

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 animo 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 12.000.0000 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



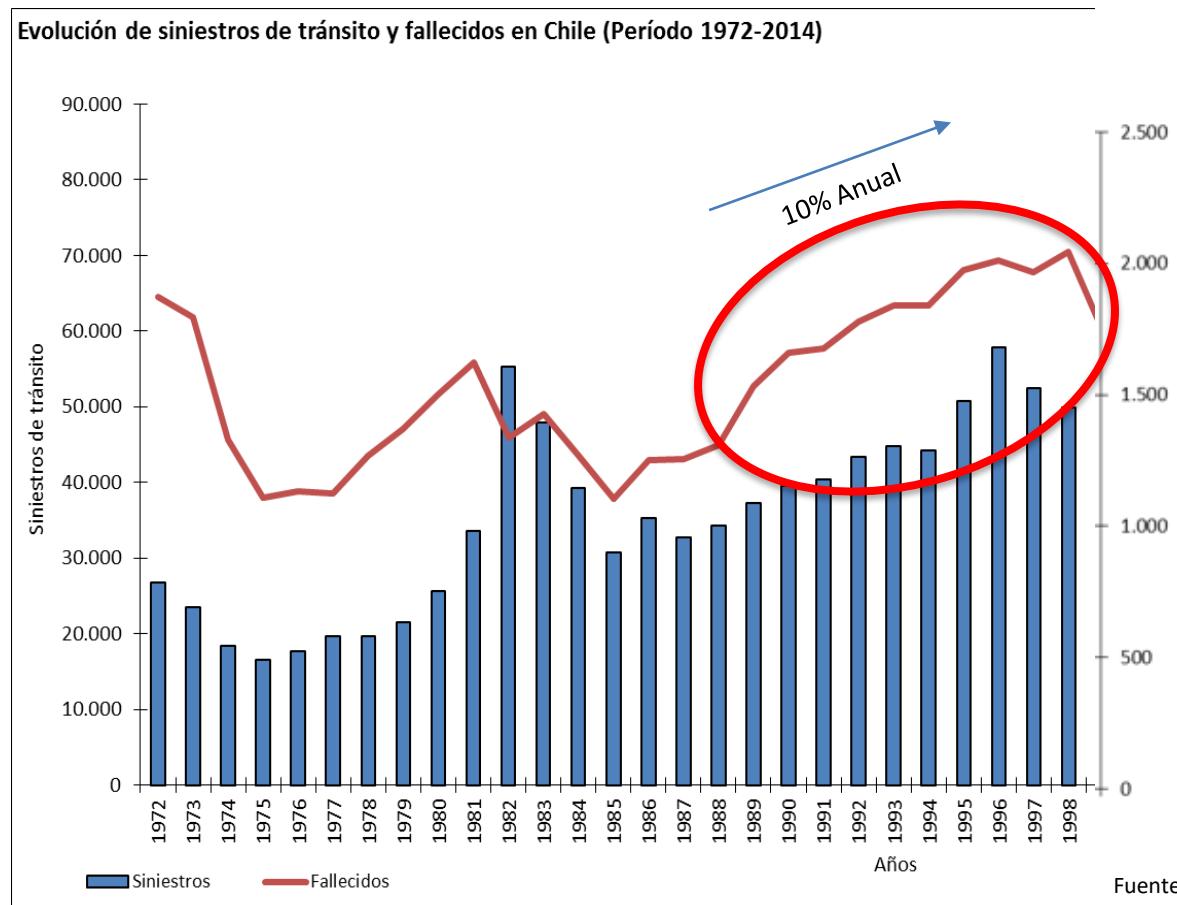
1,600
Total Fallecidos



622,051
Parque Vehicular

Política de Seguridad Vial - Antecedentes

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



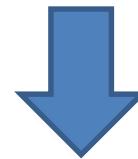
Tasa de Mortalidad 5x veces mayor que los países desarrollados
Quienes participaban mayormente de ellos, eran
Conductores Profesionales (Transporte Carga y Pasajeros)

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)

