



CONASET

Ministerio de
Transportes y
Telecomunicaciones

Gobierno de Chile

COMISIÓN
NACIONAL DE
SEGURIDAD DE
TRÁNSITO

INFORME:

“ENCUESTA DE OPINIÓN PARTICIPATIVA EN LÍNEA
PARA UNA NUEVA POLÍTICA NACIONAL DE
SEGURIDAD DE TRÁNSITO”

ENCUESTA
NUEVA POLÍTICA DE SEGURIDAD
DE TRÁNSITO



ÍNDICE

Introducción	3
Caracterización Sociodemográfica	4
Presentación de resultados	6
Priorización temas-país de opinión pública	6
Conocimiento general de la seguridad de tránsito	8
Responsabilidad en los siniestros de tránsito	9
Estado actual de la seguridad de tránsito	13
Principios enfoque de Sistema Seguro.....	15
Consideraciones finales	17

Introducción

La Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (CONASET) ha estado desarrollando un conjunto de actividades con el propósito de construir una Nueva Política Nacional de Seguridad de Tránsito, con miras a establecer planes y programas que se regirán bajo este nuevo paradigma de la seguridad vial en Chile. Esta iniciativa quedará plasmada en un documento que responderá a una visión renovada, basada en los pilares de la Década de Acción de la Seguridad vial 2011-2020 y con énfasis en los principios del enfoque de Sistema Seguro. Asimismo, los focos estarán en los distintos actores involucrados para fomentar un cambio en la cultura vial y en la convivencia de los distintos modos de transporte, con especial énfasis en los usuarios más vulnerables.

Es bajo este contexto que se hace necesario obtener todos los insumos posibles para construir una política que refleje las distintas realidades regionales, como también una visión país y las aspiraciones en materia de seguridad de tránsito, de manera participativa, a partir de evaluaciones, mesas de trabajo, workshop, diálogos ciudadanos, entre otros, para que todos puedan ser parte de su elaboración activamente.

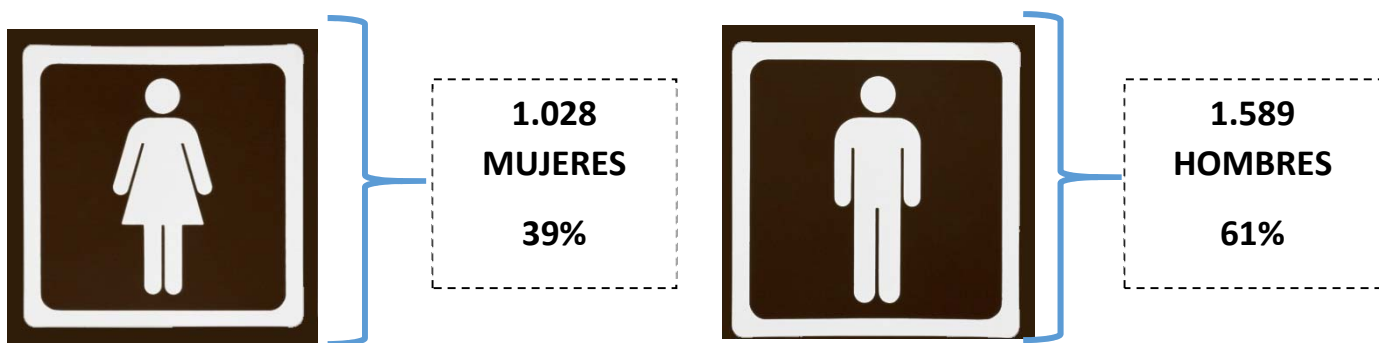
Por ello, durante el mes de octubre del presente año, se realizó una encuesta en línea participativa, para contar con la opinión de todas las personas que se mueven en el tránsito: peatones, pasajeros, ciclistas, automovilistas y motociclistas. En ella, se les presentaron diversos temas trabajados en procesos anteriores de la elaboración de la nueva Política, como ranking de priorización de temas de realidad nacional, responsabilidad de los accidentes de tránsito, institucionalidad, presentación de los principios del enfoque de Sistema Seguro, entre otros.

En resumen, la plataforma estuvo disponible entre los días 03 y 20 de octubre del año 2017. Esta encuesta fue de carácter exploratorio, como un proceso abierto de participación para quienes la desearan contestar. El cuestionario estuvo a disposición en el sitio web de CONASET (www.conaset.cl) y fue promocionada a través de distintas redes sociales y otros canales de comunicación para lograr contactar a la mayor cantidad de personas posibles. El número total de encuestas recibidas fue de **2.617**, estos participantes están distribuidos por sexo, edad y región de residencia (más información en la sección Caracterización sociodemográfica).

Caracterización Sociodemográfica

Con respecto a los participantes de la encuesta, el 61% de la muestra está compuesta por hombres y 39% por mujeres, lo que demuestra, dada las características del estudio exploratorio participativo, que los hombres tenderían a estar más dispuestos a participar en este tipo de encuestas relacionadas con las temáticas de seguridad vial (Figura 1).

Figura 1: Sexo de los participantes



Fuente y Elaboración: CONASET

En relación a la edad de los participantes, la mayor cantidad de encuestados se encuentra en el grupo etario entre los 30 y 45 años, mientras que los grupos con menos participantes fueron los menores de 18 años y los adultos mayores de 66 años. Estos dos grupos son los más vulnerables en cuanto a consecuencias en un siniestro de tránsito (Figura 2).

