







## CARTA DEL MINISTRO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES



Las áreas de competencia del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones cada vez están más vinculadas a la vida cotidiana de las personas. El impacto del trabajo que esta cartera hace, o deja de hacer, tiene relación directa con la calidad de vida de la sociedad en su conjunto, así como de cada individuo.

El acceso a un transporte público de calidad, contar con la infraestructura adecuada y necesaria para desplazarse por la ciudad, o poder contar con servicios de telefonía e Internet de calidad, son parte de estas competencias.

En la misma línea, la seguridad vial o seguridad de tránsito es uno de los aspectos más clave en los ámbitos de trabajo de la cartera. Cada año se registran en nuestro país cerca de 50 mil accidentes, que dejan como resultado 1.600 personas fallecidas y 50 mil lesionados de distinta gravedad.

Por eso, definir políticas públicas o implementar las medidas y campañas necesarias que permitan salvar vidas, evitando accidentes, es una de las tareas más fundamentales de la cartera.

Durante estos años el énfasis de trabajo se centró en tres ejes: legislación, educación y fiscalización. Se trata del complemento necesario para que todo el trabajo realizado funcione y dé frutos.

Se requiere un marco normativo que permita regular el comportamiento frente a determinadas situaciones, como el uso del cinturón o el consumo de alcohol; adicionalmente, se debe educar para que este marco se cumpla, pues de nada sirve contar con una regulación desconocida por las personas. En la misma línea, una vez cumplidas las tareas legislativas y educativas, es necesario verificar, fiscalizar, el cumplimiento de éstas.

Esta es la única manera de lograr un cambio de comportamiento que permita contribuir a la reducción de fallecidos en accidentes de tránsito.



Esta forma de avanzar, dio frutos en seguridad de tránsito. La implementación de la Ley de Tolerancia Cero a la conducción con alcohol permitió bajar en 43% los fallecidos por accidentes de tránsito relacionados con alcohol desde 2011, lo que se traduce en 50 vidas salvadas desde su entrada en vigencia; en la misma línea, la ley del uso obligatorio del cinturón de seguridad en buses interurbanos permitió salvar 44 vidas en los últimos dos años.

Además, se incorporaron contenidos de seguridad de tránsito en las mallas curriculares de educación pre-básica y básica.

Otro desafío planteado es contar con mejores conductores para Chile. Para ello se impulsó un profundo cambio al sistema de otorgamiento de las licencias de conducir que permita garantizar que quienes conducen cuentan con los conocimientos y las habilidades necesarias para hacerlo de manera segura.

Este proceso de transformación comenzó en 2012, con la implementación de un nuevo examen teórico electrónico para quienes opten a licencia de conducir no profesional por primera vez y en noviembre de 2013 entró en vigencia un nuevo examen práctico para conductores no profesionales. En 2013, también, se implementó una prueba teórica nueva para conductores profesionales

En el ámbito educativo, se implementaron cursos especiales de formación para conductores profesionales que incluyen el uso de simuladores, con el objeto de prepararlos ante diferentes situaciones que puedan enfrentar durante la conducción.

Estas son algunas de las medidas en las que hemos avanzado en seguridad de tránsito, con el claro objetivo de proteger la vida de las personas. Pero aún queda mucho por hacer.

Uno de los mayores desafíos en los que hemos trabajado y queda pendiente por abordar es enfrentar el exceso de velocidad. Para eso formulamos un proyecto de ley que crea un nuevo servicio público descentralizado, dependiente del MTT, cuyo funcionamiento se basará en una red de sistemas, equipos y aplicaciones que permitirán identificar cierto tipo de infracciones de tránsito, con énfasis en la velocidad.

## CARTA DEL MINISTRO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES

Se trata del Centro Automatizado de Tratamiento de Infracciones (CATI). En términos sencillos, su objetivo es salvar vidas, no infraccionar ni recaudar fondos. Para ello se instalarán equipos de detección de infracciones, en lugares de público conocimiento y debidamente señalizados, que recopilarán la información y contribuirán a evitar infracciones y, de esta forma, accidentes de tránsito.

Es un desafío tremendo. Aún deben definirse aspectos legales que serán discutidos en el Congreso durante el siguiente periodo, pero sabemos que esta es una de las mejores formas en las que podemos avanzar. La experiencia internacional en países como España y Francia ha dado muestras de su funcionamiento.

El CATI es uno más de los campos de acción en los que continuamos y se debe continuar avanzando. Conocido como Ley Schumacher por la valiosa y desinteresada colaboración y el fuerte compromiso que el ex piloto de Fórmula 1 tuvo con el control del exceso de velocidad en nuestro país.

Sabemos que aún hay desafíos pendientes, pero queremos invitarlos a conocer cómo seguimos contribuyendo a este cambio cultural, en el presente texto.

**Pedro Pablo Errázuriz**

Ministro de Transportes y Telecomunicaciones



## PRÓLOGO

Cuando la misión es salvar vidas, ningún esfuerzo es suficiente. Siempre habrá más por hacer, especialmente, cuando se trata de accidentes de tránsito, todos evitables desde nuestra perspectiva.

Como Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito de Chile, CONASET, hemos avanzado de manera importante en normativa, fiscalización y educación en estos últimos años pero nos queda un arduo trabajo por delante, uno que no tiene fecha de expiración.

Nuestra principal preocupación en la actualidad, es posicionar en la ciudadanía, el hecho de que por más leyes que se dicten o por más fiscalizadores que salgan a nuestras calles y carreteras, si no son ellos los primeros responsables de sus vidas y las de los demás, evitar más muertes se convierte en una tarea prácticamente imposible.

Nos urge que las chilenas y chilenos se comprometan con nosotros, para convertirse en protagonistas de este trabajo en conjunto con entidades gubernamentales, públicas y privadas, y asumir, enfrentar y superar este problema social.

Uno de nuestros objetivos es que las muertes en accidentes de tránsito dejen de ser frías cifras, simples números que se van sumando día tras día, en un promedio de 5 muertos en nuestras calles y carreteras. Queremos crear conciencia de que se trata de personas que dejan familias, amigos y compañeros sumidos en el profundo dolor de una pérdida irreparable que pudo impedirse.

Evitar los accidentes de tránsito y así más muertes, es un trabajo generoso y transversal. En todo lo que hemos hecho, no hay colores políticos ni divisiones sociales o culturales, hay unión y consciencia. Salvar una vida es un logro de toda la sociedad: El Gobierno, el Parlamento, Carabineros y CONASET, tenemos un rol importante que cumplir, pero más importante resulta ser la sumatoria de roles de cada uno de los millones de chilenos que día a día transitan por nuestras calles y carreteras.

**María Francisca Yáñez**  
**Secretaria Ejecutiva**

Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito de Chile  
CONASET



# ÍNDICE



Créditos	02
Prólogo	03
Carta del Ministro de Transporte y Telecomunicaciones	04
Capítulo 1: Reseña institucional	08
Capítulo 2: CONASET a nivel de gobiernos locales	14
Capítulo 2: Alcohol y conducción: Ley Tolerancia Cero	20
Capítulo 3: Mejoramiento del Sistema de Otorgamiento de Licencia de Conductor	26
Capítulo 4: Educación Vial	34
Capítulo 5: Programa comunicacional "Manéjate por la Vida"	38
Capítulo 6: Centro Automatizado de Tratamiento de Infracciones, CATI	44
Agradecimientos	51



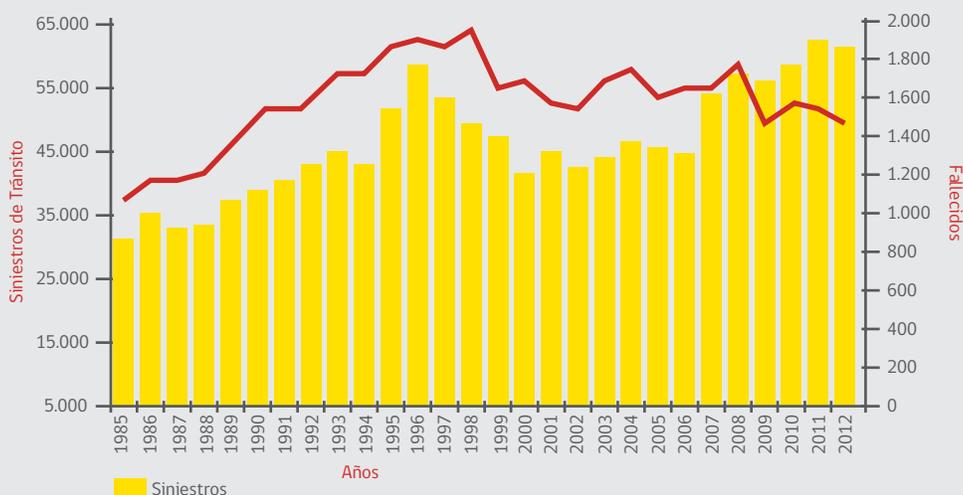


## RESEÑA HISTÓRICA

A comienzos de la década del '90, Chile evidencia una tendencia creciente de accidentes de tránsito, y, como consecuencia, un aumento sostenido en el número de muertos, lesionados y daños materiales que los mismos siniestros producían.

