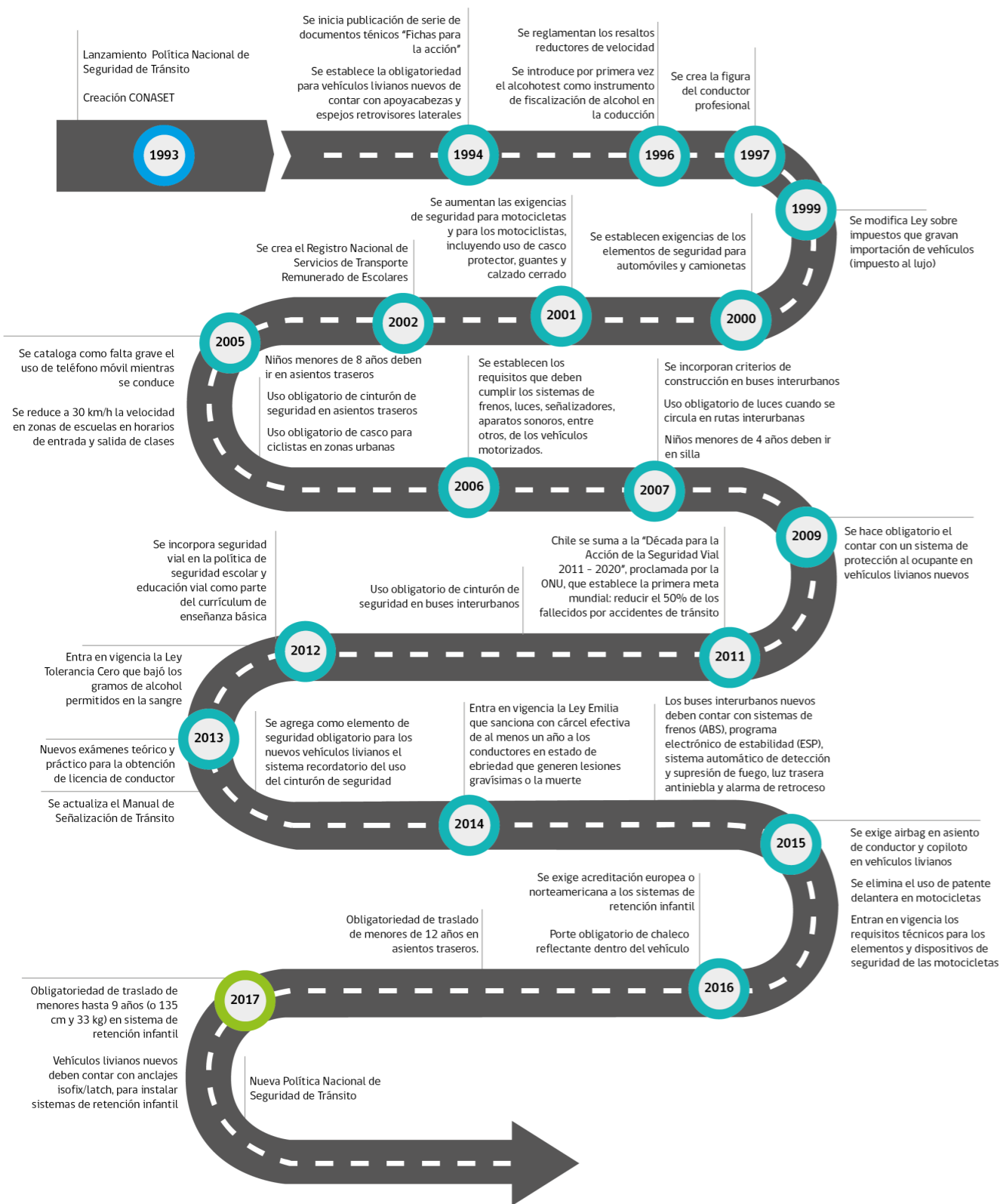
A modo ejemplar, en 1996 se reglamentaron los resaltos reductores de velocidad (lomos de toro) y se introdujo por primera vez el alcohótest como instrumento para que Carabineros de Chile realizara fiscalizaciones de alcohol en la conducción. En 1997 se creó la figura del conductor profesional y en el año 2000 se aumentaron las exigencias de los elementos de seguridad para automóviles, motocicletas y camiones, como por ejemplo las cintas retro-reflectante para camiones o la reglamentación del casco protector para motociclistas. En el año 2005, se hizo obligatorio el uso del cinturón de seguridad en los asientos traseros y se catalogó como falta grave el uso del teléfono móvil mientras se conduce.

En 2009, el Ministerio de Obras Públicas comenzó a ejecutar obras de mejoramiento en los entornos de escuelas rurales del país, para dotar de facilidades que protejan el desplazamiento de los alumnos durante los horarios de entrada y salida. En el año 2011, Chile se sumó a la "Década para la Acción de la Seguridad Vial 2011-2020", proclamada por la ONU, que establece la primera meta mundial: *reducir en 50% los fallecidos por siniestros viales*. Ese mismo año, el uso del cinturón de seguridad en buses interurbanos se convirtió en una obligación en Chile.

En el 2012 se promulgó la Ley Tolerancia Cero de alcohol en conducción y, a través del Ministerio de Educación, se incorporó la educación vial en los programas de estudios de la enseñanza básica. En los años 2012 y 2013 se realizó una reforma para la obtención de licencia de conductor con nuevos y más exigentes exámenes teóricos y prácticos. En 2014, se aprobó la Ley Emilia que sanciona con cárcel efectiva de al menos un año a conductores en estado de ebriedad que generen lesiones gravísimas o la muerte a causa de un siniestro de tránsito.

El Ministerio del Trabajo y Previsión Social, consciente de las tasas de siniestralidad de los trabajadores durante el trayecto entre el hogar y el trabajo, incorporó este problema dentro de las metas y objetivos de la Política Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo de 2016. Durante los años 2016 y 2017 se implementaron cambios a la Ley de Tránsito para proteger la vida de los niños mientras se trasladan en automóviles. Se estableció que los menores de 12 años sean trasladados en el asiento trasero de los vehículos y, además, se normó la obligatoriedad de llevar a los niños menores de 9 años en sistemas de retención infantil adecuados según su peso, talla y edad. Estas medidas complementaron la normativa del año 2006 que obligaba llevar a los niños en silla hasta cumplir los 4 años.

