

# IMPORTANCIA DE LA FORMACIÓN EN LA SEGURIDAD VIAL

**Ignacio Piña Parraguez**

Presidente

Agrupación Chilena de Escuelas de Conductores

ACHEC



# Importancia de la formación en la seguridad vial - Mejor Cultura Vial

La formación de conductores y la seguridad vial, están directamente relacionados, la experiencia Chilena así lo comprueba.



# Importancia de la formación en la seguridad vial - Mejor Cultura Vial

Para ser conductor, no es solo una cuestión de normativa, sino también que debe reunir ciertas condiciones de aptitud y actitud, las cuales se pueden desarrollar con la formación.

## ACTITUD

- La disposición de ánimo o postura frente a una situación.
- Depende de factores individuales o sociales.
- **La formación es una herramienta para mejorar.**



## APTITUD

- El conjunto de condiciones, habilidades, competencias, capacidad para el desempeño de un trabajo o función.
- Las principales aptitudes que intervienen en la conducción son:
  - Rapidez de reacción
  - Coordinación Motosensorial
  - Atención difusa
  - Inteligencia concreta
  - Resistencia a la emotividad
- **El entrenamiento formativo es una herramienta para mejorar y perfeccionar.**

# Política de Seguridad Vial - Antecedentes

En el año **1993** Chile con 12.000.000 millones de habitantes, vivía una profunda crisis con respecto a la seguridad vial



**PERSONAS**  
Fallecen en promedio en un accidente de tránsito cada día



**42%**  
FALLECIDOS



**1º** CAUSA DE MUERTE DE NIÑOS  
ENTRE 1 Y 14 AÑOS

**2º** CAUSA DE MUERTE DE  
JÓVENES EN CHILE



**3,5% PIB**  
Costos Accidentes



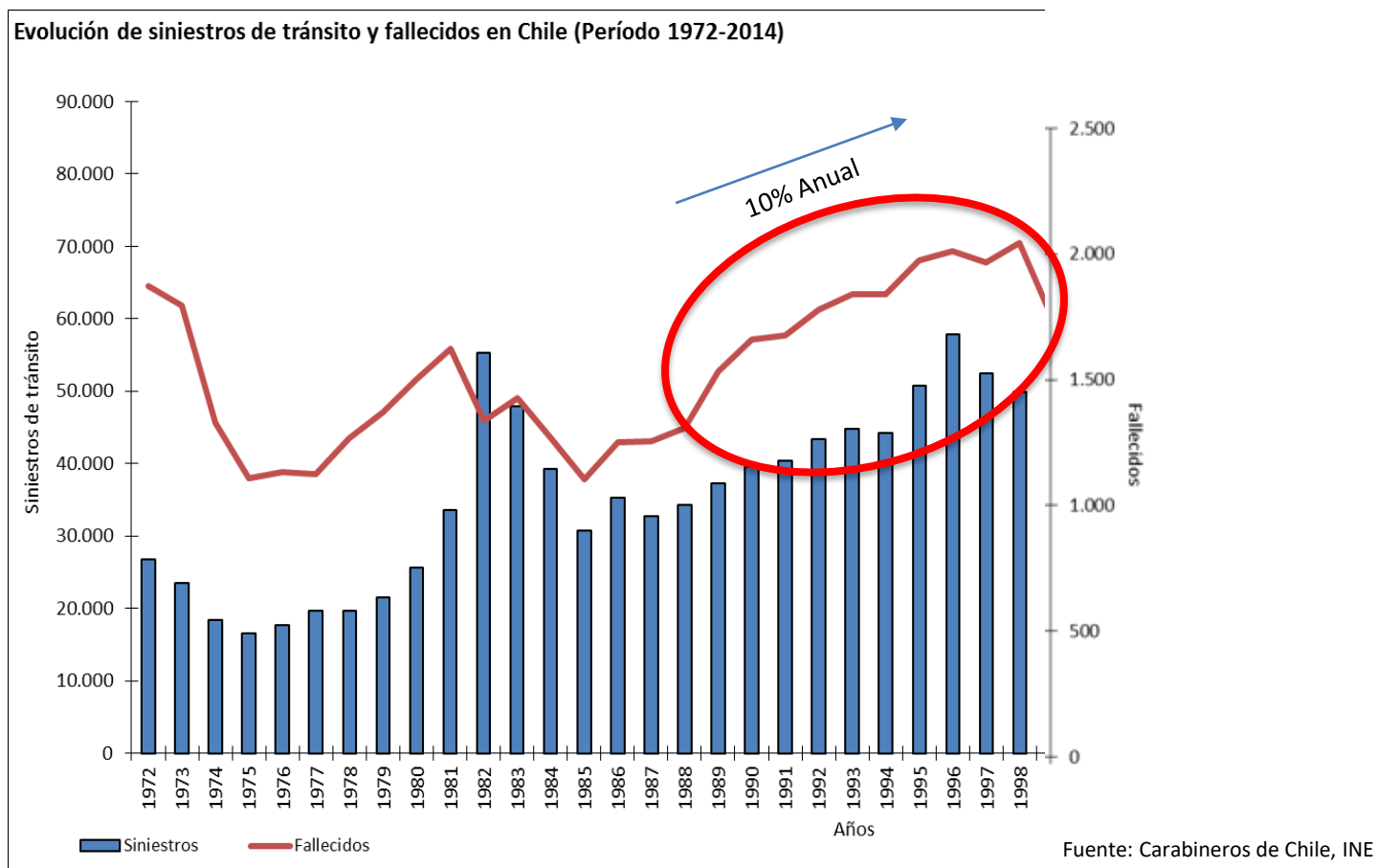
**1,600**  
Total Fallecidos



**622,051**  
Parque Vehicular

# Política de Seguridad Vial - Antecedentes

## Evolución de indicadores de mortalidad en accidentes de tránsito Chile (Período 1972-1999)



**Tasa de Mortalidad 5x veces mayor que los países desarrollados**

Quienes participaban mayormente de ellos, eran

**Conductores Profesionales (Transporte Carga y Pasajeros)**

# Política de Seguridad Vial - Antecedentes

Con el objetivo de reducir los siniestros de tránsito y sus consecuencias, se crea la Comisión Nacional de Seguridad del Tránsito (CONASET) y la primera;

## Política Nacional de Seguridad de Tránsito (1993)

Organización interministerial, compuesta por más de **200 organizaciones** gubernamentales, no gubernamentales, expertos y civiles. Participación de la comunidad