Las cifras eran alarmantes. Los accidentes de tránsito habían aumentado de 32.790 el año 1987, a 43.402 el año 1992, es decir, un crecimiento del 32% en 5 años, mientras que el número de personas fallecidas anualmente por esta causa aumentó de 1.198 a 1.700 en el mismo período, registrándose un alza del 42%.

Gráfico N°1: Evolución siniestros de tránsito y fallecidos en Chile (1985-2012)



En la misma época, la economía del país mostraba alentadoras señales de crecimiento, lo que hacía esperar un aumento del parque vehicular, lo que podría convertirse en otro factor de riesgo en la ocurrencia de más accidentes de tránsito.

Es así como en 1993, el Presidente de la República, Patricio Aylwin Azócar, mediante Decreto Supremo, crea la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (CONASET), un organismo interministerial, a cargo de liderar las políticas de Seguridad Vial en Chile.

En consideración al diagnóstico, al grave daño social y económico, y a la complejidad del problema, surge la necesidad de crear una entidad responsable exclusivamente de esta temática, capaz de abordar, a través de políticas públicas, los problemas de seguridad vial que enfrentaba el país.

La Comisión es conformada por un Comité de Ministros que define las metas y políticas de acción de largo plazo y una Secretaría Ejecutiva permanente que propone y ejecuta el Plan de Acción .

1 CONASET se integra por los Ministerios: del Interior y Seguridad Pública, Salud, Educación, Secretaría General de la Presidencia, Secretaría General de Gobierno, de Justicia, de Vivienda y Urbanismo, de Obras Públicas, y de Transportes y Telecomunicaciones y por Carabineros de Chile (policía nacional).



En el cuadro N°1 se destacan las principales iniciativas que se han realizado desde la creación de CONASET.

Período 1990 - 2000	Período 2001 - 2010
<ol style="list-style-type: none"><li>1. Introducción de equipos de alcotest.</li><li>2. Política Nacional de Seguridad de Tránsito.</li><li>3. Normativa de resaltos de reductores de velocidad.</li><li>4. Mod. Ley de Tránsito, se crea figura de conductor profesional.</li><li>5. Reglamento casco conductores y ocupantes de motos.</li><li>6. Promoción tratamiento de puntos negros.</li><li>7. Primer manual conductor seguro.</li><li>8. Manual de operaciones vehículos de emergencia ABC (Ambulancia, Bomberos y Carabineros)</li></ol>	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Requisitos y uso obligatorio de sistema de retención infantil.</li><li>2. Norma que fija condiciones de seguridad y criterios de construcción para buses interurbanos.</li><li>3. Normas para vehículos de carga: cintas retrorreflectantes, luces laterales y parachoques antiempotramiento.</li><li>4. Uso de Luces diurnas en vías no urbanas.</li><li>5. Manual de Tratamientos de puntos negros con medidas correctivas de bajo costo.</li><li>6. Actualización Manual de Señalización de Tránsito.</li></ol>

En la última década el diagnóstico internacional, no fue alentador. La Organización Mundial de la Salud (OMS) informó que "cada año, cerca de 1,3 millones de personas fallecen a raíz de un accidente de tránsito –más de 3000 defunciones diarias– y más de la mitad de ellas no viajaban en automóvil".

Frente a esta dura realidad, la Organización de las Naciones Unidas (ONU), realizó el año 2011 el lanzamiento del "Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020".



Ante este llamado, CONASET realizó un diagnóstico de la situación actual en Chile, reconociendo que si bien se ha avanzado en materia normativa, de infraestructura y vehicular, las cifras de mortalidad todavía son preocupantes en comparación a países desarrollados, tales como Suecia, Australia, Francia, y España, entre otros.

Es así como el gobierno del Presidente Sebastián Piñera Echenique, plantea una serie de desafíos para lograr que Chile al año 2020, sea parte de los países desarrollados. Para ello se ha focalizado no sólo en mejorar el crecimiento de la economía, sino también, se ha centrado en mejorar la seguridad y calidad de vida de los ciudadanos. De allí el reconocimiento de la grave realidad del país, y de las altas

y preocupantes cifras de accidentes de tránsito y sus consecuencias, todo lo que contribuyó a que Chile también adhiriera al llamado de la ONU, estableciendo la primera meta concreta de Seguridad Vial a nivel país para contribuir a la reducción de fallecidos en accidentes de tránsito en esta década, a nivel mundial, en un 50%.

Para lograrlo, el Comité de Ministros de CONASET definió un Plan de Acción Estratégico, 2011-2014, focalizándose en cambios normativos; de control y fiscalización; educación, y difusión, con el objetivo de desarrollar consistentemente, una Cultura de Seguridad Vial en Chile.

#### **El trabajo ha sido incesante y entre las primeras propuestas planteadas, destacan:**

1) Ley 20.580 "Tolerancia Cero" que aumenta sanciones por conducción con alcohol o drogas. Vigente desde marzo de 2012.

2) Ley 20.604 de formación de conductores profesionales. Vigente desde julio de 2012.

3) Ley 20.508 que obliga el uso de cinturón de seguridad en buses interurbanos. Vigente desde abril de 2011.

4) Mejoramiento al sistema de otorgamiento de licencias de conductor

- a. Nuevo examen de conocimientos teóricos para postulantes a licencia B y C. Implementado.
- b. Nuevo examen práctico. Más especializado y exigente. Implementado durante 2013.
- c. Nuevo examen médico. Más inquisitivo y profesional. Inicio de análisis durante 2013.
- d. Nuevo examen de conocimientos teóricos de conducción para postulantes a licencia de conductor profesional, quienes no rendían este test anteriormente. En proceso de implementación durante 2013.

e. Nuevo documento de licencia de conductor. Para evitar duplicados fraudulentos, falsificaciones y apoyar la fiscalización. Inicio de análisis durante 2013.

5) Fortalecimiento de la estrategia preventiva y educativa de Seguridad Vial a través del programa "Manéjate por la Vida".

6) Inclusión de Educación Vial en los programas de estudio de colegios, escuelas y jardines infantiles.

Finalmente, durante 2013 el principal desafío será abordar de forma integral el problema del exceso de velocidad, factor que contribuye en un 40% de los casos de accidentes con víctimas fatales en Chile. Para afrontar esta problemática, se ha elaborado un Proyecto de Ley que crea el nuevo servicio público descentralizado: Centro Automatizado de Tratamiento de Infracciones, CATI. Este centro tendrá facultades fiscalizadoras que permitirán aumentar la capacidad de detección de las infracciones de tránsito por concepto de velocidad, lo que ayudará a alcanzar el objetivo final de todo el trabajo de CONASET: Salvar vidas.



# CONASET A NIVEL DE GOBIERNOS LOCALES



## CONASET A NIVEL DE GOBIERNOS LOCALES

La activa participación de los gobiernos locales en la construcción de políticas de Seguridad de Tránsito en Chile, ha sido impulsada desde sus inicios por CONASET. Al respecto, es importante destacar aquellas relacionadas con la gestión de las vías, y en especial, aquellas vinculadas a la aplicación de medidas correctivas de ingeniería de bajo costo y de alto impacto, específicamente:

1. Promoción de retiro de obstáculos visuales a nivel nacional.
2. Promoción del tratamiento de "puntos negros/críticos" con medidas correctivas de bajo costo como actividad permanente de los municipios.
3. Promoción de la gestión segura del tránsito en la actividad municipal.

