



# Consejos Comunales de Seguridad Vial

Propuesta para el Diseño Político - Institucional







# Consejos Comunales de Seguridad Vial

Propuesta para el Diseño Político - Institucional



UNIVERSIDAD  
TECNOLÓGICA  
METROPOLITANA

*del Estado de Chile*





## Editores

Andrés Chacón Romero  
Roberto Lagos Flores



## Asociación de Municipalidades de Chile

Hernando de Aguirre 201 Of. 903  
Providencia. Santiago de Chile.  
(56 2) 2 2138 746

**Diagramación y Diseño**  
Jean-Louis Soulat A.



Amuchd



Amuch



@AmuchChile



www.amuch.cl



CONTEXTO	9
REALIDAD INTERNACIONAL	13
EL ÁMBITO MUNICIPAL	16
DISEÑO POLÍTICO INSTITUCIONAL	18
a) La seguridad de tránsito en los Planos Reguladores Comunales	21
b) Tratamiento de los Lugares en la Comuna con Mayor Ocurrencia de Accidentes	24
METODOLOGÍA PROPUESTA	25
1. Recopilación de la información de accidentes de tránsito.	27
2. Identificación de puntos negros.	28
3. Identificación de factores viales contribuyentes a los accidentes de tránsito.	29
4. Identificación de medidas correctivas.	32
5. Monitoreo y Evaluación	33
ASESORÍAS TÉCNICAS Y TRANSFERENCIA DE RECURSOS	34
OBJETIVO DE LA PROPUESTA	37
ALIANZAS ESTRÁTÉGICAS	38
ESTRUCTURA DE LOS CCSV	40
CONSEJOS COMUNALES DE SEGURIDAD VIAL	41
CONSIDERACIONES FINALES	42
LISTA DE REFERENCIAS Y BIBLIOGRAFIA	44



Actualmente, la situación del transporte, del tránsito y la seguridad vial constituyen una prioridad a nivel nacional, una preocupación para las personas que se desenvuelven en el espacio público y con mayor razón, una tarea urgente para los Alcaldes que deben lidiar día a día con problemas derivados de la escasa educación vial que existe en nuestro país y que pone en riesgo cientos de vidas. Es por ello que como Asociación de Municipalidades de Chile, AMUCH, hemos desarrollado un proceso de trabajo destinado a planificar, gestionar y evaluar el sistema de tránsito a nivel local y su relación con las políticas públicas de seguridad vial a nivel general. Hemos conformado una Comisión de Tránsito y un Programa de trabajo en este tema. Esto refleja nuestra preocupación por mejorar los estándares en la materia y por revertir las actuales tasas de siniestros, mortalidad y morbilidad asociadas a problemas y conflictos en el tránsito.

Para los Alcaldes, la seguridad vial y el tránsito en nuestras comunas conforman un deseo por profundizar en el uso adecuado y responsable de los espacios públicos, con el propósito de generar una dinámica de convivencia entre quienes utilizan este sistema, contribuyendo a las acciones de prevención, autocuidado y seguridad.

Pero debemos continuar en este esfuerzo. Queremos comprender la compleja realidad del transporte público y la seguridad vial, a través de una “Observatorio de Tránsito” con el fin de apoyar el mejoramiento continuo de las políticas públicas en estas materias, y por ello hemos desarrollado esta plataforma tecnológica que pone a disposición de la opinión pública datos y análisis para la acción, no solo desarrollando estudios y debates, también enfocado en las acciones prácticas que pueden ayudar a tener un transporte y tránsito más seguro y amigable con la ciudad.

En definitiva, queremos pasar de los diagnósticos a la acción concreta, sabiendo de la enorme utilidad de generar datos y hacer análisis rigurosos, por ello, también queremos hacer cambios en esta materia, y uno de esos cambios son los “Consejos Comunales de Seguridad Vial”, una instancia pionera en la comuna de Estación Central para este 2015, en que participa la comunidad y en que nos tomamos este problema en serio. Todo esto puede contribuir a mejorar la educación vial, la seguridad y la protección de las personas, en el corto y mediando plazo.

**Rodrigo Delgado**

Alcalde de Estación Central

Presidente Comisión de Transporte,  
Asociación de Municipalidades de Chile, AMUCH

Presidente del Directorio,  
Observatorio de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial



## Emilio A. Oñate Vera

Abogado de la Universidad Central de Chile

Magister en Gerencia y Políticas Pública de la Univ. Adolfo Ibáñez

Magister en Derecho Administrativo Univ. Católica de Valparaíso,

Consultor del Banco Interamericano del Desarrollo BID y de la Organización Internacional del Trabajo OIT para la formulación y evaluación de Políticas Públicas de Seguridad Vial

Profesor de Derecho Administrativo y Derecho del Tránsito

Durante los años 2002 -2006 se desempeño como Secretario Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones de la V Región de Valparaíso

Durante los años 2006 – 2010 fue Secretario Ejecutivo de la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito CONASET del Gobierno de Chile.



## CONTEXTO



Tradicionalmente en Chile, al igual como ocurre en prácticamente todos los países de Latinoamérica, las temáticas relativas a la seguridad vial o la seguridad de tránsito no han sido abordadas como prioritarias ni en el diseño ni en la implementación de políticas públicas, por las instituciones municipales.

Lo que es peor, la seguridad vial como política pública se ejecuta en distintos organismos, sin que exista en muchas ocasiones una planificación para su análisis y desarrollo, ni menos una inclusión en ellos de entes locales, como son las municipalidades, por lo que difícilmente podría existir coherencia en su implementación. De acuerdo a diversos estudios (ICHEM, 2008) ciertos aspectos vinculados a ésta aparecen como importantes de abordar por la autoridad comunal, en lo relativo a planificación urbana, que si bien no tiene directa relación con la seguridad vial, está muy asociada a ella, o a instancias por las que se consulta y que dependen del municipio, como son las Direcciones de Tránsito, las Direcciones de Obras o los Juzgados de Policía Local de cada comuna.

El diseño y la estructuración de la Política Nacional de Seguridad de Tránsito en Chile (PNST) en el año 1993, dio origen a la primera institución público - gubernamental encargada de abordar la seguridad de tránsito, la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (CONASET), definiendo fundamentalmente para ello dos objetivos; **a) generar una conciencia ética de la seguridad de tránsito en todos los usuarios de las vías, sean éstos conductores, peatones o ciclistas y b) mantener bajo control los diversos factores de riesgo que inciden en la ocurrencia de accidentes de tránsito.**

Dicha política abordó y aborda la seguridad de tránsito desde la perspectiva multisectorial, respecto a que la siniestralidad en el tránsito obedece a una pluralidad de factores, que por lo tanto, requieren para su análisis, estudio y propuestas de solución diversas miradas e instituciones, especialmente en lo referido al ámbito local.