Figura 2: Principales avances de seguridad de tránsito

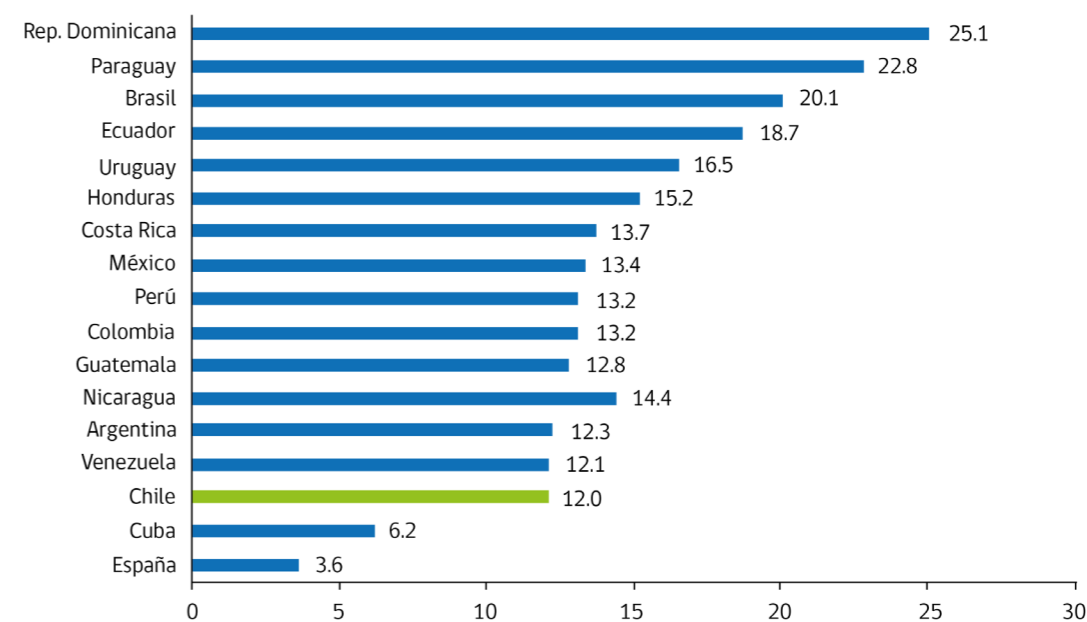


¿Por qué una nueva Política?

En Chile, cada año se lamenta la muerte de aproximadamente 1.600 personas² y cerca de 7.500 sufren lesiones graves como consecuencia de siniestros de tránsito. De hecho, durante la última década murieron cada día, en promedio, 5 personas víctimas de un accidente de tránsito, conformando así la primera causa de muerte externa en niños de 1 a 14 años y en jóvenes hasta 29 años.

Si bien el país tiene buenos índices de seguridad de tránsito en relación a los países de la región (Gráfico 1), Chile tiene un indicador de riesgo de la probabilidad de morir en un siniestro de tránsito cuatro veces mayor que los países de la OCDE (Gráfico 2).

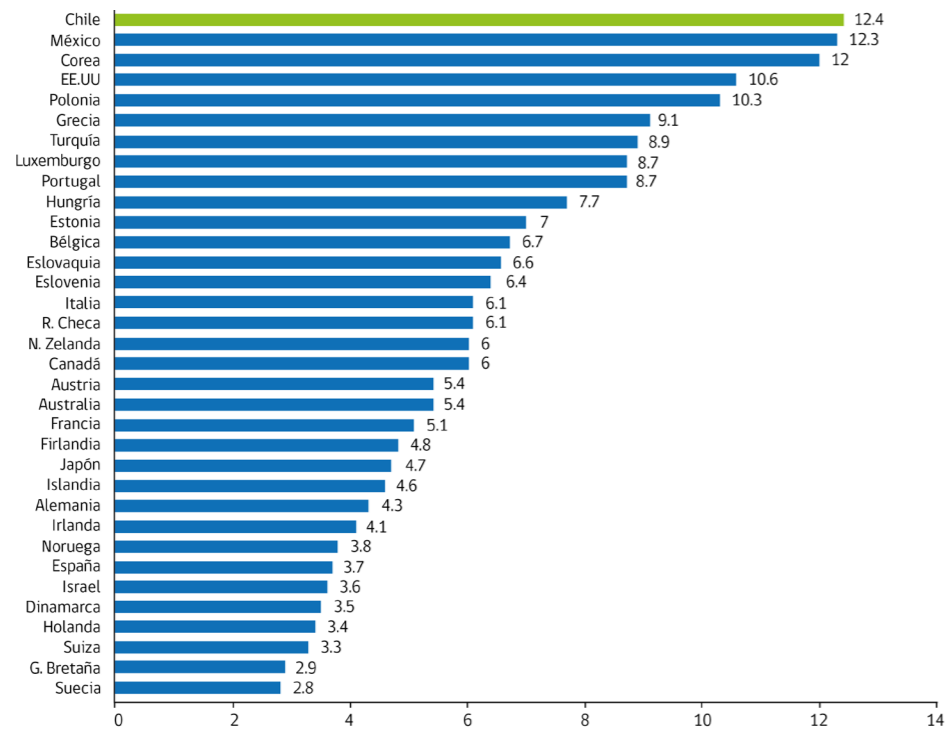
Gráfico 1: Países Iberoamericanos - Fallecidos por cada 100.000 habitantes



Fuente: Informe Iberoamericano de Seguridad Vial, OISEVI 2015

² La recolección de información sobre siniestros, fallecidos y lesionados a causa de siniestros de tránsito es realizada por Carabineros de Chile con un seguimiento de hasta 24 horas de ocurrido el accidente.

Gráfico 2: Países OCDE – Fallecidos por cada 100.000 habitantes

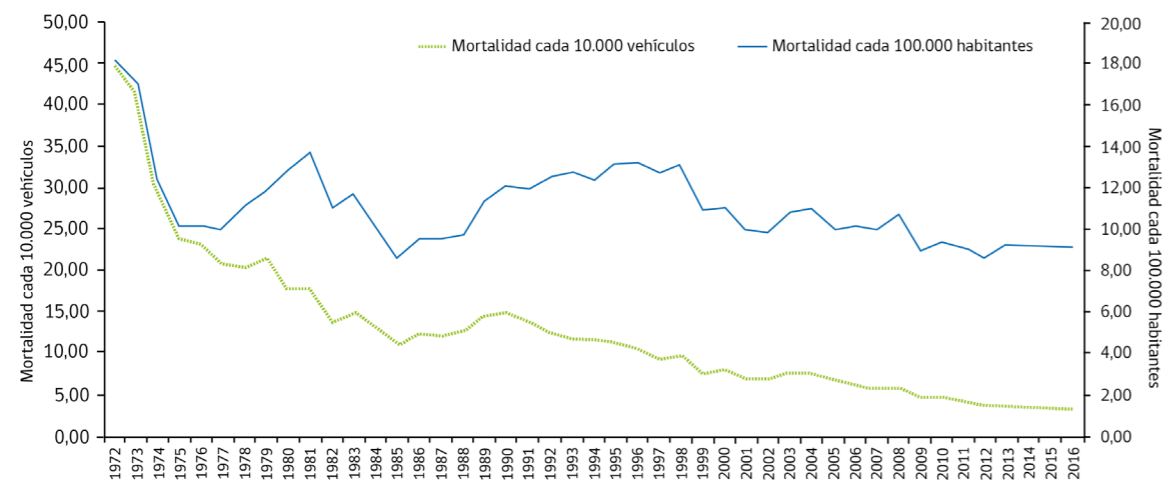


Fuente: Informe Sobre la Situación Mundial de la Seguridad Vial, OMS 2015

Nota: La diferencia de tasa entre el gráfico 1 y gráfico 2 se debe a la fuente de origen de los datos.