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



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



2



3

LICENCIA DE CONDUCIR

- Licencias No Profesionales
- Licencias Profesionales



4

GRADUALIDAD LICENCIAS PROFESIONALES

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



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



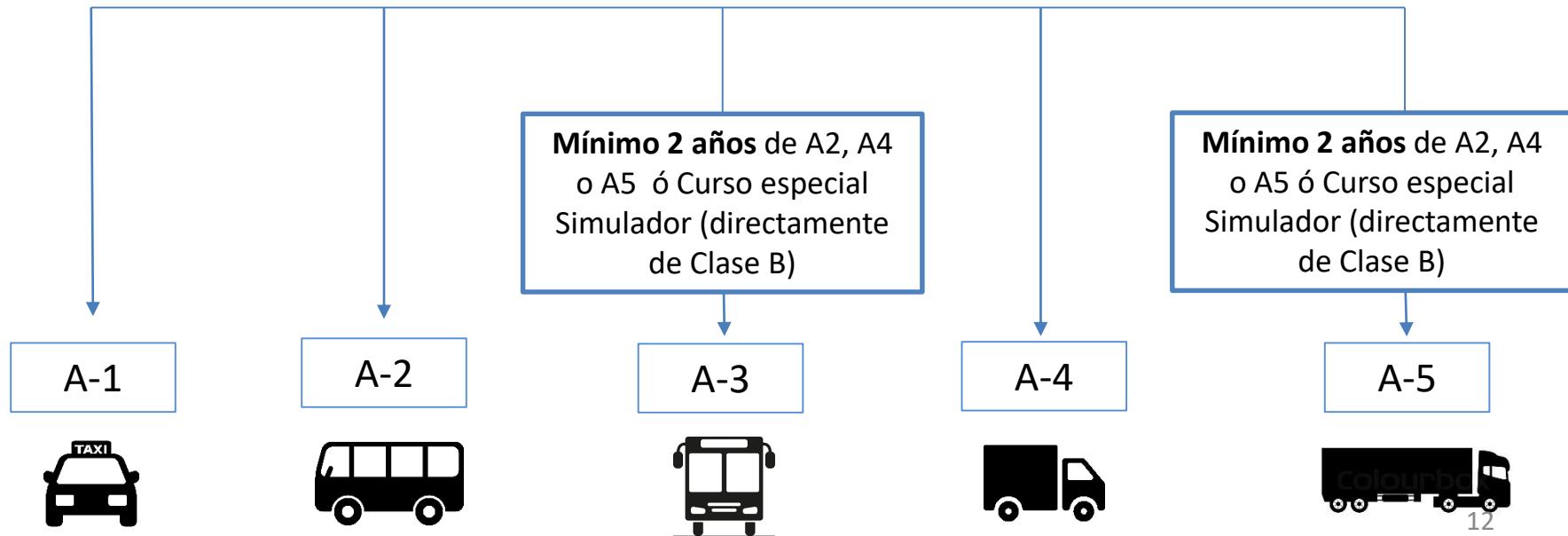
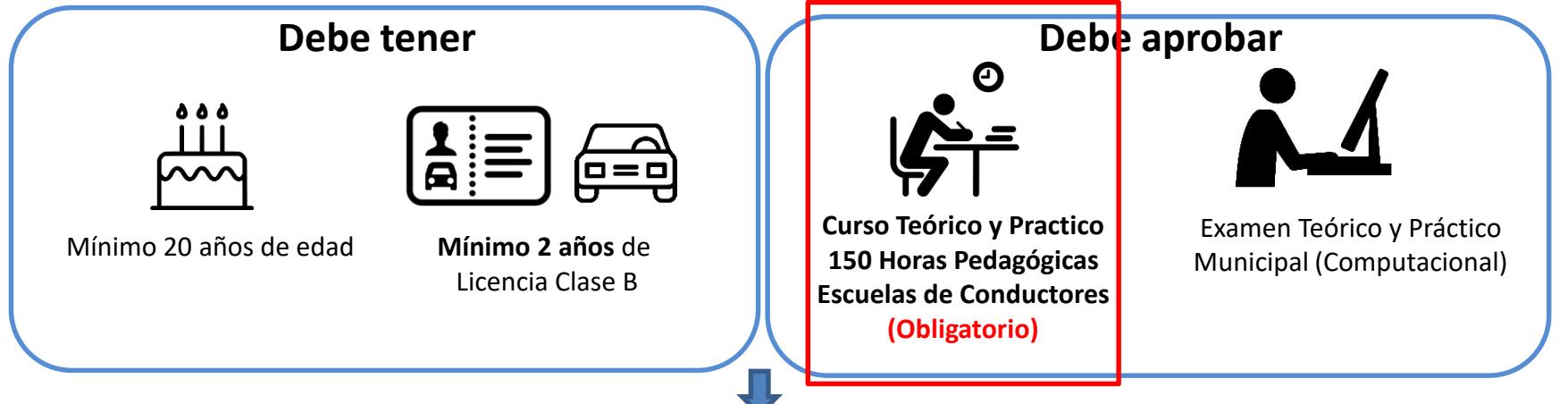
REVISIONES TÉCNICAS
DE VEHICULOS CADA 6
MESES Y MAXIMO DE 8
AÑOS DE ANTIGUEDAD