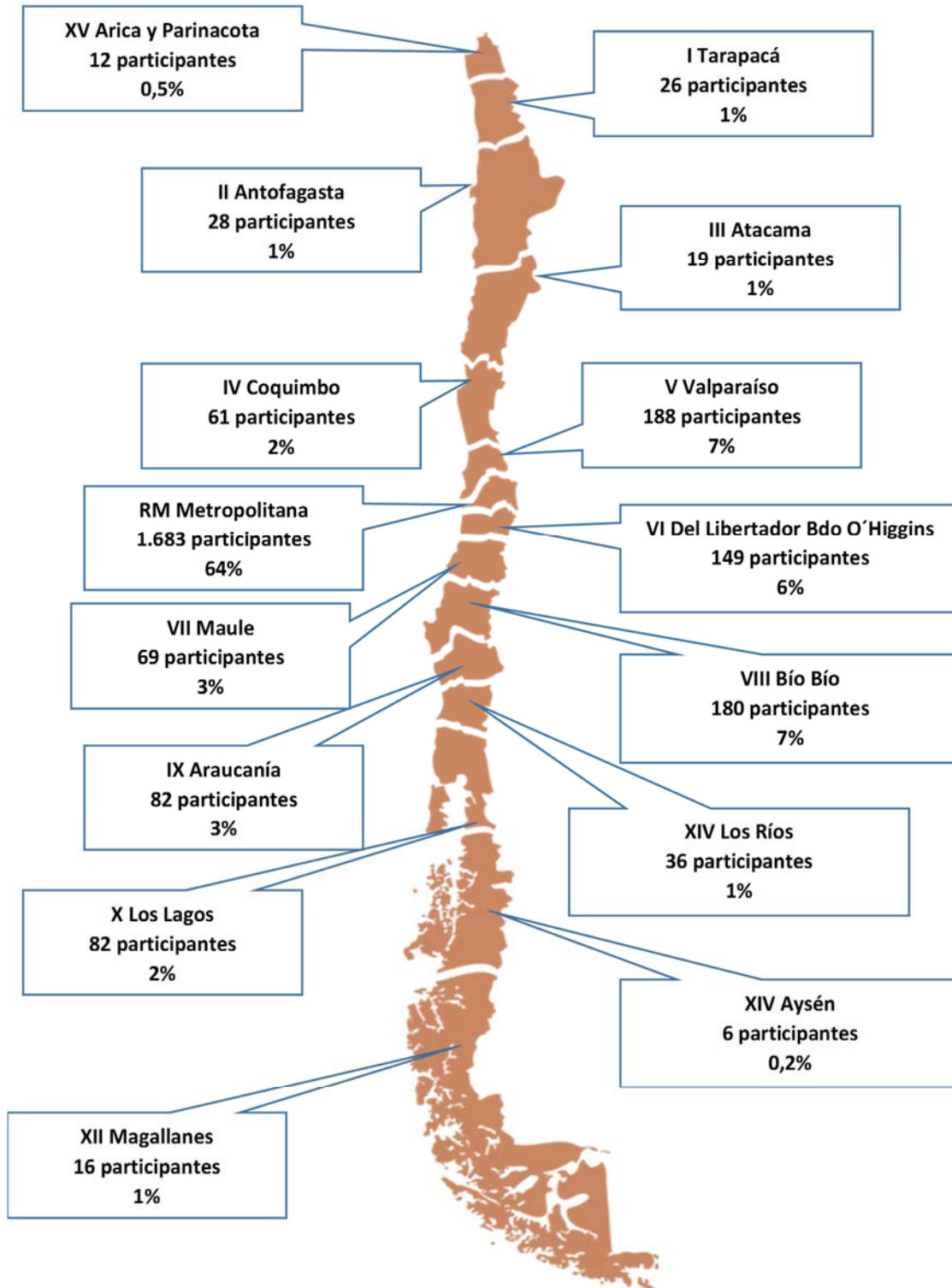
Figura 2: Edad de los participantes



Fuente y Elaboración: CONASET

De acuerdo a la figura 3 en relación a la ubicación geográfica de los encuestados, cabe destacar que, si bien 64% se encuentran en la región metropolitana, hubo participación desde todas partes del país (en menor medida), ya que una de las características que busca tener esta nueva Política es que todas regiones puedan participar en procesos participativos de temáticas de relevancia como la seguridad vial para todo Chile.

Figura 3: Participantes por región



Fuente y Elaboración: CONASET

Presentación de resultados

A continuación, se presentan los principales resultados de la encuesta, donde los participantes describieron tanto sus opiniones y preferencias, como también priorizaciones con respecto a la seguridad vial en el país, la visión y los principios rectores de la nueva Política Nacional de Seguridad de Tránsito.

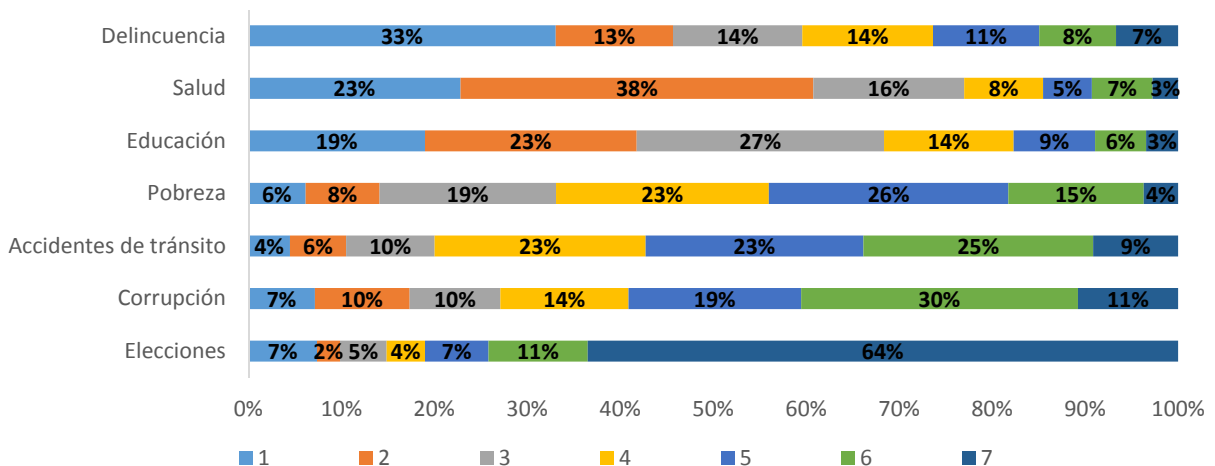
Priorización temas-país de opinión pública

Para conocer la percepción y la opinión de los usuarios de las vías con respecto a la situación de la seguridad vial en Chile, en primera instancia se presentan distintos temas de la realidad nacional que se han discutido dentro de la opinión pública, entre ellos, accidentes de tránsito, para que los participantes puedan priorizar en relación a sus preferencias. En específico la pregunta es: *Del siguiente listado de temas de opinión pública en Chile, de acuerdo a su opinión personal, ordénelos de manera ascendente, donde 1 es el tema más importante para usted y 7 el menos importante.*

En el gráfico 1 se observa que entre los primeros lugares de importancia se encuentra la delincuencia (33% en primer lugar), la salud (38% en segundo lugar) y la educación (27% en tercer lugar) como los temas de opinión pública más importantes en el país. Entretanto, las elecciones ocupan el último lugar de las prioridades (64% en séptimo lugar).

Ahora bien, al preguntar sobre los accidentes de tránsito, solo 4% los ubicó en el primer lugar de las preferencias, mientras que el mayor porcentaje de posicionamiento se encuentra en el sexto lugar (25%). Este tema además tuvo la tendencia a ser ubicado entre las posiciones centrales del ranking (4 y 5). Lo anterior, nos plantea que no existe una definición fija acerca de la importancia de la seguridad de tránsito al compararla con otras problemáticas de la realidad nacional.