No obstante, esta nueva institucionalidad, desde su creación no incorporó a actores tan relevantes como los municipios en su diseño estructural, posiblemente, por cuanto a la fecha de su constitución el régimen municipal adolecía de importantes capacidades de gestión y autonomía -tanto es así que los alcaldes en los inicios de la década de los 90 eran designados por el Presidente de la República y no electos por los ciudadanos, como lo son actualmente en nuestro país y en cualquier democracia consolidada.

Resultan indiscutibles los avances que en materia de seguridad de tránsito ha habido en Chile, muy probablemente, avances que no tuvieron una planificación definida, pero que son una realidad. Sólo a modo de ejemplo, tomemos los años 1972 y 2009, mientras en el primer año aludido se registraron 26.727 accidentes de tránsito que dejaron 1.792 muertos, durante el año 2009 los siniestros de tránsito aumentaron a más de 47 mil, casi al doble, y los fallecidos fueron un poco más de 1.550, es decir, fueron menos que el año 1972, y en ese lapso de tiempo el parque vehicular aumentó de 400 mil automóviles en 1972 a más de 3 millones el año pasado.

En esa misma línea, las medidas impulsadas por el gobierno, principalmente introducidas por las modificaciones a la Ley de tránsito, que a través de la Ley N° 20.068 incorpora diversos elementos de seguridad que estaban ausentes en nuestra legislación, como la obligatoriedad del uso del cinturón de seguridad en todos los ocupantes de un vehículo o la mayor rigurosidad en las multas por infracciones en el tránsito, constituyendo en delito el manejo en estado de ebriedad, conjuntamente con otras materias que han sido debidamente reglamentadas, como la obligatoriedad del dispositivo de manos libres si se conduce con teléfono celular, la obligatoriedad de sillas de seguridad para niños menores que se trasladan en automóviles o la obligación de circular con luces encendidas en carreteras, han tenido algún impacto en el aumento de la seguridad vial en Chile.



Pese a estas medidas que significan un avance, también resulta indiscutible la necesidad de seguir profundizando en medidas y acciones que, multisectorialmente aborden la seguridad de tránsito desde una perspectiva integral y decidida. La ONU y la Organización Mundial de la Salud han señalado que cada año mueren en el mundo, a propósito de accidentes de tránsito, cerca de 1,2 millones de personas, lo que convierte a los siniestros de tránsito en una verdadera epidemia mundial que es necesario abordar para revertir, más todavía si consideramos que las mayores tasas de mortalidad asociadas a los accidentes de tránsito se producen en los países de bajos ingresos o de ingresos medios, esto es África y Latinoamérica especialmente, donde todos los indicadores nos muestran un creciente aumento de siniestros de tránsito y fallecidos asociados a ellos, a diferencia de lo que ocurre en países desarrollados, donde la relación es precisamente a la inversa, es decir, de manera constante los accidentes y sus víctimas tienden a disminuir. Según estudios desarrollados por Naciones Unidas (ONU) en Reino Unido, Suiza o Canadá no alcanzan a morir dos personas en accidentes de tránsito por cada 10.000 vehículos, cifra muy inferior a lo que ocurre en países Latinoamericanos como Chile, Argentina, Brasil o Venezuela, en donde el número de víctimas fatales bajo el mismo indicador se multiplica varias veces. Incluso aunque a simple vista aparezca paradójico, en los países que tienen mayores tasas de motorización se registran menos siniestros en el tránsito que aquellos países que tienen menores tasas de motorización.

Es precisamente la incorporación en los diseños y ejecución de medidas por parte de los gobiernos locales o comunales en materias de tránsito y planificación urbana lo que ha permitido a los países tener éxito en el desarrollo de la seguridad vial como política pública. En especial si consideramos que se requiere un marco institucional del Estado frente a una problemática que será cada vez más creciente en nuestras ciudades, a medida que existe menos oferta vial, un mayor parque vehicular, mayores niveles de saturación de vías, más exposición al riesgo, en definitiva, más siniestros de tránsito.

A problemas nuevos, aunque parezca obvio, se requieren soluciones nuevas, por lo que tal como lo indica esta propuesta, se requiere de un nuevo diseño institucional que empodere a la administración del Estado, y más concretamente a los municipios, de más y mejores herramientas que le permitan abordar este ya no tan nuevo, pero creciente problema público que son los siniestros de tránsito.

Otro factor a considerar en nuestra realidad regional, es la conceptualización que tenemos sobre la seguridad en el tránsito y la forma de abordarla. En efecto, frecuentemente nuestras instituciones y gobiernos la analizan desde la perspectiva de la accidentalidad y sus consecuencias, ya sea en pérdida de vidas humanas o daños materiales, es decir, cuantificamos los resultados de los accidentes de tránsito y no los abordamos desde una mirada más integral, apuntando a las causas que los originan, o a los riesgos que los producen.

Por ello, resulta indispensable aguzar la mirada en la seguridad de tránsito, poniendo el foco en nuestras instituciones, especialmente en el ámbito geográfico en el que son más primeramente visibles y efectivas, cual es el ámbito local o comunal. La presente propuesta aborda una temática relevante para la comunidad (ICHEM, 2008), y que por diversas circunstancias no ha sido desarrollada suficientemente como política pública. Esta considera la conformación de un diseño político – institucional que desde la óptica municipal aborde la seguridad de tránsito no como un problema sino como una oportunidad para constituirla como una elemento característico de la comuna, entendiendo que los municipios son por excelencia los primeros destinatarios de las inquietudes ciudadanas, al ser las primeras instituciones en lidiar con las necesidades cotidianas de las personas. Desde la gestión comunal se pueden desarrollar importantes avances en la generación de una cultura de la prevención y del auto cuidado, reafirmando la idea que los accidentes de tránsito, aunque parezca un contrasentido, no son un accidente.

La sensibilización de los ciudadanos en estas materias requiere de un fuerte compromiso de los Alcaldes, gestores primordiales en la implementación de políticas públicas en el ámbito local, involucrando a la población y más específicamente a los vecinos, en asumir conductas preventivas, que redunda en ciudadanos más responsables y comprometidos con su entorno, lo que contribuirá sin duda alguna, a que la seguridad de tránsito sea un compromiso con el que todos nos involucremos.

## REALIDAD INTERNACIONAL. UNA VISIÓN SISTÉMICA DE LA SITUACIÓN



Los traumatismos causados por los accidentes del tránsito son un problema creciente de salud pública mundial. De acuerdo a las proyecciones estadísticas establecidas en el Informe Mundial de Prevención de Traumatismos Causados por el Tránsito, de la Organización Mundial de la Salud OMS, para el año 2020, este tipo de accidentes serán la tercera causa de mortalidad en el mundo. Es así como cada año 1,2 millones de personas mueren en accidentes de tránsito, y 50 millones de personas aproximadamente sufren traumatismos, que muchas veces los afectan por el resto de sus vidas.

