

AMUCH
ASOCIACIÓN DE MUNICIPALIDADES DE CHILE

INFORME NACIONAL DE
SEGURIDAD
VIAL
en las comunas de Chile

*Dirección de Estudios
Asociación de Municipalidades de Chile (AMUCH)*

Noviembre 2019

The background of the page is a dark, textured surface, possibly asphalt, with a white arrow pointing upwards and a white line running vertically. A red pencil is positioned vertically in the upper right quadrant.

ÍNDICE

3	PRESENTACIÓN
5	INTRODUCCIÓN
11	ANÁLISIS DE DATOS
11	• Caracterización de servicio municipal de Licencias de Conducir
16	• Seguridad vial en las comunas de Chile
18	• Cantidad de siniestros
21	• Cantidad de lesionados
24	• Fallecidos
26	• Meses estivales, celebración de navidad y año nuevo
32	SÍNTESIS DE RESULTADOS
34	CONCLUSIONES
37	BIBLIOGRAFIA

PRESENTACIÓN

Mediante el presente estudio la Asociación de Municipalidades de Chile (AMUCH) se ha propuesto explorar, en líneas generales, la gestión de servicios de licencias de conducir en los municipios y territorialidad de la viabilidad en las comunas del país.

Este ejercicio exploratorio se realizó mediante la recopilación de información de la Subsecretaría de Desarrollo Regional (SUBDERE) e información estadística del Consejo Nacional de Tránsito (CONASET). Los antecedentes recopilados permitieron trabajar con una muestra de 330 de las 345 municipalidades, equivale a 95,65% de representatividad. En tanto, la caracterización vial se hizo a partir de todas las comunas del país.

El estudio inicia con un apartado sobre la relevancia que actores internacionales como la Organización de Naciones Unidas (ONU) y la Organización Mundial de la Salud (OMS), le han otorgado a la seguridad vial, expresando la preocupación de las altas cifras de accidentes, muertos y heridos. En este contexto, se explora la realidad nacional y actores institucionales encargados de la seguridad vial.

En seguida, en un segundo apartado se ofrece los resultados de la caracterización del servicio de licencias de conducir otorgado por los municipios.

Luego, en un tercer apartado, se analiza la información correspondiente a la vialidad y parque vehicular de las comunas, otorgando cifras de accidentes, lesionados (leves, menos graves y graves) y fallecidos. Las informaciones obtenidas fueron desagregadas a partir de la tipología de comunas que emplea SUBDERE y que las clasifica en cinco tipos según sus niveles de urbanización y desarrollo, tal como se describe a continuación:

- Grupo 1: Grandes comunas metropolitanas con alto y/o medio desarrollo
- Grupo 2: Comunas mayores, con desarrollo medio
- Grupo 3: Comunas urbanas medianas con desarrollo medio
- Grupo 4: Comunas semiurbanas y rurales con desarrollo medio
- Grupo 5: Comunas semiurbanas y rurales con bajo desarrollo

En cuarto lugar se presenta la síntesis con los principales resultados, para dar paso a conclusiones y bibliografía utilizada.



INTRODUCCIÓN

La seguridad vial es un asunto de gran importancia para las instituciones públicas como son las municipalidades, la mitigación de la accidentabilidad es, sin duda, una labor importante, esto reflejado en las cifras entregada por distintas organizaciones, como la Organización Mundial de la Salud (OMS) donde se indica que los accidentes de tráfico son la segunda causa de muerte para las personas entre 5 y 29 años y la tercera, para personas entre 30 y 44 (Planzer, 2005), estos datos permiten visualizar la importancia de la temática de seguridad vial a nivel mundial, relevancia que se traspasa al área regional, para el caso de América, es la Organización Panamericana de Salud (OPS) quien se encarga de elaborar estudios y dar a conocer los resultados de cada país en la región.

Dado el anterior diagnóstico, las Naciones Unidas (ONU) junto a la OMS realizaron un Decenio de Acción para la Seguridad Vial Mundial, donde recomiendan actividades orientadas a realizarse a nivel local, sin embargo, no están guiadas a ningún caso en particular. Estas recomendaciones están fundadas en 5 pilares: gestión de seguridad vial, vías de tránsito y movilidad más seguras, vehículos más seguros, usuarios de vías de tránsito más seguros y respuesta tras los accidentes (OMS, 2017), siendo la principal recomendación adherir a este Decenio e implementar localmente los pilares. Esta acción brindaría una oportunidad para establecer esfuerzos coordinados a largo plazo, a nivel local, nacional y regional.

Por otra parte, dentro de las sugerencias que emergen del Decenio de Acción para la Seguridad Vial Mundial se llama a adoptar leyes integrales que aborden los factores de riesgo vinculados con los accidentes por el tránsito vehicular (OMS, 2017), realizar campañas de concientización sobre estos temas, el uso de cinturón de seguridad y la prohibición del consumo de alcohol mientras se conduce, acelerar las inversiones en seguridad vial en los países de medianos y bajos ingresos para formular estrategias de planificación vial sostenibles, que estimulen el uso del transporte público. (OMS, 2017)

En el continente americano, el 80% de los países (26 países de 32) reportaron que tienen un organismo nacional dedicado a la seguridad vial, un 25% de los países dijeron tener una estrategia nacional de seguridad vial financiada por el gobierno (OPS Uruguay, 2013). En concreto, en la región de las Américas se registraron aproximadamente 155 mil muertes causadas por accidentes de tránsito (OPS, 2016) esto corresponde a los datos más actuales de 2016, según la OPS. También es de con-

siderar las diferencias presentes en los países de la región en tanto sus niveles de ingreso. Es aquí donde se evidencian distintas realidades. “la carga de mortalidad causada por el tránsito es mayor en los países de ingresos medianos que en los de ingresos altos” (OPS, 2016).

Los datos de la OPS también apuntan a que la tendencia es que motociclistas, ciclistas y peatones sean más recurrentemente los que sufren las consecuencias de falta de seguridad vial. Los ocupantes de automóviles representan el 34% de las muertes por accidentes de tránsito en la región, mientras que los motociclistas representan el 23% del total. Esto evidencia un aumento del 3% con respecto a lo reportado en el informe formulado por la institución para el año 2013. Los peatones representan el 22% de las muertes, mientras que los ciclistas representan el 3% de la totalidad. Otro 18% de las muertes corresponden a otras categorías y en otros casos son hechos sin especificación ni detalle. (OPS, 2016), los datos anteriores permiten poner énfasis en la seguridad vial como una temática que integra las distintas formas de movilización de las ciudades. Además, estos datos entregan claridades respecto del origen mayoritario de inseguridades viales, focalizándose en peatones, ciclistas y motociclistas.

Respecto a cifras chilenas, según los datos de la OPS, Chile junto a EE. UU son países de ingreso per cápita altos que a diferencia del resto de la categoría, si aumentaron las muertes causadas por tránsito. Los datos entregados por el Ministerio de Salud para el año 2016 indican que “en Chile 1.675 personas fallecieron y hubo más de 63 mil lesionados por accidentes de tránsito” (OPS Chile, 2017), estos datos indican una tendencia al alza en los accidentes provocados por un deterioro en la seguridad vial en nuestro país.

La Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (CONASET) también indica que los accidentes de tránsito registrados en 2018 tienen una participación mayor en el grupo etario entre 19 y 33 años con 437 fallecidos, en tanto las personas entre 46 y 63 años también registran una participación importante en siniestros de tránsito con 409 fallecidos pertenecientes a este grupo etario. Con todo, fueron estos dos grupos de la población los cuales concentran la tasa de participación en accidentes de tránsito del año 2018 (CONASET, 2018).

El parque automotriz en Chile ha aumentado de casi 3 millones de automóviles, a un poco más de 5 millones en los últimos diez años, tal como lo indica el Sistema Integrado Estadístico de Carabineros de Chile (Carabineros de Chile, 2018). Considerando lo anterior, es la Ley Orgánica Constitucional de Municipalidades la que indica las facultades que poseen los municipios en torno a la seguridad vial, “d) Aplicar las disposiciones sobre transporte y tránsito públicos, dentro de la comuna, en la forma que determinen las leyes y las normas técnicas de carácter general que dicte

el ministerio respectivo"; (Ley N° 18.695, 2006) lo anterior constituye un desafío para las instituciones municipales, que deben trabajar para mejorar los estándares de seguridad vial en sus territorios.