A pesar de los avances conseguidos hasta la fecha, la cantidad de fallecidos y lesionados de gravedad en Chile a causa de los siniestros de tránsito no ha mostrado una reducción significativa a lo largo de la historia. Más aún, en los últimos años se puede observar un estancamiento en las cifras de fallecidos por cada 100.000 habitantes y una muy leve baja en la tasa de mortalidad por cada 10.000 vehículos (Gráfico 3).

Gráfico 3: Evolución de Indicadores de Mortalidad por cada 10.000 vehículos y 100.000 habitantes en Chile (Período 1972-2016)



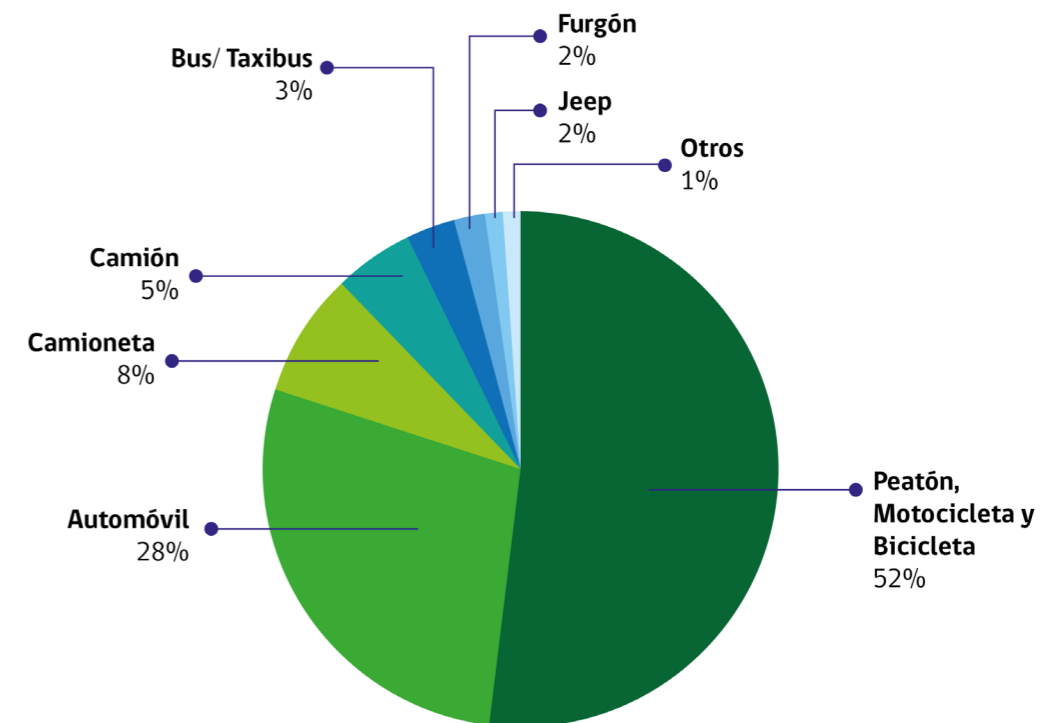
Fuente: Carabineros de Chile, INE
Elaboración: CONASET, 2017

A raíz de la estabilización de las cifras de mortalidad, como también los grandes cambios en infraestructura vial, la tecnología y calidad de los vehículos y la forma de desplazarnos, es que surge la necesidad de contar con una nueva Política Nacional de Seguridad de Tránsito, decisión tomada por el Comité de Ministros de CONASET en mayo de 2017, con el fin de reimpulsar el trabajo y avanzar en la reducción de víctimas en el tránsito.

Esta nueva mirada debe responder a una nueva realidad que se vive en el tránsito, estableciendo reglas claras que permitan la convivencia entre los distintos modos de transporte y poniendo especial foco en el grupo de usuarios más vulnerables de nuestras calles y carreteras. Los usuarios vulnerables son aquellos que no son protegidos por una carrocería, como los peatones, ciclistas, y motociclistas, pues carecen de protección ante un impacto y son proclives a sufrir mayores consecuencias en un siniestro.

En Chile, el 52% de los fallecidos corresponde a peatones, ciclistas y motociclistas (Gráfico 4), es decir, más de la mitad de los fallecidos son usuarios vulnerables, por lo que urge incluir este problema en la nueva Política. Es importante considerar que los niños, adultos mayores y las personas en situación de discapacidad también deben ser visualizados como vulnerables.

Gráfico 4: Fallecidos según tipo de usuario (2012-2016)



Fuente: Carabineros de Chile
Elaboración: CONASET, 2017

Lineamientos Internacionales

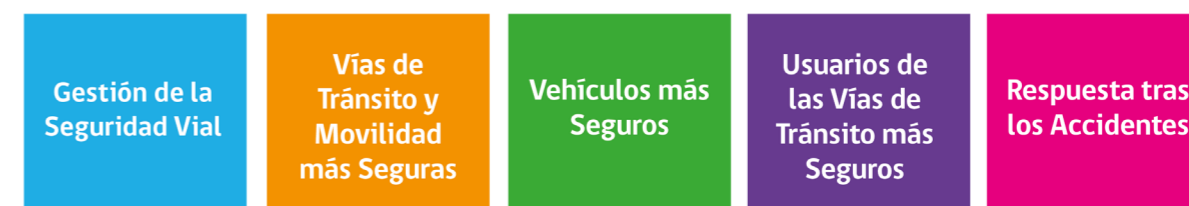
Las lesiones fatales provocadas por siniestros de tránsito fueron la novena causa de muerte a nivel mundial en 2004 y, de no tomar medidas inmediatas, podría llegar a ser la séptima en 2030 (OMS, 2015). Por otra parte, las consecuencias económicas derivadas de estos siniestros se estiman en más de 100 mil millones de dólares anuales. Para el caso de Chile, la Organización Mundial de la Salud (OMS) en su último Informe sobre la Situación Mundial de la Seguridad Vial 2015 lo consideró como un país de ingresos altos, por lo que el costo de los accidentes de tránsito en Chile produciría pérdidas cercanas al 3% del PIB anual. Si se consideran las estimaciones de la OMS (2015), el costo anual para el país es equivalente a la construcción de 21 hospitales o 40 veces el financiamiento completo del programa Garantías Explícitas en Salud (GES) durante 2015.

Para hacer frente a esta realidad, las Naciones Unidas estableció 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS). Estos objetivos son un llamado universal a la adopción de medidas para poner fin a la pobreza, proteger el planeta y garantizar que todas las personas gocen de paz y prosperidad³. La seguridad de tránsito es abordada en los objetivos 3 (Salud y Bienestar) y 11 (Ciudades y Comunidades Sostenibles).