Convertir a Chile en un país con baja incidencia de accidentes de tránsito

# Política de Seguridad Vial - Antecedentes

## Política Nacional de Seguridad de Tránsito (1993)

<b>Formación y Acreditación de Conductores</b>	Conductores competentes y socialmente responsables.
<b>Gestión de Calidad Vehicular</b>	Vehículos seguros y con mantenimiento adecuado.
<b>Gestión de Vías y Espacios Públicos</b>	Vías y espacios acondicionados para uso armónico de peatones y vehículos.
<b>Gestión de Servicios de Transportes</b>	Condiciones de servicio que no generen presiones nocivas sobre empresas y conductores.
<b>Fiscalización</b>	Conductas y actuaciones que se mantengan dentro de las normas vigentes.
<b>Acción Judicial</b>	Responsables sancionados de modo socialmente constructivo.
<b>Atención de Accidentes y Seguros</b>	Rescate oportuno y rehabilitación asegurada de víctimas de accidentes.
<b>Investigación e Información</b>	Conocimiento integral y actualizado del fenómeno de la seguridad de tránsito en Chile.
<b>Educación y Comunicación</b>	Conciencia personal y pública activa sobre seguridad de tránsito.

# Política de Seguridad Vial - Antecedentes

## Formación y Acreditación de Conductores

Con la creación de la Política Nacional de Seguridad de Tránsito, se implementaron distintos Planes de Acción. Uno de ellos fue la Formación y habilitación de Conductores.

A partir de ahí, se crearon las **Escuelas de Conductores Profesionales** que hoy en Chile son “**obligatorias**”.

Importancia: Estableció la **gradualidad** en el otorgamiento de Licencias de Conducir Profesionales

Adicionalmente se establecieron cambios en la formación de conductores y acreditación en la obtención de Licencia de Conducir.

Proceso de transición, lento y traumático, duro unos 10 años donde no se entendió la importancia de la obligatoriedad (conductores, empresarios, políticos)



# Formación y Acreditación de Conductores - Antecedentes

## OBLIGATORIEDAD ESCUELAS DE CONDUCTORES PROFESIONALES

La política nacional de seguridad del tránsito crea en el año 1997 la obligatoriedad de las escuelas de conductores profesionales.

## LICENCIA DE CONDUCIR

- Licencias No Profesionales
- Licencias Profesionales

1



### NORMATIVA

El año 1985 y 1997, se elaboró el primer reglamento oficial sobre el funcionamiento de las Escuelas de Conductores no profesionales y Profesionales respectivamente por Decreto Supremo.

- Infraestructura
- Habilitación
- Exigencias

3



### GRADUALIDAD LICENCIAS PROFESIONALES

- Conductores con 2 años con licencia Clase B (autos)
- Curso obligatorio de 150 horas en Escuela de Conductores Profesionales



2



4



# Formación y Acreditación de Conductores - Normativa

## 02 – DECRETO N° 251

Define los parámetros para la implementación y funcionamiento de las Escuelas de Conductores para vehículos de transporte de pasajeros y carga, cuales son fiscalizadas constantemente a correcta ejecución por el Ministerio de Transporte.



- **Escuelas Profesionales**
- **Escuelas Profesionales (SIT)**
  - Infraestructura
  - Programas de Estudio
  - Docentes Universitarios
  - Evaluación Ministerial (60 días respuesta)
  - Habilitación
  - **Laboratorio Psicotécnico**
  - Fiscalización

## 01 – LEY DE TRANSITO

Define la distintas licencias de conducir y cataloga como Licencias No profesionales a vehículos livianos y Profesionales a vehículos de carga y pasajeros, estableciendo la obligatoriedad de Escuela de Conductores para la obtención de estas.



## 03 – DECRETO N°39

Define los parámetros para la implementación y funcionamiento de las Escuelas de Conductores para vehículos livianos, cuales son fiscalizadas constantemente a su correcta ejecución



- **Escuelas No Profesionales**
  - Infraestructura
  - Programas de Estudio
  - Habilitación
  - Exigencias Mínimas

# Formación y Acreditación de Conductores - Normativa



**INFRAESTRUCTURA  
FISCALIZADA POR LEY**



**INSTRUCTORES CON MAYOR EXPERIENCIA  
(SIN FORMACIÓN PROFESIONAL),  
CURSO DE 60 HORAS Y SER  
ACREDITADOS POR CARABINEROS DE CHILE  
O MINISTERIO DE TRANSPORTES**