De igual forma, determina que las municipalidades deben tener en su orgánica distintas unidades encargadas de temáticas particulares, entre ella la unidad encargada de tránsito y transporte público (Ley N° 18.695, 2006), a la que le corresponderá entre otras cosas, otorgar las licencias de conducir y señalizar adecuadamente las vías públicas.

Por otro lado, está la instalación de leyes que vayan en la línea de fortalecer la seguridad vial. En nuestro país se avanzó recientemente en la modificación a la Ley de Tránsito n° 18.290, (Gobierno de Chile, 2018) disminuyendo la velocidad en zonas urbanizadas, también se promulgó en 2012 la ley de "tolerancia cero" en torno al consumo de alcohol por parte de conductores (CONASET, 2012), esto junto a la implementación de los "narcotest", que según el Ministerio Secretaría General de Gobierno (SEGEGOB) (2019), es una herramienta que funciona en Chile desde abril del 2019 y que permite a Carabineros fiscalizar el consumo de drogas a conductores.

En materia de seguridad de tránsito en Chile, según datos entregados en estadísticas generales de CONASET (CONASET, 2018) ha existido un aumento significativo en la cantidad de siniestros: hacia el año 1972 la cifra alcanzaba los 26.727 en comparación al año 2018 en donde el número llega a los 89.311; lo anterior, teniendo en consideración su estrecha relación con el parque vehicular que obtuvo un aumento de 5.097.781. Ahora bien, aun cuando los números entregados demuestran un aumento, el número de fallecidos se modificó de manera descendente, siendo, en el 1972 un total de 1.792 y el 2018 un total de 1.507. En este punto, un último dato a considerar en la población, en donde, hacia el 1972 la población llegaba a 9.907.065, muy distinto a los 18.552.218 que alcanza Chile en la actualidad.

Dentro del mismo informe, otro de los aspectos a considerar es que de un total de 89.311 siniestros que se registraron durante el año 2018, un 16% de ellos se efectuó en zonas consideradas como rurales y un 84% de en zonas urbanas (CONASET, 2018). Sin embargo, al momento de hablar del número de fallecidos por siniestro, la diferencia entre la zona rural y urbana alcanza un 24% menos en las zonas consideradas como urbanas.

Dentro de los orígenes de los accidentes viales registrados durante el 2018, las causas no determinadas son el principal motivo de los siniestros, con un total de 13.339 durante el año 2018 (CONASET, 2018). Así mismo, la presencia de alcohol en el conductor es el principal motivo de los accidentes con un total de 7.140 siniestros (CONASET, 2018) (segregados en "conducción bajo la influencia del alcohol" y la

“conducción en estado de ebriedad”). Le sigue en la lista la desobediencia a la señalización vial que suma un total de 7.733 siniestros, principalmente por no obedecer la señalización de pare. Así mismo, las deficiencias viales son la causa de un total de 940 accidentes dentro de la vía, ya sea por animales en la vía pública, señalización mal instalada o mantenida defectuosamente y semáforos en mal estado (CONASET, 2018). Tal como se menciona anteriormente, la Ley Orgánica Constitucional de Municipalidades en su artículo 3º, inciso c, la señalización de las vías públicas es un deber de los municipios.

Dentro del ámbito regional, de un total de 89.311 siniestros registrado durante el año 2018 la región Metropolitana alcanzó un total de 30.737 siniestros, que tuvieron como consecuencia el fallecimiento de 370 personas y la lesión total de otras 16.092 (CONASET, 2018). Valparaíso, es la segunda región con más accidentes viales registrados, con un total de 9.156 siniestros, 137 fallecidos y 6.041 lesionados en total. El escenario es distinto en la región de Aysén, que registra 772 siniestros, 1 fallecido y 491 lesionados (CONASET, 2018). En este sentido las cifras entregadas dejan ver la diferencias que existen entre las regiones de nuestro país.

Por otro lado, durante octubre de 2019 en Chile se produjo un estallido social que provocó múltiples desmanes en infraestructura pública y privada. De este modo, se dañaron gran cantidad de semáforos y señales de tránsito en las diversas regiones de Chile, siendo las comunas más afectadas Maipú, Puente Alto, La Florida, Santiago, Estación Central, Valparaíso y Concepción. La peligrosidad de la carencia de estas señaléticas y semáforos radica en que la desobediencia o ausencia de las señales del tránsito son uno de los factores de mayor incidencia en la ocurrencia de accidentes de tránsito (CONASET, 2018). Por tanto, aumenta el peligro de accidentabilidad en estas circunstancias, así como el aumento de tacos y la dificultad de desplazamiento debido a la coyuntura.

Asimismo, según la Ley Orgánica Constitucional de Municipalidades N°18.925 (2006), corresponde a la municipalidad ejecutar medidas relacionadas con la vialidad urbana y rural comunal, así como pronunciarse sobre los informes de mitigación del impacto vial presentados en la comuna a petición de la Secretaría Regional Ministerial de Transporte y Telecomunicaciones o la dirección de Tránsito y Transporte Público Municipal, por lo que refiere a esta institución el correcto funcionamiento de las señaléticas y semáforos que fueron dañados durante las manifestaciones.

En este sentido, las municipalidades cuentan con Direcciones de Tránsito al interior de su orgánica institucional, siendo la oficina de licencias de conducir la más requerida por la comunidad. Este servicio consiste en otorgar licencias de conducir a todos los conductores y conductoras de vehículos tanto particulares como de transporte

de pasajeros y carga que cumplan con los requisitos exigidos por la ley. Comprende el otorgamiento de nuevas y/o renovación de licencias (Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo, 2018).

Según el Instituto Nacional de Estadísticas (2017), en Chile no hay cultura de seguridad de tránsito, es por ello que se modifican los exámenes de conducción existentes hasta entonces. En el año 2012 se modifica el examen teórico para conductores de clase B y C, produciendo una baja de 90% a 50% de tasa de aprobación del mismo en primera instancia. Asimismo, en 2018 se modificó el examen práctico de la clase B, con el fin de homogenizar y estandarizar este examen en todos los municipios del país. También en 2018, se reduce la velocidad urbana de 60 a 50 km/h, lo que provocó una reducción del 7% de los siniestros viales, -10% de personas lesionadas y -3% fallecidos (Gobierno de Chile, 2019).

En este sentido, se han realizado esfuerzos por mejorar la seguridad vial en Chile, no sólo a través de nuevas normativas, sino también implementando nuevos exámenes cuya dificultad debiese reflejar una mejora en la cultura y responsabilidad vial de conductores y conductoras, toda vez que estos esfuerzos deriven en la reducción de siniestralidad y accidentabilidad de las personas. Asimismo, estas iniciativas contemplan a automovilistas, motociclistas, ciclistas y scooters.