Gráfico 1: Ranking prioridades temas opinión pública

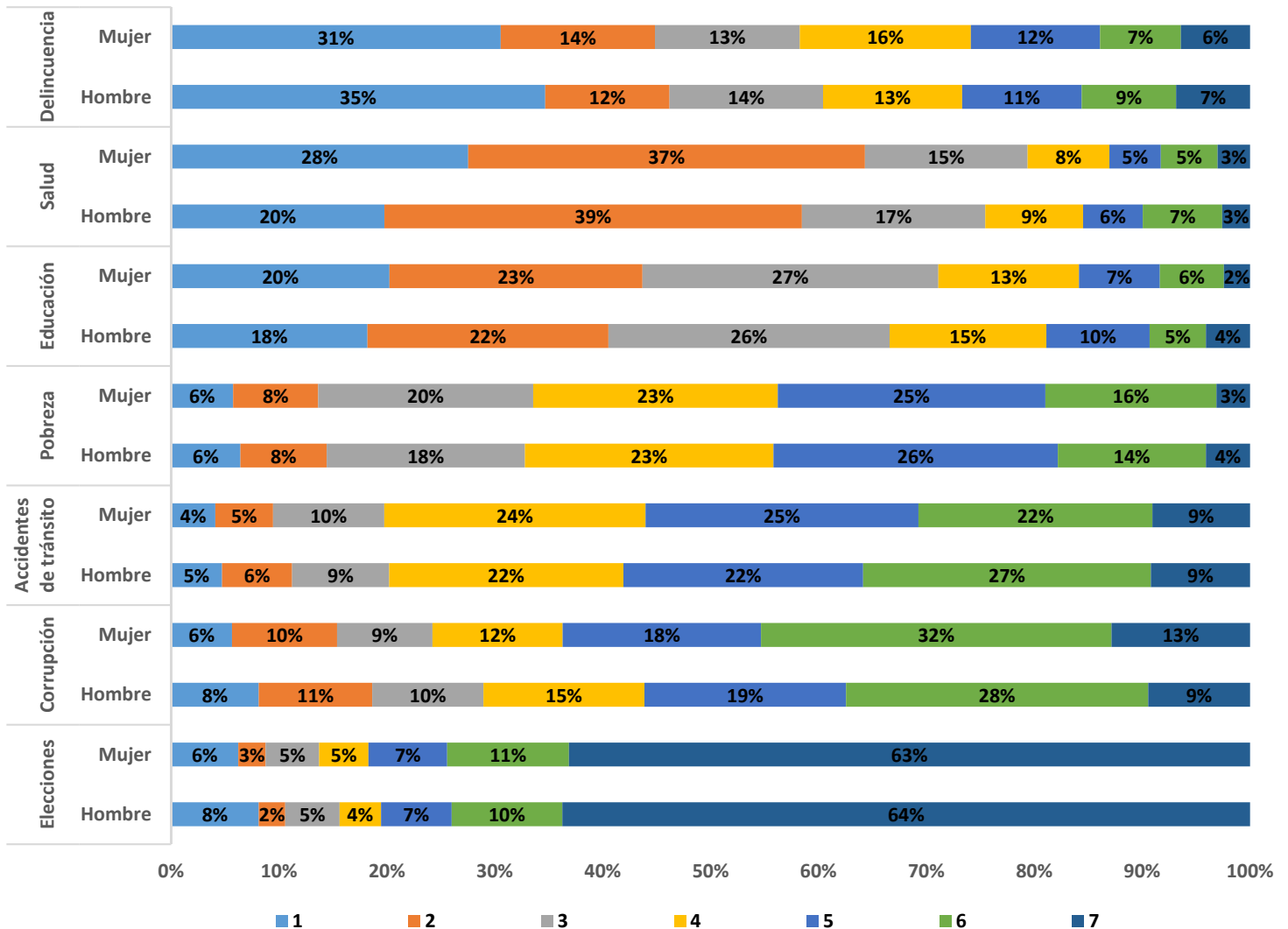


Fuente y Elaboración: CONASET

Por otro lado, en el siguiente gráfico (2) se puede observar el ranking de preferencias separados por hombres y mujeres, en el cual la priorización no tiene mayores diferencias con respecto a los primeros y últimos lugares. No obstante, existen matices en algunas problemáticas.

Por ejemplo, tanto hombres como mujeres ponen en primer y segundo lugar la delincuencia y la salud, respectivamente. Sin embargo, las mujeres le dan mayor importancia a la salud que los hombres (28% versus 20%) y los hombres priorizaron en un porcentaje levemente mayor a la delincuencia (35% versus 31%). Ahora bien, al mencionar los accidentes de tránsito, existe un porcentaje mayor (49% en total) de mujeres que los posiciona entre la cuarta y quinta posición, en relación a los hombres, donde 27% le otorga el sexto puesto en el ranking. Lo anterior nos hace inferir que, si bien para ambos sexos los accidentes de tránsito tienen menor importancia que otros temas, las mujeres le otorgan una mayor preponderancia a la temática con respecto a los hombres.

Gráfico 2: Ranking de priorización por sexo



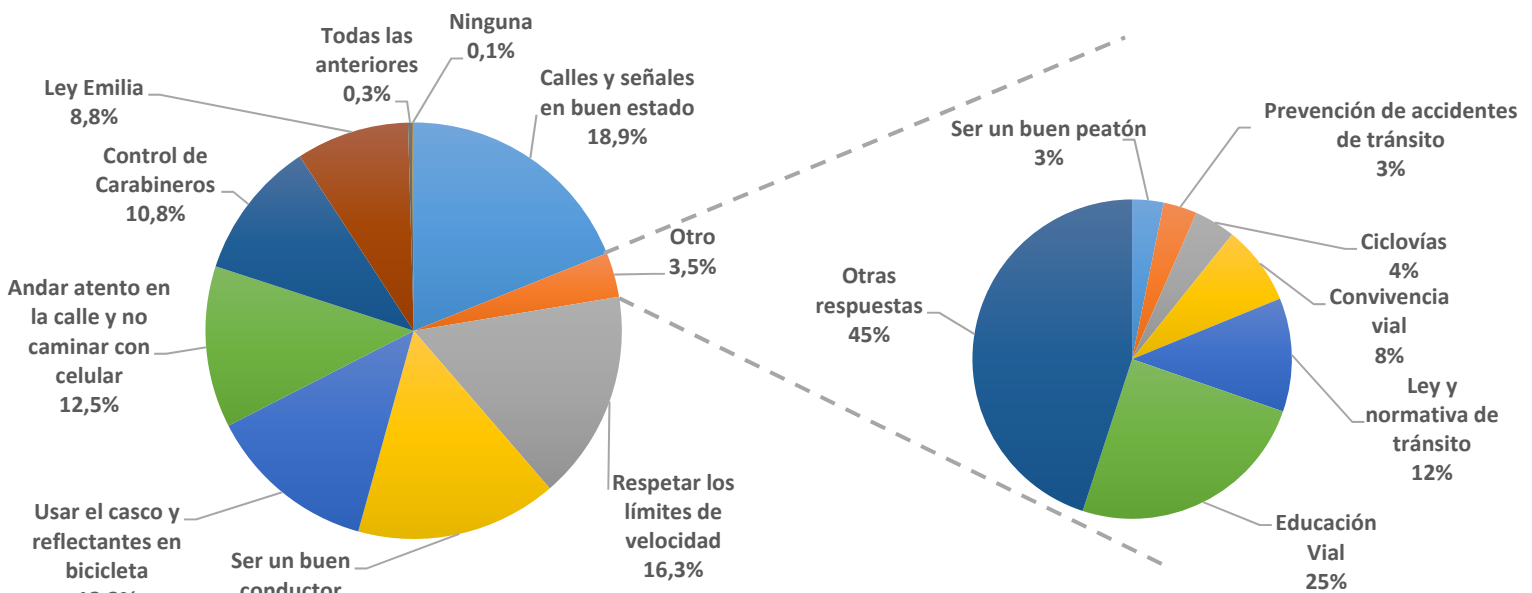
Fuente y Elaboración: CONASET

Conocimiento general de la seguridad de tránsito

En la pregunta anterior, obtuvimos un acercamiento general de la preocupación de las personas por los accidentes de tránsito. Pero para ahondar en estas opiniones, se les preguntó a los participantes *¿Qué entiende usted por seguridad vial?*, dándoles la posibilidad de seleccionar respuestas múltiples y dar su opinión de manera cualitativa si aquellas alternativas, en su opinión, no consideraban aspectos relevantes.

En el gráfico 3, se presenta que dentro de las 10 alternativas propuestas acerca de qué significa la seguridad vial para los participantes, las que obtuvieron mayor porcentaje de respuesta fueron *Calles y señales en buen estado* con un 18,9%, *Respetar los límites de velocidad* con un 16,3% y en tercer lugar con 15,6% de las respuestas *Ser un buen conductor*. Además, cabe mencionar que la respuesta *Todas las anteriores* solo obtuvo 0,3% de las respuestas.

