



Seguridad Vial en Chile: una Mirada de Largo Plazo

Luis Ignacio Rizzi

Departamento de Ingeniería de Transporte y Logística
Pontificia Universidad Católica de Chile

**Plenario Seguridad Vial
Sociedad Chilena de Ingeniería de Transporte
17 de abril de 2015**



Tendencia de Largo Plazo de Víctimas Fatales

- Si la seguridad vial es vista como un problema de Salud Pública, el primer dato a mirar es la evolución del número de víctimas de accidentes a lo largo del tiempo.
- Debido a problemas de recolección de información, la cifra de víctimas más creíble es la de mortalidad.
- En Chile, este dato es registrado históricamente por Carabineros de Chile quienes deben presentarse en el sitio mismo del accidente en cuanto son informados del hecho. Los datos de Carabineros registran fallecidos dentro de las primeras 24 horas de ocurrido el accidente.



Tendencia de Largo Plazo de Víctimas Fatales

- Por otro lado, el Ministerio de Salud entrega una cifra de víctimas mortales de accidente de tránsito, serie disponible desde el año 2000.
- Estas cifras surgen del cruce de diferentes bases de datos: Carabineros, Egresos Hospitalarios, Medicina Legal, Protocolos de autopsia y de Accidentes laborales fatales.
- Los datos del Ministerio de Salud registran todas las muertes ocurridas independientemente del lapso transcurrido entre el accidente de tránsito y el momento del deceso de la víctima.
- Estos datos suelen estar disponible con un desfase de dos años.



Tendencia de Largo Plazo de Víctimas Fatales



Fuente: Carabineros de Chile, Ministerio de Salud y Banco Central



Tendencia de Largo Plazo de Víctimas Fatales

- Los rasgos salientes del gráfico anterior son los siguientes:
 - A diferencia de lo que sostienen algunos modelos de predicción de accidentes para países en vías de desarrollo, el número de víctimas mortales no tiende a crecer en el tiempo, sobre todo de 1990 en adelante.
 - El número de víctimas muestra una tendencia oscilante en el tiempo, pero estable.
 - Las bajas pronunciadas de víctimas tienden a coincidir con los años de recesión económica. Este pareciera ser el principal factor que impulsa el ciclo descendente de la mortalidad vial.



Tendencia de Largo Plazo de Víctimas Fatales

- Con una visión complaciente, podría decirse que la seguridad vial ha mejorado puesto que el total de fatalidades se ha mantenido estable en el tiempo y el parque vehicular y las distancias recorridas han crecido notablemente.
- Sin embargo, los países exitosos en la materia logran reducir la mortalidad total en el tiempo. Por ejemplo:
 - Gran Bretaña redujo su mortalidad vial de 7.700 (año 1972) a 1.901 (año 2011) y
 - España, de 9.344 (año 1989) a 1.903 (año 2012)



Tendencia de Largo Plazo de Víctimas Fatales

- ¿Qué fenómenos yacen detrás de esta tendencia de la mortalidad vial que no se condice con los modelos teóricos?
- Las variables demográficas han jugado un papel relevante
- En primer lugar, Chile es un país con alto índice de urbanización. Según datos del MINVU, la población que vive en ciudades de más de 100.000 habitantes paso de 1970 a 2002, del 45,5% al 64.3%.
- La literatura muestra que la gravedad de los accidentes en áreas urbanas disminuye por la congestión (efecto que se potencia en el tiempo) y diseños viales más seguros.



Tendencia de Largo Plazo de Víctimas Fatales

- En segundo lugar, la proporción de personas menores de 30 años está cayendo de manera notoria.

Porcentaje de la Población bajo 30 años según año				
Edad	1990	2000	2010	2020
0-4	11,1	8,6	7,3	6,7
5-9	10,0	9,7	7,2	6,8
10-14	8,9	9,5	7,8	6,7
15-19	9,4	8,6	8,7	6,7
20-24	9,4	7,6	8,6	7,2
25-29	9,6	8,1	6,8	8,0
< 30 años	58,3	52,1	46,4	42,0
Fuente: INE 2004				

- El envejecimiento poblacional contribuye positivamente a la seguridad vial



Tendencia de Largo Plazo de Víctimas Fatales

- En tercer lugar, contribuiría como factor positivo la creciente proporción de mujeres que conduce vehículos. Las mujeres generan menos accidentes que los hombres.
- Según datos del Registro Civil, las mujeres representan en 2014 el 27 por ciento del otorgamiento de primeras licencias y renovaciones, con una tendencia levemente creciente. También reporta que el 31 por ciento del parque vehicular está registrado a nombre de mujeres.