En concreto, las Naciones Unidas declaró la Década para la Acción de la Seguridad Vial 2011–2020, que establece la primera meta mundial: reducir en 50% los fallecidos por siniestros viales y alentó a realizar actividades enmarcadas en cinco pilares principales. Las recomendaciones deben ser consideradas en los planes nacionales de los países de manera gradual con el fin de estabilizar y, luego, reducir la cantidad de fallecidos en siniestros viales.

Estos cinco pilares son: **Gestión de la Seguridad Vial, Vías de Tránsito y Movilidad más Seguras, Vehículos más Seguros, Usuarios de las Vías de Tránsito más Seguros y Respuesta tras los Accidentes** (Figura 3).

Figura 3: Pilares recomendados por la ONU para mejorar la seguridad vial

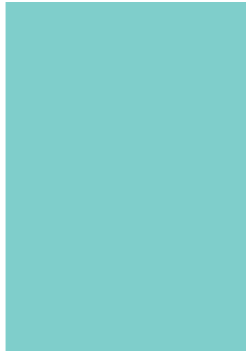


Elaboración: CONASET en base a ONU, 2011

La nueva Política se ajusta a los lineamientos internacionales y las recomendaciones de las Naciones Unidas⁴, enmarcando las iniciativas de seguridad de tránsito en estos cinco pilares de acción. Dichas recomendaciones tienen, a su vez como principios rectores, los principios del enfoque de Sistema Seguro, que pretende desarrollar un sistema de tránsito vial mejor adaptado al error humano y que tome en consideración la vulnerabilidad del cuerpo humano.

³ <http://www.undp.org/content/undp/es/home/sustainable-development-goals.html>

⁴ Organización Mundial de la Salud, OMS (2011). Plan Mundial Para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011–2020



CAPÍTULO 2
ENFOQUE DE
SISTEMA SEGURO:
HACIA LA VISIÓN CERO



Enfoque de Sistema Seguro: hacia la Visión Cero

La nueva *Política Nacional de Seguridad de Tránsito* se alineará con el enfoque de Sistema Seguro, el cual ha sido promovido, especialmente, por países líderes en seguridad de tránsito y que establece como imperativo ético que las muertes y lesiones graves en el tránsito son inaceptables y que, por lo tanto, el sistema de tránsito debe diseñarse y utilizarse de manera tal que nadie pierda la vida o quede gravemente herido como resultado de un siniestro de tránsito.

Esta estrategia para crear un sistema que proteja a las personas también es conocida internacionalmente como *Visión Cero*, política de seguridad de tránsito que fue introducida por Suecia y los Países Bajos en la década de 1990 y que ha sido adoptada por varios países y ciudades desde entonces.

Se trata de un cambio de paradigma que parte desde la base que los seres humanos cometen errores. Si bien los accidentes graves en muchos casos ocurren por infracciones a las normas del tránsito y por comportamientos arriesgados, la mayoría de estos accidentes se producen por una equivocación o error de percepción o de juicio, por parte de personas que en general son respetuosas de la ley.

Así, en lugar de apuntar a corregir los errores humanos, hay que reconocer que las causas de los siniestros de tránsito están relacionadas con los riesgos inherentes al uso de la infraestructura vial. En consecuencia, la solución para confrontar los altos índices de accidentabilidad no solamente se sustenta en medidas orientadas a la educación de las personas, sino que también, en el diseño de un sistema completo que apoye y guíe el comportamiento humano.⁵

Los principios fundamentales y no transables de este enfoque son:

1. Los seres humanos cometemos errores, los que pueden derivar en un accidente de tránsito. "Errar es humano".
2. El cuerpo humano, por naturaleza, tiene una capacidad limitada para soportar las fuerzas de un impacto antes de que el daño ocurra.
3. Existe una responsabilidad compartida entre quienes diseñan, construyen, administran y usan las vías y los vehículos, junto con quienes brindan atención luego de ocurrido el siniestro de tránsito, para evitar que éste tenga resultado de muerte o lesiones graves.
4. Todos los componentes del sistema deben estar fortalecidos y si uno falla, las otras partes continúan protegiendo a las personas involucradas.

⁵ ITF (2016), *Zero Road and Serious Injuries: Leading a Paradigm Shift to a Safe System*, OECD



En resumen, se trata de un enfoque holístico y proactivo de la seguridad de tránsito, gestionado de tal manera que los componentes del sistema se combinen e interactúen para guiar a los usuarios a actuar de manera segura y prevenir los accidentes de tránsito; y si estos ocurren, garantizar que las fuerzas del impacto no excedan los límites que el cuerpo humano puede resistir antes de que se ocasionen lesiones graves o la muerte.

Dada la estabilización de las cifras de fallecidos en Chile, como también las recomendaciones de la ONU para la Década de Acción para la Seguridad Vial, se consideró el enfoque de Sistema Seguro como oportuno para una reorientación de pensamientos y la adopción de nuevas maneras de trabajar.

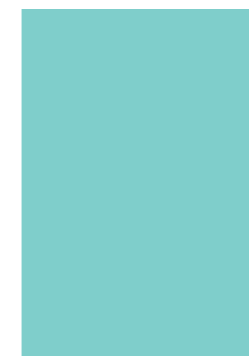
Atendiendo a la relevancia de la internalización de los principios del enfoque de Sistema Seguro en la ciudadanía, se llevó a cabo una encuesta de opinión participativa⁶, en la cual el 81% de los participantes declaró estar muy de acuerdo o de acuerdo con estos principios. En particular, un 92% de los encuestados señala estar de acuerdo o muy de acuerdo con que las personas cometen errores que provocan accidentes de tránsito. Esto también se refleja en que el 69% de los encuestados atribuye la responsabilidad de los accidentes de tránsito a las propias personas.

⁶ Informe "Encuesta de opinión participativa en línea para una Nueva Política Nacional de Seguridad de Tránsito"

Con respecto al principio que considera que todos los componentes del sistema deben estar coordinados y fortalecidos, un 88% de los encuestados señala estar de acuerdo o muy de acuerdo. No obstante, un 53% señala no tener claridad sobre el organismo responsable de la Seguridad de Tránsito.

Sólo un 64% de las personas opina que hay una responsabilidad compartida entre todos los actores involucrados en el tránsito. Éste fue el principio del enfoque de Sistema Seguro que obtuvo el menor porcentaje de acuerdo entre los participantes, lo cual podría explicarse a que un gran porcentaje de ellos (69%) atribuye la responsabilidad de los accidentes a cada persona y no ven la interacción que ocurre durante el desplazamiento en el tránsito como un sistema integral con distintos actores involucrados.