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 termino 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 Conductores 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:

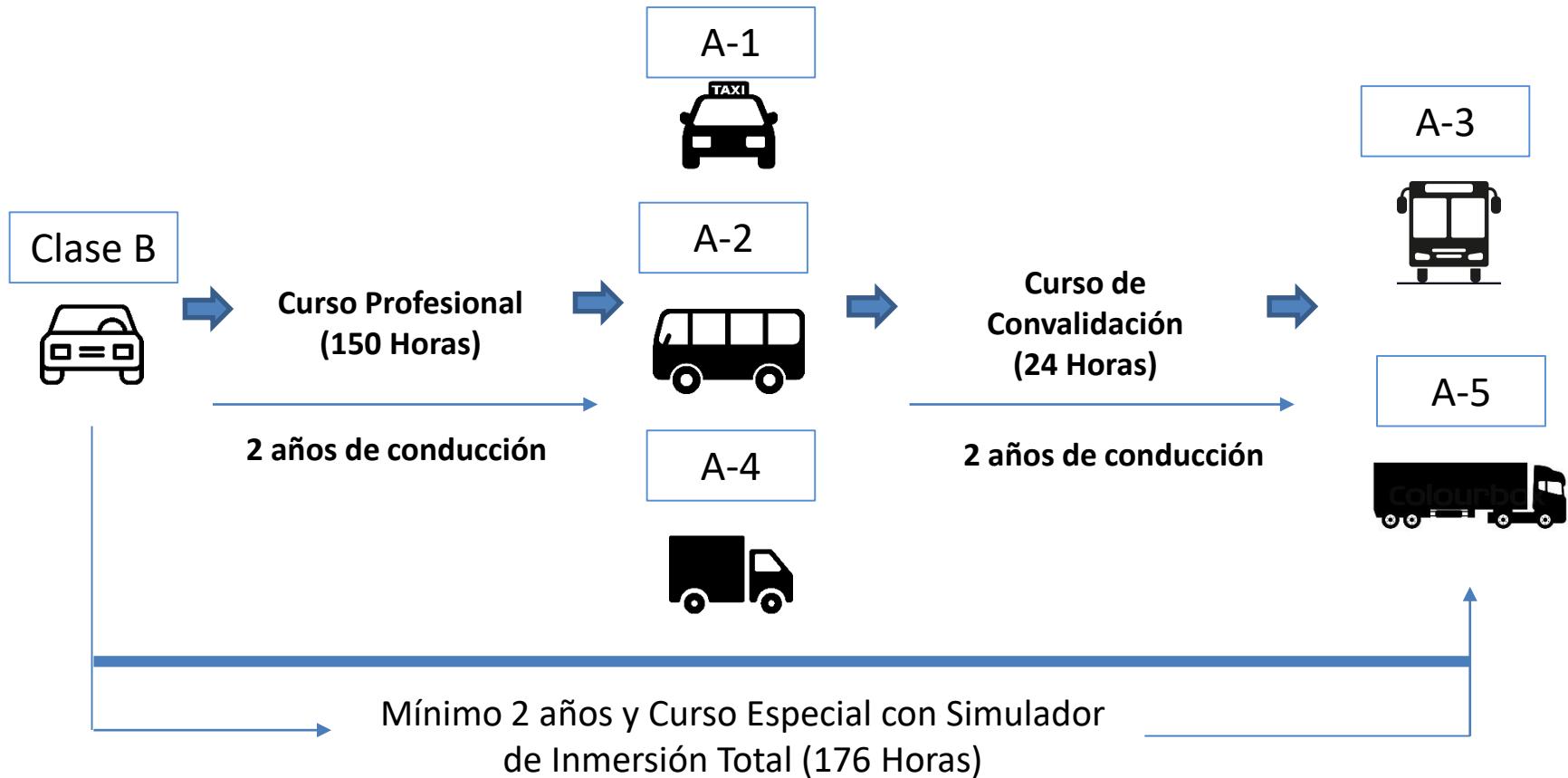
Clase A-3



Clase A-5



Formación y Acreditación de Conductores – Gradualidad



Importancia de la Gradualidad

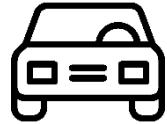
Estudios determinan que “Para optar a una licencia superior, Clase-3 y A-5 se requiere aproximadamente de **60.000 Kilómetros de experiencia**, lo que equivale a mas o menos, **2 años ó 900 horas de conducción**”