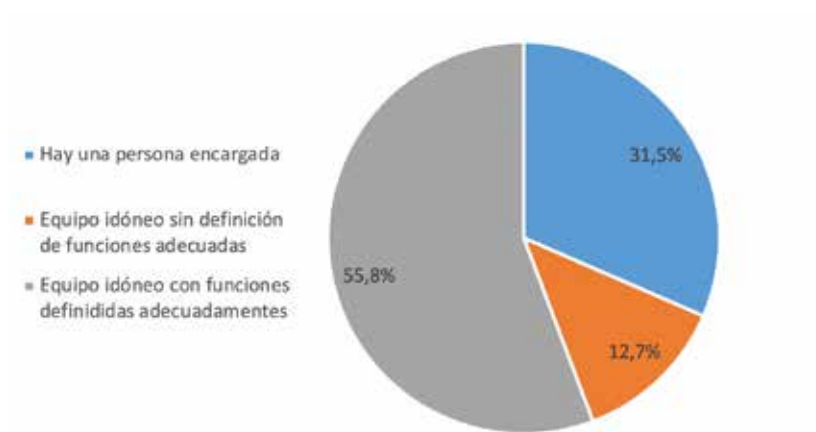


ANÁLISIS DE DATOS

- **Caracterización de servicio municipal de Licencias de Conducir**

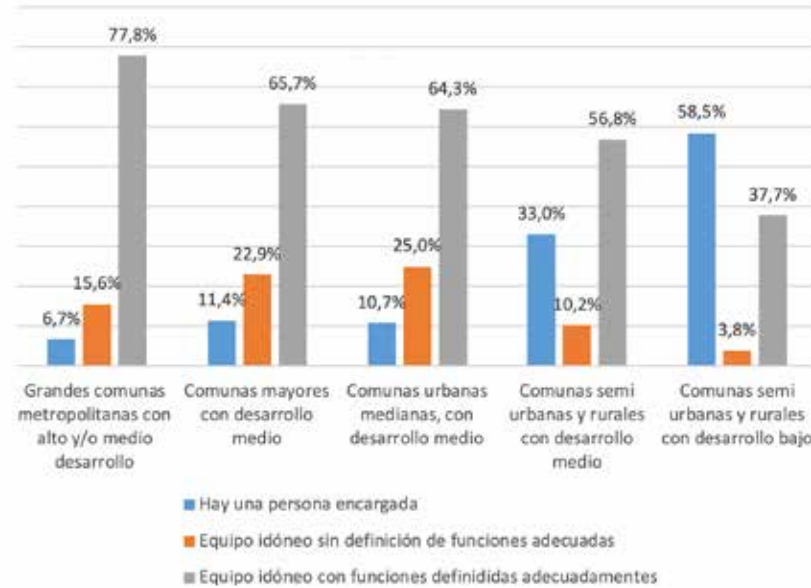
El Diagnóstico Nacional de calidad de la gestión municipal, elaborado por la Subsecretaría de Desarrollo Regional (SUBDERE), recolectó la autoevaluación de 330 Municipalidades del país en distintas áreas de desarrollo. La Asociación de Municipalidades de Chile (AMUCH), trabajó con los resultados del diagnóstico y presenta la siguiente caracterización de los servicios.

En cuanto a la Dirección del Servicio



Fuente: elaboración propia Asociación de Municipalidades de Chile (AMUCH) 2019

En cuanto a la Dirección del Servicio por grupos comunales



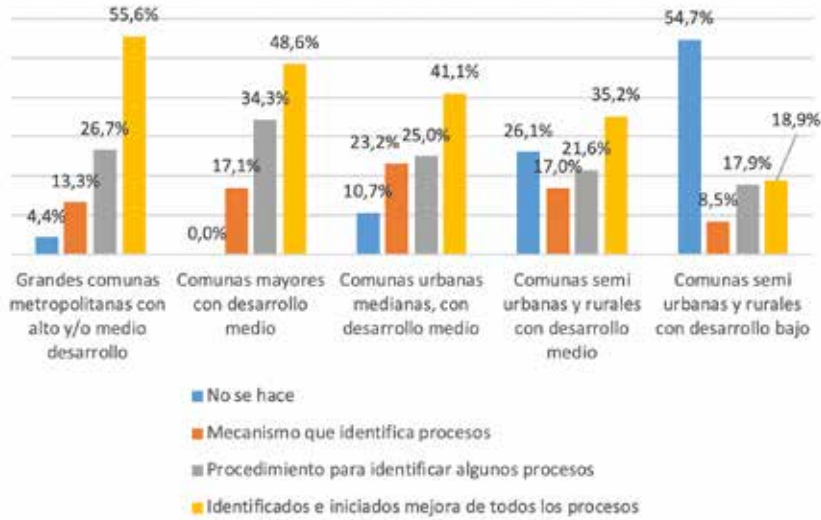
Fuente: elaboración propia Asociación de Municipalidades de Chile (AMUCH) 2019

La Municipalidad identifica y mejora los procesos involucrados en la entrega de Licencias de conducir



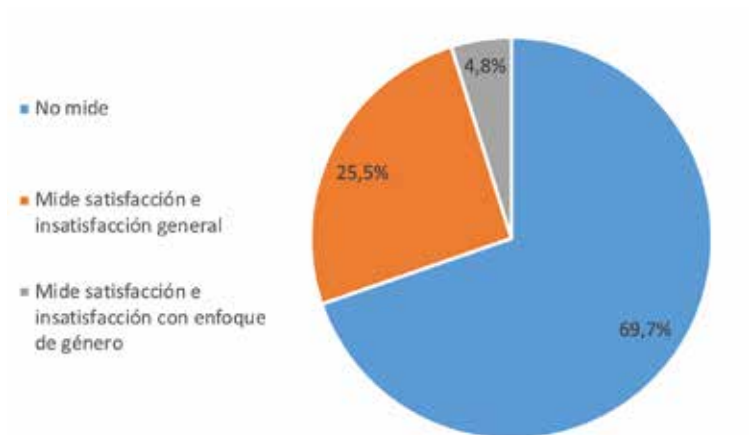
Fuente: elaboración propia Asociación de Municipalidades de Chile (AMUCH) 2019

La Municipalidad identifica y mejora los procesos involucrados en la entrega de Licencias de conducir por grupos comunales



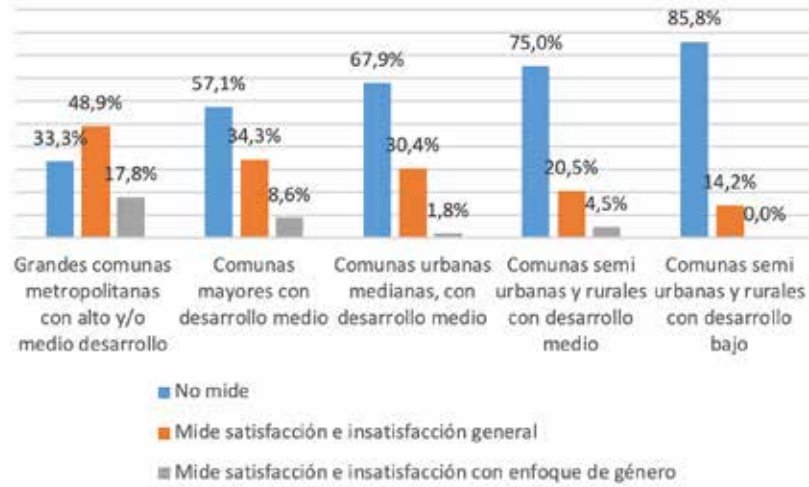
Fuente: elaboración propia Asociación de Municipalidades de Chile (AMUCH) 2019

La Municipalidad mide satisfacción e insatisfacción del servicio



Fuente: elaboración propia Asociación de Municipalidades de Chile (AMUCH) 2019

La Municipalidad mide satisfacción e insatisfacción del servicio por grupos comunales



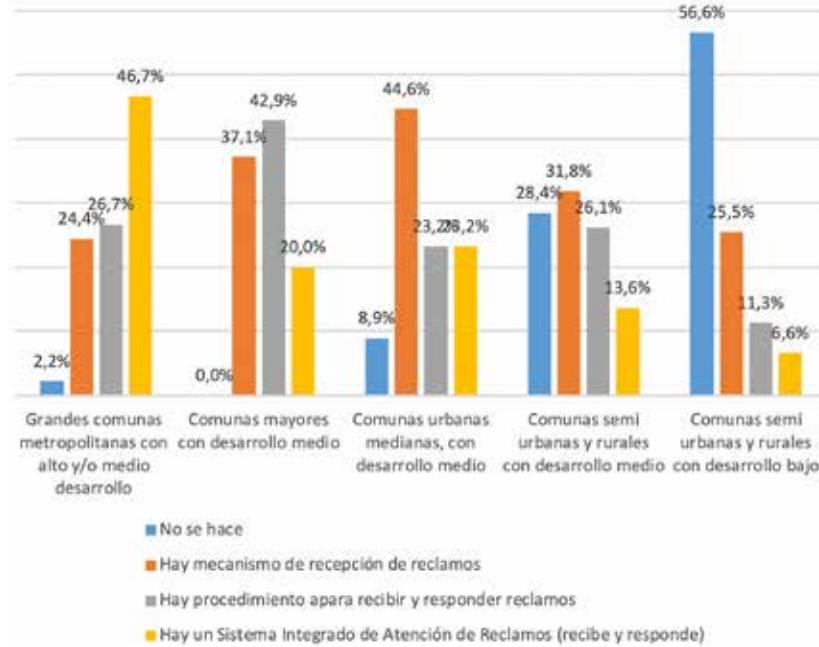
Fuente: elaboración propia Asociación de Municipalidades de Chile (AMUCH) 2019

