

ARCHIVO

Santiago,

REPUBLICA DE CHILE  
 PRESIDENCIA  
 REGISTRO Y ARCHIVO  
 NR. 93/26311  
 A: 27 DIC 93  
 P.A.A.  R.C.A.  C.W.  
 C.B.E.  M.L.P.   
 J.T.O.  P.S.C.  J.  
 M.Z.O.

DE : Milton Bertin

A : CARLOS BASCUÑAN

REF : DISCURSO Ministro de  
transportes de Comisión de Seguridad  
de tránsito

FAX : \_\_\_\_\_ TOTAL PAGES: \_\_\_\_\_

FAX GABINETE : 00 - 56 - 2 - 6711978

\*\*\*\*\*  
 COMUNICACION:

**CEREMONIA DE FIRMA DEL DECRETO  
QUE CREA LA COMISION NACIONAL DE  
SEGURIDAD DE TRANSITO**

Santiago, 23 de diciembre de 1993

S. E. el Presidente de la República

Señor Presidente del Senado

Señor Presidente de la Cámara de Diputados

Señores Ministros

Señores Parlamentarios

Señores Subsecretarios

Señor General Director de Carabineros

Señoras y Señores

①

La firma del Decreto que nos reúne en esta oportunidad, por parte de S.E. el Presidente de la República y de 9 Ministros de su Gabinete, a través del cual se constituye la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito, marca sin duda un hito de gran diferencia en la lucha por enfrentar uno de los más graves problemas que afectan la vida nacional; los accidentes producidos por el tránsito vehicular.

Significa reconocer, por primera vez, formalmente por parte del aparato del Estado que éstos muchas veces mal llamados accidentes, tienen alguna relación con las acciones que realicen o dejen de realizar las instituciones participantes en esta naciente Comisión. Significa enfrentar, por primera vez, de manera coordinada y sistemática un problema que, por sus características, requiere de un enfoque integral, dejando de lado una visión histórica que ha sobresimplificado su real complejidad. Significa asumir, responsablemente, un trabajo colectivo y generoso, en que, por sobre los intereses institucionales individuales pase a primar un interés social común, destacándose como el más valioso el del derecho de la vida.

Con este acto culmina una etapa de diagnóstico y diseño institucional que nos debiera permitir enfrentar con éxito la elevada tasa de accidentes que presenta el país. Ya en el primer semestre del presente año se identificó, en colaboración con el Sr. Ministro del Interior, la conveniencia de que el Estado cuente por primera vez con una política nacional de seguridad de tránsito, la que debería dar cuenta de las características interinstitucionales de la materia. Ello, considerando que los accidentes de tránsito habían venido aumentando a tasas del orden del 10% anual. A dicho fin en el mes de julio se invitó a una reunión de coordinación a los Ministros involucrados en el tema, reunión en la que se concluyó la conveniencia de constituir un grupo técnico interministerial, incluyendo representantes de Carabineros, que elabore un documento de bases para una política nacional en el área.



Un primer análisis permitió identificar que la mortalidad por accidentes de tránsito en Chile es entre cinco y siete veces mayor que en los países desarrollados y crece año a año, pudiendo llegar en el actual a cifras del orden de 2.000 muertes. A ello debe añadirse un elevado número de lesionados con distintos niveles de gravedad, con sus secuelas de dolor y sufrimiento familiar en que los costos económicos estimados en cifras superiores a US\$ 320 millones al año son sólo un pálido reflejo del verdadero impacto sobre la sociedad y sobre la calidad de vida de nuestros compatriotas.