Gráfico 3: ¿Qué entiende por seguridad vial?



Fuente y Elaboración: CONASET

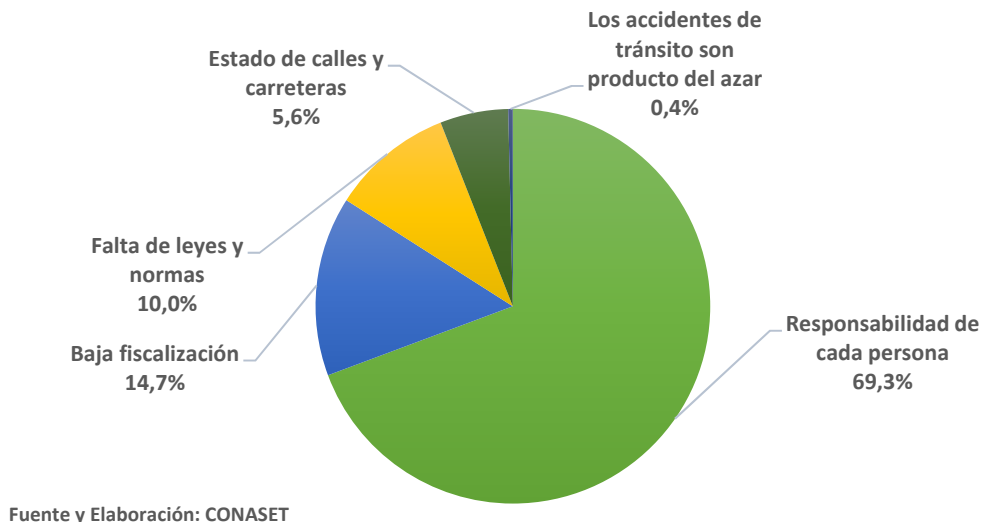
Por otro lado, la alternativa *Otro* obtuvo 3,5%, luego al expandir la categoría a las respuestas cualitativas de los participantes, se realizó una compilación de aquellas mencionadas en varias oportunidades. Dentro de esta alternativa, 25% de quienes respondieron en la categoría *Otro* entienden la seguridad como *Educación Vial* y 12% piensa que es atribuible a *la Ley y normativa de tránsito*.

Entonces, ya conociendo lo que las personas entienden por seguridad de tránsito, se puede inferir que, si bien poseen nociones y características claves de su composición, hasta el momento no existe una mirada completa de lo que se busca en un sistema integral de prevención y de seguridad.

Responsabilidad en los siniestros de tránsito

Tomando en consideración que al año mueren 1.600 personas aproximadamente, en el gráfico 4 se observa que al momento de preguntarles a los participantes acerca de la responsabilidad de los accidentes de tránsito y de las cifras de fallecidos en Chile, la mayoría de los encuestados, en un 69,3%, señala que estas consecuencias son debido a la *Responsabilidad de cada persona*. En un porcentaje menor (14,7%), la responsabilidad se le atribuye a la *Baja fiscalización* y muy minoritariamente, 0,4% creen que *Los accidentes de tránsito son producto del azar*, lo que nos hace percibir un acercamiento hacia la toma de conciencia personal, que, luego conjugado con otros factores, responden a la prevención de accidentes de tránsito.

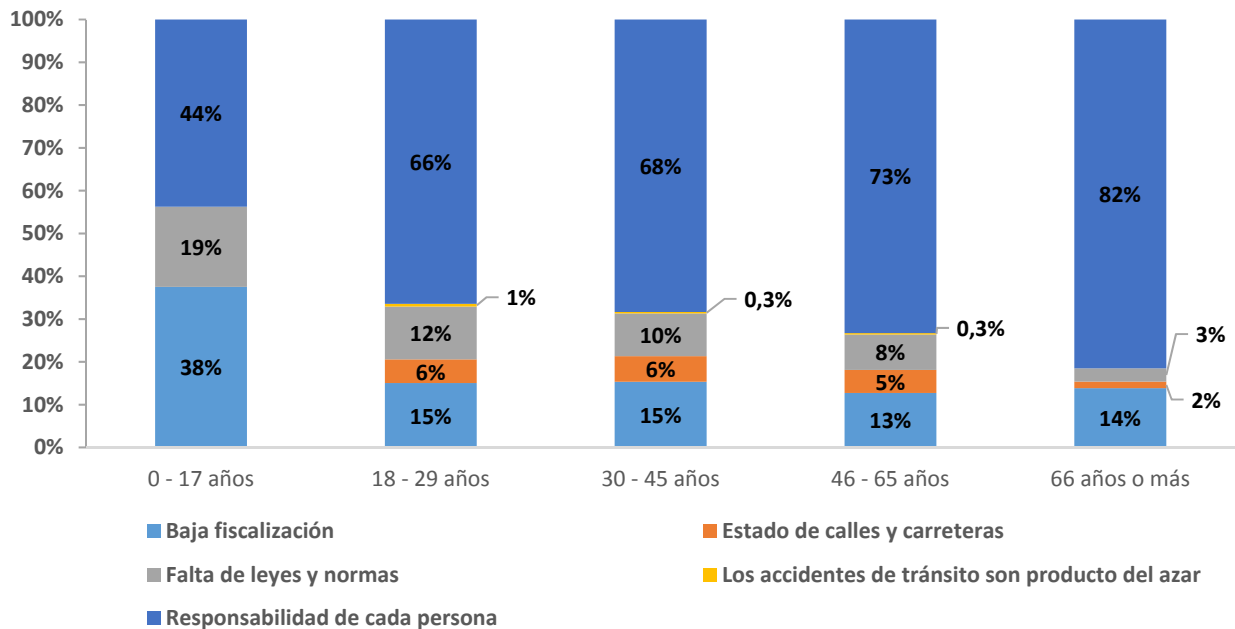
Gráfico 4: Responsabilidad en los accidentes de tránsito



En el siguiente gráfico (5), se presentan las opiniones de los distintos grupos etarios en la atribución de la responsabilidad de la ocurrencia de siniestros de tránsito y sus consecuencias. Si bien el mayor porcentaje en todas las edades es atribuirle la responsabilidad a cada individuo, también existen algunos matices intra e inter grupo.

Por ejemplo, en los menores de edad, 44% alude que los accidentes son producto de cada persona, pero 38% piensa que además se debe a la baja fiscalización. En el otro extremo, se encuentran los adultos mayores quienes son el grupo con mayor aprobación a corresponderle la responsabilidad a cada uno (82%). Con respecto a las demás alternativas, en los grupos intermedios de edad (jóvenes y adultos jóvenes), las respuestas tienden a ser más parecidas entre ambos. Al respecto, podemos concluir que, de manera proporcional, a medida que aumenta la edad, la responsabilidad de los accidentes de tránsito y sus consecuencias es mayormente atribuible a cada persona.

Gráfico 5: Responsabilidad en los accidentes de tránsito por grupo etario



Fuente y Elaboración: CONASET

Acciones por la seguridad de tránsito en Chile

Ya teniendo analizado el conocimiento general de las personas con respecto a la seguridad de tránsito en Chile, a continuación (gráfico 6), se presenta la opinión de los participantes en relación a una serie de acciones de seguridad de tránsito realizadas desde el año 1993. Se pidió a los participantes evaluarlas, con el fin de medir su efectividad percibida.