Municipalidad y gestión de reclamos del Servicio



Fuente: elaboración propia Asociación de Municipalidades de Chile (AMUCH) 2019

La Municipalidad mide satisfacción e insatisfacción del servicio por grupos comunales



Fuente: elaboración propia Asociación de Municipalidades de Chile (AMUCH) 2019

- **Seguridad vial en las comunas de Chile**

Consultada la información sobre la cantidad de vehículos presentes a nivel regional, en la Región Metropolitana se concentra el 39,7% y de Valparaíso 10,5% del parque vehicular nacional, lo cual se condice con la concentración poblacional que presentan territorialmente estas regiones. En tanto, la región y del Biobío con 8,2% y Del Maule 7,2%. Las regiones que presentan baja concentración de vehículos son Arica y Parinacota, con 1,6%, Magallanes y Antártica Chilena con 1,4% y, finalmente, de Aysén del General Carlos Ibáñez del Campo, con 0,8%.

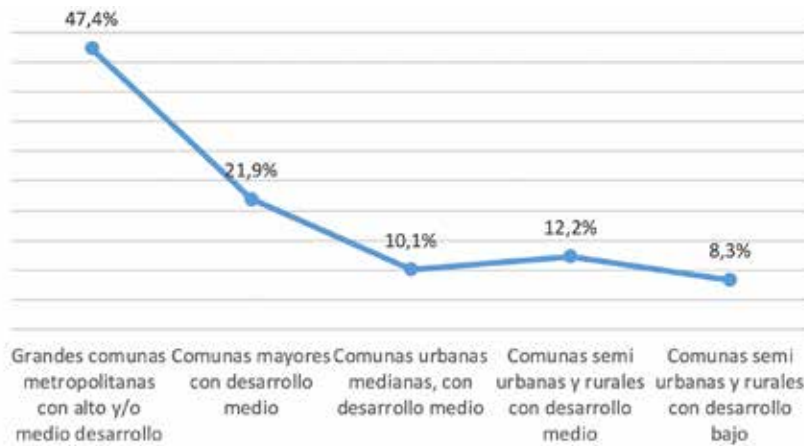
Cantidad de vehículos por regiones		
Región	%	Total Autos
Metropolitana de Santiago	39,7%	2.155.096
De Valparaíso	10,5%	569.979
Del Biobío	8,2%	445.886
Del Maule	7,2%	392.197
Del Libertador B. O'Higgins	5,8%	313.133
De La Araucanía	4,7%	256.121
De Los Lagos	4,7%	255.891
De Coquimbo	3,2%	176.284
De Antofagasta	3,2%	173.725
Ñuble	2,7%	145.747
De Tarapacá	2,5%	136.375
De Los Ríos	2,0%	106.008
De Atacama	1,9%	102.858
De Arica y Parinacota	1,6%	86.844
De Magallanes y de La Antártica Chilena	1,4%	77.118
De Aysén del Gral. C. Ibáñez del Campo	0,8%	41.636

Fuente: elaboración propia Asociación de Municipalidades de Chile (AMUCH) 2019

Distribuida la información según grupos comunales de la Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo (SUBDERE), en grandes comunas metropolitanas con alto y/o medio desarrollo se concentra el 47,4% del parque vehicular nacional, descendiendo al 10,1% en comunas urbanas medianas con desarrollo medio. En tanto, comunas semiurbanas y rurales con desarrollo medio ascienden a 12,2%. Finalmente, comunas semiurbanas y rurales con desarrollo alcanza el 8,3%.

En este sentido, cabe destacar que a mayor desarrollo comunal, mayor es el parque vehicular del territorio, no obstante, esto se condice con la cantidad que concentran los dos primeros grupos comunales, así como se debe tener en consideración que el parque vehicular se calcula según la cantidad de patentes autorizadas por las municipalidades, lo que no necesariamente se condice con la cantidad de población que habita dicho territorio ya que las personas pueden adquirir su permiso en otras municipalidades.

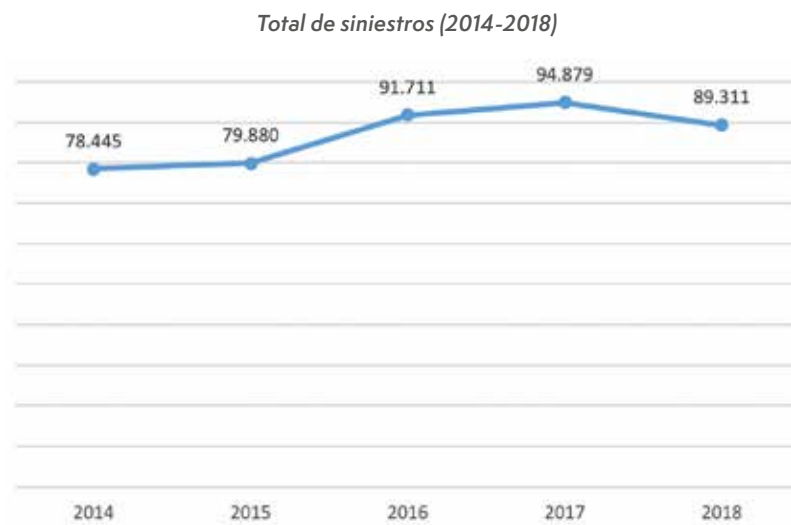
Cantidad de vehiculos por grupos comunales



Fuente: elaboración propia Asociación de Municipalidades de Chile (AMUCH) 2019

- **Cantidad de siniestros**

En Chile, entre los años 2014 y 2018 ha existido fluctuación respecto a la cantidad de accidentes registrados, de modo en que entre los años 2014 y 2015 se produjo un leve aumento, empero, en el año 2016 hubo un aumento considerable en más de 10.000 accidentes. En el año 2017, se sostuvo el alza en cerca de 5.000 accidentes, mientras que en 2018 nuevamente se reducen la cantidad de siniestros por año. En este sentido, no ha existido un índice de siniestralidad sostenido.



Fuente: elaboración propia Asociación de Municipalidades de Chile (AMUCH) 2019

Específicamente en el año 2018, ocurrieron 89.311 siniestros de distinta índole, lo que revisado a nivel regional, alcanzan 30.737 en la Región Metropolitana (34,4%), seguido por la Región de Valparaíso y Biobío con 10,3% y 9,2% respectivamente. En tanto, el Maule presentó el 7,9% de los accidentes, La Región de O'Higgins 6,5% y La Araucanía 6,1%. Bajo el 5% (4.466 accidentes anuales), bajo este índice se encuentran las regiones de Los Lagos (4,8%), Coquimbo (4,3%), Antofagasta (3,1%), entre otras. Finalmente, la región con menos accidentes es la de Aisén del General Carlos Ibáñez del Campo, con 772 accidentes, correspondientes al 0,9% del total de siniestros.

Cantidad de accidentes por región (2018)			
Región	Porcentaje	Total	Variación 2014 – 2018
Metropolitana	34,4%	30.737	+18,7%
De Valparaíso	10,3%	9.156	+12,5%
Del Biobío	9,2%	8.214	+5,3%
Del Maule	7,9%	7.069	+11,6%
Del Libertador B. O'Higgins	6,5%	5.781	+14,6%
De La Araucanía	6,1%	5.473	+9,2%
De Los Lagos	4,8%	4.304	+6,3%
De Coquimbo	4,3%	3.816	+8,2%
De Antofagasta	3,1%	2.766	+56,6%
De Ñuble	3,0%	2.670	Nueva región*
De Tarapacá	2,9%	2.582	+63,5%
De Los Ríos	2,4%	2.161	+34,9%
De Arica y Parinacota	1,5%	1.317	-6,3%
De Atacama	1,4%	1.286	-21,7%
De Magallanes y de La Antártica Chilena	1,4%	1.207	-3,1%
De Aisén del Gral. C. Ibáñez del Campo	0,9%	772	-11,2%

Fuente: elaboración propia Asociación de Municipalidades de Chile (AMUCH) 2019

Desagregada la información según grupos comunales, las grandes comunas metropolitanas con alto y/o medio desarrollo representan el 46,5% de los siniestros registrados, comunas mayores con desarrollo medio el 26,1%, comunas urbanas medianas con desarrollo medio un 11,0%, comunas semiurbanas y rurales con desarrollo medio 10,8% y las comunas semiurbanas y rurales con desarrollo bajo el 5,6% de los accidentes.