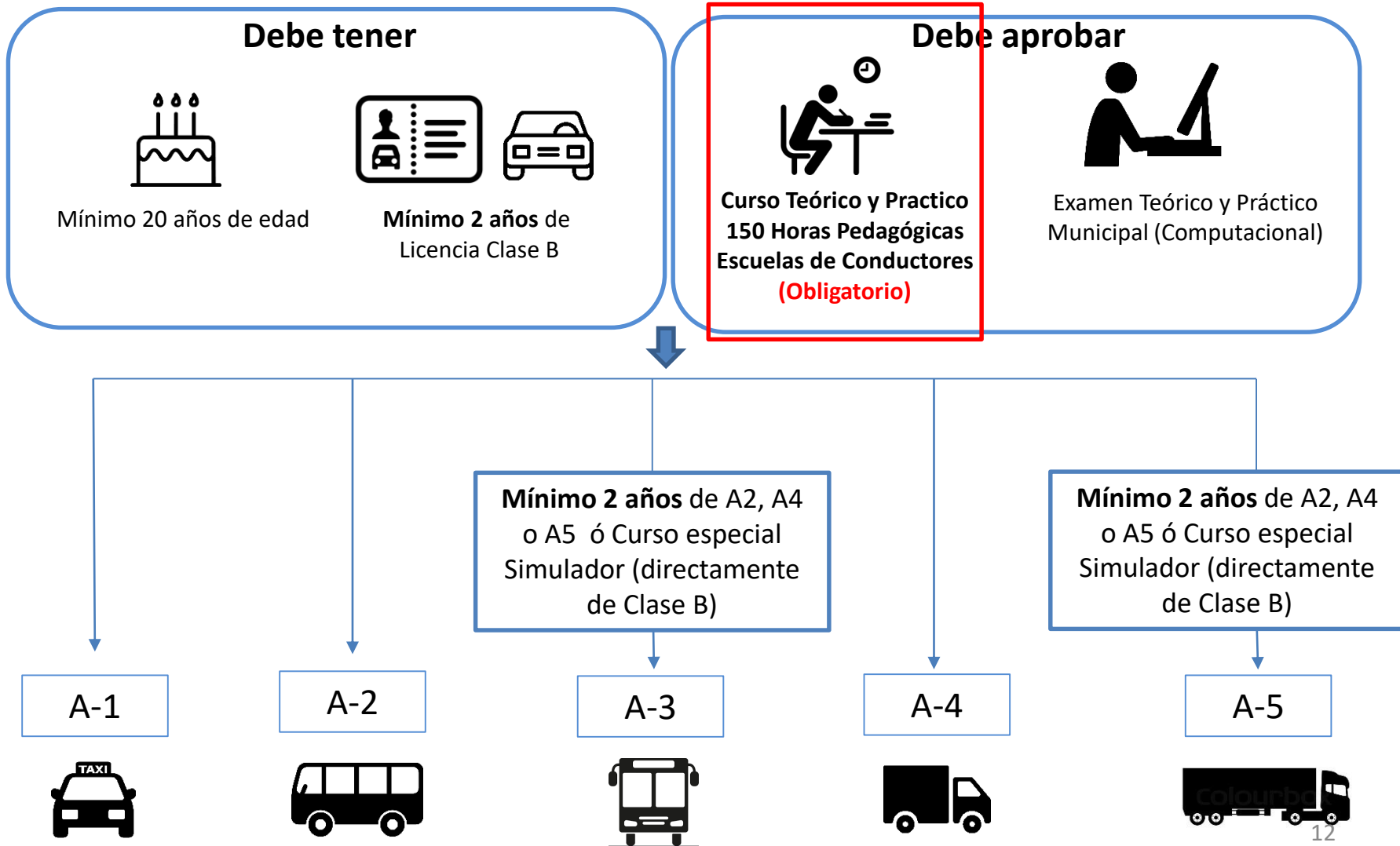
**REVISIONES TÉCNICAS  
DE VEHICULOS CADA 6  
MESES Y MAXIMO DE 8  
AÑOS DE ANTIGUEDAD**



**USO DE NUEVAS  
TECNOLOGÍAS  
(APPS, SIMULADORES  
WEB), OBLIGATORIEDAD DE  
EVALUACIONES PSICOSENSOMETRICAS**

# Formación y Acreditación de Conductores – Obligatoriedad

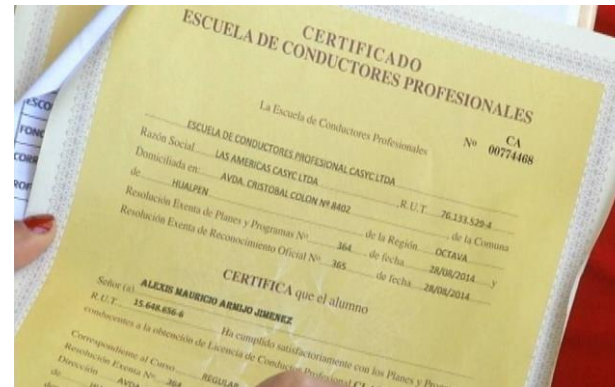
En el año 1997, se crean las Escuelas de Conductores Profesionales estableciéndose el paso obligatorio por estas



# Formación y Acreditación de Conductores – Educación

Se modificaron los procesos de inscripción y término del curso de Conductor Profesional.

**Examen Psicológico previo a la matricula.**



**Termino de curso:** La Escuela emite un certificado de termino de curso confeccionado por Casa de Moneda ( inviolable)

# Formación y Acreditación de Conductores – Educación

Se modificaron los procesos educativos, estableciéndose para el caso de los cursos de Conductores Profesionales, un temario de 150 horas cronológicas y obligatorias.

Temarios son:

- **Legislación**
- **Manejo Defensivo**
- **Mecánica Básica**
- **Destrezas Operativas**
- **Primeros Auxilios**
- **Transporte de Pasajeros**
- **Combate de Incendio**
- **Transporte de carga**



**Aprobación mínima 80 %**

**Docentes de las Escuelas, con título universitarios, con 2 años de experiencia en el rubro y acreditados por el Ministerio de Transporte.**

## Formación y Acreditación de Conductores – Educación

Se establecido que las Escuelas de Conductores Profesionales debían contar con un laboratorio psicotécnico que fuera similar a los Municipales.



**Solo para evaluar a los alumnos que pudieran tener algún problema.** En ningún caso para remplazar al Examen Municipal, que se rinde al momento de solicitar la licencia de conducir.-

# Formación y Acreditación de Conductores – Gradualidad

Se define por gradualidad, el proceso obligatorio que deben cumplir los postulantes para optar a ser Conductor Profesionales:

**1.-Conductores con 2 años con licencia Clase B**

**2.- Curso obligatorio de 150 horas en Escuela de Conductores Profesionales**



*Se definieron etapas:*

**a) *Licencias de pasajeros o carga menores.***

Clase A-1



Clase A-2



Clase A-4





# Formación y Acreditación de Conductores – Gradualidad

## ***b) Licencia de pasajeros o carga mayor.***

Después de Conducir 2 años con Licencia Profesional Clase A-1, A-2 o A-4, las personas pueden optar a Licencia Profesional A3 o A5.

El conductor puede “convalidar” su Licencia y curso profesional antes ejecutado, asistiendo nuevamente a una Escuela de Conductores Profesionales para realizar el ramo faltante (transporte de carga y/o pasajeros) para obtener licencia:

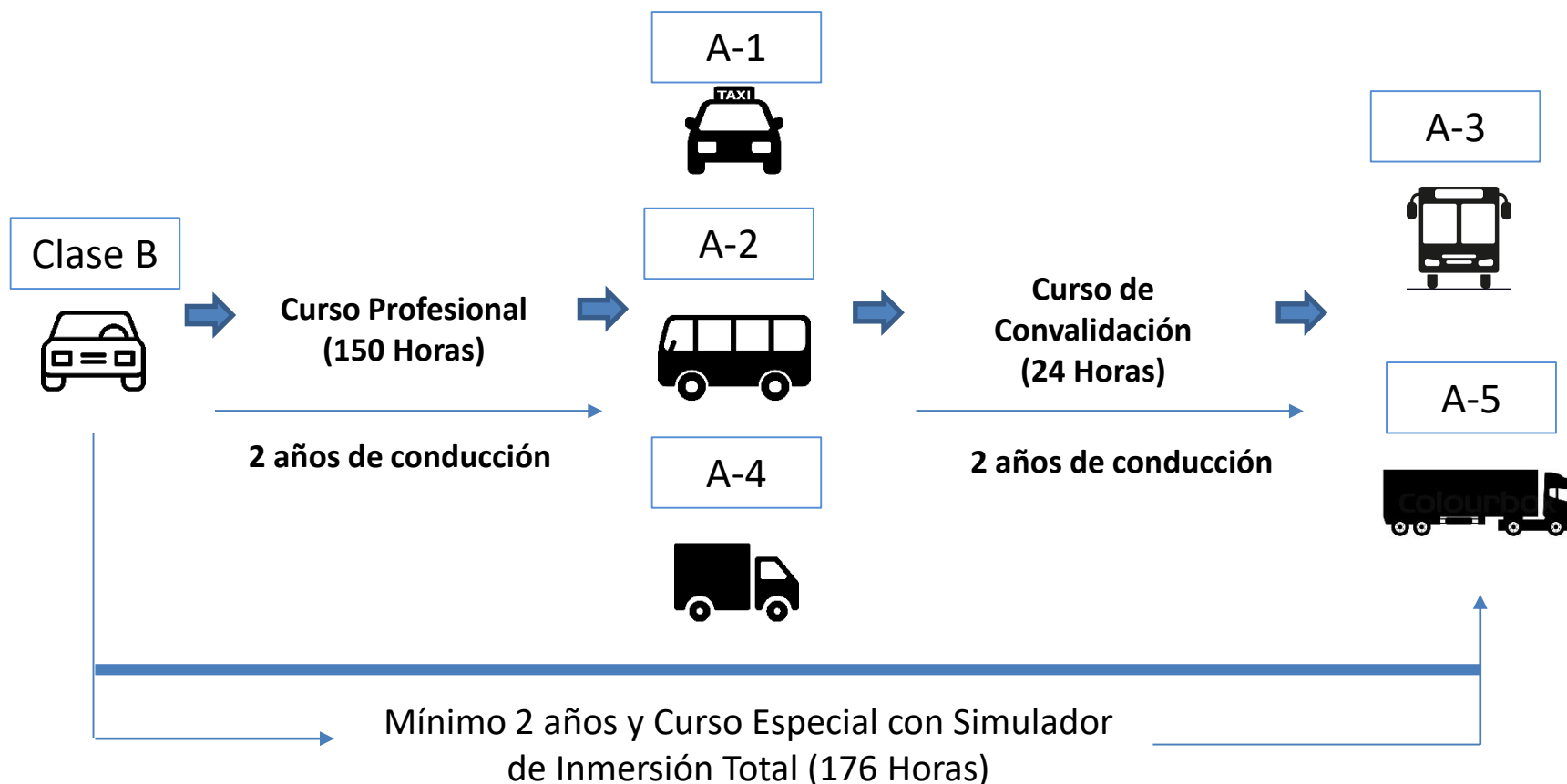
Clase A-3



Clase A-5



# Formación y Acreditación de Conductores – Gradualidad



# Formación y Acreditación de Conductores – Gradualidad

## Importancia de la Gradualidad

Estudios determinan que “Para optar a una licencia superior, Clase-3 y A-5 se requiere aproximadamente de **60.000 Kilómetros de experiencia**, lo que equivale a mas o menos, **2 años ó 900 horas de conducción**”