CAPÍTULO 3
PROCESO DE
CONSTRUCCIÓN DE
LA POLÍTICA

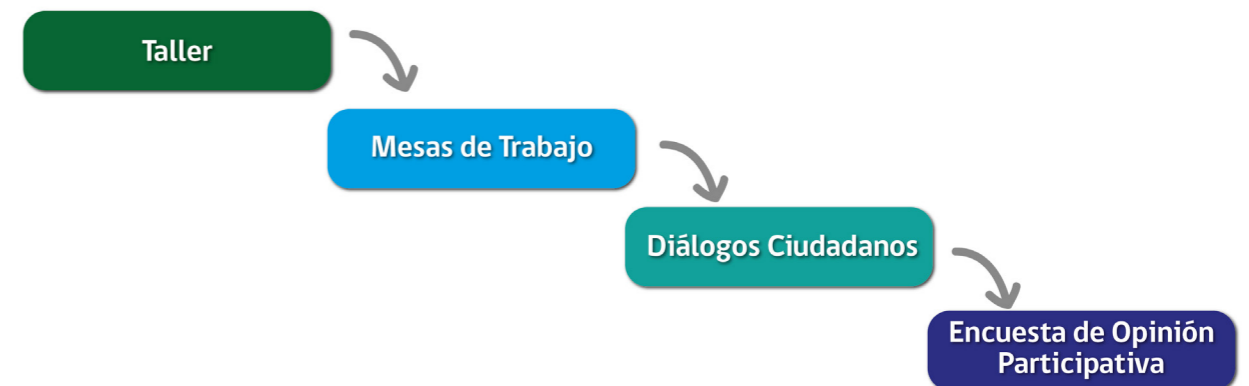


Proceso de construcción de la Política

Así como en la elaboración de la primera Política Nacional de Seguridad de Tránsito, el actual trabajo fue concebido en un marco metodológico participativo, que tuvo como objetivo recoger la opinión ciudadana y contribuir a orientar el trabajo técnico y relevar los temas más importantes de la seguridad de tránsito, desde la mirada particular de los distintos usuarios de las vías.

En este sentido, tras el trabajo de análisis y evaluación de la Política de 1993, de la mitad de la Década de Acción declarada por la ONU, de estudios e investigaciones y revisión de literatura relacionada, se dio inicio al proceso de participación que constó de cuatro etapas (Figura 4):

Figura 4: Etapas participativas de la elaboración de la nueva Política de Seguridad de Tránsito



En la **primera etapa** se trabajó en la *Visión* y los *Principios* de la nueva Política a través de una dinámica grupal en un taller que dio inicio al trabajo participativo.

Los participantes provenientes de instituciones públicas, empresas del sector privado, ONGs, fundaciones y agrupaciones de la sociedad civil relacionadas con la seguridad de tránsito, entre otros, fueron agrupados en 5 mesas de trabajos por ejes temáticos, basadas en los pilares de acción: *Gestión de la Seguridad Vial*, *Vías de Tránsito y Movilidad más Seguras*, *Vehículos más Seguros*, *Usuarios de las Vías de Tránsito más Seguros* y *Respuesta tras los Accidentes*.

En la **segunda etapa**, los participantes fueron convocados a mesas de trabajo para elaborar los *objetivos estratégicos* y definir *líneas de acción* de cada eje temático específico.

Con el fin de recoger las propuestas de los propios ciudadanos y de todos quienes no habían tenido la oportunidad de participar a nivel nacional, en la **tercera etapa** se realizaron 4 Diálogos Ciudadanos en las ciudades de Puerto Montt, Copiapó, Valparaíso y Santiago durante los meses de julio y agosto de 2017. En dichas instancias, se recogieron las experiencias, opiniones e ideas de la ciudadanía respecto de los temas de seguridad de tránsito desde cada uno de sus roles como peatones, ciclistas, pasajeros, motociclistas o conductores de vehículos motorizados. De esa forma, se trabajaron las líneas de acción de la nueva Política, específicamente tomando en cuenta el enfoque zonal, incluyendo tanto los usuarios de zonas urbanas, como los de zonas rurales.

Para concluir el trabajo participativo, en su **cuarta etapa** se habilitó una encuesta digital, donde se solicitó a la ciudadanía la opinión respecto de conceptos relacionados con la seguridad de tránsito. La encuesta fue contestada por más de 2.600 personas y las respuestas forman parte del contexto general de este documento, contribuyendo así a la construcción de la nueva Política.

Todas las actividades con participación ciudadana fueron organizadas y ejecutadas por la Secretaría Ejecutiva de CONASET con el apoyo del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y sus respectivas Secretarías Regionales Ministeriales, así como todas entidades públicas y privadas.

Tras las instancias participativas se realizó la consolidación del trabajo colaborativo y la revisión de bibliografía, para así formular los lineamientos básicos de la nueva Política.



Diálogo Ciudadano en Santiago, Región Metropolitana.



Lanzamiento del Taller con participación del Presidente de la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones del Senado, Juan Pablo Letelier, Presidenta del Comité de Ministros de CONASET, Ministra Paola Tapia, Secretaria Ejecutiva de CONASET, Gabriela Rosende, General Zona de Tránsito, Carreteras y Seguridad Vial de Carabineros de Chile, Jorge Garrido y representantes de agrupaciones ciudadanas.



Diálogo Ciudadano en Copiapó, Región de Atacama.



Diálogo Ciudadano en Valparaíso, Región de Valparaíso.



Diálogo Ciudadano en Puerto Montt, Región de Los Lagos.



CAPÍTULO 4
POLÍTICA NACIONAL DE
SEGURIDAD DE TRÁNSITO



Estructura de la Política

La nueva *Política Nacional de Seguridad de Tránsito* cuenta con una *Visión*, que corresponde a una expectativa ideal a largo plazo, y con *Principios* rectores, planteados ambos en concordancia con el Enfoque Seguro.

En cada uno de los cinco *Ejes Estratégicos*, que corresponden a los cinco pilares para la Década de Acción de las Naciones Unidas, se plasman los respectivos *Objetivos Estratégicos*, que a su vez agrupan un conjunto de *Líneas de Acción* (Figura 5).

Figura 5: Estructura de la Política Nacional de Seguridad de Tránsito



Bajo el imperativo ético de que las muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros de tránsito son inaceptables en nuestra sociedad, debemos avanzar hacia un estado en el cual no tengamos que lamentar dichas consecuencias. Por esto, debemos aspirar a que ninguna persona que transite por las vías de nuestro país fallezca o sufra lesiones graves a causa de un siniestro de tránsito.

Lo anterior, debe quedar plasmado en una visión común que refleje el ideal que queremos lograr en el largo plazo, y para la cual se concentrarán todos los esfuerzos:

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



Los principios que se establecen a continuación orientarán las acciones para alcanzar la visión en el largo plazo.