En este sentido, conforme aumenta la ruralidad, disminuye la cantidad de accidentes, lo que se condice con la cantidad de automóviles por grupo comunal, no obstante, la territorialidad de los accidentes no necesariamente refleja las realidades comunales, ya que el desplazamiento de las personas es una variable a considerar.

Cantidad de accidentes por grupos comunales



Fuente: elaboración propia Asociación de Municipalidades de Chile (AMUCH) 2019

El estudio de Tránsito y seguridad vial (AMUCH, 2014) dio a conocer las comunas urbanas con mayor cantidad de siniestros de tránsito en el país. En este sentido, el presente cuadro busca determinar el comportamiento en los últimos cinco años de dichas comunas.

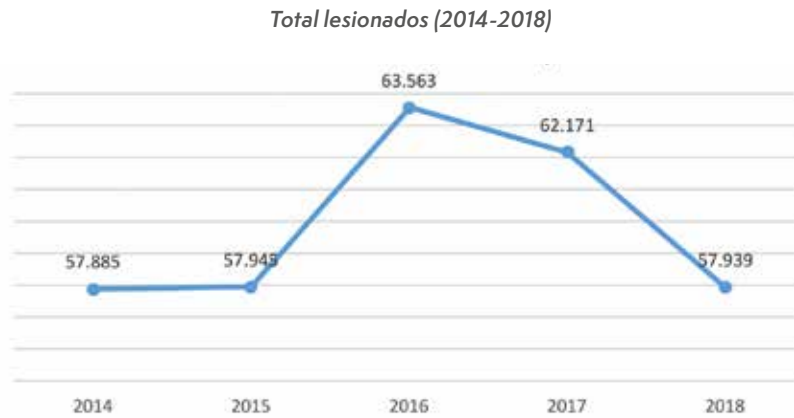
En cuatro comunas de las analizadas disminuyeron sus siniestros en comparativo al año 2014. En consideración del año 2017 y 2018, ocho comunas presentaron baja de accidentes. Las diferencias observadas, pueden ser explicadas por el auge de medios de transporte como bicicletas y otros no convencionales. Las ciudades del país han estado en proceso de transformación respecto a la vialidad y la construcción de infraestructura pública que dé ordenamiento a los distintos medios. Los cambios están en desarrollo y presentan alta heterogeneidad respecto a los territorios, la holgura presupuestaria de la comuna, es una barrera de entrada para avanzar en la adaptación y/o creación de los espacios públicos.

Comunas	Comparativo 2014 - 2018	Comparativo 2017 - 2018
Puente Alto	-3,4	-5,1
Concepción	5,1	-10,4
Santiago	9,5	-18,6
Providencia	26,0	15,4
San Bernardo	5,1	24,9
Antofagasta	46,9	-12,3
Las Condes	-11,1	-39,4
La Florida	3,5	-18,0
Ñuñoa	-12,6	-15,7
Quilicura	-24,2	-22,7

Fuente: elaboración propia Asociación de Municipalidades de Chile (AMUCH) 2019

- **Cantidad de lesionados**

Respecto a la cantidad de personas lesionadas en el transcurso de 2014 a 2018, en los dos primeros años se presenta un leve aumento que no muestra ser significativo, sin embargo, para 2016 existe un alza de 5.618 lesionados en accidentes viales. En tanto, desde 2017 se presenta una reducción en el total de casos, que a 2018 presenta una fuerte reducción, lo que demuestra que pese a existir una alta tasa de siniestralidad, estos accidentes no necesariamente decantan en lesiones para las personas implicadas.



Fuente: elaboración propia Asociación de Municipalidades de Chile (AMUCH) 2019

De los 89.311 accidentes de tránsito registrados en 2018, las regiones que presentan mayor cantidad de lesionados graves son la Región Metropolitana (15,6%), del BíoBío (15,4%), de Atacama (14,6%), Ñuble (14,4%), Los Lagos (13,9%), O'Higgins (13,6%).

En tanto, los lesionados menos graves se concentran un 10,3% en la región de Atacama, 8,9% en la de Arica y Parinacota, 8,0% en la de Los Ríos y 7,4% en las de O'Higgins y Metropolitana.

Finalmente, respecto a los lesionados leves, en la Región del Maule se registran un 84,4% de los casos, seguida por las regiones de Aisén (34,3%) Magallanes y Antártica Chile (84,1%) y Tarapacá (82,2%).

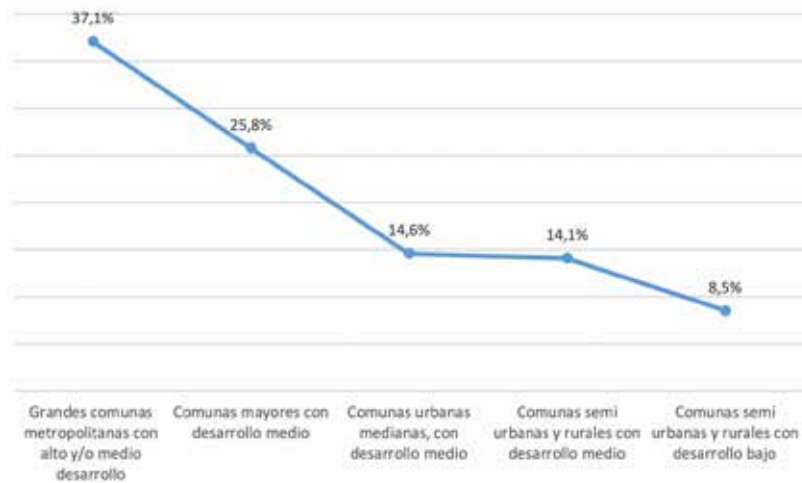
Cantidad de lesionados (2018)					
Región	Total lesionados	total graves	total menos graves	total leves	Variación 2014 - 2018
Metropolitana de Santiago	16092	15,6%	7,4%	77,1%	-0,3%
De Valparaíso	6041	12,4%	7,1%	80,5%	+8,6%
Del Biobío	6033	15,4%	6,9%	77,7%	-8,2%
Del Maule	5219	9,3%	6,3%	84,4%	+6,5%
De La Araucanía	4390	12,3%	7,0%	80,7%	+1,9%
Del Libertador B. O'Higgins	3683	13,6%	7,4%	79,0%	-1,0%
De Los Lagos	3279	13,9%	7,2%	78,9%	-2,6%
De Coquimbo	2708	12,6%	7,2%	80,2%	-5,9%
De Antofagasta	2013	13,4%	6,3%	80,3%	+16,2%
Ñuble	1954	14,4%	6,0%	79,6%	Nueva región*
De Los Ríos	1860	12,5%	8,0%	79,6%	+24,2%
De Tarapacá	1414	11,1%	6,7%	82,2%	+29,6%
De Atacama	1016	14,6%	10,3%	75,1%	-25,2%
De Magallanes y de La Antártica Chilena	979	11,5%	4,4%	84,1%	+12,7%
De Arica y Parinacota	767	11,2%	8,9%	79,9%	-37,8%
De Aisén del Gral. C. Ibáñez del Campo	491	11,8%	3,9%	84,3%	-5,2%

Fuente: elaboración propia Asociación de Municipalidades de Chile (AMUCH) 2019

Desagregada la información según grupos comunales, en grandes comunas metropolitanas con alto y/o medio desarrollo se registra un 37,1% de los lesionados, mientras que en comunas mayores con desarrollo medio alcanzan un 25,8%. En tanto, en comunas urbanas medianas, con desarrollo medio y comunas semiurbanas y rurales con desarrollo medio alcanzan 14,6% y 14,1% respectivamente. En comunas semiurbanas y rurales con desarrollo bajo, desciende a 8,5% la cantidad de lesionados en siniestros.