Más alarmante aún son las cifras de muertes diarias en el mundo por concepto de accidentes de tránsito, las que alcanzan aproximadamente las 3.000 al día (OMS – BM, 2004, p.4). Desde el punto de sociodemográfico, el 85%, de estas fatalidades se concentra en países de medianos y bajos ingresos, siendo las personas más pobres de estos países, las que más accidentes de tránsito sufren. En términos etarios, más de la mitad de los que mueren en las vías públicas se encuentran entre los 15 y 44 años de edad. En el ámbito económico, el impacto generado por la incidencia de accidentes de tránsito, afecta sustantivamente a los países de bajos y medianos ingresos, los que gastan por concepto de choques y lesiones de tránsito, entre el 1% y el 2% (OMS – BM, 2004, Prólogo) de su Producto Nacional Bruto.

Por otra parte, los países desarrollados han logrado bajar la tasa de accidentalidad significativamente, mediante una serie de intervenciones, las que se encuentran sustentadas en su gran mayoría desde el ámbito legal, como son la normativa y fiscalización sobre el control a la velocidad y el consumo de alcohol, el uso obligado de cinturones de seguridad y casco, un diseño y uso más seguro de las vías públicas, una planificación urbana adecuada, altos estándares de calidad para la construcción de vehículos motorizados más seguros, prestación de servicios sanitarios y hospitalarios eficientes y eficaces posteriores al accidente, entre otras medidas, las que son evaluadas sistemáticamente desde el punto de vista de su implementación e impacto generado en la ciudadanía.

Según las proyecciones del Banco Mundial (OMS – BM, 2004, p.2) sobre víctimas mortales del tránsito y crecimiento económico, entre el año 2000 y el año 2020 el número anual de muertes causadas por accidentes de tránsito en los países de ingresos altos descenderá un 27%, mientras que en los países de ingresos bajos y medios la tasa aumentara en un 83%.

Pese a que este es un tema que afecta al mundo en su conjunto, al parecer no ha sido considerado como relevante en los últimos años, y es así como recién en el año 2004, después de cuarenta años (OMS, 1926) de haberse realizado el último informe, el Banco Mundial en conjunto con la Organización Mundial de la Salud, emitieron el Informe Mundial sobre Prevención de los Traumatismos Causados por el Tránsito (OMS – BM, 2004), cuestión que posteriormente ha sido ratificada con el Informe del año 2009, y con la decisión de parte de Naciones Unidas de declarar el período 2011 – 2020, como la “Década para la Acción” cuyo objetivo es lograr una reducción del 50% de las fatalidades derivadas del tránsito.

Se ha sostenido por largo tiempo que los accidentes de tránsito son un problema que debe ser responsabilidad del sector transporte, por lo que a principio de los años 60 muchos países crearon organismos encargados de la seguridad vial, no obstante, con el transcurso de los años se ha considerado, sobre todo en los países más desarrollados, que este no es sólo un problema del sector transporte, sino que además del sector salud, tal como hemos visto, teniendo en cuenta que un alto porcentaje de víctimas deben ser trasladadas a servicios de asistencia médica, deben ser tratados de sus traumas y finalmente en ocasiones deben ser rehabilitados.

Si esto además se analiza desde el punto de vista económico, en todos los países, pero sobre todo en los más pobres, con una adecuada y eficiente política de prevención en el tránsito, potencialmente se pudiese ahorrar una gran cantidad de dinero y recursos, partiendo de una premisa básica: todo accidente de tránsito puede ser evitado.

Éste es también un problema de equidad social, dado que la mayor cantidad de accidentes de tránsito se producen en los países de ingresos bajos y medios. Esto trae consigo un mayor costo no tan sólo para el país, sino también para la subsistencia de las familias que pierden a un familiar o que queda con alguna discapacidad que le impida una funcionalidad laboral, mermando sin lugar a dudas el ingreso familiar, en particular en países como los de la región, ya que las estadísticas señalan que en Latinoamérica y el Caribe son los hombres jóvenes los más propensos a sufrir accidentes y son ellos los que generalmente cumplen el rol proveedor del sistema familiar.

También desde el análisis de medios de transporte, un porcentaje alto de las víctimas de accidentes de tránsito en los países pobres o en desarrollo son ciclistas, usuarios de transporte público, motoristas o peatones y esto se produce porque las políticas de vialidad, en su gran medida, están enfocadas al parque automotriz, es decir a incentivar el uso del automóvil.

## EL ÁMBITO MUNICIPAL



La experiencia internacional muestra que el abordar la seguridad vial desde la perspectiva local acelera la obtención de resultados positivos en la reducción tanto de accidentes como de fallecidos y lesionados. Entre quienes consideran el espacio municipal como un escenario de intervención en la prevención y seguridad vial, se encuentra Estados Unidos (CONASET, 2002, p.48), país que cuenta a nivel de gobierno federal con un Ministerio de Transporte, el cual a través de la Administración Nacional de Seguridad de Carreteras (NHTSA) ha promulgado estándares uniformes para los programas de seguridad de tránsito, siendo los municipios los encargados de la señalización y demarcación de las vías.

Otro país que involucra activamente a los municipios es Inglaterra (CONASET, 2002, p.49). El año 1974, a través de la promulgación de una ley, le entrega a los municipios el deber de promover la seguridad vial, realizar investigaciones de los accidentes y aplicar medidas de tratamiento sobre la vialidad, lo que se traduce en que las municipalidades deben producir los planes municipales de desarrollo unitario para planificar y administrar las vías. Inglaterra, bajo esta estrategia, proyectó disminuir en un 40% el número de víctimas mortales en accidentes de tránsito entre los años 1998 – 2010 (European Transport Safety Council, 2010).

También de manera más reciente es posible observar como algunos países de la región empiezan también a incluir a la seguridad vial en el diseño y desarrollo de temáticas locales. Tal es el caso de Argentina que con la creación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, en el año 2007 ha diseñado una estrategia para incluir a las provincias en la formulación de planes y programas en seguridad vial.

Lo propio está haciendo actualmente Colombia con la socialización del Plan Nacional de Seguridad Vial, que lanzará el Ministerio de Transporte durante el año 2011, y que incluirá además un Plan de Acción en seguridad vial para las municipalidades, con seguimiento de las acciones planteadas y asignación de responsables y metas.

En definitiva, como se sabe los siniestros en el tránsito son mucho más complejos que un determinado hecho o incidente que puede tener consecuencias mortales: son y se constituyen como una necesidad pública que es necesario abordar por las autoridades. Si consideramos lo realizado por otros países, una forma exitosa de abordar este grave problema es la conformación de agencias gubernamentales locales, dedicadas al análisis, planificación, implementación y evaluación de acciones, medidas y decisiones en el ámbito comunal, que satisfagan el interés general de la población, que en este caso, es disminuir los siniestros de tránsito, y especialmente sus fatídicas consecuencias.