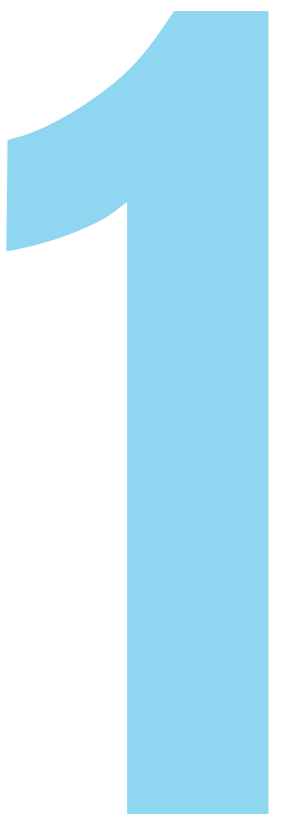
- 1. ÉTICA:** Las muertes y lesiones graves en el tránsito son inaceptables.
- 2. URGENCIA:** Debe ser prioridad de Estado, contando con apoyo transversal, el detener las graves consecuencias de los siniestros de tránsito.

- 3. RESPONSABILIDAD COMPARTIDA:** Todos los involucrados en la movilidad deben garantizar vías y entornos que se anticipen al error humano, de manera de evitar un daño grave.
- 4. RESPETO:** Se debe respetar a todos quienes se desplazan por las vías y espacios públicos.
- 5. DERECHO A LA CIRCULACIÓN SEGURA:** Las personas tienen el derecho a circular por las vías con seguridad, independiente del modo de transporte que utilicen.
- 6. INTEGRALIDAD:** Todos los componentes del sistema vial deben estar fortalecidos y coordinados para multiplicar sus efectos en la reducción de muertes y lesiones graves; y si uno de ellos falla, los usuarios de las vías seguirán estando protegidos.
- 7. UNIVERSALIDAD:** El diseño y la implementación de estrategias y planes deben ser inclusivas, participativas y equitativas, reconociendo las vulnerabilidades de cada modo de transporte y las realidades locales.
- 8. PREVENCIÓN:** Se deben priorizar las acciones tendientes a prevenir los riesgos en el tránsito.
- 9. REPARACIÓN DEL DAÑO:** En caso de ocurrir un siniestro, las víctimas directas e indirectas deben ser reparadas por el daño generado.
- 10. SUSTENTABILIDAD:** Las estrategias adoptadas para asegurar un desplazamiento seguro de todas las personas, deben sostenerse en el tiempo en beneficio de las actuales y futuras generaciones.
- 11. MEJORA CONTINUA:** Las estrategias y planes de implementación de esta Política requieren ser evaluadas periódicamente para determinar su efectividad y aplicar las mejoras necesarias para cumplir con los objetivos.



1 EJE ESTRATÉGICO

GESTIÓN DE LA SEGURIDAD DE TRÁNSITO



Descripción del Eje

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.

Se requiere de una coordinación de todos los actores responsables para alcanzar las metas que comúnmente se acuerden. Para esto, se deben generar planes de acción que aborden los distintos problemas, con los recursos necesarios para llevarlos a cabo.

El desarrollo de una capacidad institucional que coordine todas las acciones adquiere gran importancia, considerando que la responsabilidad en la prevención de daños graves en el tránsito se comparte entre quienes diseñan, construyen, administran, operan y usan las vías; y con quienes brindan atención en caso de ocurrir un siniestro de tránsito.

Objetivos Estratégicos y Líneas de Acción

OBJETIVO ESTRATÉGICO 1.1

Establecer una institucionalidad con facultades y recursos claramente definidos que garanticen la ejecución de los planes de acción que se establezcan.

LÍNEAS DE ACCIÓN

1.1.1	Establecimiento de una institucionalidad fortalecida de seguridad de tránsito con capacidades y facultades que permitan proponer y ejecutar planes de acción, coordinar a los actores involucrados y fiscalizar el cumplimiento de la normativa de manera efectiva y eficiente.
1.1.2	Asignación de recursos económicos a través del Presupuesto de la Nación para los actores públicos involucrados, a nivel central y local.
1.1.3	Establecimiento de nuevas fuentes de financiamiento y gestión de aportes complementarios públicos y privados.

OBJETIVO ESTRATÉGICO 1.2

Desarrollar estrategias y planes de acción en coordinación con los actores involucrados en los distintos ámbitos de la seguridad de tránsito que incorporen las realidades y necesidades de cada territorio.

LÍNEAS DE ACCIÓN

1.2.1	Desarrollo de competencias técnicas en los distintos actores involucrados, a nivel local y central.
1.2.2	Elaboración de estrategias y planes de acción vinculantes e intersectoriales.
1.2.3	Coordinación entre instituciones a cargo del diseño, construcción y operación de sistemas y servicios de transporte vial y el desarrollo urbano y rural.
1.2.4	Espacios de participación permanentes de los representantes y responsables de la seguridad de tránsito en la elaboración e implementación de planes de acción a nivel local y central.
1.2.5	Trabajo colaborativo junto a centros académicos y otros miembros de la sociedad civil para promover la generación de conocimiento y soluciones innovadoras.

OBJETIVO ESTRATÉGICO 1.3

Implementar planes, programas y proyectos, estableciendo evaluaciones periódicas que fortalezcan la gestión de la seguridad de tránsito, de manera medible y cuantificable para la mejora continua.

LÍNEAS DE ACCIÓN

1.3.1	Creación de sistemas integrados de recolección de datos en todo el territorio que permitan analizar la información disponible para una mejor toma de decisiones.
1.3.2	Establecimiento de evaluaciones periódicas, mediante indicadores de desempeño, de los planes de acción que están siendo implementados.
1.3.3	Vigilancia y control de las normas del tránsito en coordinación con todas las instituciones involucradas.
1.3.4	Uso de tecnologías e ideas innovadoras para el control y vigilancia de la seguridad de tránsito en sus distintos aspectos.



2 EJE ESTRATÉGICO

VÍAS Y MOVILIDAD
MÁS SEGURAS



Descripción del Eje

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

La seguridad debe integrarse en la planificación y el diseño de la infraestructura vial desde la etapa más temprana posible. Por esto, resulta necesario revisar las normas existentes para que éstas reflejen de una mejor manera los principios del enfoque seguro.

Es necesario considerar a todos los usuarios viales en el diseño o mejoras a la infraestructura vial, comenzando por los más vulnerables y luego avanzar hacia las necesidades de los otros usuarios.

Un diseño adecuado de las vías y espacios de acceso público ayuda a crear un entorno que guíe a un uso seguro de éstas.

Por último, es necesario compatibilizar los límites de velocidad con las necesidades de movilidad, la calidad de las vías y vehículos como también con los riesgos de lesiones graves y muerte. Un límite de velocidad es aceptado por los usuarios cuando las condiciones y características de los caminos y sus entornos son acorde a dicho límite.

Objetivos Estratégicos y Líneas de Acción

OBJETIVO ESTRATÉGICO 2.1

Proveer una red vial que facilite y promueva la convivencia segura, con diseños comprensibles y coherentes con las necesidades de movilidad de todas las personas que la usan.

