

Población: 17.113.688

Grupo de ingresos: Mediano

Ingreso nacional bruto per cápita: US\$ 10.750

## MARCO INSTITUCIONAL

<b>Organismo rector</b>	Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (CONASET)
Financiado en el presupuesto nacional	Sí
<b>Estrategia nacional de seguridad vial</b>	No
Financiamiento para ejecutar la estrategia	—
Establecimiento de metas en cuanto a reducción de las defunciones	—
Meta en cuanto a reducción de las defunciones	—

## VÍAS PÚBLICAS Y MOVILIDAD MÁS SEGURAS

<b>Auditorías formales obligatorias en la construcción de carreteras nuevas</b>	Sí
<b>Inspecciones periódicas de la infraestructura vial existente</b>	Sí
<b>Políticas para promover el desplazamiento a pie o en bicicleta</b>	Sí
<b>Políticas para promover la inversión en transporte público</b>	Sí
<b>Políticas para separar a los usuarios de las vías de tránsito a fin de proteger a los más vulnerables</b>	Subnacional

## VEHÍCULOS MÁS SEGUROS

<b>Vehículos registrados (2010)</b>	3.375.523
Automóviles y vehículos livianos de 4 ruedas	2.974.416
Vehículos motorizados de 2 y 3 ruedas	102.314
Camiones pesados	155.732
Autobuses	46.573
Otros	96.488
<b>Normas para vehículos aplicadas</b>	
Foro Mundial de las Naciones Unidas para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos	No
Programa de evaluación de automóviles nuevos	Sí
<b>Reglamentación relativa a vehículos</b>	
Cinturón de seguridad obligatorio en asientos delanteros y traseros en todos los automóviles nuevos	— <sup>a</sup>
Cinturón de seguridad obligatorio en asientos delanteros y traseros en todos los automóviles importados	No

<sup>a</sup> No hay fabricantes/ensambladores de automóviles.

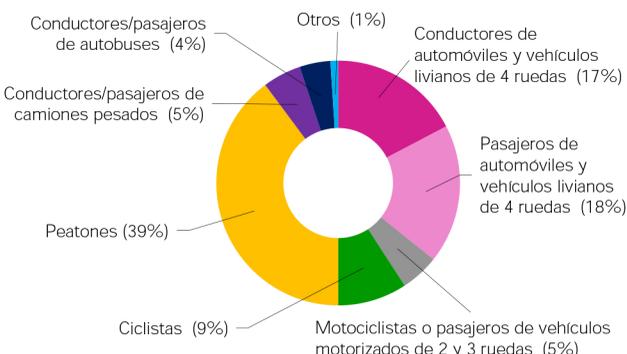
## DATOS

<b>Defunciones a causa del tránsito (casos notificados, 2010)</b>	1.595 <sup>b</sup> , 78% hombres, 22% mujeres
<b>PIB perdido por colisiones en las vías de tránsito (cifra estimada)</b>	0,2% <sup>c</sup>

<sup>b</sup> Cifras de la policía (fallecidos en las 24 horas siguientes a la colisión en la vía de tránsito).

<sup>c</sup> 2010, Análisis y definición de una metodología para la evaluación social de impactos de proyectos sobre la seguridad vial en rutas interurbanas. CIMA Ingeniería EIRL. Sept. 2007; actualizado y corregido por MIDEPLAN-SECTRA, 2011.

## DEFUNCIONES POR CATEGORÍA DE USUARIO DE LAS VÍAS



Fuente: 2010, Sistema Integrado Estadístico de los Carabineros de Chile (SIEC 2).

## MÁS SEGURIDAD PARA LOS USUARIOS DE LAS VÍAS

<b>Sistema establecido de puntos por sanción o infracción</b>	No
<b>Límites de velocidad establecidos con carácter nacional</b>	Sí
Las autoridades locales pueden reducir los límites	Sí
Límite máximo en vías urbanas	60 km/h
Eficacia de la aplicación	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
<b>Ley nacional sobre la conducción de vehículos bajo los efectos del alcohol</b>	Sí
Límite de concentración de alcohol en la sangre (población general)	0,03 g/dl
Límite de concentración de alcohol en la sangre (jóvenes o conductores principiantes)	0,03 g/dl
Límite de concentración de alcohol en la sangre (conductores profesionales o comerciales)	0,03 g/dl
Pruebas aleatorias de alcoholemia o controles policiales	Sí
Eficacia de la aplicación	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Defunciones por colisiones en las vías de tránsito relacionadas con el alcohol (%)	18% <sup>d</sup>
<b>Ley nacional sobre uso del casco en motocicletas</b>	Sí
Se aplica a conductores y pasajeros	Sí
Uso obligatorio de casco homologado	Sí
Eficacia de la aplicación	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Tasa de uso del casco	98% conductores <sup>e</sup> 99% pasajeros <sup>e</sup>
<b>Ley nacional sobre uso del cinturón de seguridad</b>	Sí
Se aplica a los ocupantes de los asientos delanteros y traseros	Sí
Eficacia de la aplicación	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Tasa de uso del cinturón de seguridad	51% asientos delanteros <sup>e</sup> 10% asientos traseros <sup>e</sup>
<b>Ley nacional sobre el uso de sistemas de retención para niños</b>	Sí
Eficacia de la aplicación	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
<b>Ley nacional sobre el uso de teléfonos móviles al conducir un vehículo</b>	Sí
La ley prohíbe el uso de teléfonos móviles de mano	Sí
La ley también se aplica a teléfonos móviles manos libres	No

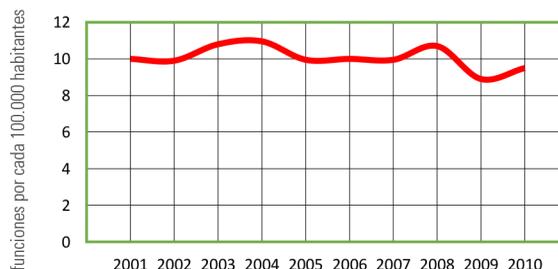
<sup>d</sup> 2010, policía chilena.

<sup>e</sup> 2011, Estudio del comportamiento en Antofagasta, Valparaíso, Rancagua, Curicó, Los Ángeles, Temuco y Puerto Montt.

## ATENCIÓN POSTERIOR A LAS COLISIONES

<b>Sistema de registro civil</b>	Sí
<b>Sistema de vigilancia de traumatismos vinculado a salas de urgencias</b>	Sí
<b>Número(s) telefónico(s) de acceso a servicios en caso de una emergencia</b>	Varios
<b>Transporte por ambulancia para víctimas con heridas graves</b>	—
<b>Personas con discapacidad permanente por colisiones en las vías de tránsito</b>	—
<b>Capacitación en medicina de urgencias para médicos</b>	No
<b>Capacitación en medicina de urgencias para profesionales de enfermería</b>	No

## DEFUNCIONES POR COLISIONES VIALES: TENDENCIAS



Fuente: 2010, Sistema Integrado Estadístico de los Carabineros de Chile (SIEC 2).