# Formación y Acreditación de Conductores – Licencias de Conducir

A la década de los 90 en Chile existían solo 3 licencias de Conducir,

## Clase B



## Clase A-1



## Clase A-2

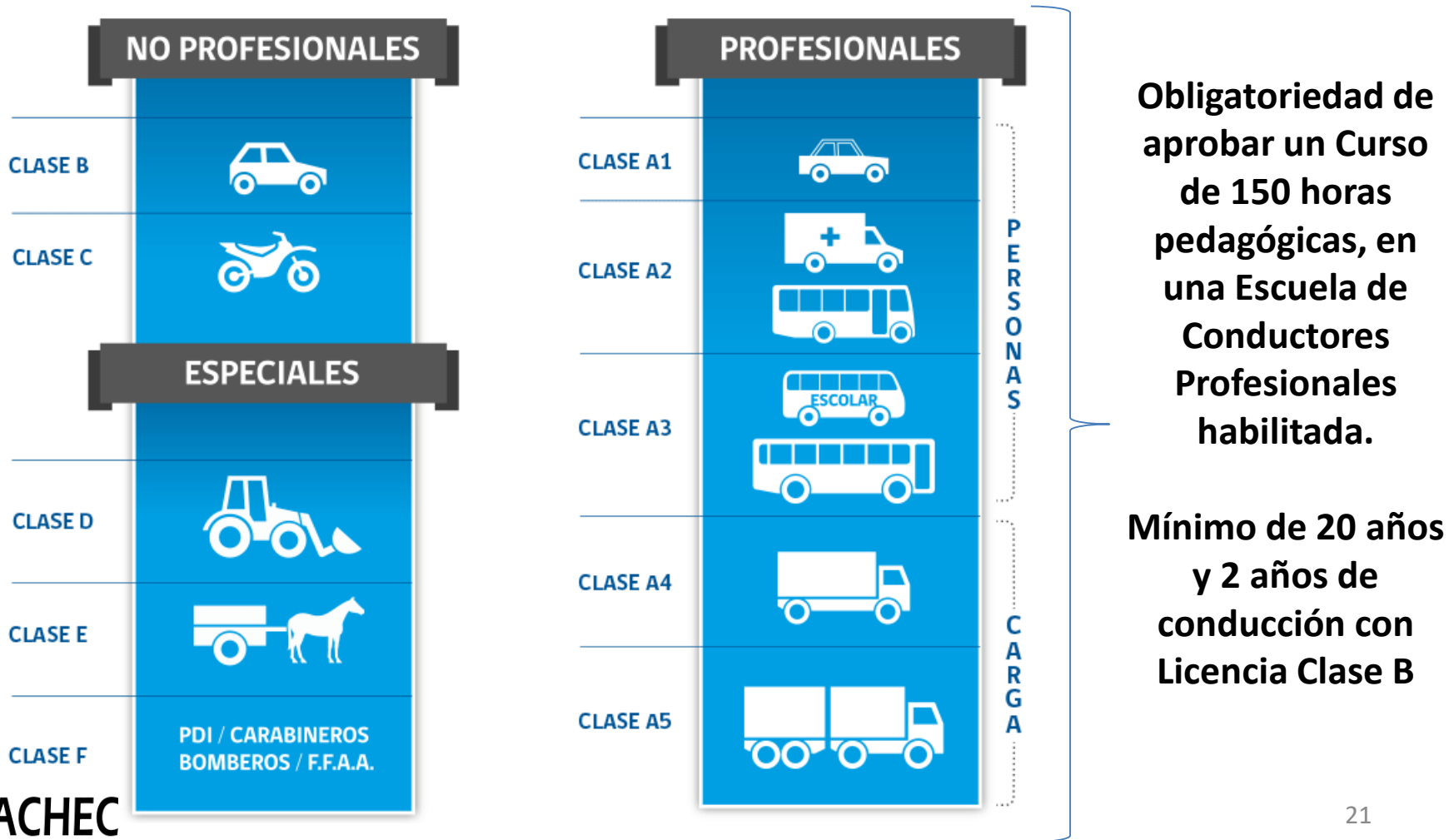


Para su obtención solo se debía dar un examen de 20 preguntas y un examen práctico no normado.



# Formación y Acreditación de Conductores – Licencias de Conducir

La Política nacional de seguridad del tránsito, definió en el año 1997 una nueva distribución de licencia y nuevas exigencias.



# Formación y Acreditación de Conductores – Licencias de Conducir

Un nuevo proceso de obtención de licencia de conducir con nuevos estándares y pautas de estudios elaboradas por el estado.



**Examen computacional centralizado por el Ministerio de Transportes**  
**Manual del Nuevo Conductor (Elaborado por CONASET)**  
**Nuevo Examen Práctico**

# Formación y Acreditación de Conductores – Licencias de Conducir

## Modificación Examen Teórico de conducción

EXAMEN TEÓRICO	EXIGENCIA DE APROBACIÓN	TIEMPO	MÉTODO DE ESTUDIO	BANCO DE PREGUNTAS	PREGUNTAS CONOCIDAS (PUBLICADAS)	ACTUALIZACIÓN DE CONTENIDOS	AUMENTO DE BANCO DE PREGUNTAS
ANTIGUO	80%	NO DEFINIDO	MEMORIZACIÓN DE PREGUNTAS	280	SÍ	DIFÍCIL DE IMPLEMENTAR	DIFÍCIL DE IMPLEMENTAR
ACTUAL	87%	45 MINUTOS	APRENDIZAJE DE CONTENIDOS	800	NO	AUTOMÁTICAMENTE	CONTÍNUAMENTE

Fuente : Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (CONASET)

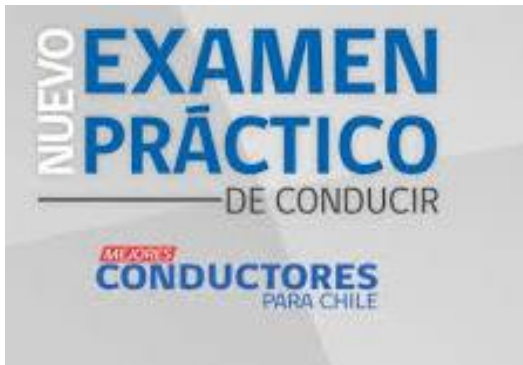


# Formación y Acreditación de Conductores – Licencias de Conducir

## Modificación Examen Práctico de conducción

Se perfecciono el examen Practico de conducir. Esta normado en tiempo y maniobras a realizar.

Se definen errores leves, graves o reprobatorios y una pauta de evaluación.



**FICHA DE EVALUACIÓN  
EXAMEN PRÁCTICO DE CONDUCCIÓN  
CLASE B**

Nombre Postulante		Fecha Examen	
Apellidos Postulante		Hora Inicio	Hora Termina
C.I.U.A.	Masculino <input type="checkbox"/> Femenino <input type="checkbox"/>	Em. Inicial	Em. Final
Municipio		Patente	
Nombre Examinador		Vehículo Mecánico <input type="checkbox"/> Vehículo Automático <input type="checkbox"/>	

COMPROBACIONES PREVIAS	ESTACIONAMIENTO
L1 Documentos	L11 Separación (30 cm y 60 cm)
L2 Ajuste espejo/ asiento	L12 Doble fila
R1 Sin cinturón (conductor y pasajero)	L13 No poner freno de estacionamiento
L3 Arranque con motor en marcha	L14 Subir, forzar, golpear cuneta
L4 No quitar el freno de estacionamiento	G7 Bajar sin observar el tránsito
L5 Puertas mal cerradas	

INGRESO A LA CIRCULACIÓN	DEMARCARIONES
G1 Obstaculizar	G10 Sobrepasar eje calzada
R2 Generar riesgo	L16 No respetarlas

CIRCULACIÓN NORMAL	MANEJO DEL VEHÍCULO
R7 Exceso de velocidad	R5 Golpear a alguien o algo
G15 No respetar distancias	R6 Perder el control del vehículo
	L17 Retención de marchas inadecuadas
	G12 Confusión pedales
	G13 Soltar dos manos del volante
	G14 Circular en sentido contrario
	L20 Conducir de forma brusca
	G16 Manipular radio, celular, etc.

CAMBIO DE PISTA	OBSERVACIÓN
L6 Subir, forzar, golpear cuneta	L21 No observar el tráfico
G2 Cambio brusco obstaculizando	
G3 No señalizar o hacerlo mal	
L7 No quitar señal	

VIRAJES	SEÑALES
L8 No señalizar o hacerlo mal	R4 Señal Pare/Luz roja
L9 No quitar señal	G8 Señal Ceda el Paso
L10 Subir la cuneta	G9 Señales de prohibición/restricción
	R8 No obedecer a Carabineros

INTERSECCIONES	LUCES
G6 Ingresar obstaculizando	G11 No encender luces

ADELANTAMIENTOS / SOBREPASOS	PREFERENCIAS
R3 Sobrepasar por la berma	G17 Peatonal, ciclista, otros vehículos
G4 Paso peatonal / Cruce no regulados	
G5 Riesgo en sentido contrario	

VIRAJES EN U	MANDOS DEL VEHÍCULO
L15 No señalizar o hacerlo mal	L18 Usar bocina sin motivo
	L19 No identificar mandos