### 1. Promoción de retiro de obstáculos visuales a nivel nacional

Una de las iniciativas para promover esta línea de acción, fue el desarrollo de un plan nacional de retiro de obstáculos visuales cuyos objetivos fueron:

- Maximizar la visual en las intersecciones.
- Activar la participación de la comunidad y las capacidades de los gobiernos locales para detectar mejoramientos.

- Ampliar la conciencia activa en Seguridad de Tránsito, de la comunidad y de los gobiernos locales.
- Perfeccionar normas y criterios sobre la materia.

El plan involucró activamente a todos los gobiernos locales del país, lográndose los objetivos mencionados. Junto con lo anterior, se logró un diagnóstico a nivel comunal, regional y nacional de los obstáculos visuales más recurrentes, los cuales a nivel nacional resultaron ser, en primer lugar, los vehículos estacionados muy cerca de las esquinas, seguidos por los árboles.



Señalización con problemas de visibilidad.



## 2. Promoción del tratamiento de "puntos negros/críticos", con medidas correctivas de bajo costo como actividad permanente de los municipios



Cruce con deterioro de pavimento.

CONASET, desde sus inicios ha llevado a cabo una serie de iniciativas para promover el tratamiento de puntos negros/críticos -lugares donde se concentran accidentes- con medidas de bajo costo. Lo anterior, en consideración al éxito que la experiencia de países con mayor trayectoria ha demostrado con esta metodología, lográndose reducciones de accidentes de 25% promedio en los sitios intervenidos. Entre las medidas correctivas de bajo costo se cuentan:

- Resaltos reductores de velocidad.
- Mejoramiento de la canalización de vehículos y peatones.
- Islas peatonales y franjas alertadoras.
- Extensiones de acera o espejos para mejorar visibilidad.
- Restrictores de ancho.
- Mejoramiento de demarcaciones.
- Re-ubicación de cruces peatonales.
- Vallas peatonales.
- Mini-rotondas.

Las iniciativas de mayor relevancia y con activa participación de los gobiernos locales, han sido:

- Plan Nacional de Tratamiento de Puntos Negros.
- Asesorías Técnicas Concursables.
- Asesorías técnicas para elaboración y ejecución de proyectos de tratamiento de puntos negros.

**Plan Nacional de Tratamiento de Puntos Negros:** Tuvo como objetivo principal evaluar en la realidad local la efectividad de medidas de ingeniería de bajo costo, además de reforzar las capacidades locales de acción y difundir la aplicación de estas medidas. Contó con capital del Gobierno, aportado directamente a los gobiernos locales que tuvieron una activa participación en la identificación de los puntos negros; en la elaboración los planos de focalización de accidentes y análisis de los sitios aplicando listas de chequeo de la seguridad. Los objetivos se cumplieron plenamente, lográndose una reducción de accidentes de 70% promedio en los sitios intervenidos, mucho más alto que el 25% internacional, demostrando de esta forma el alto impacto que puede tener este tipo de medidas.

**Asesorías Técnicas Concursables:** Tuvieron como objetivo apoyar a los gobiernos locales en la elaboración de proyectos de tratamiento de puntos negros, debiendo los propios municipios buscar financiamiento. Los solicitantes fueron seleccionados tanto por sus índices de accidentes como sociales. Participaron aproximadamente 45 ciudades, involucrando sobre 300 sitios.

**Asesorías técnicas para elaboración e implementación de proyectos de tratamiento de puntos negros:** Los proyectos contaron con financiamiento del gobierno central a través de un fondo concursable asignado, especialmente, para la Seguridad Vial. En los últimos años, se ha sumado la ciudadanía en estas acciones, de hecho a través del Plan Participativo de Solución de Puntos Críticos, se ha considerado no sólo la información estadística de ocurrencia de accidentes, sino que también variables locales aportadas por los ciudadanos. A la fecha, han participado más de 30 ciudades involucrando al menos 300 sitios.

#### Otras iniciativas

- Perfeccionamiento de la actual "Metodología para la Determinación de Velocidades Máximas", en cuyo proceso de desarrollo participaron actores locales con el fin de que esta herramienta de gestión de la velocidad, sea representativa de la diversidad local.



Cruce con deficiencia en mantención de demarcación horizontal.



# ALCOHOL Y CONDUCCIÓN: LEY TOLERANCIA CERO



## ALCOHOL Y CONDUCCIÓN: LEY TOLERANCIA CERO

En respuesta al llamado de la Organización de las Naciones Unidas (ONU), a sumarse al **Decenio para la Acción de la Seguridad Vial 2011 – 2020**, Chile se comprometió con la primera meta concreta: Es así como el Gobierno, a través de la Comisión Nacional de Tránsito, CONASET, elaboró un plan de acción con el objetivo de reducir en un 20% la tasa de víctimas fatales por cada 10 mil vehículos en el país.

Chile, al igual que otros países en vías de desarrollo, ha enfrentado un rápido crecimiento demográfico de los sectores urbanos y un aumento sostenido en la tasa de motorización, lo que no ha ido de la mano con una política de Seguridad Vial sólida, la que ha quedado reiteradamente relegada de los programas de gobierno y de las prioridades nacionales. Como resultado, en la última década murieron en promedio 5 personas al día en accidentes de tránsito a lo largo de nuestro país.

Más allá de los gobiernos y las autoridades de los distintos poderes del Estado, al iniciar la década el diagnóstico también arrojó una realidad mucho más preocupante: el riesgo a sufrir un accidente de tránsito no era una preocupación real de la ciudadanía. A modo de ejemplo, temas como la delincuencia, la salud, la educación y el desempleo, resultaban ser de mucho mayor interés y preocupación por parte de los chilenos y chilenas que la Seguridad Vial, aun cuando las cifras dan cuenta que actualmente en Chile muere 1 persona producto de la delincuencia por cada 3 en accidentes de tránsito.

Es entonces cuando se hace urgente reaccionar frente a esta problemática social y comienza a desarrollarse el Plan de Acción Nacional de Seguridad Vial, liderado por CONASET, en el que se estableció que todas las medidas debían basarse en tres pilares centrales: modificaciones legales y normativas; fiscalización; y educación. Esto porque en la historia de la seguridad vial en Chile, la tendencia se ha inclinado a generar una amplia gama de normativas, regulación y leyes, que han tenido poca penetración y repercusión en el comportamiento de las personas, pues han quedado sólo en el papel y han carecido de una aplicación efectiva.

En el caso del consumo de alcohol en conductores, si bien existía legislación al respecto desde el año 2004 que establecía sanciones penales y administrativas para quienes conducen bajo la influencia del alcohol (entre 0,5 y 1,0 gramo de alcohol por litro de sangre) y en estado de ebriedad (más de un gramo de alcohol por litro de sangre), el 20% de los fallecidos por accidentes de tránsito en Chile, tenían directa relación al consumo de alcohol, dado que no existía un programa de educación vial respecto al tema y tampoco una fiscalización suficiente y efectiva como para inhibir el consumo de alcohol en conductores. Se contaba con un número reducido de alcoholímetros a nivel nacional, con los que se efectuaban insuficientes fiscalizaciones por año, considerando el amplio parque vehicular. Los resultados de los controles aleatorios en calles y carreteras eran muy decisivos: sobre el 20% de los conductores fiscalizados eran sancionados por estar bajo la influencia del alcohol o en estado de ebriedad, es decir, el riesgo potencial de un accidente de tránsito generado por un conductor alcoholizado era alto, especialmente, durante las noches y fines de semana.

En este escenario, y considerando los más de 20 proyectos de ley elaborados por parlamentarios de distintos sectores políticos, los cuales no tuvieron éxito en más de 6 años de tramitación en el Congreso Nacional, como Gobierno se decidió presentar la “Ley Tolerancia Cero” de Alcohol en conducción.