En este sentido, a mayor desarrollo, mayor es la cantidad de siniestralidad comunal, lo que está directamente relacionado con la densidad poblacional de estos territorios.

Cantidad de lesionados por grupos comunales (2018)



Fuente: elaboración propia Asociación de Municipalidades de Chile (AMUCH) 2019

Especificado según tipo de herido en los accidentes ocurridos, en grandes comunas metropolitanas con alto y/o medio desarrollo el 78,4% de los accidentes resultaron con heridos leves, 15,1% graves y 6,5% menos graves. En comunas mayores con desarrollo medio, el 82,4% de los accidentes resultaron con heridas leves, 11,4% graves y 6,2% menos graves. En comunas urbanas medianas con desarrollo medio, el 79,2% de los accidentados fueron leves, 13,2% graves y 7,6% menos graves. En tanto, en comunas semiurbanas y rurales con desarrollo medio, el 77,0% de los accidentados resultaron con heridas leves, 13,7% graves y 9,2% menos graves. En comunas semiurbanas y rurales con desarrollo bajo, el 78,3% de los accidentes fue con resultado de heridos leves, mientras que el 13,8% fueron graves y 7,9% menos graves.

Grupos comunales	total graves	total menos graves	total leves
Grandes comunas metropolitanas con alto y/o medio desarrollo	15,1%	6,5%	78,4%
Comunas mayores con desarrollo medio	11,4%	6,2%	82,4%
Comunas urbanas medianas, con desarrollo medio	13,2%	7,6%	79,2%
Comunas semi urbanas y rurales con desarrollo medio	13,7%	9,2%	77,0%
Comunas semi urbanas y rurales con desarrollo bajo	13,8%	7,9%	78,3%

Fuente: elaboración propia Asociación de Municipalidades de Chile (AMUCH) 2019

- **Fallecidos**

Respecto a la cantidad de personas que pierden la vida en accidentes viales, entre 2014 y 2016 existió una leve y paulatina alza en los casos, sin embargo, a 2017 hay una reducción de 192 casos. En tanto, en el año 2018 vuelve a registrarse una leve alza en la mortalidad producto de siniestros.



Fuente: elaboración propia Asociación de Municipalidades de Chile (AMUCH) 2019

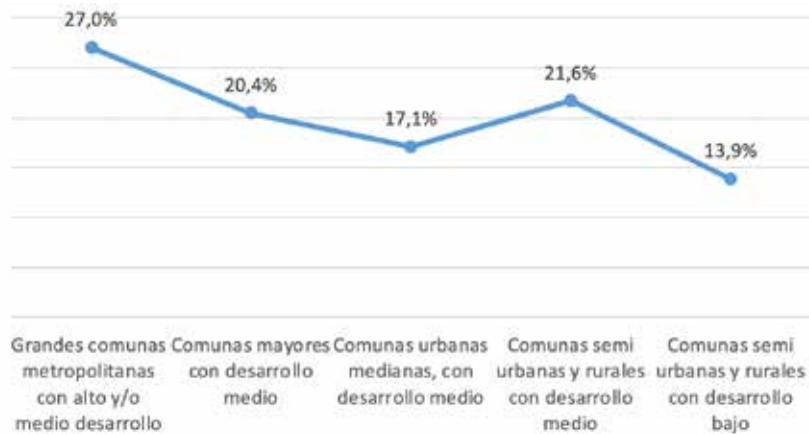
Respecto a la mortalidad producto de los accidentes viales a nivel regional, en la Región Metropolitana se concentró el 24,6%, correspondiente a 370 personas fallecidas. Le siguen las regiones del Maule, Biobío, Valparaíso, de Los Lagos, O'Higgins y de La Araucanía, todas superando el 7% de los fallecidos (106 personas). En tanto, las regiones que presentaron menor tasa de mortalidad en los accidentes viales corresponden a Arica y Parinacota, Tarapacá, Atacama y Magallanes, todas inferior al 3%. Finalmente, la región con menor cantidad de muertes en accidentes viales se encuentra la de Aisén del General Carlos Ibáñez del Campo 1 accidente, correspondiente al 0,1%.

Cantidad de fallecidos (2018)			
Región	Total	Fallecidos	Variación 2014 - 2018
Metropolitana de Santiago	24,6%	370	-14,2%
Del Maule	9,9%	149	+24,2%
Del BíoBío	9,2%	139	-18,3%
De Valparaíso	9,1%	137	+4,6%
De Los Lagos	8,6%	129	+35,8%
Del Libertador B. O'Higgins	7,2%	108	-9,2%
De La Araucanía	7,0%	106	-17,8%
De Coquimbo	5,2%	78	+30,0%
Ñuble	4,1%	62	Nueva región*
De Antofagasta	4,0%	60	-24,1%
De Los Ríos	3,1%	47	-13,0%
De Arica y Parinacota	2,3%	35	-14,6%
De Tarapacá	2,1%	32	-27,3%
De Atacama	2,1%	32	-36,0%
De Magallanes y de La Antártica Chilena	1,5%	22	15,8%
De Aisén del Gral. C. Ibáñez del Campo	0,1%	1	-91,7%

Fuente: elaboración propia Asociación de Municipalidades de Chile (AMUCH) 2019

Desagregada esta información según grupos comunales, en grandes comunas metropolitanas con alto y/o medio desarrollo se concentra el 27% de las personas fallecidas en accidentes viales, mientras que en comunas mayores con desarrollo medio disminuye al 20,4% y en comunas urbanas con desarrollo medio descienden al 17,1%. En comunas semiurbanas y rurales con desarrollo medio se presenta un ascenso al 21,6% (+4,5%), finalmente, en comunas semiurbanas y rurales con desarrollo bajo, se registró el 13,9% de los casos.

Cantidad de fallecidos por grupos comunales



Fuente: elaboración propia Asociación de Municipalidades de Chile (AMUCH) 2019

- **Meses estivales, celebración de navidad y año nuevo**

Desagregados los datos según meses de ocurrencia de los siniestros de tránsito, a continuación se presentan datos correspondientes a los años 2014-2018, lo que da cuenta de la temporalidad de los accidentes de tránsito.

Mes	Siniestros 2014	Siniestros 2015	Siniestros 2016	Siniestros 2017	Siniestros 2018
Enero	7.119	6.728	7.538	7.602	7.553
Febrero	6.224	5.956	7.368	6.976	6.757
Marzo	7.401	6.819	7.954	8.080	8.199
Abril	6.887	6.461	8.063	7.726	7.695
Mayo	6.811	6.793	7.955	8.305	8.129
Junio	6.500	6.584	7.925	8.323	7.699
Julio	6.094	6.238	7.796	7.879	7.269
Agosto	6.444	6.665	7.575	7.943	7.269
Septiembre	6.207	6.823	7.280	7.389	6.714
Octubre	6.076	7.111	7.409	7.784	7.062
Noviembre	6.240	6.641	7.278	8.224	7.072
Diciembre	6.442	7.061	7.570	8.648	7.893
Total	78.445	79.880	91.711	94.879	89.311

Fuente: Conaset 2019

Desagregada esta información para obtener los resultados correspondientes al periodo de verano (estival), entre diciembre y febrero, la concentración de siniestros respecto al total anual y sus variaciones se presenta en el siguiente cuadro.

Año	Total Ene-Feb-Dic	% de concentración anual	Diferencia porcentual con año anterior
2014	19.785	25,2%	+0,2%
2015	19.745	24,7%	-0,2%
2016	22.476	24,5%	+13,8%
2017	23.226	24,5%	+3,3%
2018	22.203	24,9%	-4,4%

Fuente: elaboración propia Asociación de Municipalidades de Chile (AMUCH) 2019

Del total de siniestros estivales, a continuación se presentan los siniestros ocurridos en cada uno de los meses a considerar (enero, febrero y diciembre) entre los años 2014 y 2018. En la comparación respecto del mes con el año anterior, se observa alta volatilidad anual.