OBSERVACIONES	<table border="1" style="font-size: small;"> <tr><td colspan="4">Total</td></tr> <tr><td>L</td><td>G</td><td>R</td><td></td></tr> </table>	Total				L	G	R		<table border="1" style="font-size: small;"> <tr><td>Aprobado</td></tr> <tr><td>Reprobado*</td></tr> </table>	Aprobado	Reprobado*	
Total													
L	G	R											
Aprobado													
Reprobado*													
FIRMA DEL POSTULANTE	FIRMA DEL EXAMINADOR												



# Formación y Acreditación de Conductores – Licencias de Conducir

**El estado elaboró manuales que permiten estandarizar el proceso formativo**



**Clase B**

Automóviles



**Clase A**

Profesionales



**Clase C**

Motociclista

# Formación y Acreditación de Conductores – Profesión

## -¿Cuál es el Rol del Conductor en la sociedad?

- Trabajador calificado, se debe entender que el Conductor es un oficio calificado y debe tratarse como tal.
- Relaciones laboral, la informalidad es permanente y los Conductores no se les entrega las condiciones mínimas para la ejecución de su oficio.
- Capacitación permanente (Actitud, Aptitud) y mejoramiento de competencias

## ¿Cuál es el Rol del Empresario?

- Desarrollo de la profesión u oficio
- Remuneración
- Capacitación
- Mejor infraestructura y condiciones laborales

# Política de Seguridad Vial – Otros Avances

1996

- Reglamentación reductores de velocidad (lomos de toro)
- Introducción de Alcotest como instrumentos de fiscalización de Carabineros de Chile.



1997

- Se crean las Escuelas de Conductores Profesionales y la figura de Conductor Profesional.



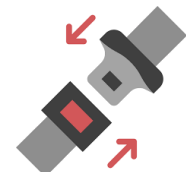
2000

- Se aumentan las exigencias de los elementos de seguridad en los vehículos. (Pasiva y Activa)
- Implementación de obligatoriedad de cintas retro-reflectantes en camiones.
- Reglamentación de uso casco protector en Motocicletas.



2005

- Obligatoriedad del uso del Cinturón de Seguridad en asientos traseros.
- Catalogación de infracción grave el uso del teléfono móvil.



# Política de Seguridad Vial – Otros Avances

2009

- Se inician obras de mejoramiento en los entornos de escuelas de niños.



2011

- Chile se suma a “Década para la acción de la seguridad vial 2011-2020”, proclamada por la ONU
- Principal meta es reducir en un 50% los fallecidos en accidentes de tránsito.



[www.decadeofaction.org](http://www.decadeofaction.org)

2012

- Se promulga la Ley Tolerancia Cero.
- Se incorpora en los programas de estudio del Ministerio de Educación la Educación Vial.



2013

- Nuevo Examen Teórico y Práctico para obtención de licencia de Conducir.



# Política de Seguridad Vial – Ley Tolerancia Cero



Gramos de alcohol por litro de sangre



Estado Etílico



Lesión/Daño causado



Reincidencia



Tiempo de suspensión

0,3 - 0,8	Bajo la influencia del alcohol	Sin daños ni lesiones	Primera vez	3 meses
0,3 - 0,8	Bajo la influencia del alcohol	Lesiones gravísimas o muerte	Primera vez	3 - 5 años
0,8 +	Estado de ebriedad	Sin daños ni lesiones	Primera vez	2 años
0,8 +	Estado de ebriedad	Sin daños ni lesiones	Segunda vez	5 años
0,8 +	Estado de ebriedad	Sin daños ni lesiones	Tercera vez	Cancelación
0,8 +	Estado de ebriedad	Lesiones gravísimas o muerte	Primera vez	Inhabilidad de por vida



# Política de Seguridad Vial – Otros Avances

2014

- Se aprueba Ley Emilia, que sanciona con cárcel efectiva a la conducción en Estado de Ebriedad



2015

- Se incorpora como objetivo del Ministerio del Trabajo, la Política Nacional de Seguridad Vial.
- Obligatoriedad del chaleco Reflectante en los vehículos



2017

- Se incorporan cambios en la Ley de Transito para proteger la Vida de los Niños.
- Se establece la obligatoriedad de la silla de Niño, adecuados para su peso, talla y edad.



2018

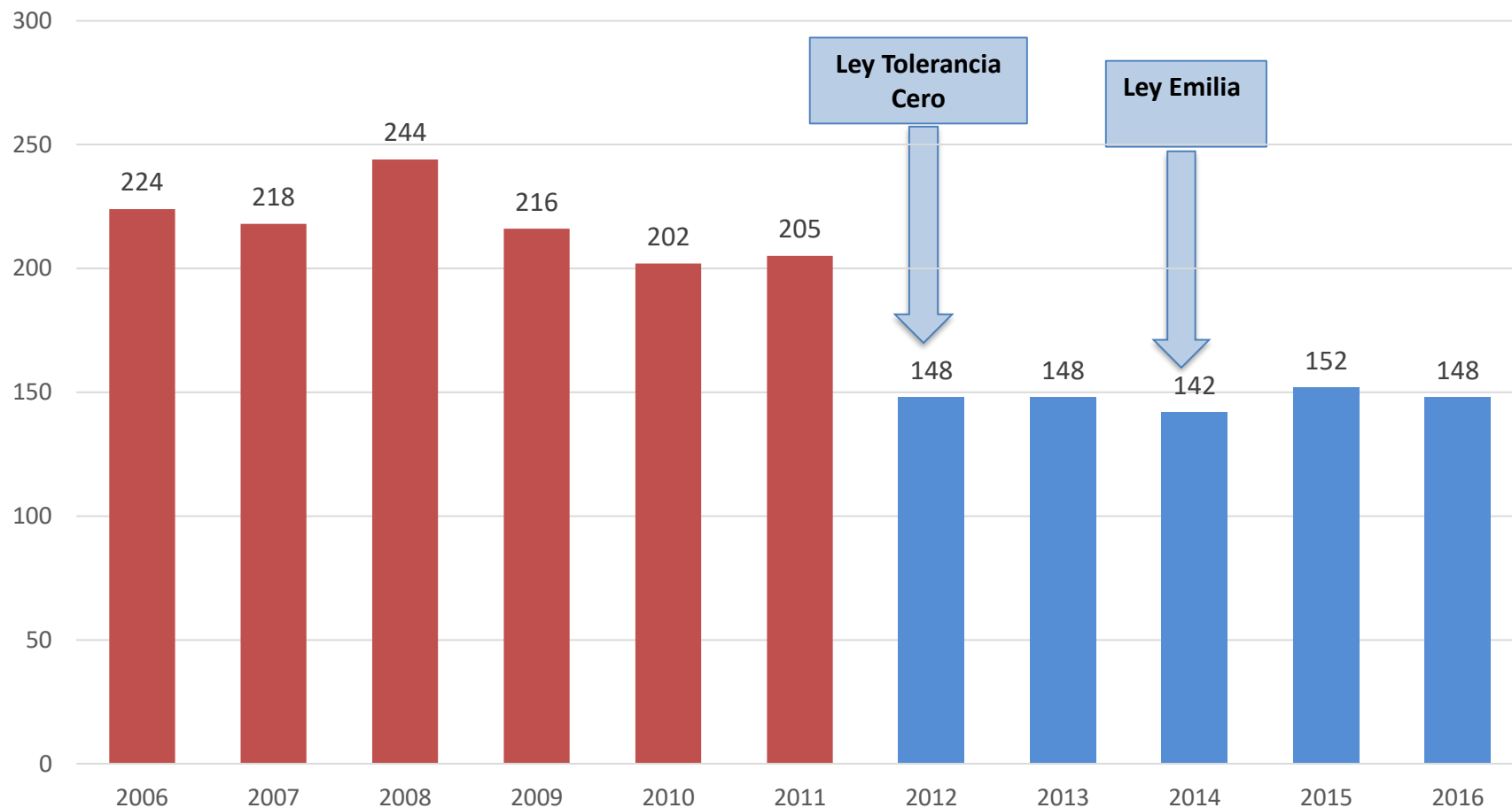
- Nueva Política de Seguridad Vial, que define el camino a un Chile con 0 fallecidos en accidentes de tránsito.
- Disminución de Velocidad en Zonas Urbanas de 60 Km/h a 50 Km/h