Durante la discusión parlamentaria, la “Ley Tolerancia Cero” fue catalogada inicialmente como muy estricta y fue resistida, principalmente, por sectores económicos, como productores y vendedores de alcohol y dueños de restaurantes. Una reacción esperada, considerando que Chile es un reconocido país productor de vino. Sin embargo, los parlamentarios de las comisiones de Transportes tanto del Senado como de la Cámara de Diputados, trabajaron arduamente en conjunto con el Gobierno para mejorar la propuesta. El aporte testimonial de muchas víctimas y familiares de víctimas de accidentes de tránsito, fue fundamental para acelerar la tramitación de la Ley y además sensibilizar no sólo a los parlamentarios sino también a la opinión pública. Fi-



nalmente, la “Ley Tolerancia Cero”, fue apoyada prácticamente de forma unánime en el Parlamento, a comienzos de 2012.

Esta Ley estableció límites tolerables de alcohol más bajos: el Estado Bajo la Influencia del Alcohol se estableció a partir de 0,3; mientras el estado de ebriedad, a partir de 0,8. También aumentó fuertemente las sanciones de suspensión de licencia de conductor.

De esta forma el mensaje de CONASET a la ciudadanía fue uno solo: “Tolerancia Cero” implica guardar la calculadora de cuánto alcohol se puede beber, porque no hay cabida para ni una sola copa si se va a conducir.

La aprobación de esta Ley, a comienzos del 2012, fue el primer gran paso que desencadenó el desafío de darle vida, de hacerla efectiva e instalarla en la ciudadanía.



Promulgación de Ley Tolerancia Cero de Alcohol en Conducción, Salón O'Higgins, Palacio La Moneda, viernes 9 de marzo del 2012.

<sup>2</sup>El límite 0,3 permite descartar riesgos de falsos positivos, pero es tan bajo que incluso una copa podría hacer marcar.

**Las medidas complementarias a la Ley, comprendieron principalmente:**

- Mayor fiscalización gracias a más presencia de la policía nacional, Carabineros de Chile, en calles y carreteras, con un sistema optimizado de controles para realizar alcoholemias (pruebas de sangre) directamente en los puntos de control.
- Campañas de comunicación y concientización permanentes.
- Inclusión de la Seguridad Vial como temática educacional en los currículos escolares de colegios y jardines infantiles.
- Inclusión de los riesgos del consumo de alcohol y drogas, como uno de los contenidos principales del nuevo examen teórico para obtener la licencia de conductor.

**A dos años de aprobada la “Ley Tolerancia Cero”, los resultados son positivos:**

- Se ha transformado en una de las políticas públicas más posicionadas en la población a nivel nacional.

- Más del 80% de la ciudadanía apoya la Ley.
- Durante los primeros 2 años de vigencia de la “Ley de Tolerancia Cero”, se registraron los mejores resultados de los últimos 11 años en lo que se refiere a accidentes de tránsito asociados a la conducción con alcohol. Concretamente, los fallecidos en accidentes de tránsito ligados al alcohol en conducción, a nivel nacional, bajaron en un 28% cada año, pasando de 205 víctimas en 2011 a 148 en 2012 y a la misma cantidad en 2013. Es decir, cada año se salvaron de morir 57 personas producto de accidentes vinculados al consumo de alcohol.
- Los accidentes asociados al consumo de alcohol también disminuyeron en un 8%, pasando de 5.046 en 2011, a 4.657 en 2013.
- Los lesionados registraron una baja del 11%, pasando de 5.242 lesionados en 2011 a 4.661 en 2012.
- Antes de la Ley, más del 20% de los controles aleatorios de alcohol resultaban positivos; después de la Ley, esta cifra cayó al 5%, lo que implica, concretamente, menos conductores con alcohol en las calles y carreteras de Chile.





Campaña "Memorial de luces".

Más allá de los resultados cuantitativos, la "Ley Tolerancia Cero", ha remecido a la ciudadanía, y de hecho la demanda popular por Seguridad Vial se ha instalado en el país, convirtiéndose en una problemática social de la cual la ciudadanía tiene cada vez más conciencia. A modo de ejemplo, a comienzos de 2013, surgió desde los ciudadanos una fuerte demanda popular por hacer más duras las sanciones para quienes conducen ebrios y provocan la muerte de una o más personas. En concreto, a partir de la lamentable muerte de Emilia, bebé de sólo 9 meses de edad que perdió la vida por la irresponsabilidad de un conductor ebrio que embistió el auto en el que viajaba con sus padres, surge un Proyecto de Ley conocido como "Ley Emilia", que tiene por objetivo aumentar las penas de cárcel para conductores ebrios que provoquen muertes.

Hoy, la Ley sanciona a quien a consecuencia de la conducción en Estado de Ebriedad o Bajo la Influencia de Sustancias Estupefacientes o Sicotrópicas cause lesiones o la muerte de una o más personas,

con una pena de presidio menor en su grado máximo, 3 años y un día a 5 años, y multa de 8 a 20 UTM, además de la inhabilidad perpetua para conducir vehículos de tracción mecánica. En los casos de delitos de conducción, operación o desempeño en Estado de Ebriedad o Bajo la Influencia de Sustancias Estupefacientes o Sicotrópicas, el tribunal, a petición del fiscal, el querellante o la víctima, podrá decretar la medida de suspensión provisoria de la licencia de conducir desde que se realice la audiencia de control de detención.

La denominada "Ley Emilia" busca aumentar considerablemente las penas de cárcel y multas, ya sea por por casos que se provoquen lesiones o muerte.

**MEJORAMIENTO DEL SISTEMA  
DE OTORGAMIENTO DE  
LICENCIAS DE CONDUCTOR**



## MEJORAMIENTO DEL SISTEMA DE OTORGAMIENTO DE LICENCIAS DE CONDUCTOR

Las licencias de conductor en Chile son otorgadas por las municipalidades autorizadas para ello por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Para obtener tal autorización, deben cumplir con exigencias específicas en cuanto a personal y equipamiento. A su vez, tanto la Ley como un reglamento establecen los requisitos que deben cumplir los postulantes a las diferentes clases de licencia de conductor existentes en el país, para poder obtenerlas, lo que debe ser verificado por los municipios.

En términos generales, los postulantes a licencia de conductor deben acreditar idoneidad moral, aptitud físico-síquica y conocimientos tanto teóricos como prácticos de conducción.

La cantidad de municipios autorizados para otorgar dicho documento – más de 235 en la actualidad –, la heterogeneidad de éstos en cuanto a las condiciones en que los postulantes pueden ser evaluados, unido al hecho de que para muchos municipios el otorgamiento de licencias constituye una importante fuente de ingreso de recursos, con el tiempo derivó en que la obtención de licencias pasara a ser un simple trámite, siendo percibido así por la ciudadanía. Las tasas de reprobación durante los últimos años han bordeado apenas el 2%, muy por debajo de las que se registran en países con altos estándares en Seguridad de Vial, donde éstas alcanzan al 30 ó 40%.

Atendiendo al preponderante rol del factor humano en la ocurrencia de accidentes de tránsito, CONASET asumió la tarea de avanzar hacia un cambio cultural. Es así como se instala una nueva realidad en la que obtener la licencia de conductor es un privilegio, más que un derecho. Una manera de avanzar hacia una nueva generación de conductores, con mayor conocimiento de la normativa de tránsito, más conscientes de la responsabilidad que supone la conducción de un vehículo motorizado, con demostrado dominio en el manejo del vehículo y con capacidades físico-síquicas acordes con las exigencias necesarias para una conducción segura.

Es así como se aborda la modificación de la normativa en los siguientes aspectos:

- Implementación de un nuevo examen de conocimientos teóricos para postulantes a licencia de conductor de las clases B y C, esto es, las que habilitan para conducir vehículos livianos como automóviles o camionetas, y motocicletas.
- Examen teórico obligatorio para postulantes a licencia de conductor profesional.
- Análisis de un nuevo examen médico.
- Nuevo examen práctico de postulantes a licencia clase B.
- Nuevo documento licencia de conductor.





## Examen teórico de postulantes a licencia clases B y C.



Dirección de tránsito Lo Barnechea, Santiago.