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

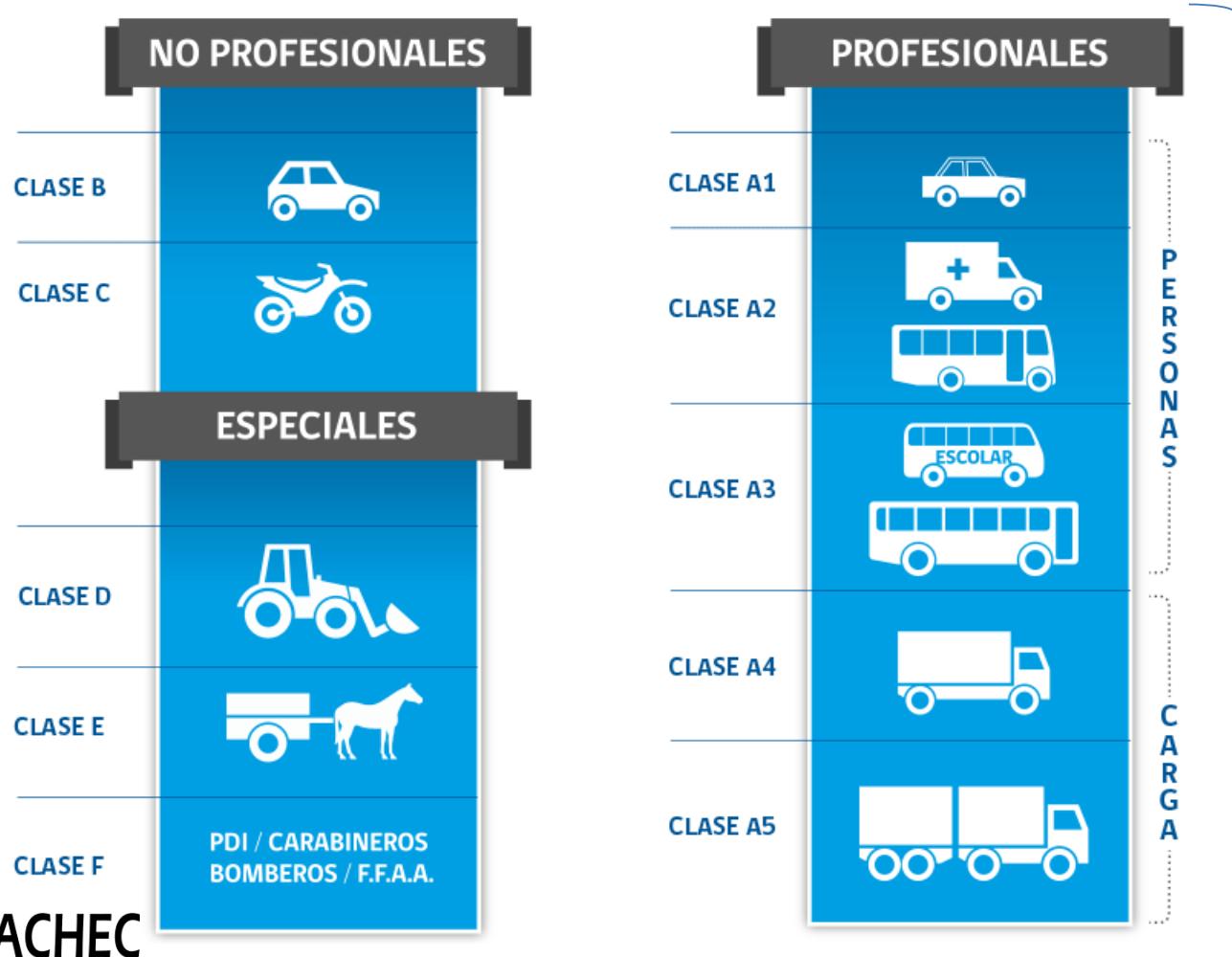


Para su obtención solo se debía dar un examen de 20 preguntas y un examen práctico no normado.



Formación y Acreditación de Conductores – Licencias de Conducir

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



Obligatoriedad de aprobar un Curso de 150 horas pedagógicas, en una Escuela de Conductores Profesionales habilitada.