	Enero	Diferencia porcentual con año anterior enero	Febrero	Diferencia porcentual con año anterior febrero	Diciembre	Diferencia porcentual con año anterior diciembre
2014	7.119	+5,8%	6.224	+4,5%	6.442	-8,8%
2015	6.728	-5,5%	5.956	-4,3%	7.061	+9,6%
2016	7.538	+12%	7.368	+23,7%	7.570	+7,2%
2017	7.602	+0,8%	6.976	-5,3%	8.648	+14,2%
2018	7.553	-0,6%	6.757	-3,1%	7.893	-8,7%

Fuente: elaboración propia Asociación de Municipalidades de Chile (AMUCH) 2019

En consideración de los tres meses se realizó la sumatoria de siniestros y el porcentaje de participación de cada mes por año. Se puede afirmar que existe una división tripartita porcentual respecto a los acontecimientos medidos.

Porcentaje de participación de siniestros en sumatoria trimestral (enero-febrero-diciembre)			
	Enero	Febrero	Diciembre
2014	36,0%	31,5%	32,6%
2015	34,1%	30,2%	35,8%
2016	33,5%	32,8%	33,7%
2017	32,7%	30,0%	37,2%
2018	34,0%	30,4%	35,5%

Fuente: elaboración propia Asociación de Municipalidades de Chile (AMUCH) 2019

En consideración de los feriados de fin de año que contempla las festividades occidentales de navidad y año nuevo, se presenta a continuación datos estadísticos publicados en la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito. En la tabla se encuentran en números totales la cantidad de días que correspondió a navidad contemplando los fines de semana. Los años de análisis considerados corresponden a los cinco años anteriores, por ésta razón navidad comienza desde el 2014 y año nuevo 2015.

Se observa en la festividad de navidad que hubo un aumento en los siniestros, sin embargo los fallecidos disminuyeron, aumentando evidentemente los lesionados.

Navidad	N° días	Siniestros	Fallecidos	Total lesionados
2014	5	903	20	702
2015	4	786	17	750
2016	3	703	17	486
2017	4	1.100	18	808
2018	5	1.039	18	750

Fuente: Conaset 2019

El análisis de la información en comparativa de lo sucedido en 2014 y 2018, se puede afirmar que los siniestros de distinta índole aumentaron en +15%, disminuyeron 10% los fallecidos y aumentaron en 6,8% los lesionados.

Navidad	Siniestros	Fallecidos	Total lesionados
2014 - 2018	+15,1%	-10,0%	+6,8%

Fuente: elaboración propia Asociación de Municipalidades de Chile (AMUCH) 2019

En consideración del año nuevo en el siguiente cuadro se presentan los datos correspondientes a la accidentabilidad y los días totales considerando los fines de semana largo de la fecha. La información a diferencia de navidad tiene mayor volatilidad en cantidad de siniestros, fallecidos y lesionados a nivel nacional.

Año nuevo	N° días	Siniestros	Fallecidos	Total lesionados
2015	5	1.051	20	904
2016	4	818	17	644
2017	4	918	24	823
2018	4	1.034	26	770
2019	5	994	32	714

Fuente: Conaset 2019

La comparación entre los años 2015 y 2019, los datos indican que existió una baja en la cantidad de siniestros acontecido en los días de año nuevo, sin embargo se presenta un aumento de fallecidos del 60% indicado mayor violencia en los accidente, puesto que también bajó el total de lesionados -21%.

Año nuevo	Siniestros	Fallecidos	Total lesionados
2015 - 2019	-5,4%	+60,0%	-21,0%

Fuente: elaboración propia Asociación de Municipalidades de Chile (AMUCH) 2019

El siguiente cuadro presenta la información comparativa en los últimos cinco años de feriados navideños (2014 a 2018) y de año nuevo (2015 a 2019). En este sentido, se puede afirmar que en la totalidad de años nuevos ocurrieron 284 siniestros más que en navidad, representa un +6,3%. En consideración de los fallecidos, hubo 29 personas más que murieron en año nuevo, equivale a un +32,2% del total de navidad y finalmente, hubo un total de más 359 lesionados de distinta intensidad en año nuevo, equivale un +10,3% de los navideños.

Análisis comparativo de cinco años	Total de días festivos	Siniestros	Fallecidos	Total lesionados
Navidades de 2014 a 2018	21	4.531	90	3.496
Años nuevos 2015 a 2019	22	4.815	119	3.855

Fuente: elaboración propia Asociación de Municipalidades de Chile (AMUCH) 2019



SÍNTESIS DE RESULTADOS

- De las 330 Municipalidades que respondieron el Diagnóstico Nacional de Calidad del a Gestión Municipal (SUBDERE, 2018), el 55,8% de las Direcciones de Tránsito cuentan con equipo con una persona encargada y un equipo con funciones y atribuciones definidas para abordar adecuadamente la tarea (equipo idóneo).
- En todos los grupos comunales existe una mayor tendencia por la presencia de un equipo idóneo en las direcciones de Tránsito, con excepción del grupo 5 correspondiente a “comunas semiurbanas y rurales con desarrollo bajo”, en donde el 58,5% de las Direcciones de Tránsito cuentan únicamente con una persona encargada.
- El 35,2% de las Municipalidades identifica y mejora los procesos involucrados en la entrega de licencias de conducir, mientras que el 27,0% de Municipalidades en Chile que no hace un proceso de identificación ni mejora en estos procesos.
- En todos los grupos comunales la mayor cantidad de Municipalidades han declarado identificar y mejorar los procesos involucrados en la entrega de licencias de conducir, excepto el grupo 5 correspondiente a “comunas semiurbanas y rurales con desarrollo bajo”, en la cual el 54,7% de las municipalidades no realiza este proceso.
- El 69,7% de las Municipalidades de la muestra declaran no medir el nivel de satisfacción e insatisfacción usuaria respecto al servicio de licencias de conducir.
- A nivel de grupos comunales, sólo el grupo 1 de “grandes comunas metropolitanas con alto y/o medio desarrollo” realizan en mayor proporción la medición de satisfacción e insatisfacción usuaria. En el resto de los grupos comunales, la mayoría de ellos no realiza dicha medición.
- El 31,5% de las Municipalidades de la muestra declaran contar con mecanismo de recepción de reclamos ante el servicio de licencias de conducción.
- A nivel de grupos comunales, hay una alta heterogeneidad entre grupos comunales sobre mecanismos de recepción de reclamos. En grupo 1 de “grandes comunas metropolitanas con alto y/o medio desarrollo”, el 46,7% de ellas posee un sistema integrado de atención de reclamos (recibe y responde), en el grupo 2 de “comunas mayores con desarrollo medio”, el 42,9% de las municipalidades declara contar con un procedimiento para recibir y responder reclamos, mientras en el grupo 3 de “comunas urbanas medianas con desarrollo medio” el 44,6% de las

municipalidades declara contar con un mecanismo de recepción de reclamos; el grupo 4 de “comunas semiurbanas y rurales con desarrollo medio” presenta el 31,8% de las municipalidades con recepción de reclamos. En tanto, el grupo 5 de “comunas semiurbanas y rurales con desarrollo bajo”, el 56,6% de ellas no cuenta con ningún método de recepción y/o respuesta de reclamos.

- Los siniestros de tránsito en 2018 costaron a Chile el 2,1% de su PIB, equivalente a US\$ 5.888 millones de dólares (CONASET, 2019)
- En 2018, el parque vehicular en Chile está compuesto por 5.121.765 vehículos.
- La Región Metropolitana concentra el 30,7% del parque vehicular, mientras que la región de Aysén del General Carlos Ibáñez del Campo el 0,8%.
- Las grandes comunas metropolitanas con alto y/o medio desarrollo y comunas mayores con desarrollo medio concentran el 69,6% de vehículos.
- Durante 2018 ocurrieron 89.311 accidentes, 34,4% de ellos fue en la región metropolitana y 0,9% en la región de Aysén del General Carlos Ibáñez del Campo.
- En 2014 la tasa de fallecidos cada 10.000 vehículos alcanzaba 3,6 en 2018 la tasa bajó a 2,7.
- En 2018 hubo un total de 57.939 lesionados, los lesionados graves se concentran un 15,6% en la Región Metropolitana, lesiones menos graves un 10,3% en Región de Atacama y lesiones leves 84,4% en la Región del Maule.
- En el año 2018, se registraron 1.507 fallecimientos a causa de accidentes de tránsito, los cuales se concentran en un 24,6% en la Región Metropolitana y 0,1% en la de Aysén del General Carlos Ibáñez del Campo.
- Las comunas con mayor disminución en la siniestralidad entre los años 2014 y 2018 son: Quilicura, Ñuñoa, Las Condes y Puente Alto.
- Las comunas con mayor disminución de siniestralidad entre los años 2017 y 2018 son: Las Condes, Quilicura, Santiago, La Florida, Ñuñoa, Antofagasta, Concepción y Puente Alto.
- En periodo estival, la mayor cantidad de siniestros se concentran en el mes de diciembre.
- Entre 2014 y 2018 en periodo navideño, hubo un aumento de +15,1% de siniestros, descenso de -10,0% en la cantidad de fallecidos y aumento de +6,8% de personas lesionadas en estos accidentes de tránsito.