LÍNEAS DE ACCIÓN

2.1.1	Regulación y control del emplazamiento de las señales de tránsito y letreros publicitarios compatible con el resguardo de la seguridad de tránsito.
2.1.2	Estudio e implementación de medidas para una interacción segura de los distintos usuarios en vías o áreas donde convive el tránsito peatonal con el vehicular.
2.1.3	Incorporación de auditorías de seguridad de tránsito en todas las etapas de un proyecto vial.
2.1.4	Gestión de la velocidad de acuerdo al tipo de vía y usuarios que interactúan en ella.

OBJETIVO ESTRATÉGICO 2.2

Incorporar y priorizar la seguridad de tránsito en los instrumentos normativos y manuales técnicos, con un enfoque de diseño centrado en las personas.

LÍNEAS DE ACCIÓN

2.2.1	Actualización de los instrumentos normativos en coherencia con el enfoque de diseño centrado en las personas como usuarios de las vías.
2.2.2	Integración adecuada de la seguridad de tránsito en los instrumentos de planificación territorial.
2.2.3	Mejora de los estándares técnicos y constructivos asociados a los elementos de apoyo permanente, señalización y demarcación vial.
2.2.4	Armonización de manuales de diseño vial enfocados en la protección y convivencia de todos los usuarios de las vías.



3 EJE ESTRATÉGICO

VEHÍCULOS MÁS SEGUROS

3

Descripción del Eje

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

El equipamiento de los vehículos puede proveernos ayuda tanto para prevenir la ocurrencia de siniestros de tránsito, como para aminorar las consecuencias en caso de que éstos ocurran.

El desarrollo tecnológico ha permitido contar con vehículos cada vez más seguros, que permiten compensar los errores que, incluso personas bien educadas e informadas, pueden cometer durante la conducción.

Las condiciones técnicas y de seguridad de los vehículos deben mantenerse durante toda su vida útil, para así prestar la protección ofrecida. Por ello, la mantención del vehículo es tan importante como el equipamiento de fábrica que éste incorpora.

Objetivos Estratégicos y Líneas de Acción

OBJETIVO ESTRATÉGICO 3.1

Aumentar los niveles de seguridad en el equipamiento de los vehículos para reducir las posibilidades de ocurrencia de un siniestro de tránsito y para minimizar sus consecuencias en caso de que éstos ocurran.

LÍNEAS DE ACCIÓN

3.1.1	Exigencia de nuevas características de seguridad en vehículos nuevos que permitan reducir la ocurrencia de un siniestro de tránsito y para minimizar sus consecuencias en caso de que éstos ocurran.
3.1.2	Evaluación y mejora continua a la normativa que determina los estándares de seguridad de los vehículos.
3.1.3	Evaluación y revisión local de los vehículos que se comercializan en el país respecto del desempeño de su equipamiento de seguridad.

OBJETIVO ESTRATÉGICO 3.2

Generar y garantizar instancias para que los vehículos no pierdan sus estándares originales de seguridad.

LÍNEAS DE ACCIÓN

3.2.1	Mejora continua al proceso de revisión técnica vehicular con énfasis en los aspectos de seguridad del vehículo.
3.2.2	Exigencias e incentivos para que se ofrezca un servicio de calidad en los talleres mecánicos.
3.2.3	Regulación para que los vehículos involucrados en siniestros de tránsito vuelvan a circular en vías públicas en condiciones adecuadas de seguridad.
3.2.4	Comunicación oportuna con propietarios de vehículos afectados por una falla técnica masiva.
3.2.5	Regulación de modificaciones y adecuaciones en los vehículos para no afectar sus características de seguridad.



4 EJE ESTRATÉGICO

USUARIOS DE LAS VÍAS MÁS SEGUROS



Descripción del Eje

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.

El comportamiento de las personas depende de una gran cantidad de factores que condicionan sus decisiones. Por esto, hay que considerar sus capacidades y limitaciones al momento de diseñar el sistema vial.

Las personas son y deben ser responsables de respetar las normas de tránsito y de comportarse de manera apropiada. El sistema debe guiarlas para cumplir con esta responsabilidad. Para esto, es necesario que las personas estén educadas e informadas sobre los riesgos en el tránsito y sus consecuencias, con el fin de convivir con otros usuarios que utilizan las vías.

Objetivos Estratégicos y Líneas de Acción

OBJETIVO ESTRATÉGICO 4.1

Promover y fortalecer la adopción de valores y conductas que propicien una convivencia vial armónica entre las personas.

LÍNEAS DE ACCIÓN

4.1.1	Promoción del respeto y la empatía como valores fundamentales de la convivencia entre los distintos usuarios de las vías.
4.1.2	Comunicación y difusión efectiva y por distintos medios para educar e informar a las personas acerca de las conductas seguras al utilizar las vías.
4.1.3	Comunicación y sensibilización de las condiciones que hacen vulnerables a las personas en el tránsito, los riesgos que éstas generan y cómo disminuirlos.
4.1.4	Observación y fiscalización de conductas que generen riesgos en el tránsito.

OBJETIVO ESTRATÉGICO 4.2

Desarrollar competencias en las personas, en sus distintos roles viales, que les permitan tomar decisiones responsables como usuarios de las vías.

LÍNEAS DE ACCIÓN

4.2.1	Revisión y mejora de los procesos para la obtención y renovación de las licencias de conductor.
4.2.2	Educación y conocimiento de la normativa que regula el uso de los distintos modos de transporte en el país.
4.2.3	Inclusión de la seguridad de tránsito en la educación formal, no formal e informal.
4.2.4	Promoción de buenas prácticas y recomendaciones de seguridad de tránsito para tomar decisiones más informadas.



5

EJE ESTRATÉGICO

RESPUESTA TRAS LOS
SINIESTROS DE TRÁNSITO

5

Descripción del Eje

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.

Si no fue posible evitar el siniestro de tránsito, se debe procurar que sus consecuencias no sean personas gravemente lesionadas ni fallecidas.

Para que la respuesta tras el siniestro sea exitosa y así aumentar las probabilidades de sobrevivencia, los equipos de salud, desde ocurrida la emergencia hasta la rehabilitación, deben estar bien equipados y entrenados.

Es importante tener presente que los afectados no son solo las víctimas directas del siniestro de tránsito, sino que también su círculo más cercano que se ve afectado indirectamente. Por esto, la respuesta tras los siniestros debe considerar el apoyo jurídico, la atención de salud física y mental para los lesionados, el apoyo psicológico y contención a los familiares y las medidas de reparación que permitan a los afectados sobrellevar las consecuencias que el siniestro de tránsito trae consigo.

Objetivos Estratégicos y Líneas de Acción

OBJETIVO ESTRATÉGICO 5.1

Contar con un sistema de respuesta ante siniestros de tránsito enfocado en salvar vidas.