Se estima que en el futuro, de no cambiar radicalmente la forma de abordar el problema, el aumento de la tasa de motorización, producto del crecimiento económico, contribuirá a que la situación siga agravándose. La experiencia internacional señala que lo anterior no tiene por qué necesariamente ser así, es decir, no estamos frente a una fatalidad. Existen diversos países que han logrado disminuir el número y gravedad de los accidentes del tránsito en base a la aplicación de políticas nacionales de seguridad de tránsito. Por ejemplo, en Inglaterra, a pesar de un incremento del tránsito vehicular del orden del 40% en los últimos 15 años se ha experimentado una reducción del 31% en el número de heridos y muertos en accidentes, ello en el contexto de un plan nacional de seguridad de tránsito que tiene como objetivo una reducción adicional en el número de accidentes del 33% para fines de siglo. Ejemplos similares encontramos en todos los países del mundo desarrollado.

Uno de los aspectos centrales identificado es la gran variedad de factores que inciden en cada accidente y con mayor razón en la seguridad global del tránsito. Junto a conductores y peatones hay más actores que intervienen: instructores de conducción; fabricantes y mantenedores de vehículos; diseñadores y responsables de la gestión de vías; empresarios que condicionan a sus conductores; autores de leyes y reglamentos; jueces que sancionan infracciones; y educadores del público, entre varios más.

Esta gran variedad de entidades hace de la seguridad de tránsito un sistema social de alta complejidad. Es el conjunto del sistema el que ha

3

estado fuera de control en nuestro país, razón por la cual la reducción de accidentes no es, en especial en nuestro caso, una tarea de fácil logro. Las experiencias exitosas nos confirman que sólo tiene sentido abordar el problema completo y actuar al mismo tiempo en todas sus dimensiones.

La Política Nacional de Seguridad de Tránsito que el Supremo Gobierno propone en esta oportunidad se dirige a superar esta situación actuando en todas las líneas de modo simultáneo y vigoroso, y con la participación de entidades públicas, privadas, académicas y de acción ciudadana. Esta Política, que se propone como base de una Política de Estado, es el fruto del primer esfuerzo nacional en este campo y fue formulada por un grupo técnico de ocho Ministerios y Carabineros de Chile, a través de un proceso participativo que recibió el aporte de más de 120 personas de todos los ámbitos del país que tienen parte y opinión en el tema. Ello permitió detectar que ciertamente hay actividad de seguridad de tránsito en Chile, son actividades valiosas y por lo general bien orientadas, pero **ellas no alcanzan a tener impacto real en la reducción de accidentes**. Es claro que en su conjunto lo que se hace resulta insuficiente para tener la situación de accidentes bajo control. No obstante, dichas actividades ofrecen valiosos puntos de partida para poner en marcha el Programa Nacional de Seguridad de Tránsito.

Así, por ejemplo, los denominados Departamentos de Tránsito municipales tienen como obligación primordial, la recaudación del tributo denominado "Permiso de Circulación", tributo que es a su vez de máxima importancia para el financiamiento municipal. Obviamente ello se traduce en que su personal y vocación se encuentra orientado a recaudar dicho tributo, lo que ha tenido por consecuencia que, salvo honrosas excepciones, no se conozca de departamentos de tránsito que realicen una labor activa en el área de seguridad vial en su comuna, a pesar de que dichos departamentos tienen legalmente a su cargo la gestión de la red vial. En el marco de la Política Nacional de Seguridad de Tránsito se ha efectuado, con la colaboración del Cuerpo de Carabineros, un primer estudio para focalizar los accidentes que ocurren en el país, determinándose que en el 12 % de las comunas se concentra sobre el 40 % de los accidentes.

4

En consecuencia una primera conclusión es que dichas comunas deberán efectuar un esfuerzo especial a fin de reducir los riesgos presentes en la red vial de su competencia. La experiencia internacional confirma abrumadoramente que el área de gestión de tránsito, de señalización de diseño y mantención de infraestructura muestran un elevadísimo potencial de reducción del número y gravedad de los accidentes, considerando cifras muy moderadas de gasto. Esto no significa dejar de considerar el gran impacto que inversiones mayores en infraestructura vial, como son las dobles calzadas, tienen en la reducción de accidentes, pudiendo alcanzarse en ambos casos cifras cercanas al 50 %. Resulta para ello indispensable el acceso a los datos concretos de cada accidente, de tal forma que los profesionales del área modifiquen las condiciones de riesgo que pueden haber sido factores importantes para su ocurrencia. Lo anterior señala un área en la que será necesario efectuar un esfuerzo significativo de desarrollo de sistemas de información, que permitan mejorar tanto el tipo de información como su accesibilidad.