Tradicionalmente el examen de conocimientos teóricos de conducción se rendía de manera escrita, sólo en algunos municipios se usaba un computador, y sobre la base de un cuestionario de poco más de 200 preguntas de conocimiento público. De este cuestionario el municipio seleccionaba las 35 preguntas que conformaban el examen. Para aprobar se requería tener 28 o más respuestas correctas. La preparación de los postulantes consistía entonces, en memorizar respuestas de las preguntas públicas disponibles.

El nuevo modelo introdujo cambios significativos:

- Ahora se trata de un examen electrónico, rendido en computadoras municipales, pero administrado desde un nivel central, CONASET, lo que garantiza la uniformidad de la prueba a lo largo de todo el país.
- La base de preguntas aumentó a más de 800<sup>3</sup>, pero, además, dejó de ser pública.
- Entre las preguntas que constituyen un examen, que son seleccionadas aleatoriamente, hay algunas referidas a temas considerados más relevantes, como alcohol en la conducción, velocidad y usos de elementos de seguridad pasiva, como casco, sistemas de retención infantil y cinturón de seguridad, que poseen doble puntuación.

- El examen consta de 35 preguntas, 3 de ellas de doble puntuación, y se aprueba con un mínimo de 33 puntos de un máximo de 38.

- La implementación del nuevo examen implicó la elaboración de material de estudio, a fin de facilitar a los postulantes a licencia de conductor, todas las materias necesarias de conocer y manejar para su preparación frente al examen. Es así como CONASET elaboró el "Libro del Nuevo Conductor", para los postulantes a licencia B y C. Ambos textos se encuentran disponibles en la página web de CONASET, [www.conaset.cl](http://www.conaset.cl), desde donde pueden ser descargados gratuitamente.

Es así como los futuros nuevos conductores ya no memorizan preguntas y respuestas, sino que se ven obligados a estudiar y comprender contenidos importantes y fundamentales para su desempeño seguro en la vía pública al conducir un vehículo.

Aun cuando el aumento de la tasa de rechazo del nuevo examen teórico - hoy del orden de un 50% - no constituye un fin en sí mismo, sí permite afirmar que quienes se están incorporando al universo de conductores, lo están haciendo con mayor conocimiento de lo que supone una conducción segura.

<sup>3</sup>Se contempla ir aumentado regularmente el banco de preguntas.

### Examen teórico de conductores profesionales.

Según la Ley de Tránsito chilena, los postulantes a licencia de conductor profesional acreditan ante el municipio sus conocimientos teóricos y prácticos de conducción, con un certificado emitido por una escuela de conductores profesionales autorizada. Sin embargo, a través de una modificación legal impulsada por CONASET, estos conductores estarán también obligados a tener que rendir un examen de conocimientos teóricos en una municipalidad.

De manera similar al examen teórico para postulantes a licencias clase B y C, ya se dispone de un amplio banco de preguntas, 600, y también se ha publicado el “Libro del Nuevo Conductor Profesional”, con las materias que deben ser manejadas por los postulantes para optar a una licencia de conductor profesional. Esto será válido para quienes conduzcan taxis-colectivos, transporte escolar, camiones de diferentes tamaños, y buses de diversa capacidad.



María Francisca Yañez. Secretaria Ejecutiva CONASET, junto al ministro de Transportes y Telecomunicaciones, Pedro Pablo Errázuriz.



### Evaluación médica de postulantes a licencia

Los postulantes a licencia de conductor deben acreditar que reúnen las condiciones físico-síquicas requeridas para una conducción segura. Para ello, son evaluados por un médico en la municipalidad correspondiente, sobre la base de los resultados de las pruebas sicométricas del postulante, agudeza y campo visual; visión de profundidad; recuperación al encandilamiento; visión de colores; audición y tiempos de reacción; y una entrevista.

Si bien la normativa enumera una serie de condiciones de salud inhabilitantes para poder conducir, ya sea vehículos para los cuales se requiere licencia profesional o cualquier otro vehículo, en la práctica a los médicos municipales les resulta imposible detectar todas o cualquiera de ellas, siendo un hecho que quienes postulan a una licencia, omiten la entrega de cualquier antecedente que pueda inducir al médico a requerir mayor información de algún especialista y que pueda derivar en la entrega de una licencia restringida por menor tiempo del establecido en la norma general o, incluso, la denegación de la misma.

En razón de lo anterior, CONASET y el Ministerio de Salud de Chile iniciaron la elaboración de un nuevo reglamento, destinado a dotar al médico del municipio de herramientas concretas para la evaluación del futuro conductor. En el caso de los conductores no profesionales, se trata de los resultados de exámenes contemplados en el Examen de Medicina Preventiva, que será gratuito, y en el caso de los conductores profesionales, de exámenes aún más específicos.

Adicionalmente, para facilitar la aplicación de criterios médicos uniformes, la propuesta contempla la oficialización de un documento denominado "Protocolo de Criterios y Estándares para la Evaluación del Estado de Salud de las Personas que Requieren Licencia de Conductor para Vehículos Motorizados". En éste se señala, para las distintas condiciones de salud, bajo qué condiciones una persona podría conducir y en qué casos debiera procederse a otorgar una licencia por un período de tiempo inferior al establecido en la norma general o denegársele.

### Evaluación práctica de postulantes a licencia clase B.

La normativa actual considera, en el caso de postulantes a licencia clase B, que la evaluación de conocimientos y habilidades prácticas debe realizarse por los examinadores municipales utilizando un circuito de tránsito preestablecido. Durante el examen se controlan 33 maniobras o conductas, aprobándose con un mínimo de 28 correctas.

La propuesta reglamentaria en esta materia, además de considerar un aumento de las exigencias para ser examinador, establece que el postulante rinda el examen en un trayecto de conducción libre en el que él determina cómo llegar a un destino indicado por el examinador, y otra etapa de conducción guiada. El tiempo total del examen no podrá ser inferior a 15 minutos, y la distancia recorrida durante el desarrollo de éste, deberá ser de a lo menos 5 kilómetros.

Además, se tipifican maniobras o conductas reprobatorias, graves y leves. Así, una sola maniobra reprobatoria, 2 graves, 1 grave + 5 leves, y 10 leves, serán causal de no aprobación del examen. A modo de ejemplo: No respetar la luz roja será una maniobra reprobatoria; no usar el cinturón de seguridad, grave, y no ajustar los espejos, leve.

Cada examinador deberá ingresar en una plataforma computacional desarrollada y administrada por CONASET, los resultados de cada uno de los exámenes rendidos, lo que permitirá supervisar la labor llevada a cabo por éstos y evaluarlos regularmente.

### Nuevo documento licencia de conductor.

Considerando las mayores dificultades para obtener licencias de conductor, unido al hecho de que la “Ley Tolerancia Cero” ha aumentado las probabilidades de que una licencia pueda ser suspendida o cancelada, es previsible un aumento de la demanda por obtener documentos falsos o duplicados fraudulentos.

La actual licencia de conductor chilena posee mínimas medidas de seguridad, lo que la hace fácilmente replicable. Por esta razón, se impulsó la dictación de un decreto que las aumente significativamente, conteniendo tramas de líneas complejas y guilloche, microtextos modulados, fondo con trama reactiva a la luz UV y elementos ópticos que cambian según las condiciones de observación y/o de iluminación.

Este nuevo documento será de policarbonato, contendrá un chip con la fotografía del conductor y su nombre, y la firma electrónica del Director de Tránsito y Transporte Público que lo emita.

Los municipios del país han jugado un rol fundamental en la concreción de todos estos cambios, a través del intenso y generoso trabajo de sus direcciones de tránsito, en donde, de manera rápida y efectiva, se sumaron a todas estas iniciativas destinadas a tener Mejores Conductores para Chile.









## EDUCACIÓN VIAL

Instalar la Seguridad Vial y la Normativa de Tránsito como temática desde los primeros años de escolaridad, es uno de los objetivos más importantes que se ha fijado CONASET. Si bien la Ley de Tránsito chilena, que rige desde 1984, establece que el Ministerio de Educación debe contemplar en sus programas de enseñanza Básica y Media la difusión de las disposiciones que regulan el tránsito, el uso de las vías públicas y los medios de transporte, en la práctica esta norma no se aplicaba con la regularidad ni intensidad necesarias para crear consciencia de la importancia del tema en los estudiantes chilenos desde sus primeros años.