CONCLUSIONES

El presente estudio permitió realizar una revisión de la siniestralidad en Chile en el año 2018, cuyos resultados permiten visualizar que, si bien aún existen altos estándares de accidentabilidad, existió una reducción de los mismos respecto al año 2017. En este contexto, en 2018 se contabilizó un total de 5.121.765 vehículos en el país, con un total de 89.311 accidentes de tránsito registrados por CONASET, lo que consiste en un aumento en el parque vehicular, pero no así en la siniestralidad.

Para contrastar dicha información, se realiza una revisión de siniestralidad entre los años 2014 y 2018, ya que en septiembre de 2014 se implementa la denominada “Ley Emilia” (Ley N°20.770 que “modifica la ley de tránsito, en lo que refiere al delito de manejo en estado de ebriedad, causando lesiones graves, gravísimas o, con resultado de muerte”). Esta ley, sin duda, endurece las penas a quienes causen accidentes bajo estado de ebriedad, la cual es la mayor causa de accidentabilidad en Chile, asimismo, establece como delito la fuga del lugar del accidente y negarse a realizar el “alcoholtest” o “alcoholemia”.

En este sentido, cabe destacar que si bien entre 2014 y 2015 hubo un leve aumento en el total de lesionados anual, estas lesiones son predominantemente leves. Sin embargo, en el año 2016 existe un aumento considerable en los siniestros totales, lo que se tradujo en un aumento tanto en lesiones leves, menos leves, graves y personas fallecidas. En este sentido, cabe destacar que el año 2016 registró un total de 10 fines de semana “XL”, contra los 5 y 6 registrados en 2014 y 2015, respectivamente. Empero, este año marca un punto de inflexión con la reducción leve y sostenida en las lesiones producto de la siniestralidad. Sólo en el caso de fallecidos, aumenta en 2018, en donde nuevamente se registran 10 fines de semana “XL”, mientras en 2017 fueron 7.

En este sentido, cabe destacar que si bien no existe algún mecanismo certero para evitar los accidentes de tránsito ya que esta está sujeto a la cultura y responsabilidad vial de conductores y conductoras, el endurecimiento de las penas para los acci-

dentes de tránsito con resultados de graves han provocado una leve, pero sostenida disminución en las lesiones causadas por siniestros de tránsito.

De igual forma, las diversas campañas efectuadas con el fin de promover la cultura vial en conductores y conductora han sido esfuerzos que han logrado despertar una mayor conciencia en las personas, visibilizando la imprudencia de conducir en estado de ebriedad, la omisión a las señaléticas de tránsito, así como la no utilización de teléfonos celulares frente al volante, ya sea de autos, motos o bicicletas. Con ello, cabe destacar la implementación de dos nuevas normativas que buscan disminuir el riesgo de accidentes y promueven la conducción atenta, alerta y responsable, como lo es la fiscalización a través de “narcotest”, midiendo diversas drogas en sangre tras la sospecha de Carabineros de un conductor o conductora bajo los efectos narcóticos, así como el aumento a las multas por la utilización de teléfonos celulares frente al volante y la reducción de la velocidad máxima en zona urbana a 50 km/h.

De igual forma, la modificación en las pruebas teóricas y prácticas en la conducción fue de gran preocupación para los Municipios y Alcaldes en Chile, quienes hoy cuentan con test estandarizados que permiten mayor certeza y disminución de conductores y conductoras riesgosos en las calles. Sin duda, este sistema estandarizado para la aprobación y entrega de licencias de conducción es una cuestión puramente de interés de los ediles, quienes encendieron la luz para esta solución.

De igual forma, los municipios como institución encargada de filtrar y autorizar a las personas para licencias en diversas clases, cumple una función fundamental en la seguridad vial en Chile, debiendo mantener en condiciones óptimas tanto las señaléticas de tránsito, los semáforos, así como el alumbrado público, con el objetivo de mitigar o reducir al máximo el riesgo vial. Es por ello, que la habilitación de ellos es fundamental para el normal funcionamiento de las ciudades y velar por la vida y seguridad de las personas.

Contar en las Direcciones de Tránsito Municipales con la dotación idónea de personal, así como contar con las medidas necesarias para la retroalimentación de usuarios y usuarias sobre la calidad del servicio prestado es fundamental para contar con una institucionalidad atenta a los problemas que presentan tanto interna, como externamente, cuyo objetivo es disminuir al máximo la entrega de licencias a personas que aún no cuentan con las capacidades mínimas para la conducción, disminuir los viejos casos en que existían arreglos para la obtención de las licencias, disminuir conductores riesgosos y fomentar una cultura y responsabilidad vial de las personas, junto con entregar óptimas condiciones operativas de señales, semáforos, marcaciones viales, entre otras, fundamentales para la seguridad vial.

Finalmente, cabe destacar que existe un nuevo desafío respecto a los nuevos métodos de transportes en Chile, la innovación tecnológica ha tomado terreno en las calles, con la llegada de los scooter y monociclos eléctricos existe un nuevo desafío ante el cual las autoridades deben encontrarse preparadas para tomar las medidas suficientes a tiempo, entendiendo la mayor desprotección de quienes se transportan en estos nuevos métodos, así como su utilización tanto en veredas, como en las calles.

BIBLIOGRAFÍA

AMUCH. (2014). Estudio de Tránsito y Seguridad Vial. Accidentabilidad en la Región Metropolitana. Santiago: Asociación de Municipalidades de Chile.

Carabineros de Chile, c. (2018). Anuario estadístico de tránsito. Santiago.

CONASET. (2012). Ley tolerancia cero.

CONASET. (2018). Diagnostico de siniestros de tránsito en Chile. Santiago.

Gobierno de Chile. (6 de agosto de 2019). Reducción de velocidad máxima urbana a 50 km/h permitió disminuir accidentes y fallecidos a un año de su implementación. Santiago, Chile.

Gobierno de Chile, c. (2018). Comenzo a regir la nueva ley que reduce la velocidad máxima a 50 km/h en zonas urbanas.

Instituto Nacional de Estadísticas. (2017). Informe Anual Carabineros de Chile. Santiago, Chile.

Ley N° 18.695, c. (2006). Diario oficial de la República de Chile. Santiago.

OMS. (2017). Plan mundial para el decenio de acción para la seguridad vial. OMS.

OPS. (2016). Estado de la seguridad vial en la Región de las Américas. Washington.

OPS Chile, O. (2017). 4ta semana mundial de la seguridad vial: OPS//OMS junto a autoridades de gobierno, municipales, Carabineros de Chile, agrupaciones ciudadanas llaman a respetar los límites de velocidad.

OPS Uruguay, O. (2013). En América Latina se observan pocos progresos en la reducción de muertes en el tránsito.

Planzer, R. (2005). La seguridad vial en la región de América Latina y el Caribe. Situación actual y desafíos. Santiago: CEPAL.

SEGEOB. (2019). Narcotest: así funcionara la nueva herramienta de fiscalización para evitar la conducción bajo los efectos de las drogas.

Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo. (2018). Diagnóstico Nacional 2018: Calidad de la Gestión Municipal. Santiago, Chile.

AMUCH

ASOCIACIÓN DE MUNICIPALIDADES DE CHILE



Amuch



@AmuchChile



amuch.cl



TV Amuch Chile