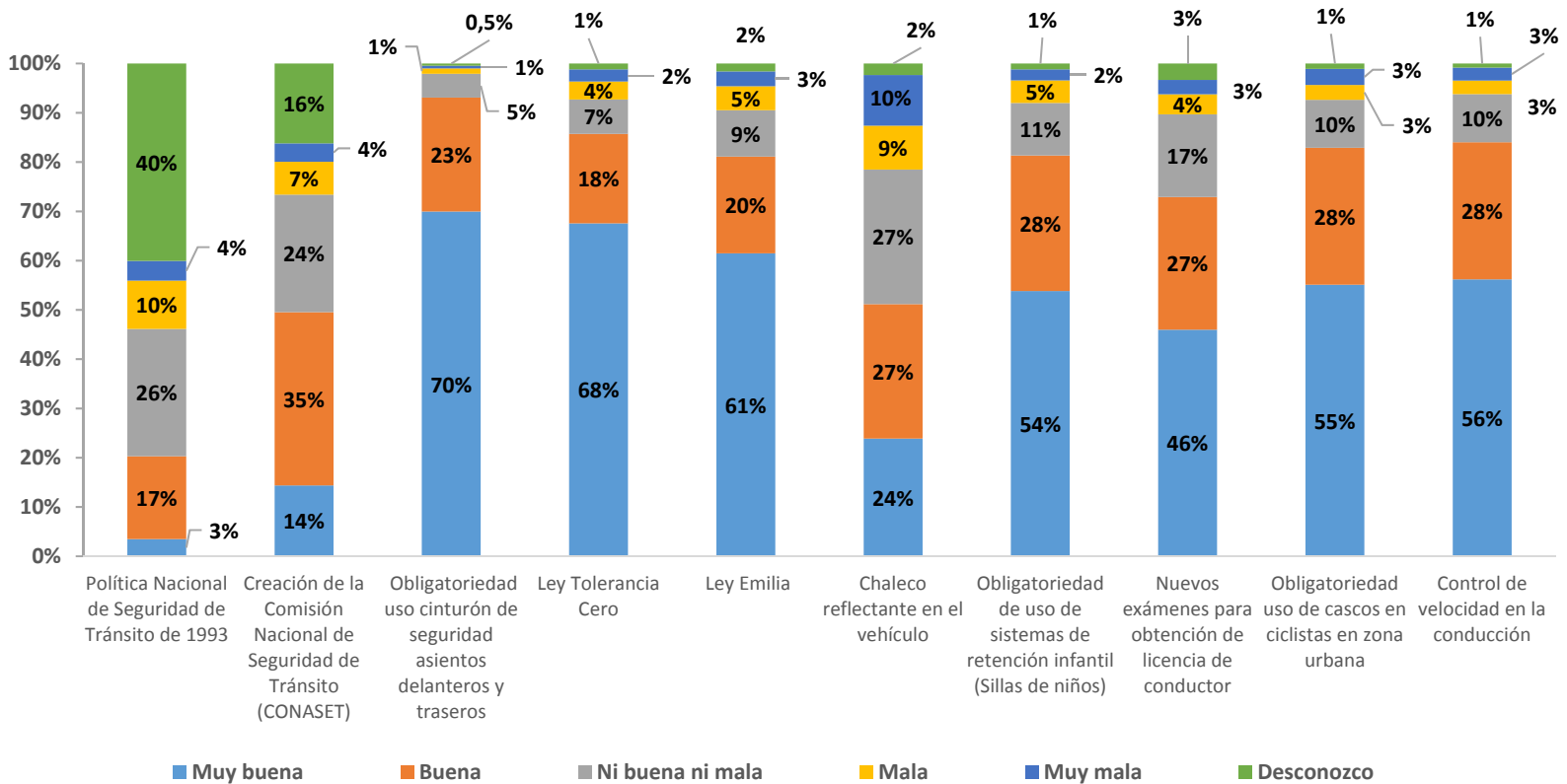
En este sentido, se observa que la *Obligatoriedad del uso de cinturón en asientos delanteros y traseros* obtuvo la mayor puntuación evaluándola en un 70% como “Muy buena”, además le siguen la *Ley Tolerancia Cero* y la *Ley Emilia*, con 68% y 61%, respectivamente. Asimismo, la mayoría de las demás acciones, fluctúan entre las evaluaciones “Muy buena” y “Buena” en porcentajes superiores al 60% entre ambas categorías de respuesta. No obstante, también se observan acciones que no cumplen con el patrón mencionado, por ejemplo, el porte del *Chaleco reflectante* tiene porcentajes similares entre las evaluaciones “Muy buena”, “Buena” y “Ni buena, ni mala”. Cabe mencionar que esta medida es la única que tiene más de 10% en la opción “Muy Mala”.

En el párrafo anterior se han indicado aquellas acciones y medidas concretas que se han realizado en los últimos 24 años y que han tenido directa implicancia en los usuarios de las vías, ya sea como obligatoriedad

dentro de la Ley de Tránsito y como sujeto de fiscalización por parte de Carabineros de Chile. En este sentido, las acciones que se vinculan mayormente a la institucionalidad de la seguridad vial en Chile como la *Política Nacional de Seguridad de Tránsito de 1993* y la *Creación de la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito* tienen menor evaluación en su efectividad, ya que 40% de los encuestados señala desconocer la primera medida y 34% valora como “Buena” la segunda, al mismo tiempo que un importante porcentaje de participantes lo califica indiferente “Ni Buena, ni Mala” (24%).

Esto podría indicar que las acciones relativas a institucionalidad mencionadas anteriormente podrían tener una cierta lejanía con la ciudadanía en relación a normas y medidas que les atañen diariamente como usuarios de las vías.