Según estadísticas del Ministerio de Salud chileno, la principal causa de muerte en niños y niñas de hasta 14 años son los traumatismos producto de accidentes de tránsito. De allí la urgencia en incorporar la Educación Vial en el currículo escolar, como materia de aprendizaje, prevención y, principalmente, toma de consciencia entre los menores, quienes se convierten, a la vez, en canales de comunicación y difusión del tema ante sus familias.

La nueva Ley General de Educación, que rige desde 2009, determinó que uno de los componentes que conformarían los programas en las bases curriculares serían actividades relacionadas con la Educación de Tránsito y la Seguridad Vial. Es así como CONASET y el ministerio de Educación elaboraron, tras profusos estudios, actividades programáticas sobre las temáticas programadas, para ser aplicadas a cada nivel educacional y en diferentes asignaturas. El enfoque edu-

cativo que está detrás de esta estructura es el de la transversalidad educativa, es decir, los temas de Tránsito y Seguridad Vial son aplicados en las diversas áreas de conocimiento a las que son expuestos los alumnos. Por ejemplo: en ejercicios de Matemáticas; textos de comprensión de lectura en Lenguaje; o comportamiento en temas de Sociedad. Es así como se hace posible interrelacionar el sector educativo con ámbitos de formación de competencias vinculados a la vida personal y social de los estudiantes.

Durante 2011 y 2012, se incorporaron actividades de Seguridad de Tránsito en los programas de estudio de enseñanza Básica, niños y niñas de entre 6 y 13 años, para los distintos niveles y asignaturas.

En 2012, la Junta Nacional de Jardines Infantiles de Chile, JUNJI, y CONASET, elaboraron en conjunto la guía para el docente: "Acercando a los Párvulos a la Educación de Tránsito". Es el primer material de Seguridad Vial que se desarrolla en Chile para la Educación Parvularia, es decir, una herramienta destinada a educar a niños y niñas menores de 6 años.

Finalmente, en 2013, se trabaja en los contenidos para enseñanza Media, destinados a adolescentes de entre 14 y 17 años.

Para facilitar el trabajo de los profesores en los establecimientos educacionales, todo el material necesario para realizar las actividades señaladas, se encuentra disponible en las páginas



Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, ministro de Educación y Secretaria Ejecutiva de CONASET.



Carabineros de Chile

web de CONASET ([www.conaset.cl](http://www.conaset.cl)), y de convivencia escolar de MINEDUC ([www.convivenciaescolar.cl](http://www.convivenciaescolar.cl)) y en distintas instancias informativas dirigidas a los encargados de Seguridad Vial de los mismos establecimientos.

Por otra, el ministerio de Obras Públicas de Chile, MOP, y CONASET, han realizado proyectos de mejoramiento en zonas rurales en las que se emplazan establecimientos educacionales como una manera de proteger a los niños y niñas que cursan en estas zonas sus estudios. A modo de ejemplo, se han incorporado dispositivos de reducción de velocidad y de aquietamiento del tránsito; también la instalación de balizas luminosas solares intermitentes, activables

por personal del colegio mediante control remoto durante las horas de entrada y salida de los alumnos, una manera de alertar a conductores y evitar atropellos. Este proyecto ha sido complementado con la realización de charlas a los estudiantes sobre Seguridad Vial y la entrega de material reflectante, para que puedan ser vistos a horas de escasa luminosidad.

Todo este trabajo, realizado en conjunto por diversas entidades gubernamentales, no tiene otro objetivo que desarrollar e instalar una Cultura Vial, inexistente hasta hoy en el país, a través de la educación.

**PROGRAMA COMUNICACIONAL**

**"MANÉJATE POR LA VIDA"**



## PROGRAMA COMUNICACIONAL “MANÉJATE POR LA VIDA”

“Manéjate por la Vida” es el primer programa de Seguridad del Tránsito del Gobierno de Chile y que trabaja bajo la premisa de que sólo un esfuerzo colectivo, tanto del mundo público como del privado, logrará posicionar una Cultura Vial en el país y así reducir los accidentes de tránsito y sus consecuencias.

Respondiendo al llamado de la ONU, Chile se sumó a la meta de reducir los fallecidos en accidentes de tránsito, a nivel mundial, en un 50% durante esta década y “Manéjate por la Vida”, nace de la necesidad de contribuir a alcanzar esta meta.

El programa es liderado por CONASET, y cuenta con el apoyo de Carabineros de Chile y 3 socios estratégicos pertenecientes al mundo privado: Mutua de Seguridad, 3M y Automóvil Club de Chile, que-

nes además de participar en las actividades y campañas preventivas y de concientización, que el programa realiza permanentemente, aportan fondos monetarios y apoyo técnico.

Hay otras empresas con las que se desarrollan planes complementarios, como farmacias Salcobrand o el Instituto de Educación Superior INACAP, quienes se suman a campañas o actividades puntuales.

La estrategia del programa es inclusiva, lo que quiere decir que todas las organizaciones, públicas o privadas, que quieran participar son bienvenidas.

“Manéjate por la Vida” es un programa de largo aliento. La finalidad es convencer a la ciudadanía a contribuir para superar esa meta y que cada vez menos chilenos fallezcan en accidentes de tránsito.



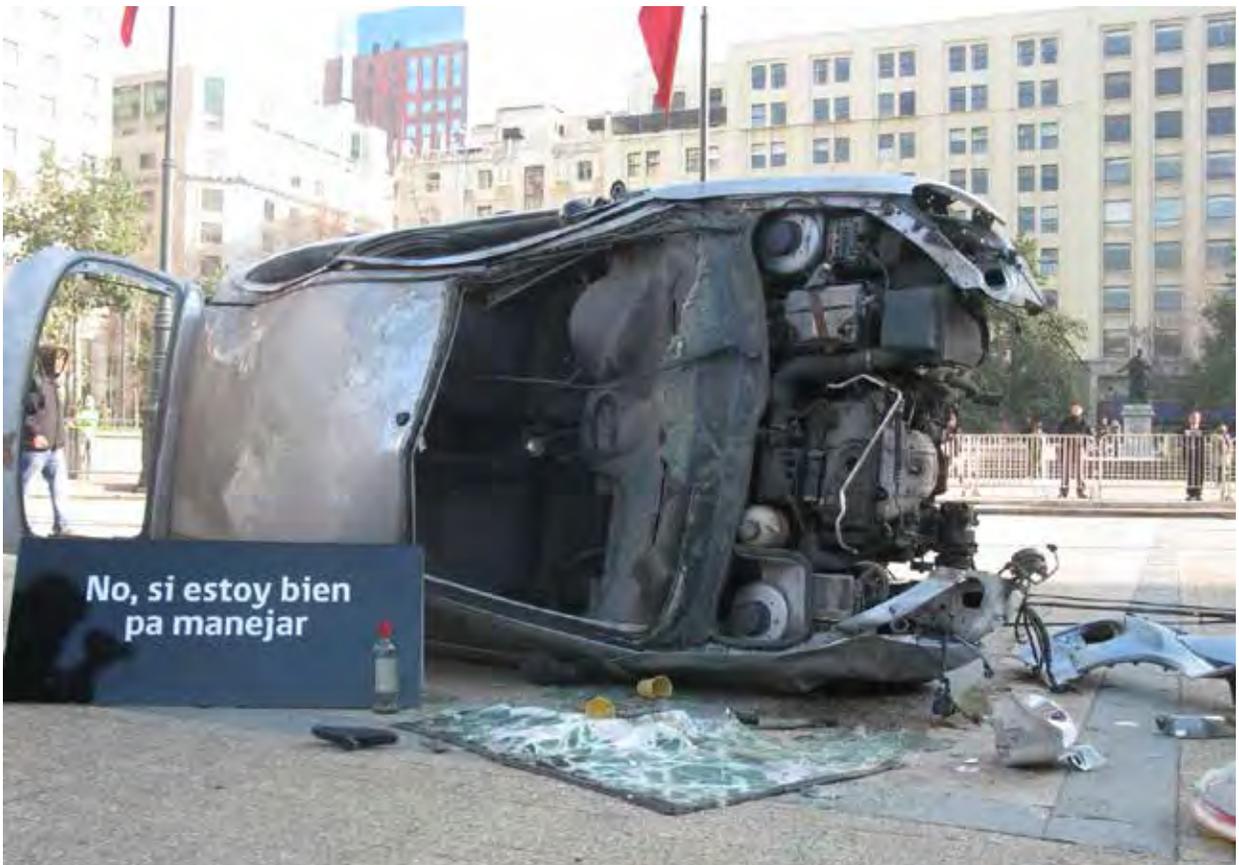
Campaña comunicacional “Animitas”, lanzamiento del programa “Manéjate por la Vida”.