# DISEÑO POLÍTICO INSTITUCIONAL

## LOS CONSEJOS COMUNALES DE SEGURIDAD VIAL



Es importante considerar, como ya hemos dicho, que en la actualidad los Gobiernos locales, las municipalidades, no abordan la temática de la seguridad de tránsito como una tarea prioritaria y permanente en el desarrollo de su gestión, y de aquello da cuenta la encuesta desarrollada por el Instituto Chileno de Estudios Municipales ICHEM, que señala cómo los ciudadanos perciben que son importantes las temáticas relativas a transporte y vialidad, de los que se deriva naturalmente la seguridad de tránsito. En efecto, si hacemos un somero análisis de las prioridades expresadas tanto en la gestión comunal como en la plataforma legal y reglamentaria que sostiene el actuar de los municipios en Chile, se advierte una carencia absoluta de una mirada o definición sobre la seguridad vial o de tránsito, pese a que la Ley Orgánica Constitucional de Municipalidades (Ley N°18.695), establece en su artículo 3º las funciones privativas de las municipalidades, entre las cuales señala “la de aplicar las disposiciones sobre transporte y tránsito público, dentro de la comuna, en la forma que determinen las leyes y las normas técnicas de carácter general que dicte el ministerio respectivo” y a su vez, el artículo 4º de la misma norma señala las funciones que podrá realizar el municipio dentro de su territorio y con la colaboración de otros órganos de la administración del Estado, entre las cuales se indica la urbanización y la vialidad urbana y rural, así como el transporte y tránsito público.

Por su parte, los Planes de Desarrollo Comunal (Pladecos), que constituyen un instrumento fundamental para la descentralización, el desarrollo institucional y la modernización de la gestión municipal, de manera alguna abordan una estrategia sobre la seguridad de tránsito. Si bien es cierto la Ley N° 18.695 señala que los municipios deben elaborar un Pladeco, la normativa no establece la forma en que ello debe realizarse, de ahí que interactuar institucionalmente con los municipios para incorporar a la seguridad de tránsito en los Pladecos, constituiría un avance en volcar la mirada de la gestión municipal hacia la seguridad vial o de tránsito.

El planteamiento contenido en el presente trabajo consiste en colaborar desde el nivel central con las municipalidades, para que éstas aborden la seguridad de tránsito desde la perspectiva multisectorial, conformando un diseño político - institucional que les permita a las autoridades comunales generar acciones e implementar. Es en este contexto necesario partir reconociendo que en el ámbito comunal sólo se realizan tareas de otorgamiento de licencias de conducir, fiscalización y sanción de infracciones, de las cuales es responsable la Dirección de Tránsito, Carabineros o Inspectores municipales y el Juzgado de Policía Local respectivamente, sin que exista una instancia o institución con una visión estratégica y global de la seguridad de tránsito en la comuna. Más todavía, las Direcciones de Obras de los municipios, que deben jugar un rol fundamental en estas materias, están casi totalmente ausentes en la gestión de acciones o recursos destinados a dicha temática.

El diseño propuesto es la conformación de Consejos Comunales de Seguridad de Vial (CCSV), como un organismo técnico asesor del Alcalde, que será presidido por él e integrado por los Directores de Salud, Educación, Obras y Tránsito de la municipalidad, además de representantes de diversos sectores relevantes de la comuna en el ámbito privado y académico, como las empresas más representativas y los encargados de los establecimientos educacionales básicos, medios y superiores. Desde luego, este consejo también deberá ser integrado por representantes de la sociedad civil tales como agrupaciones de víctimas de accidentes de tránsito, juntas de vecinos o clubes deportivos. El consejo se reunirá con frecuencia y periodicidad de al menos una vez al mes y su función principal será la de proponer y coordinar acciones para cumplir su objetivo primordial, cual es que la seguridad de tránsito se convierta en un atributo de la comuna, desarrollando las capacidades necesarias para que ésta sea abordada como una tarea permanente en la gestión edilicia. Todo lo anterior debiera traer como consecuencia que los accidentes de tránsito en la comuna disminuyan, como así también la fatalidad asociada a dichos accidentes.

El consejo estará coordinado por un secretario ejecutivo que recae-rá en la persona del Director de Tránsito o de Obras de la municipa-lidad, o en otra persona que el alcalde designe para tal efecto. Este deberá impulsar y dar unidad de propósito a la acción de todos los integrantes del consejo comunal, como también será el responsable de llevar a cabo las tareas que el consejo le encomiende.

El consejo comunal de seguridad vial coordinará sus acciones con CONASET, ésta última colaborará y respaldará la gestión de la ins-tancia comunal, prestando especial colaboración en dos áreas:

**Información focalizada y especializada sobre accidentes de tránsito.**

**Respaldo técnico y organizativo.**

Respecto de la información sobre accidentes, CONASET pondrá a disposición del consejo comunal las estadísticas de siniestralidad y fatalidad que se registren en la comuna, además entregará antece-dentes sobre los lugares de mayor ocurrencia de los mismos, facilitan-do el acceso a la información técnica de que dispone a los organi-zmos que la requieran. En relación al respaldo técnico, la propuesta considera dos aspectos que deben ser abordados en la gestión que realicen los Consejos Comunales de Seguridad Vial, estos son:

- a) Incorporar criterios de seguridad de tránsito en los Planos Reguladores Comunales a través de tres acciones específicas: localización de actividades, definición de la red vial estructurante y diseño de las vías.**
- b) Adecuado tratamiento de los lugares en que se producen la mayor cantidad de siniestros de tránsito (puntos negros).**

El desarrollo de estos aspectos supondrá además de la asesoría téc-nica, la transferencia de recursos desde CONASET a los Consejos Co-munales de Seguridad Vial (propuesta que se explicará más adelan-te).



## a) La seguridad de tránsito en los Planos Reguladores Comunales



Considerar a la seguridad de tránsito en la etapa de planificación y diseño de las vías resulta importantísimo para prevenir la ocurrencia de siniestros de tránsito, lo que no sólo generará rentabilidad económica, sino también social. En la etapa de planificación deben tenerse en cuenta tres aspectos, según la metodología desarrollada por CONASET que toma la experiencia internacional en la materia: la localización de actividades, la planificación del trazado de las vías y el diseño de las mismas.

- Localización de actividades: supone prever los potenciales conflictos que pueden producirse en los espacios públicos de la comuna entre los diversos usuarios de las vías, sean estos conductores, peatones o ciclistas. Se pretende promover la localización de las diversas actividades de circulación que generen los menores conflictos posibles en el espacio público de la comuna, por ejemplo; centros comerciales o colegios a una distancia caminable, de tal forma de minimizar la necesidad de viajar en vehículos o localizarlos en lugares de buen servicio de transporte público, desincentivando de esta forma el viaje en vehículos particulares.