LÍNEAS DE ACCIÓN

5.1.1	Definición de una estructura de atención y soporte inmediato a los afectados ante la ocurrencia de un siniestro de tránsito.
5.1.2	Coordinación interna y entre los actores del sistema de respuesta ante un siniestro de tránsito en todo el territorio nacional.
5.1.3	Mejora en la captura de información de los lesionados en el sitio del siniestro para una oportuna y adecuada atención médica.
5.1.4	Educación y difusión sobre comportamiento adecuado en caso de siniestro de tránsito y la importancia de una atención oportuna.
5.1.5	Establecimiento de un mecanismo de evaluación y mejora continua al sistema de respuesta.

OBJETIVO ESTRATÉGICO 5.2

Fortalecer el sistema de alarma que activa el sistema de respuesta tras un siniestro de tránsito.

LÍNEAS DE ACCIÓN

5.2.1	Definición de protocolo de actuación estándar ante un siniestro de tránsito.
5.2.2	Mejora de los sistemas de comunicación con actores participantes en el rescate y atención primaria.

OBJETIVO ESTRATÉGICO 5.3

Contar con un sistema de atención de salud especializado y competente en el tratamiento integral de lesionados en siniestros de tránsito.

LÍNEAS DE ACCIÓN

5.3.1	Atención física y psicológica oportuna y apropiada en todo el territorio nacional.
5.3.2	Especialización y perfeccionamiento de los equipos médicos en el tratamiento de lesiones y secuelas a causa de un siniestro de tránsito.
5.3.3	Coordinación entre entidades públicas y privadas para una adecuada atención de rehabilitación.

OBJETIVO ESTRATÉGICO 5.4

Informar y orientar de manera adecuada a los afectados por un siniestro de tránsito.

LÍNEAS DE ACCIÓN

5.4.1	Comunicación adecuada del siniestro y contención psicológica a familiares y afectados.
5.4.2	Identificación e información acerca de las entidades a las cuales acudir luego de ocurrido el siniestro de tránsito.
5.4.3	Atención de salud mental durante las etapas de contención y proceso judicial a los afectados.

OBJETIVO ESTRATÉGICO 5.5

Mejorar el sistema de reparación a los afectados por un siniestro de tránsito.

LÍNEAS DE ACCIÓN

5.5.1	Orientación y acompañamiento a los afectados en el proceso judicial asociado a la ocurrencia de un siniestro de tránsito.
5.5.2	Revisión y mejora de las prestaciones cubiertas ante un siniestro de tránsito, sus mecanismos de financiamiento y de la definición de beneficiarios.



Implementación de la Política

Esta Política Nacional de Seguridad de Tránsito establece una visión clara y un marco estratégico para desarrollar planes de acción concretos y, así conseguir un sistema de tránsito vial en donde nadie pierda la vida o quede gravemente herido como resultado de un siniestro de tránsito.

Para esto, se deberán fijar metas concretas a mediano y largo plazo, las que deberán estar vinculadas a indicadores que permitirán evaluar el desempeño y los avances a lo largo del tiempo.

El desarrollo e implementación de los planes de acción requerirán de la colaboración y compromiso de todos los actores involucrados en el tránsito y de un liderazgo que permita dar continuidad al trabajo que se comience a desarrollar en el marco de esta Política.



ANEXOS

Resumen de actividades para la construcción de la Política

ACTIVIDAD	FECHA	LUGAR	CANTIDAD DE PARTICIPANTES
Taller	3 de junio 2017	Santiago Región Metropolitana	43 personas
Mesas de Trabajo	10 de julio al 3 de agosto 2017	Santiago Región Metropolitana	69 personas
Diálogo Ciudadano	27 de julio 2017	Puerto Montt Región de los Lagos	30 personas
Diálogo Ciudadano	3 de agosto 2017	Copiapó Región de Atacama	25 personas
Diálogo Ciudadano	11 de agosto 2017	Valparaíso Región de Valparaíso	27 personas
Diálogo Ciudadano	22 de agosto 2017	Santiago Región Metropolitana	31 personas
Encuesta de opinión participativa	22 de agosto al 16 de octubre 2017	Encuesta Digital	2.617 personas



Mesa de Trabajo: "Vías de Tránsito y Movilidad Más Seguras"



Mesa de Trabajo: "Gestión de la Seguridad Vial"



Mesa de Trabajo: "Vehículos más Seguros"



Mesa de Trabajo: "Usuarios de las Vías más Seguros"



Mesa de Trabajo: "Respuesta tras los Accidentes"

Bibliografía

- Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (CONASET). (1993). Política Nacional de Seguridad de Tránsito. Santiago, Chile.
- Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (CONASET), Observatorio de Datos Estadísticas Generales (datos en línea), Santiago de Chile, <https://www.conaset.cl/programa/observatorio-datos-estadistica/biblioteca-observatorio/estadisticas-generales/>
- Decreto 203/2014, Modifica decreto de creación de CONASET (Decreto 223/1993) Recuperado de: <http://www.conaset.cl/decretos/>
- Decreto 223/1993, Crea Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito. Recuperado de <http://www.conaset.cl/decretos/>
- Instituto Nacional de Estadísticas (INE), Estadísticas de Transporte y Comunicaciones Anuarios / Parque de Vehículos (datos en línea), Santiago de Chile, <http://www.ine.cl/estadisticas/economicas/transporte-y-comunicaciones>
- Instituto Nacional de Estadísticas (INE), Estadísticas Demográficas y Vitales Demografía / Actualización de población 2002-2012 y proyecciones 2013-2020 (datos en línea), Santiago de Chile, <http://www.ine.cl/estadisticas/demograficas-y-vitales>
- 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>
- Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (OISEVI). (2015). VI Informe Iberoamericano de Seguridad Vial. Buenos Aires, Argentina. Obtenido de <http://www.oisevi.org/a/index.php/estadisticas/informes-usuarios-registrados>
- Organización Mundial de la Salud (OMS). (2015). Informe Sobre la Situación Mundial de la Seguridad Vial. Brasil. Obtenido de http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/es/
- Organización Mundial de la Salud, OMS. (2013). Informe Sobre la Situación Mundial de la Seguridad Vial. Suiza. Obtenido de http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/report/es/
- Organización Mundial de la Salud (OMS). (2011). Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020. Obtenido de Organización Mundial de la Salud OMS: http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/plan_spanish.pdf?ua=1
- Organización Mundial de la Salud (OMS). (s.f.). Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo. Obtenido de Objetivos de Desarrollo Sostenible: <http://www.un.org/sustainabledevelopment/es/objetivos-de-desarrollo-sostenible/>
- Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (CONASET). (2017). Informe "Encuesta de opinión participativa en línea para una Nueva Política Nacional de Seguridad de Tránsito". Santiago, Chile.



COMISIÓN NACIONAL DE SEGURIDAD DE TRÁNSITO

www.conaset.cl