## Líneas de acción

El programa va dirigido a la sociedad en su conjunto, pero tiene dos principales grupos objetivos:

- Jóvenes (de 15 a 29 años): En Chile, los accidentes de tránsito constituyen, en este segmento etéreo, la segunda causa de muerte, por lo que urge una concientizar a este grupo.
- Niños: Son los que más fácilmente adoptan nuevas conductas y además ayudan a modificar conductas en los adultos.



Campaña "Tolerancia Cero".

El trabajo del programa se centra en 4 pilares fundamentales, con los que se busca generar una Cultura Vial en la población y así disminuir las alarmantes cifras de accidentes tránsito en el país: **Alcohol en la conducción, Velocidad, Uso de Elementos Preventivos y Reflectancia.**

Como se mencionó anteriormente, "Manéjate por la Vida" participó activamente en la puesta en marcha de la "Ley Tolerancia Cero", trabajó en el marco del pilar Alcohol en la Conducción y, también en la creación del Centro Automatizado de Tratamiento de Infracciones, CATI, en su misión frente a la Velocidad.

## Elementos Preventivos

La Ley de Tránsito en Chile está diseñada para proteger la vida y la integridad de todos los chilenos. Sin embargo, hay disposiciones en esta Ley que no todos los chilenos obedecen, como la obligatoriedad de ocupar cinturón de seguridad en los asientos delanteros y traseros de un vehículo, por ejemplo.

Pese a que la Ley que establece el uso obligatorio del cinturón de seguridad tiene 27 años, Chile ocupa el último lugar en el uso de este elemento entre los países de la OCDE, con apenas un 50% en los asientos delanteros y un 10% en asientos traseros.

En 2011 murieron 58 niños(as) de entre 0 y 8 años en siniestros de tránsito, representando un 3,7% del total país. La ley de Tránsito prohíbe el traslado de niños menores de ocho años en los asientos delanteros de un vehículo, estableciendo la obligación de que viajen en los asientos traseros hasta los cuatro años en sillas de retención debidamente instaladas, para mayor seguridad. Sin embargo, sólo un 24% de los niños menores viajan en este tipo de sillas, lo que aumenta la posibilidad de que resulten heridos en caso de que el vehículo en el que viajan participe en un accidente.

Es por lo anterior, con el objeto de revertir el bajo uso del cinturón de seguridad y de la silla de retención infantil que en noviembre

de 2012 se realizó, por primera vez, el “Mes del cinturón” de forma coordinada con Fiscalización del ministerio de Transportes y Carabineros de Chile, realizando la campaña “Abróchate. Sálvate”, a nivel nacional. Entre otras actividades, se implementaron puntos de control de sillas de seguridad para niños en distintos centros comerciales. La iniciativa permitió a los padres tener la posibilidad de ser capacitados en terreno y asesorados por profesionales, certificados internacionalmente, sobre la correcta instalación de las sillas de seguridad.

Además, en abril de 2011 se promulgó la Ley que Obliga al Uso del Cinturón de Seguridad en Buses Interurbanos. El no cumplimiento de esta norma se considera una falta grave, que puede implicar para el pasajero el pago de una multa en dinero. Además, todos los buses fabricados a partir de 2008, tienen que contar obligatoriamente con cinturón de seguridad en todos sus asientos, incluyendo el del chofer y copiloto.

Desde abril de 2012, además, todos los buses interurbanos deben exhibir una cartilla o un video de Seguridad Vial al iniciar cada viaje, similar a lo que ocurre hace años en los aviones. Tras estas medidas, se ha registrado una reducción del 50% de los fallecidos al interior de los buses interurbanos, en caso de accidentes de tránsito.



Campaña “Abróchate, sálvate”.



Campaña "Destácate".

## Reflectancia

Peatones, deportistas y ciclistas son, en muchas ocasiones, los más perjudicados cuando se ven involucrados en accidentes de tránsito. De hecho, los peatones y ciclistas representan el 50% de los fallecidos en accidentes de tránsito en Chile.

**Entre los años 2000 y 2011, se produjeron en promedio 23 atropellos diarios en el país, con un total 100.118 personas involucradas, de las cuales 8.101 fallecieron. Muchos de estos atropellos se produjeron porque los peatones no fueron visibles para los conductores, en horarios en que la luz natural es escasa.**

De allí que "Manéjate por la Vida" desarrolla la campaña "¡Destácate!", una instancia para educar a la población respecto de la importancia del uso de elementos reflectantes, que otorgan mayor visibilidad a peatones, deportistas, recicladores y ciclistas que circulan en horas de poca luz, reduciendo considerablemente la posibilidad de ser atropellado. A modo de ejemplo, sin luces artificiales, una persona es visible para un conductor a 30 metros aunque se vista de blanco. Si la

persona utiliza elementos reflectantes, es visible aproximadamente a 130 metros con luces bajas y a 400 metros con luces altas. Según estudios internacionales, el uso de material reflectante representa la medida preventiva con mejor relación de costo-beneficio.

La campaña "¡Destácate!" promueve el uso de material reflectante y concientiza a la ciudadanía sobre el peligro de accidentes en horas de poca luz.

Hasta la fecha se han entregado elementos reflectantes a escolares de instituciones educacionales en zonas de alto riesgo de accidentabilidad en todo el país; junto al Ministerio de Obras Públicas de Chile, se realizó la mejora de infraestructura vial con foco especial en peatones; y se desarrollaron capacitaciones en el uso de elementos reflectantes en particular y en materias de Seguridad de Tránsito en general. Además se realizaron entregas de material reflectante para ciclistas y runners, así como para trabajadores como, por ejemplo, temporeros y recicladores.

**CENTRO AUTOMATIZADO  
DE TRATAMIENTO DE  
INFRACCIONES (CATI)**



## CENTRO AUTOMATIZADO DE TRATAMIENTO DE INFRACCIONES (CATI)

La Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE), el Banco Mundial, la Organización Mundial de la Salud (OMS) y las Naciones Unidas, han establecido una serie de directrices para mejorar los problemas de Seguridad Vial. Entre las principales destacan, por su eficacia, aumentar la cobertura en el sistema de vigilancia y seguimiento de la velocidad como factor de riesgo fundamental.

No basta con que las vías especifiquen límites de velocidad apropiados, sino lo importante es asegurar un sistema que dé una señal clara a los conductores de vehículos motorizados, respecto a la importancia del cumplimiento de los límites de velocidad.

Países con altos estándares en Seguridad Vial, tales como Francia, Suecia, Inglaterra y España, entre otros, han logrado cambiar la situación de impunidad frente al cumplimiento de la Ley, a través de la creación de Sistemas Automatizados de Control del Tránsito. El marco de acción legal utilizado para este tipo de infracciones, ha permitido la utilización de mecanismos automatizados capaces de crear un registro visual o audiovisual de la infracción cometida.

En Chile, las labores de fiscalización y control de la velocidad son realizadas, exclusivamente, a través de capital humano, Carabineros de Chile e inspectores fiscales del Ministerio de Obras Públicas. Lo anterior ha conllevado a que las probabilidades de ser fiscalizado sean mínimas en consideración a la baja cobertura, debido al reducido número de equipos, recurso humano disponible y la geografía de las rutas de Chile.

Estudios internacionales señalan que si la fiscalización se realiza exclusivamente con medios policiales, en el mejor de los casos, se podrían detectar únicamente 3 de cada 10.000 infracciones de exceso de velocidad cometidas.