- Planificación del trazado de las vías: resulta fundamental considerar el concepto de jerarquización de las vías, donde cada una cumple una función predominante. Estas funciones van, en términos sencillos, desde vías cuya función principal es el desplazamiento a distintos puntos o focos de atracción de viajes, a vías cuya función es el acceso a diferentes espacios públicos. Mientras mayor sea el funcionamiento jerárquico de una vía, menores serán los conflictos que se produzcan y por lo tanto mayor la seguridad vial. Para ello hay que asignar una gran importancia al Plan Regulador de la comuna, definiendo la Red Vial Estructurante<sup>(1)</sup>. A modo de ejemplo, se puede señalar que el control de los accesos es un elemento fundamental en la jerarquización de las vías, de este modo las vías de más alta categoría (carreteras, autopistas de alta velocidad) no debieran permitir acceso directo a las distintas propiedades colindantes a ellas, salvo situaciones excepcionales. El número de accesos en las vías principales debe minimizarse y de esta forma concentrarlos en intersecciones provistas de todos los criterios y elementos de seguridad, no debiendo permitirse el acceso en lugares potencialmente peligrosos, como curvas o intersecciones con mala visibilidad.
- Diseño de las vías: la aplicación de criterios de seguridad en el diseño, habilitación, construcción, mantenimiento y operación tanto para las vías como para los espacios públicos, es fundamental para lograr que todas las formas de desplazamiento sean seguras. En la actualidad existen diversos instrumentos que contienen estos criterios, pero ellos se relacionan mayormente con las calzadas de las vías, sin la debida consideración por el resto de los espacios, como por ejemplo, aceras, plazas o vías peatonales. Es necesario revisar los criterios existentes y actualizarlos, considerando requerimientos de visibilidad de las señalizaciones, iluminación, tipo de carpeta o claridad de las intersecciones.



(1) Conjunto de vías de una comuna con circulación, tanto de vehículos como de personas, y que unen los principales focos de atracción de viajes.

Del mismo modo, al definir los diseños o perfiles de las vías es importante considerar la existencia y necesidades de los peatones, ciclistas y otros vehículos de marcha lenta (tracción animal) que circulan en diversas comunas del país. También en el diseño de calles y vías de nuevos conjuntos habitacionales debe contemplarse la circulación de los usuarios más vulnerables de éstas (peatones, motociclistas y ciclistas) estableciendo sistemas de segregación entre éstos y la circulación de vehículos motorizados de mayor dimensión.

- Respecto del trabajo técnico que los Consejos Comunales de Seguridad Vial desarrollarán, se propone establecer relaciones de coordinación más estrechas entre los departamentos de obras y transito de la municipalidad o gobierno local, especialmente en lo que se refiere a los proyectos viales que se desarrollen en la comuna, como conjuntos habitacionales, supermercados o cualquier otra obra de infraestructura que intervenga la red vial básica comunal.

## b) Tratamiento de los Lugares en la Comuna con Mayor Ocurrencia de Accidentes (Puntos Negros)



También desde la perspectiva técnica, el Consejo Comunal de Seguridad Vial deberá abocarse a identificar los lugares donde se producen siniestros de tránsito con mayor frecuencia, más todavía si en dichos lugares existen más de tres muertos en un mismo año<sup>(2)</sup>. En efecto, la identificación de lo que técnicamente se denominan puntos negros y su adecuado tratamiento, será una tarea central de los consejos comunales, considerando aspectos que permitan determinar por qué en esos lugares se producen los accidentes, considerando aspectos propios de la vía, de la señalización y demarcación, como de las conductas de los usuarios de las mismas. Más importante todavía serán las medidas y propuestas que el consejo comunal propondrá e implementará con la colaboración de CONASET, para disminuir la ocurrencia de accidentes en los diferentes puntos de la comuna en que estos se producen.

Es por esto que será labor primordial de los consejos desarrollar medidas asociadas a las mejoras en la demarcación, instalación de semáforos o señalización, como a la intervención en la infraestructura existente, la instalación de islas peatonales<sup>(3)</sup>, optimización en los radios de giro de las vías, o aumento en la capacidad operacional de las mismas, entre otras medidas.

A continuación desarrollaremos una breve explicación del modo en que deberán abordar los CCSV el adecuado tratamiento de los denominados puntos negros, considerando fundamentalmente tanto la experiencia internacional en esta materia como la experiencia chilena desarrollada por CONASET.

(2) Criterio aceptado para definir puntos negros .CONASET

(3) Son zonas de protección para los peatones, que se instalan en la parte central de la calzada con el objetivo de permitir el cruce de la vía en dos o más etapas. En muchas instancias, también logran que los vehículos reduzcan la velocidad



## METODOLOGÍA PROPUESTA



Como lo señaláramos, para lograr vías urbanas seguras es necesario intervenir en el tratamiento de puntos negros con medidas de ingeniería de bajo costo para accidentes que se concentran en determinados puntos de una comuna, los cuales según antecedentes proporcionados por Carabineros de Chile y CONASET, representan aproximadamente el 50% de los accidentes urbanos en Chile.

La incorporación del tratamiento de puntos negros con medidas correctivas de bajo costo, como una actividad permanente a nivel local que los CCSV desarrollen para lograr vías más seguras, es uno de los ejes centrales de la propuesta. Lo anterior, en consideración a la experiencia de países con mayor trayectoria en seguridad vial, que ha demostrado que las medidas de ingeniería de bajo costo representan un gran potencial para reducir los accidentes en puntos negros, pudiendo lograr reducciones promedio de 25% en aquellos lugares donde éstas se aplican. Las medidas de este tipo son simples, y comprenden además de las intervenciones ya mencionadas, acciones tales como el despeje de obstáculos visuales (ej. vegetación), la provisión de señales y demarcaciones, vallas para canalizar peatones, elementos reductores de velocidad, entre otras.

La eficacia de estas medidas en la realidad chilena fue demostrada ampliamente a través del desarrollo, por parte de la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (CONASET), de un Plan Nacional de Proyectos Piloto de Tratamiento de puntos negros, realizado entre los años 1997 y 2002, lográndose reducciones promedio en los sitios tratados del 70%, muy superior al promedio internacional referido. Lo anterior demuestra el alto impacto que puede tener este tipo de tratamiento si se incorpora como actividad permanente de los municipios, y más específicamente de los consejos comunales. Para potenciar esta labor, proponemos transferir recursos a los consejos para diseñar e implementar estas medidas.

Aquí se expondrá la metodología planteada por el Real Instituto del Transporte de Inglaterra para países en desarrollo, metodología que considera las siguientes etapas:

- 1. Recopilación de la información de accidentes de tránsito.**
- 2. Identificación de puntos negros.**
- 3. Identificación de factores viales contribuyentes a los accidentes de tránsito.**
- 4. Identificación de medidas correctivas.**
- 5. Monitoreo y evaluación de la efectividad de las medidas.**

## 1. Recopilación de la información de accidentes de tránsito.



Se requiere contar de manera fluida con información relativa al número accidentes de tránsito que se registran, y las consecuencias que de ellos se derivan tanto en cuanto a las mortalidades como los heridos, para ello se requiere que las distintas entidades involucradas, como la policía de tránsito o las autoridades nacionales y locales establezcan mecanismos que permitan un fluido traspaso de la información, lo que podría concretarse a través de un convenio entre las entidades involucradas, en que por ejemplo la información que se recopile se entregue regular y periódicamente. El grado de detalle de la información dependerá de la disponibilidad de recursos humanos de cada una de las entidades participes para procesarla y analizarla, requiriéndose como mínimo la ubicación, la gravedad, y el tipo de accidente de tránsito de que se trate.