Gráfico 6: Efectividad acciones de la Seguridad de Tránsito



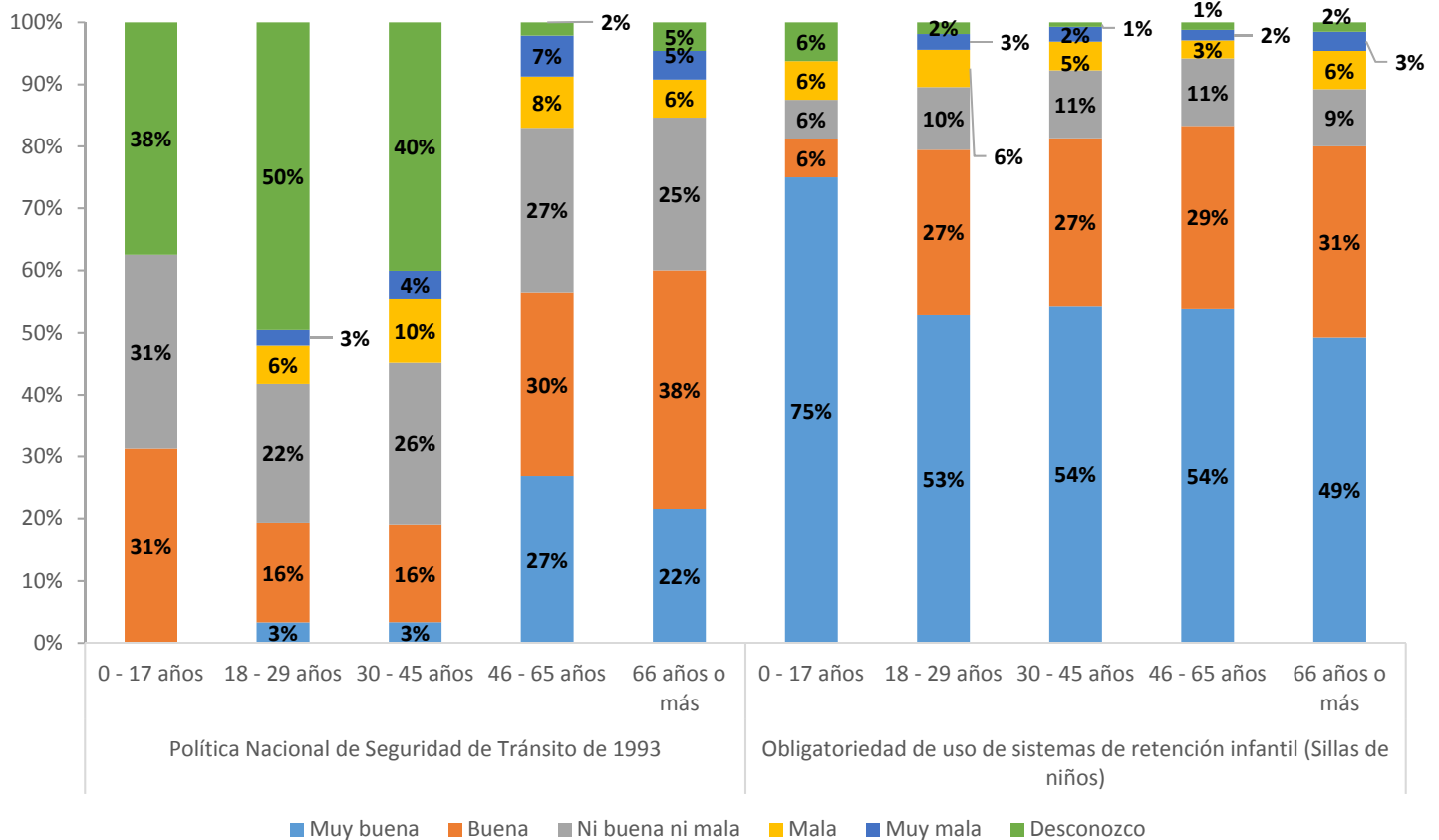
Fuente y Elaboración: CONASET

Para poder analizar las diferencias de evaluaciones en medidas de índole institucional con aquellas relativas a normativa que atañe a la ciudadanía directamente de manera más exhaustiva, en el gráfico 7 se presentan las valoraciones por grupo etario en dos de las medidas expuestas, la más antigua y la más reciente: *Política Nacional de Seguridad de Tránsito 1993* y la *Obligatoriedad del uso de sistemas de retención infantil (Sillas de niños)*.

De acuerdo a lo anterior, se puede observar que a medida que aumenta la edad, el desconocimiento de la Política del año 1993 disminuye, ya que, en promedio, 43% entre los menores de edad y los adultos jóvenes escogen la alternativa “Desconozco”, mientras que, en los mayores de 46 años, el porcentaje disminuye a 3% en promedio. Asimismo, estos últimos grupos etarios califican como “Muy Buena” la efectividad de la *Política Nacional de Seguridad de Tránsito* (27% y 22% entre los 46 a 65 años y mayores de 66 años).

Con respecto a la última normativa implementada sobre el uso de sistemas de retención infantil (sillas de niños) hasta los 8 años inclusive, las valoraciones con respecto a la efectividad varían según tramo etario, aunque si bien, los porcentajes de efectividad se encuentran en su mayoría sobre el 50% en la valoración “Muy buena”, éstos comienzan a disminuir a medida que aumenta la edad, en una relación inversamente proporcional. Por ejemplo, 75% de los menores de edad señala que la efectividad de la acción *Obligatoriedad de uso de sistemas de retención infantil* es “Muy buena” y 49% de los adultos mayores de 65 años lo califican de la misma forma.

Gráfico 7: Efectividad acciones de la Seguridad de Tránsito



Fuente y Elaboración: CONASET

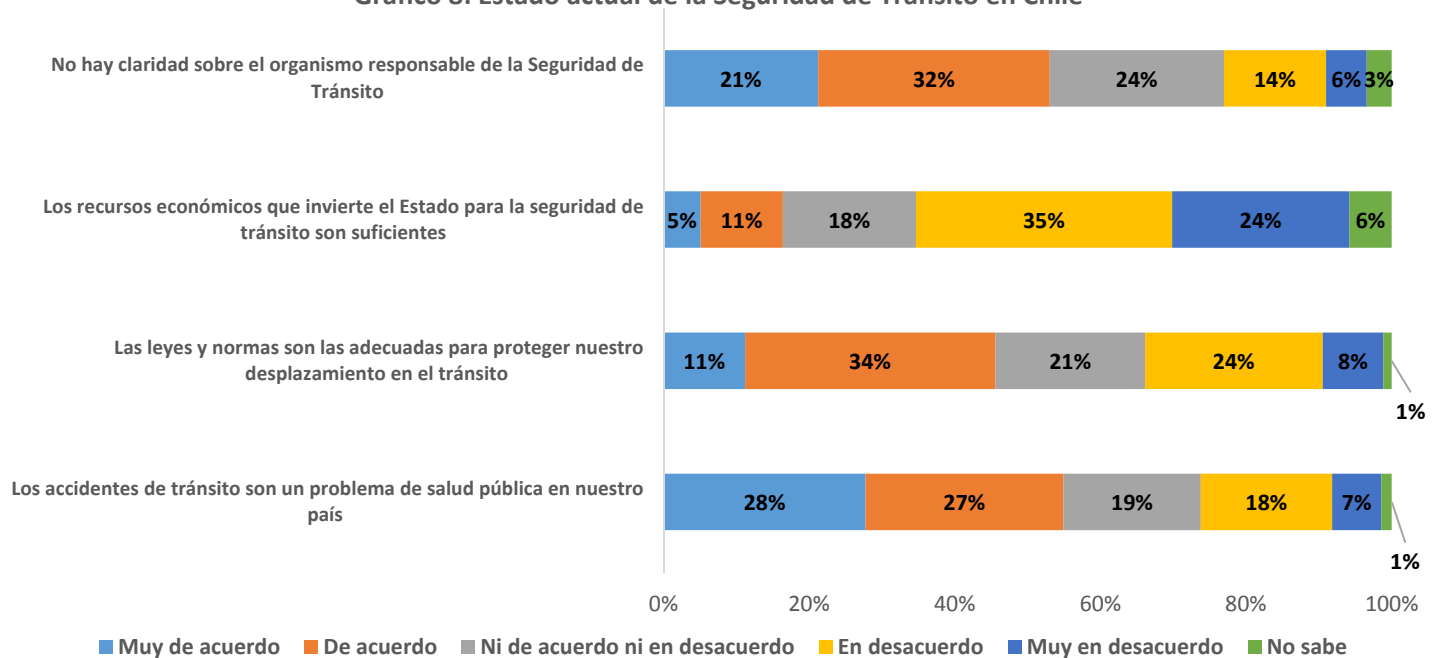
Estado actual de la seguridad de tránsito

Acorde a lo previamente expuesto, el siguiente análisis guarda relación con el estado actual de la seguridad de tránsito en Chile y qué opinan los participantes de ésta. En este sentido se les invitó a señalar el grado de acuerdo con las próximas oraciones expuestas en el gráfico 8.