En base a las recomendaciones internacionales, y evidencia de los países que han implementado este tipo de medidas, y reconociendo la preocupación del Gobierno por reducir el número de víctimas fatales en accidentes de tránsito, se ha planteado la creación de un Centro Automatizado de Tratamiento de Infracciones (CATI), enfocado en su primera instancia en el control del exceso de velocidad en rutas urbanas e interurbanas del país.

Para lograr lo anterior, se ha elaborado un Proyecto de Ley que crea un servicio público descentralizado de carácter fiscalizador y un nuevo procedimiento administrativo sancionador para este tipo de infracciones.

El objetivo principal es **crear un sistema de monitoreo permanente que cumpla con la finalidad de disuadir y prevenir una eventual infracción a la Ley de Tránsito**, asegurando una **fiscalización efectiva**, a través de la utilización de **medios tecnológicos**. Asimismo, la introducción de un nuevo procedimiento en el tratamiento de estas infracciones que permita la aplicación de multas por la inobservancia a las normas.



Los principios fundamentales del Centro se orientan a:

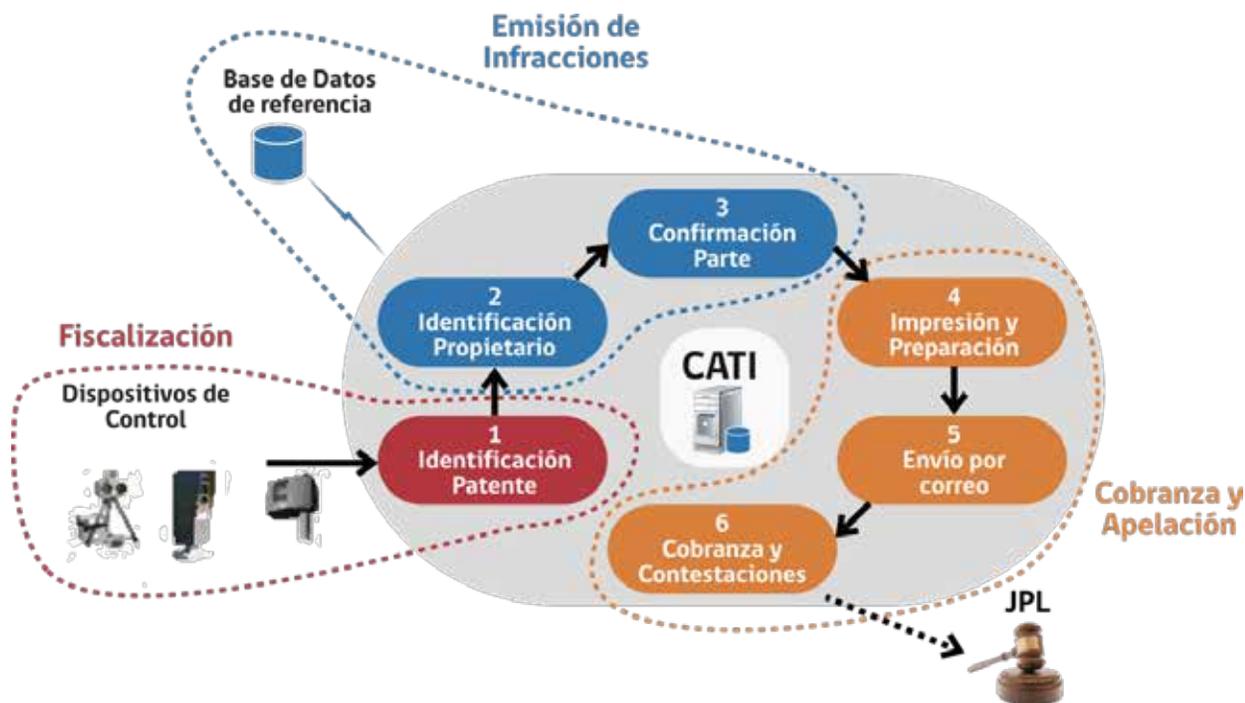
**1. Salvar vidas:** CATI no busca recaudar más fondos a través de las multas, sino que busca prevenir la ocurrencia de accidentes.

**2. Entregar transparencia a los ciudadanos:** Los equipos tecnológicos asociados al CATI que detectan infracciones, serán instalados en puntos de control debidamente señalizados.

**3. Localización:** Esta ubicación estará determinada, tras rigurosos estudios, por los puntos más críticos en cuanto a concentración de accidentes de tránsito.

**4. Mejorar la eficiencia:** CATI tramitará en plazos acotados todas las infracciones detectadas, evitando la sensación de impunidad y ligando de forma estrecha la sanción con la infracción, con el fin de generar un cambio conductual positivo en los conductores.





Su funcionamiento supone la implementación de una cadena de control con las siguientes fases: Detección de la infracción; transmisión automática de los datos al CATI; identificación automática del infractor mediante consulta al Registro Nacional de Vehículos Motorizados<sup>4</sup>; generación automática de la notificación de la infracción; procedimiento administrativo de cobro de la multa y transmisión automática al Registro de Multas de Tránsito No Pagadas en el caso de no pago de la multa. Se espera que sólo en casos puntuales, y debidamente justificados, los conductores acudan a apelar a los Juzgados de Policía Local nacionales.

El CATI beneficiará con descuentos económicos significativos a aquellos conductores infractores que sean detectados y paguen su multa con prontitud, esto con el fin de acelerar los procedimientos asociados a la generación de una infracción de tránsito.

Como en el resto de los proyectos de ley que ha impulsado CONASET, se suman todos los sectores políticos sin excepción.

Está claro que la "Ley Tolerancia Cero" y la instalación de radares para medir y controlar velocidad no son medidas populares en primera instancia, pero está comprobado, al menos con dicha ley, cómo se validan en el tiempo por los ciudadanos y las vidas que se han salvado, y éstas son un tema de todos los chilenos y chilenas.

Al igual que ha sucedido en otros países, se espera que la creación del CATI tenga efectos muy positivos en la reducción de víctimas fatales en accidentes de tránsito. En Chile hoy, los excesos de velocidad están presentes en el 40% de los accidentes con resultado de muerte; por tanto, se estima que ésta se transforme en la medida con mayor efecto directo en la tasa de mortalidad por accidentes de tránsito.

<sup>4</sup>Registro Nacional de Vehículos Motorizados: Registro público que mantiene la historia de la propiedad automotriz y da publicidad de ella, registrando a nivel nacional las Primeras Inscripciones, las Transferencias y las Anotaciones relativas a vehículos motorizados. La principal función de este Registro es informar sobre la situación jurídica de un vehículo motorizado en un momento determinado.







Nuestros agradecimientos a:

**Carabineros de Chile.**

Marta Palma, Arquitecto y Urbanista.

Equipo de la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito de Chile, CONASET.



---

Esta es una publicación de la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito de Chile, CONASET, organismo perteneciente al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, MTT.

---

**Coordinación:** Danica Mimica Porras  
**Edición general:** Karina Torres Arias  
**Diseño y diagramación:** Ignacio Ponce Alborno

---

**PROHIBIDA SU VENTA O REPRODUCCIÓN  
DERECHOS RESERVADOS.  
2013**

Este libro pertenece a la colección "Conectando Chile", proyecto liderado por el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, Pedro Pablo Errázuriz, que constituye un recuento de los principales logros sectoriales conseguidos en estos cuatro años de gobierno. En el espíritu de generar nuevas propuestas de más largo plazo y soluciones estructurales para el sector, se ha trazado una ruta de trabajo en los distintos ámbitos que cubre el Ministerio

**Ministro de Transportes y Telecomunicaciones**  
Pedro Pablo Errázuriz Domínguez

**Subsecretaria de Transportes**  
Gloria Hutt Hesse

**Fotografías**  
Archivo fotográfico de Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, MTT, Empresa de los Ferrocarriles del Estado, EFE, Empresa Portuaria San Antonio, Empresa de Transportes de Pasajeros Metro S.A, Juan Francisco Somalo Valor

Este libro se imprimió en Santiago, febrero de 2014

**Impresión**  
Ograma Impresores