## 2. Identificación de puntos negros.



Se recomienda que las entidades locales, fundamentalmente los Consejos Comunales de Seguridad Vial, elaboren planos con la focalización de accidentes ocurridos en el período de un año para ciudades con un número intermedio de habitantes.

Los accidentes de tránsito deben ser registrados con su nivel de gravedad, para lo que se sugiere emplear por ejemplo una nomenclatura de puntos de colores. Rojo para los que sean fatales, naranja para accidentes graves, y amarillo para accidentes leves. Nótese que son accidentes según gravedad y no lesionados según gravedad, lo que significa que en un accidente las lesiones de mayor gravedad serán las que calificarán al accidente ya sea como fatal, grave o leve, así por ejemplo en un accidente donde haya diez lesionados leves y uno fatal, el accidente de tránsito será registrado como fatal.

La distinción por gravedad permite que en el proceso de selección de sitios se apliquen a cada lugar ponderaciones con el número y gravedad de los accidentes o tasas de accidentalidad, para determinar prioridades en su tratamiento y así la evaluación pueda considerar también el impacto en la reducción de la gravedad de los accidentes tránsito.

### 3. Identificación de factores viales contribuyentes a los accidentes de tránsito.



Para la identificación de los factores contribuyentes, se recomienda analizar la información obtenida de la entidad u organismo encargado de registrar los accidentes de tránsito, además de realizar observaciones en terreno de los sitios seleccionados, utilizando las siguientes herramientas o parámetros:

- a) Tabulación de la información.**
- b) Análisis de diagrama de conflictos y levantamiento del sitio.**
- c) Aplicación de listas de chequeo.**
- d) Consultas a otros agentes o usuarios de la vía.**

#### **a) Tabulación de la información:**

Implica la preparación de tablas de resumen, que desagreguen el número total de accidentes según su tipo, gravedad, vehículos involucrados, hora del día, día de la semana, condiciones climáticas, participación de peatones, etc. Debiendo realizarse diferentes cruces de información, por ejemplo puede suceder que una gran cantidad de accidentes ocurran al atardecer lo que podría indicar que existen problemas de visibilidad debido al contraste del sol. O que los accidentes de tránsito se produzcan en la noche, lo que puede indicar falta de iluminación o falta de reflectancia de las señales o demarcaciones.

## **b) Análisis de diagrama de conflictos y levantamiento del sitio:**

Se recomienda la regulación de planos con el levantamiento del sitio a escala, que señalen e indiquen las intersecciones y lugares puntuales. En estos planos se demostrarán los conflictos observados entre vehículos, entre vehículos y peatones, entre vehículos y motociclistas, entre motociclistas y peatones, entre vehículos estacionados etc. También deben contener las dimensiones de la vía, los sentidos del tránsito, las señales y demarcaciones, los cruces peatonales si existieran, y los accesos y mobiliario urbano tales como árboles, postes de alumbrado etc.

## **c) Aplicación de listas de chequeo:**

Con el fin de asegurar la consideración de todos los aspectos que podrían estar incidiendo en la ocurrencia de accidentes de tránsito, se recomienda emplear y completar una lista de chequeo en la que se anoten diversas consideraciones que pueden ser relevantes para identificar los accidentes de tránsito que se registran en el lugar, como las medidas correctivas a implementar. Respecto a estas listas de chequeo se sugieren las siguientes recomendaciones:

- Efectuarlas desde la perspectiva de los diferentes usuarios de las vías, peatones, conductores, motociclistas, ciclistas. Para esto se deben efectuar recorridos desde diferentes direcciones y sentidos para ver cómo estos diferentes usuarios perciben el sitio, registrando conflictos y elementos que estén afectando la seguridad vial.
- Realizarlas en diferentes horarios, días, temporadas y condiciones climáticas.
- Considerar si existen factores que puedan estar más allá del sitio influenciando la situación.
- Tener presente que en cada caso, son una combinación única de factores, por lo que es necesario mantener un criterio amplio sobre el análisis del sitio.

#### **d) Consultas a otros agentes o usuarios de la vía:**

Se sugiere conversar con la policía de tránsito o Carabineros en el caso chileno, o con otros agentes familiarizados con el lugar, con el fin de conocer su percepción en cuanto a cuáles desde su perspectiva, son los factores que podrían estar contribuyendo en los accidentes de tránsito y cuáles podrían ser las medidas a adoptar. Lo mismo se sugiere con personas que viven o trabajen próximos al lugar del accidente. La experiencia internacional ha demostrado que estas consultas pueden resultar muy útiles, ya que ayudan a identificar factores que de otra forma no hubiesen sido detectados.

## 4. Identificación de medidas correctivas.



Una vez identificados los factores contribuyentes se recomienda establecer claramente los objetivos que deberán cumplir las medidas correctivas. Debe considerarse que cada sitio requerirá de un conjunto de medidas y que su diseño debe tomar en cuenta factores climáticos, disponibilidad de recursos, el potencial de uso de materiales locales. Medidas con materiales simples y baratos pueden cumplir eficientemente los objetivos, el sentido común y la creatividad, con el apoyo técnico necesario, pueden aportar soluciones muy innovadoras.

Las medidas pueden ser muy variadas y de diversos tipos y apuntar a los factores contribuyentes de los accidentes de tránsito, como por ejemplo demarcación de las vías, remoción de obstáculos visuales, resaltos reductores de velocidad, y ampliación del radio de giro para virajes, mini rotundas, instalación de señalética, etc.

## 5. Monitoreo y Evaluación



Las medidas deben ser evaluadas tanto por su impacto en la reducción de accidentes de tránsito, como por el cumplimiento de sus objetivos. A tal efecto, se recomienda realizar un seguimiento durante un año con el fin de comparar los accidentes ocurridos durante ese período con aquellos ocurridos durante igual período, previo a la instalación de las medidas y monitorear su funcionamiento.

Para evaluar el cumplimiento de los objetivos de las medidas se recomienda monitorear su operación y si los recursos lo permiten, realizar mediciones, por ejemplo de la velocidad en los casos en que el objetivo de la medida haya sido calmarla.

## ASESORÍAS TÉCNICAS Y TRANSFERENCIA DE RECURSOS



Como ya se ha dicho la propuesta considera el incentivar la conformación de Consejos Comunales de Seguridad Vial (CCSV), dirigidos por el alcalde del respectivo municipio, consejo el cual tendrá por misión desarrollar las acciones tendientes a promover la seguridad de tránsito convirtiéndola en un atributo sustantivo de la comuna. Ahora bien, vale la pena preguntarse ¿porqué los municipios y los alcaldes, por el solo hecho de prevenir accidentes de tránsito, tendrán interés en conformar estos consejos?