Tendencia de Largo Plazo de Víctimas Fatales

- En cuanto a otras variables, los diseños vehiculares han mejorado
- En los últimos ¿15? años, el diseño vial ha comenzado a mejorar
- ¿Atención servicios de urgencia?
- Estos factores contribuyen a explicar la tendencia de largo plazo de la seguridad vial en Chile, donde observamos cifras de mortalidad constantes.
- Y probablemente seguirán influyendo positivamente.



¿Qué Hacer para Cambiar Esta Realidad?

- Cabe preguntarse qué papel ha desempeñado el Estado en estos cuarenta años en materia de seguridad vial.
- Mi hipótesis es que jugó un papel de simple acompañante de la tendencia:
 - En materia de diseño vial e inclusión de usuarios vulnerables hay una enorme deuda pendiente que llevará años saldar (y mucho dinero);
 - Bajo control de conductas de riesgo vial (por ej., no se cuenta con una ley de control de velocidad moderna).
- Sin un cambio mayor en la política de seguridad vial, no habrá un quiebre de tendencia a la baja en los guarismos de fallecidos en accidentes de tránsito.



¿Qué Hacer para Cambiar Esta Realidad?

- Una estrategia exitosa requiere como primer paso una adecuada capacidad institucional para la gestión de la seguridad vial:
 - Esto se logra si el compromiso político se da al más alto nivel (caso de Francia en años recientes), asignando responsabilidades, generando adecuados incentivos (premios y castigos), dotando a las agencias pertinentes con los recursos adecuados e involucrando al sector privado.
 - La actual la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (CONASET) es un organismo interministerial sin poder explícito y con presupuesto limitado. CONASET no está en condiciones de asumir el liderazgo necesario en temas de seguridad vial.



¿Qué Hacer para Cambiar Esta Realidad?

La mejor experiencia internacional indica que una agencia líder de seguridad vial debe cumplir con las siguientes funciones de gestión institucional:

- Establecer metas y objetivos, definir una visión y métricas para medir el desempeño en materia de seguridad vial de todos los organismos involucrados en la materia.
- Coordinar el accionar de todos los otros organismos estatales involucrados en la materia.
- Debe involucrar y establecer acuerdos con el sector privado y organismos civiles a fin de alinear esfuerzos en pos de lograr las metas establecidas.



¿Qué Hacer para Cambiar Esta Realidad?

- Desarrollar acciones legislativas, coordinadamente con otros organismos estatales, a fin de lograr las metas establecidas.
- Elaborar presupuestos y gestionar los fondos para cada una de las actividades a desarrollar. Debe asegurar que otras agencias gubernamentales involucradas tengan acceso a los fondos requeridos para las intervenciones necesarias.
- Promover la seguridad de tránsito a nivel nacional como política de estado.



¿Qué Hacer para Cambiar Esta Realidad?

- Generar sistemas de información de accidentes, los cuales se deben constituir en la base esencial de cumplimiento de las funciones de la institución.
- Monitorear y evaluar el resultado de cada una de las intervenciones realizadas en materia de seguridad vial.
- Promover la investigación en seguridad de tránsito y la transferencia de conocimiento en materia de seguridad vial.



¿Qué Hacer para Cambiar Esta Realidad?

- Para ello, es necesario contar con una Nueva Agencia de Seguridad Vial que pueda asumir un papel institucional de mayor envergadura como así también contar con un presupuesto sustancialmente mayor.
 - A esta agencia la ubicaría en el Ministerio de Salud o en el Ministerio del Interior y Seguridad Pública
- ¿Están dadas las condiciones políticas para un cambio de estas características?



Seguridad Vial en Chile: una Mirada de Largo Plazo

FIN

**Plenario Seguridad Vial
Sociedad Chilena de Ingeniería de Transporte
17 de abril de 2015**