# Política de Seguridad Vial – Otros Avances

## ALCOHOL EN LA CONDUCCIÓN

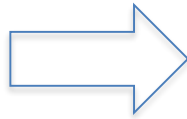
Fallecidos por Alcohol en Conducción



Fuente: Carabineros de Chile

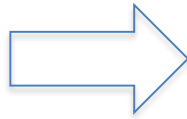
# Política de Seguridad Vial - Actualidad

Política Nacional de Seguridad de Tránsito (1993)



Convertir a Chile en un país con baja incidencia de accidentes de tránsito.

Actualización Política Nacional de Seguridad de Tránsito (2017)



Convertir a Chile en un país **libre** de accidentes de tránsito con **consecuencias fatales o heridos graves.**

Gestión de la Seguridad Vial

Vías de tránsito y movilidad más seguras

Vehículos más seguros

Usuarios de las vías más seguros

Respuesta tras los accidentes





# Política de Seguridad Vial – Ley de Convivencia Vial

- Autos que adelantan deberán distanciarse a 1,5 metros de una bicicleta y de otros autos.



La **velocidad máxima urbana** baja de 60 km/h a 50 km/h.

- Se implementan **zonas de detención exclusivas** para bicicletas y motos: la línea de detención para automóviles se adelanta.

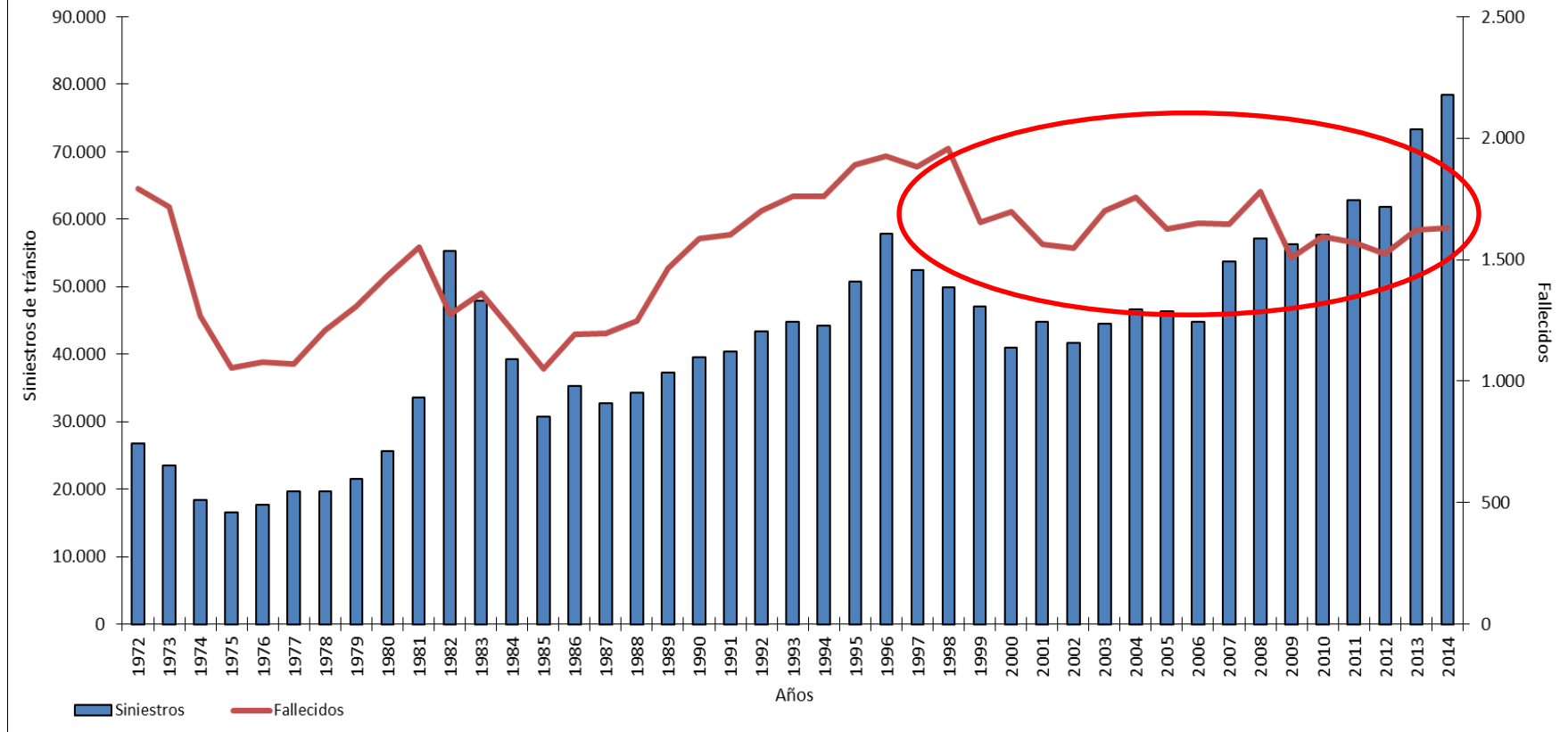


## Principales modificaciones

# Política de Seguridad Vial - Resultados

## Evolución de indicadores de mortalidad en accidentes de tránsito Chile (Período 1972-1999)

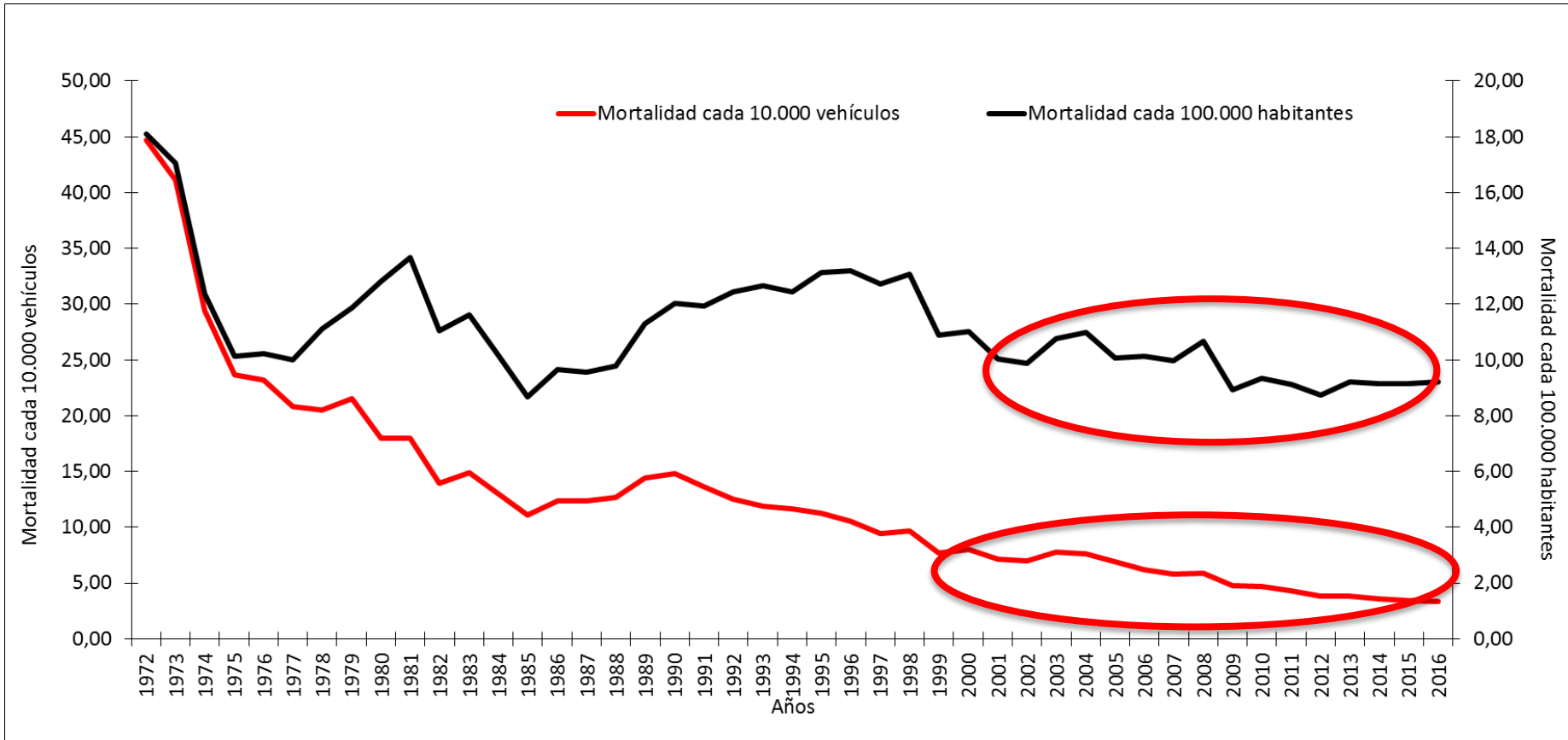