En lo referente a los vehículos es indispensable entrar en un proceso de modernización del parque, así como impulsar mejores en su nivel de mantención mecánica. Durante este Gobierno se ha avanzado en fijar antigüedades máximas para vehículos de transporte público de pasajeros, se ha restringido exitosamente el ingreso de vehículos hechizos armados mayoritariamente de chatarra importada, quedando pendiente la fijación de antigüedades para camiones y automóviles particulares. Un importante número de accidentes ocurren por la heterogeneidad del parque, coexistiendo vehículos rápidos con otros extremadamente lentos.

Se ha avanzado en la calidad y confiabilidad de las Plantas de Revisión Técnica, existiendo los recursos y la organización administrativa para entrar en un efectivo proceso de fiscalización durante el año 1994. Ya a un número importante de ellas se les ha caducado sus concesiones durante 1993.

Existen proyectos de ley en trámite como, por ejemplo, el que introduce la certificación de vehículos, como requisito previo a su comercialización, proceso que permitirá aumentar las exigencias de

5

seguridad de los vehículos que se distribuyen en el país. En lo referente a normas técnicas, se ha contado con la valiosa colaboración de las empresas importadoras y comercializadoras del sector para definir, por ejemplo, la norma técnica relativa a la tercera luz de frenos, así como en la actualidad se trabaja en la norma relativa a introducir la obligatoriedad del apoyo cabezas.

En el área de los conductores, vemos con preocupación la elevada tasa de accidentes en que se ven involucrados los conductores profesionales, tasa que es bastante superior a su participación en el tránsito. A fin de avanzar en la solución de dicho problema, se ha considerado necesario ir hacia una profesionalización de dicha actividad estableciéndose la obligatoriedad de la escuela de conductores, como una forma concreta de mejorar sus destrezas. El respectivo proyecto de ley presenta un importante grado de avance, habiéndole otorgado el Ejecutivo tratamiento de suma urgencia. En lo referente a las condiciones laborales de los choferes se han definido horarios de trabajo y una nueva normativa de terminales que obligará a la existencia de áreas de descanso apropiadas, así como a través de las concesiones de recorridos en la ciudad de Santiago se está introduciendo el criterio de sueldo fijo mínimo de un 70 % del total de la remuneración, lo cual debiera ser un paso para terminar con la lucha cotidiana por el salario en la calle, causante de tantas desgracias. También se hace necesario efectuar un esfuerzo de gran seriedad a fin de elevar las exigencias para el otorgamiento de licencias de conducir, aspecto que ciertamente deja bastante que desear.

Análogamente, se hace necesario efectuar una apertura a la rica experiencia internacional en la materia, a dicho efecto se está en conversaciones con los Gobiernos de Suecia y Francia, quienes gentilmente han ofrecido su colaboración en las áreas de vehículos y de los procedimientos para otorgar licencias de conducir.

En el área de la fiscalización pese al significativo esfuerzo efectuado por Carabineros, demostrado por cursarse sobre 800.000 denuncias al

6

tribunal al año sobre un parque de 1.300.000 vehículos, las conductas de los usuarios no demuestran niveles de progreso en cuanto a su disciplina social. Ello debe llevarnos a la conclusión que el sistema de sanciones existente es inadecuado como herramienta para reducir la tasa de accidentes, por lo que se deberá estudiar su reemplazo. Existen numerosas iniciativas en trámite parlamentario, como es la utilización de tecnologías modernas de detección de infracciones, así como agilización del procedimiento de aplicación de sanciones que permitirían ampliar y racionalizar el esforzado y eficiente trabajo que realiza Carabineros de Chile.