Dentro de la información que arrojan estos datos, es importante destacar que más del 50% de los encuestados está “Muy de acuerdo” y “De acuerdo” con que *Los accidentes de tránsito son un problema de salud pública*, legitimando así la problemática dentro de la realidad nacional, ya que además 35% de los participantes está en “Desacuerdo” que *Los recursos económicos que invierte el Estado para la seguridad de tránsito son suficientes*, lo cual indica que se reconoce a los siniestros de tránsito como un problema a abordar y que, a su vez, este abordaje ha tenido insuficientes recursos económicos para su ejecución.

Por otro lado, los participantes sí están de acuerdo en un 34% que *Las Leyes y normas son las adecuadas para proteger nuestro desplazamiento en el tránsito*. Ahora bien, con respecto a la temática anterior del poco conocimiento del ámbito institucional, 53% está “Muy de acuerdo” y “De acuerdo” con la afirmación “*No hay claridad sobre el organismo responsable de la Seguridad de Tránsito*”, ratificando así el comportamiento de respuesta previo de los participantes, asociado al desconocimiento del ámbito institucional.

Gráfico 8: Estado actual de la Seguridad de Tránsito en Chile

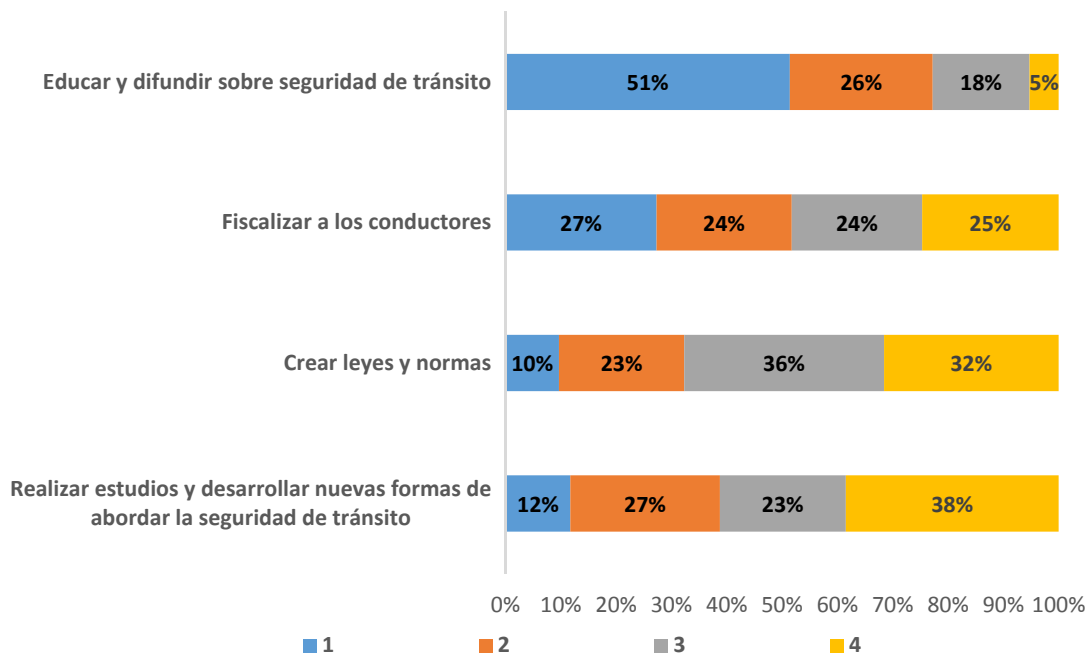


Fuente y Elaboración: CONASET

En el próximo listado de acciones (gráfico 9), los participantes debían generar un ranking de importancia de acuerdo a las prioridades de acciones en pos de la seguridad de tránsito en Chile, el cual arrojó que 51% de las personas posicionó a *Educación y difusión sobre la Seguridad de Tránsito* en el primer lugar y en contraste, 38% señaló que *Realizar estudios y desarrollar nuevas formas de abordar la seguridad de tránsito* debía estar en el último lugar del Ranking, sin embargo esta última acción posee un comportamiento ambiguo, ya que también un importante porcentaje (27%) de participantes lo posiciona con la mayor adhesión en el segundo lugar con respecto a otras.

Cabe mencionar que sólo 10% de los encuestados piensa que *Crear leyes y normas* debería estar en primer lugar y con respecto a *Fiscalizar a los conductores*, podría ser una acción de manera transversal, ya que obtuvo alrededor de 25% en todas las posiciones propuestas del ranking.

Gráfico 9: Ranking de priorización "Acciones a realizar en Chile"



Fuente y Elaboración: CONASET

Principios enfoque de Sistema Seguro

Finalmente, y acorde al enfoque de Sistema Seguro, se les presentó a los participantes los principios rectores de este enfoque, los cuales estarán incorporados en la nueva Política Nacional de Seguridad de Tránsito, para analizar su nivel de acuerdo con este nuevo paradigma de la seguridad vial. En este contexto, en los siguientes gráficos (10, 11, 12 y 13), más del 80% está “Muy de acuerdo” o “De acuerdo” con estos tres principios; *“Las personas cometen errores que provocan accidentes de tránsito”* y *“El cuerpo humano tiene una capacidad física limitada para tolerar las fuerzas producto de un accidente de tránsito”* y *“Todos los actores de la seguridad de tránsito deben estar coordinados y fortalecidos conjuntamente para que las personas estén protegidas, aunque falle uno de los actores”*.

Además, el estar de acuerdo en gran medida con el primer principio posee cierta relación con lo observado en el gráfico 4, donde la mayoría de los participantes señala que los accidentes de tránsito son responsabilidad de cada persona. Esto también se relaciona con el gráfico 13, donde la adhesión, si bien es alta a este principio: *“Existe una responsabilidad compartida entre quienes diseñan, construyen, administran y usan las vías y los vehículos y quienes brindan atención tras el accidente de tránsito”*, esta es menor en comparación con la adhesión a los otros principios (64% entre muy de acuerdo y de acuerdo).

Esta baja adhesión se podría explicar en parte con el débil conocimiento de la institucionalidad y de las acciones que involucran a los distintos actores de la seguridad vial, junto a la percepción anteriormente mencionada de la atribución de la responsabilidad en el sujeto mismo.