De hecho, si consideramos la multiplicidad de complejidades que los municipios deben enfrentar, en los ámbitos de la salud, la educación, la seguridad ciudadana, por mencionar algunos, resulta evidente que con los escasos recursos con los que la mayoría de los municipios cuenta, la seguridad vial no esté dentro de sus prioridades de gestión. Es en este punto, donde el poner a disposición de los CCSV desde el nivel central de la administración del Estado, en este caso desde CONASET, la información no sólo estadística de los siniestros de tránsito registrados en la respectiva comuna, sino que muy especialmente el número de fallecidos en la comuna a consecuencia de dichos siniestros, es y debe ser significativo para las autoridades comunales, por cuanto no sólo las muertes por siniestros de tránsito implican irreparables costos humanos y familiares, sino que además importan una significativa pérdida para el desarrollo comunal, considerando las pérdidas económicas que implican para la comuna como resultante de lo que las personas, los vecinos fallecidos, dejan de producir y consumir, lo que se traduce en un desmedro monetario en términos de no comprar en la comuna, no pagar los impuestos en la comuna (permiso de circulación) o bajar la matrícula de los establecimientos educacionales de la comuna, por mencionar sólo algunos perjuicios económicos que la fatalidad en el tránsito trae aparejada.



Por lo anterior, una labor relevante en la gestión de los CCSV será determinar cuál es la pérdida que la fatalidad asociada a la siniestralidad en el tránsito significa para la comuna en términos económicos, lo que permitirá valorar en su adecuada dimensión lo importante que es para el gobierno local poner la mirada en la seguridad de tránsito, convirtiéndola en un atributo de la comuna.

En este sentido, ello es necesario abordarlo entregándole a los municipios las herramientas no solo técnicas, sino además presupuestarias, para considerar como relevante y más importante aún “gestionable” la seguridad de tránsito.

Ya planteadas las consideraciones técnicas que los consejos comunales desarrollarán con la asesoría técnica del nivel central, y lo que es más importante, con la convergencia de los diversos actores tanto públicos como privados relevantes de la comuna, es indispensable abordar cómo se materializará la transferencia de estos recursos a los CCSV. En efecto, esto se concretará a través de fondos concursables<sup>(4)</sup> que tendrán como criterios de selección y asignación los siguientes:

- **Número de accidentes de tránsito registrados en la comuna según población.**
- **Número de fallecidos en siniestros de tránsito en la comuna según población.**
- **Vulnerabilidad social de la comuna (cruce de variables entre la Encuesta de caracterización Socio-Económica Nacional CASEN y el Instituto Nacional de Estadísticas INE).**
- **Haber conformado vía decreto edilicio el Consejo Comunal de Seguridad Vial.**
- **Propuestas de desarrollo de medidas o acciones en la comuna, vinculadas a la seguridad de tránsito, como por ejemplo, planes de intensificación de control y fiscalización en materias de tránsito, o campañas de prevención de accidentes de tránsito en la comuna.**

(4) CONASET llamará durante los meses de Diciembre y Enero del año siguiente a concursos públicos para las asesorías técnicas concursables y la transferencia de recursos a los respectivos municipios.



Una vez seleccionada la comuna respectiva se suscribirá un convenio entre la municipalidad y la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito, personificada en su Presidente, el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones. Este convenio señalará específicamente que los recursos que se asignarán a los CCSV tendrán por finalidad y destino, el diseño, desarrollo e implementación de estudios para la incorporación de criterios de seguridad de tránsito en la localización de actividades, definición de la red vial estructurante y diseño de las vías en los planos reguladores de la comuna, como también el adecuado tratamiento de los lugares en que se producen la mayor cantidad de accidentes (puntos negros). La asesoría técnica para el desarrollo de estas medidas estará a cargo de la Secretaría Ejecutiva de CONASET, la que se vinculará directamente con los CCSV a través de su Secretario Ejecutivo.

Estos convenios tendrán una vigencia de un año, que es el tiempo que se propone para que los CCSV desarrollen los respectivos estudios o propuestas, e implementen las medidas de bajo costo para el adecuado tratamiento de puntos negros.

Es importante señalar que la propuesta persigue como objetivo fundamental el incentivar la creación de consejos comunales, a través de la asesoría técnica, y con el respectivo apoyo financiero a los municipios para su conformación. Sin embargo, una vez constituidos también serán los propios consejos los que deberán gestionar multisectorialmente los recursos necesarios para desarrollar medidas de seguridad de tránsito en su comuna, lo que traerá como consecuencia una reducción tanto en el número de siniestros de tránsito, además de una disminución en la fatalidad asociada a dichos siniestros en esa comuna.

## OBJETIVO DE LA PROPUESTA



Incentivar la creación de Consejos Comunales de Seguridad Vial (CCSV), conformando un diseño político – institucional, que permita a las autoridades locales, generar acciones e implementar medidas, para hacer de la seguridad de tránsito un quehacer continuo de su labor.

### Objetivos Estratégicos:

1. Establecer a la seguridad de tránsito como un eje dentro de las labores que debe desarrollar el municipio, mediante la promulgación del decreto edilicio que da vida jurídica al Consejo Comunal de Seguridad Vial.
2. Promover la eficiente entrega de información estadística de siniestralidad y fatalidad que registre la comuna, además de la entrega de la información del lugar donde ocurren la mayor cantidad de accidentes (puntos negros), por parte de CONASET.
3. Optimizar la utilización de la red vial existente en la comuna, proponiendo medidas de gestión para mejorar las condiciones ya existentes, a través de un proceso de concursabilidad.
4. Incorporar criterios de seguridad de tránsito en los planos reguladores comunales, previendo potenciales conflictos en diversos espacios públicos, en la planificación del diseño de las vías.
5. Mejorar e impulsar la colaboración de las distintas organizaciones sociales y representantes de la sociedad civil existentes en la comuna.

## ALIANZAS ESTRATÉGICAS



La conformación de los CCSV promoverá el establecimiento de alianzas o redes entre los distintos actores relevantes de la comuna, es decir, a través del concepto de intersectorialidad interactuarán tanto las instituciones municipales que conforman el consejo (direcciones de tránsito, obras y educación entre otras), como las entidades privadas y académicas que lo integren. También habrá alianzas e interacción entre el consejo y la CONASET, a través de sus secretarías ejecutivas, teniendo especial relación en el respaldo técnico que esta última dará a la instancia comunal.

Lo anterior creará una ventaja comparativa para el municipio, respecto de aquellos que no cuenten con un CCSV, generando una nueva estrategia de gestión, jugando un rol activo en la seguridad de tránsito y vial de la comuna, asumiendo un compromiso (por medio de la suscripción del convenio con el Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, como presidente de la CONASET) que contribuirá a producir una baja en la tasa de accidentalidad y fatalidad en las vías públicas ubicadas en el territorio de la comuna, diferenciándose así de otros gobiernos locales, posicionándose como un municipio que logró darle valor a las normativas de seguridad de tránsito, con educación, cumplimiento de las normas, mejoramientos de la red vial y planificación urbana, entre otras, convirtiendo a la seguridad de tránsito en un atributo de la gestión municipal primero y luego de la comuna.