En lo referente a la atención de accidentes y el rescate de heridos es imprescindible establecer mecanismos de coordinación entre Carabineros, que tiene por misión controlar el sitio del accidente tanto para recoger la información necesaria para los tribunales como para tomar las medidas de seguridad que eviten la existencia de otro accidente, con Bomberos, que posee las herramientas y la preparación para retirar los heridos sin que por ello aumente la gravedad de sus lesiones, con las ambulancias encargadas de su traslado. Esta es un área como muchas otras en la seguridad de tránsito, que se puede lograr progresos significativos con solamente establecer mecanismos eficaces de coordinación.

En resumen, es necesario destacar que sólo se logrará una baja incidencia de accidentes del tránsito en el país, con conductores competentes y socialmente responsables, con vehículos seguros y con mantenimiento adecuado, con vías y espacios acondicionados para uso armónico de peatones y vehículos, con condiciones de servicio que no generen presiones nocivas sobre empresas y conductores, con conductas y actuaciones que se mantengan dentro de las normas vigentes, con responsables sancionados de modo socialmente constructivo, con rescate oportuno y rehabilitación asegurada de víctimas de accidentes, con conocimiento integral y actualizado del fenómeno en Chile y con conciencia personal y pública activa sobre seguridad de tránsito.

El esquema institucional planteado complementa el de esta comisión

7



a nivel nacional, apoyada por una Secretaría Ejecutiva con un pequeño equipo profesional multidisciplinario, con organizaciones a nivel regional y a nivel comunal que permitan ir generando una responsabilidad colectiva para enfrentar este problema. La Secretaría Ejecutiva cumplirá la importante función técnica de traer y adaptar para nuestro país la experiencia internacional así como la de capacitar y difundir el conocimiento adquirido. Su apoyo al trabajo a nivel de ministros y subsecretarios, sumado a los cuadros técnicos y ministeriales resulta fundamental para una adecuada toma de decisiones donde el objetivo de reducir la cantidad y gravedad de los accidentes se topa con la natural escasez de los recursos.

Señores y señoras. El Gobierno está consciente de la enorme gravedad que representa para el país el gran número de accidentes en el tránsito, con su secuela de muertos, heridos y daños materiales. Hemos realizado esfuerzos y seguiremos haciéndolos, para legislar en búsqueda de una mayor seguridad vial. Tenemos acá un gran desafío nacional que hace necesario aunar y coordinar esfuerzos a fin de abordar este problema que es sustancialmente un problema multidisciplinario e interinstitucional. Debemos aprovechar la numerosa y rica experiencia internacional, tanto en sus fórmulas institucionales como en el elevado número de calificados profesionales, adaptándola a nuestra realidad e idiosincrasia. Debemos aumentar nuestra capacidad de obtener recursos para atacar este problema, para lo cual invitamos a la empresa privada a sumarse a este esfuerzo nacional. Definitivamente, no basta con la buena voluntad e interés. Se requerirán años de esfuerzos y dedicación para revertir una situación en extremo compleja.

Finalmente quisiera destacar el interés personal de S. E. el Presidente de la República en impulsar este tema, el aporte del comité de subsecretarios que participó en la definición de esta política, así como los aportes del Equipo Técnico Interministerial y los aportes de Carabineros, Universidades, Empresas, Cuerpo de Bomberos, gremios, etc. Para todos ellos nuestra gratitud por su desinteresada colaboración.

8

Quiero, por último, agradecer la confianza depositada en este ministerio por parte de S. E. el Presidente de la República, del Ministro del Interior y de mis colegas ministros para coordinar la acción del gobierno en este importante tema. Sin embargo, quiero dejar expresado con mucha fuerza y claridad que nuestro éxito dependerá en forma directa de la capacidad que colectivamente tengamos de entregar nuestro esfuerzo y creatividad a una causa que desde hoy día nos es común.

Muchas gracias.

9