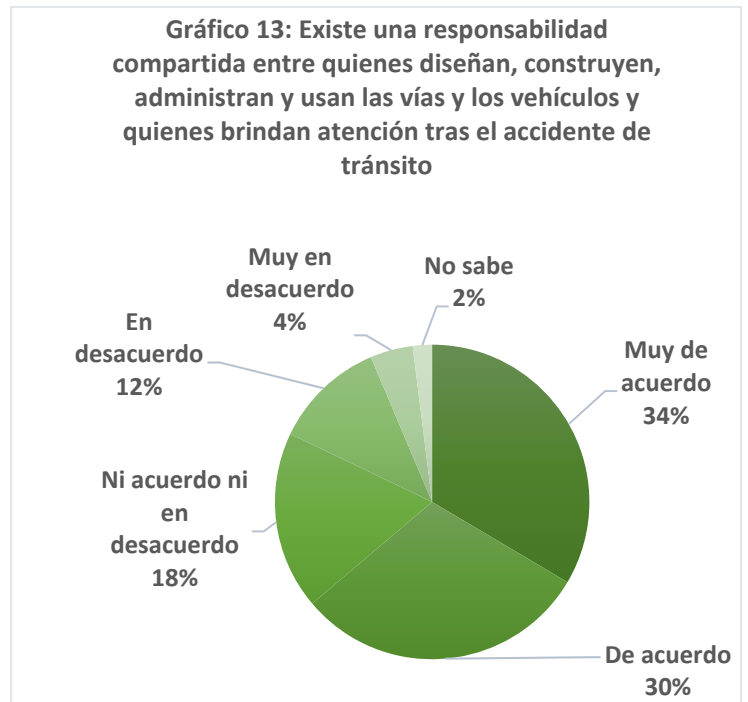
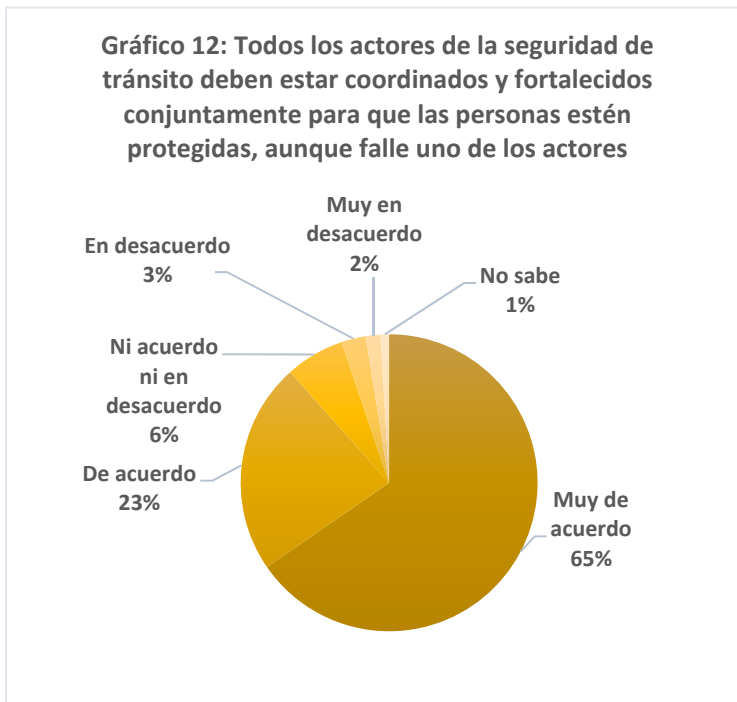
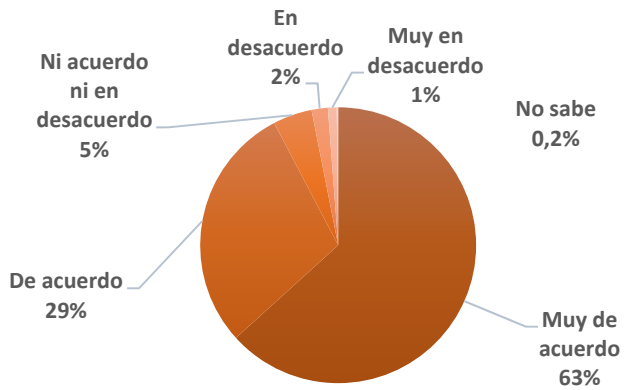
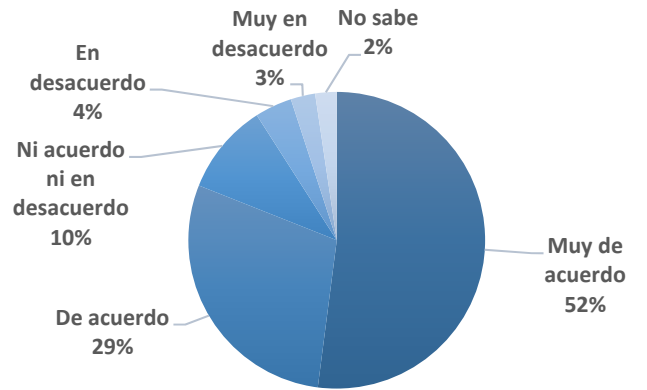


Gráfico 10: Las personas cometen errores que provocan accidentes de tránsito



Fuente y Elaboración: CONASET

Gráfico 11: El cuerpo humano tiene una capacidad física limitada para tolerar las fuerzas producto de un accidente de tránsito



Fuente y Elaboración: CONASET

Consideraciones finales

Para finalizar, el presente informe acerca de los resultados obtenidos en la “Encuesta de opinión participativa en línea para una Nueva Política Nacional de Seguridad de Tránsito” da cuenta de las percepciones y prioridades de las personas con respecto a la seguridad vial en Chile y da atisbos interesantes a desarrollar en futuros planes y programas.

En resumen, al preguntarles de manera general acerca de la importancia de temáticas de la realidad nacional, los accidentes de tránsito se encuentran en una de las últimas posiciones, ya que temas como la delincuencia, la salud y la educación se le da mayor relevancia en el acontecer nacional. Lo cual se puede constatar diariamente en los medios masivos de comunicación, en la preponderancia de estos temas sobre la prevención de siniestros de tránsito.

De esta misma forma, la mayoría de las personas entienden la seguridad vial como temas específicos relacionados al estado de carreteras, ser un buen conductor, entre otros. Sin embargo, estas nociones podrían mostrar un comportamiento tendiente a obviar el carácter de sistema integral con participación y responsabilidad de diversos actores que se busca generar en esta nueva política con el cambio en su nueva visión, he ahí un desafío.

Seguido de ello, la mayoría de las personas le atribuye la responsabilidad de un accidente de tránsito a cada persona, lo cual puede ser un espacio para la concienciación y el involucramiento de todos los usuarios en la prevención. En esta línea y a la hora de preguntar acerca de la efectividad de ciertas medidas de los últimos 24 años, los participantes tendieron a evaluar de mejor forma a aquellas acciones que los involucran directamente, es decir, la mayoría de éstas son parte de la Ley de Tránsito, con sanciones legales por incumplimiento como el uso de sistemas de retención infantil o conducción con alcohol. En cambio, aquellas relacionadas con la institucionalidad como la creación de la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito o la misma Política del año 1993, los participantes fueron más distantes evaluándolas como ni buena ni mala y desconociendo el tema, lo que hace concluir que los encuestados, en su mayoría, no tienen mayor cercanía con aspectos de la institucionalidad.

Asimismo, en línea con las acciones por venir en pos de la seguridad vial en el país, la mirada institucional como la creación de normas es puesta en último lugar por los participantes en relación a la educación y la difusión como acciones principales en la importancia para la seguridad de tránsito en el país.

Finalmente, se les presentaron a los participantes los principios rectores del enfoque de Sistema Seguro, también conocido como “Visión Cero”, con los cuales en su gran mayoría estuvieron de acuerdo. Se puede interpretar como una buena base para adoptar este nuevo paradigma que involucra por igual a todos los actores y que establece como imperativo ético que las muertes y lesiones graves en el tránsito son inaceptables y que, por lo tanto, el sistema de tránsito debe diseñarse y utilizarse de manera tal que nadie pierda la vida o quede gravemente herido como resultado de un siniestro de tránsito.

En conclusión, los resultados de este proceso de encuestaje da cuenta de un estado inicial de los usuarios con respecto a la seguridad de tránsito en Chile y también aporta importantes luces para los próximos desafíos en las áreas de institucionalidad, cooperación de actores y responsabilidad compartida dentro de la nueva Política.