Los CCSV deberán generar estrategias cooperativas entre los distintos actores relevantes de la comuna, como las empresas existentes en cada una de ellas, las instituciones educacionales, tanto públicas como privadas, las universidades, los distintos servicio públicos y las distintas unidades y direcciones de la municipalidad que participarán de la conformación del consejo, para desarrollar en los habitantes de la comuna una cultura de la seguridad de tránsito, fundamental para disminuir los accidentes y sus irreparables consecuencias tanto humanas como materiales.



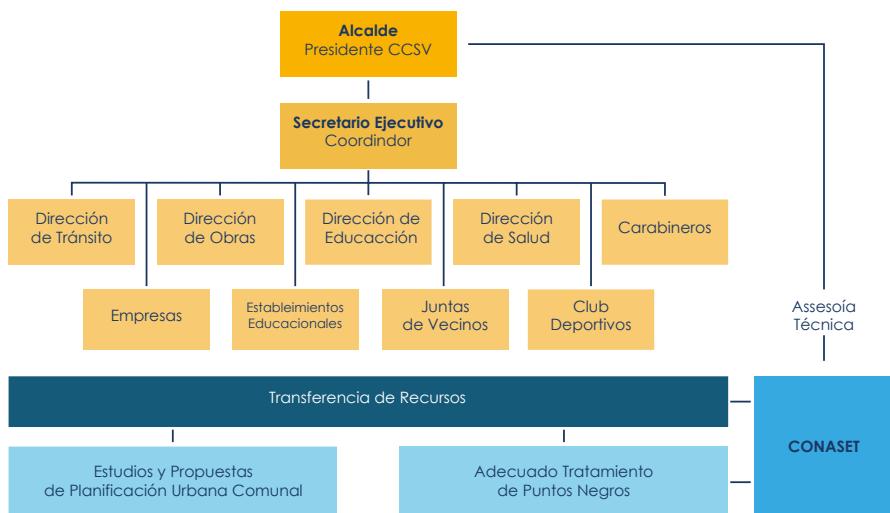
## ESTRUCTURA DE LOS CCSV



El diagrama siguiente muestra la estructura organizacional que tendrán los Consejos Comunales de Seguridad Vial, los cuales serán presididos por el alcalde y coordinados por un secretario ejecutivo. Estarán integrados por las diversas direcciones municipales, tales como la dirección de tránsito, de obras, de salud y educación, además de Carabineros y representantes de las empresas y establecimientos educacionales más relevantes de la comuna, y también lo integrarán las agrupaciones vecinales y clubes deportivos que se organicen para tal efecto.

Respecto de la operación de los CCSV, estos recibirán recursos concursables desde CONASET para el desarrollo de estudios, propuestas de planificación urbana comunal y el adecuado tratamiento de los lugares con mayores tasas de accidentes con resultado de muerte en la comuna, entre otros. Estas acciones serán respaldadas técnicamente por el nivel central.

# CONSEJOS COMUNALES DE SEGURIDAD VIAL (CCSV)



## CONSIDERACIONES FINALES



Con la presente propuesta se pretende recoger la experiencia internacional que ha abordado la seguridad vial desde la perspectiva intersectorial, y que según los antecedentes y estudios internacionales, se constituye cada vez más como una preocupación de los ciudadanos de América Latina y El Caribe.

De lo expuesto, se desprende que es necesario generar una instancia institucional que aborde este problema multifactorial, desde una perspectiva que integre a distintos actores, no solo públicos, sino también privados y de la sociedad civil en general, ya que en la actualidad no se integra institucionalmente a actores del mundo privado ni de la academia, ni de la sociedad civil. Además, resulta imprescindible que en el territorio geográfico en el que primero se presentan las necesidades públicas, cual es la comuna, se genere una instancia intersectorial local que aborde la problemática multicausal de los accidentes de tránsito.

Se sabe que los problemas y prioridades de los municipios son múltiples y crecientes, de ello dan cuenta los análisis arrojados por diversos estudios, nacionales e internacionales, por lo que la conformación de un nuevo diseño institucional no se generará espontáneamente si no se establecen los incentivos adecuados para que así sea. Por ello, el que los municipios vuelquen la mirada hacia la seguridad en el tránsito sólo se logrará si desde la institucionalidad nacional (central) se colabora con los recursos necesarios para el desarrollo de esta temática.

Es allí donde los recursos concursables que las agencias gubernamentales responsables de la seguridad de tránsito en nuestros países (La Agencia Nacional de Seguridad Vial en la Argentina, la UNASEV en Uruguay o la CONASET, en Chile, sólo por mencionar algunas) representan un incentivo y apoyo para la conformación de lo que hemos denominado los Consejos Comunales de Seguridad Vial.

Para concluir, es importante señalar que esta propuesta fue presentada en el II Congreso Iberoamericano de Seguridad Vial, y que es como su nombre lo indica, sólo una propuesta, perfectible y mejorable, que da cuenta de nuestra experiencia en las temáticas de seguridad vial, más allá de lo técnico y de lo académico, desde la perspectiva de la siempre difícil tarea de desarrollar una política pública en esta materia, que pese a la enorme magnitud de sus negativos resultados, en Latinoamérica no siempre es considerada como relevante y prioritaria por nuestros gobiernos, tanto nacionales como locales.

## LISTA DE REFERENCIAS Y BIBLIOGRAFIA

Carabineros de Chile (2005). Anuario Estadístico de Tránsito 2005.

Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito, CONASET (2002). Política Nacional de Seguridad De Tránsito.

European Transport Safety Council (2010). Risk assessment and target setting in EU Transport Programmes. Bruselas.

Instituto Chileno de Estudios Municipales, ICHEM (2008). Encuesta Nacional de Opinión Pública.

Organización Mundial de la Salud, OMS (2005). Informe de los Traumatismos causados por accidentes de tránsito.

Organización Mundial de la Salud, OMS (1926). Road Traffic Accidents. Epidemiology, control and prevention.

Organización Mundial de la Salud – Banco Mundial, OMS – BM (2004). Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el Tránsito.

Rizzi, L. I. et al. (2005) The subjective value of road safety in Chile. RSC 2005, Warsaw, Poland

Serie Recursos Naturales e Infraestructura. La Seguridad Vial en la región de América Latina y el Caribe, situación actual y desafíos. N° 2, año 2005. CEPAL, Naciones Unidas.

Primera Semana Mundial De las Naciones Unidas Sobre la Seguridad Vial. Manual para la organización de actividades. Año 2007.

Instrumentos para la toma de decisiones en políticas de seguridad vial en América Latina. Serie Recursos Naturales e Infraestructura. Agosto de 2006. CEPAL, Naciones Unidas.

Construyendo Carreteras Seguras en América latina y el Caribe, Global Road Safety Forum 2007.

CONASET, Fichas para la Acción [www.conaset.cl](http://www.conaset.cl), web consultada en junio 2011.

Manual Hacia Vías Urbanas Más Seguras, CONASET año 2005.









# OBSERVATORIO

transporte • tránsito • seguridad vial



UTEM

UNIVERSIDAD  
TECNOLÓGICA  
METROPOLITANA

*del Estado de Chile*

**AMUCH**  
ASOCIACIÓN DE  
MUNICIPALIDADES  
DE CHILE