Evolución de siniestros de tránsito y fallecidos en Chile (Período 1972-2014)



**Disminución de la tasa de mortalidad a pesar de aumento explosivo del parque vehicular, manteniéndose en 1600 muertos por accidentes de tránsito.**

# Política de Seguridad Vial - Resultados

Evolución de indicadores de mortalidad por cada 10.000 vehículos y 100.000 habitantes en Chile (Período 1972-2016)



Fuente: Carabineros de Chile, INE

# Política de Seguridad Vial - Resultados

En el año 1993 Chile vivía una profunda crisis con respecto a la seguridad vial



**PERSONAS**  
Fallecen en promedio en un accidente de tránsito cada día



**42%**  
FALLECIDOS



**1º** CAUSA DE MUERTE DE NIÑOS  
ENTRE 1 Y 14 AÑOS

**2º** CAUSA DE MUERTE DE  
JÓVENES EN CHILE



**3,5% PIB**  
Costos Accidentes



**1,600**  
Total Fallecidos



**622,051**  
Parque Vehicular

# Política de Seguridad Vial - Resultados

En el año 2018 seguimos manteniendo un índice alto, pero trabajaremos para llegar a 0 muertos por accidentes de tránsito.



**1º** CAUSA DE MUERTE DE NIÑOS ENTRE 1 Y 14 AÑOS Y JÓVENES EN CHILE



**2,2** PIB de 2017  
COSTO ACCIDENTES



**5.190.704**  
PARQUE AUTOMOTOR

# Política de Seguridad Vial - Actualidad

Mayor conciencia ciudadana en el uso de las vías

Mejor calidad de Vida



Menos Muertos en Accidentes de Tránsito

Una conducción más segura

**La formación es clave en la seguridad vial**