Mínimo de 20 años y 2 años de conducción con Licencia Clase B

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)

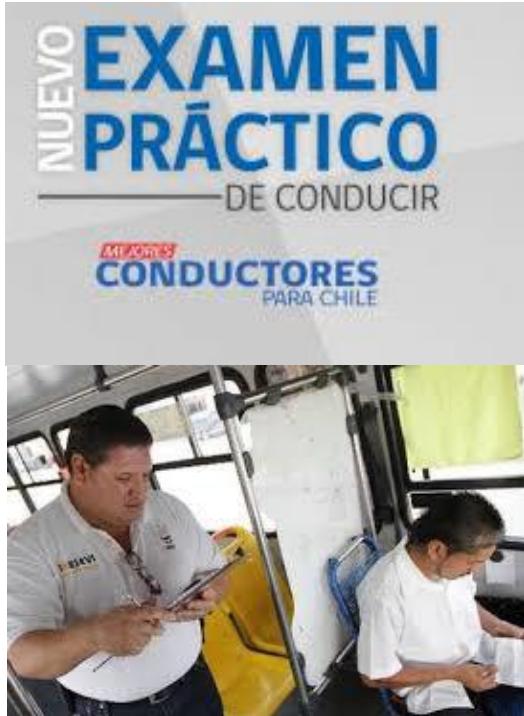


Formación y Acreditación de Conductores – Licencias de Conducir

Modificación Examen Práctico de conducción

Se perfecciona el examen Práctico 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		
Apellido Postulante			Hora inicio	Hora término	
RDN			km. Inicial	km. Final	
Municipio			Patente		
Nombre Examinador			Vehículo Mecánico	Vehículo Automático	
COMPROBACIONES PREVIAS					
L1 Documentos		L2 Ajuste espejo/asiento		L3 Sin cinturón (conductor y pasajero)	
L4 Arrancar el motor en marcha		L5 No quitar el freno de estacionamiento		L6 Puertas mal cerradas	
L7		L8		L9	
L10		L11		L12	
L13		L14		L15	
L16		L17		L18	
L19		L20		L21	
L22		L23		L24	
L25		L26		L27	
L28		L29		L30	
L31		L32		L33	
L34		L35		L36	
L37		L38		L39	
L40		L41		L42	
L43		L44		L45	
L46		L47		L48	
L49		L50		L51	
L52		L53		L54	
L55		L56		L57	
L58		L59		L60	
L61		L62		L63	
L64		L65		L66	
L67		L68		L69	
L70		L71		L72	
L73		L74		L75	
L76		L77		L78	
L79		L80		L81	
L82		L83		L84	
L85		L86		L87	
L88		L89		L90	
L91		L92		L93	
L94		L95		L96	
L97		L98		L99	
L100		L101		L102	
ESTACIONAMIENTO					
L11 Separación (30 cm y 60 cm)		L12 Doble fila		L13 No poner freno de estacionamiento	
L14 Subir, forzar, golpear cuneta		L15 Bajar sin observar el tránsito		L16	
L17		L18		L19	
L20		L21		L22	
L23		L24		L25	
L26		L27		L28	
L29		L30		L31	
L32		L33		L34	
L35		L36		L37	
L38		L39		L40	
L41		L42		L43	
L44		L45		L46	
L47		L48		L49	
L50		L51		L52	
L53		L54		L55	
L56		L57		L58	
L59		L60		L61	
L62		L63		L64	
L65		L66		L67	
L68		L69		L70	
L71		L72		L73	
L74		L75		L76	
L77		L78		L79	
L80		L81		L82	
L83		L84		L85	
L86		L87		L88	
L89		L90		L91	
L92		L93		L94	
L95		L96		L97	
L98		L99		L100	
L101		L102		L103	
DEMARCARES					
G10 Sobreponer eje calzada		G11 No respetarlas		G12	
G13		G14		G15	
G16		G17		G18	
G19		G20		G21	
G22		G23		G24	
G25		G26		G27	
G28		G29		G30	
G31		G32		G33	
G34		G35		G36	
G37		G38		G39	
G40		G41		G42	
G43		G44		G45	
G46		G47		G48	
G49		G50		G51	
G52		G53		G54	
G55		G56		G57	
G58		G59		G60	
G61		G62		G63	
G64		G65		G66	
G67		G68		G69	
G70		G71		G72	
G73		G74		G75	
G76		G77		G78	
G79		G80		G81	
G82		G83		G84	
G85		G86		G87	
G88		G89		G90	
G91		G92		G93	
G94		G95		G96	
G97		G98		G99	
G100		G101		G102	
MANEJO DEL VEHICULO					
R5 Golpear a alguien o algo		R6 Perder el control del vehículo		R7 Relación de marchas inadecuadas	
R8 Gitar de los pedales		R9 Saltar del asiento del volante		R10 Circular en sentido contrario	
R11 Conducir de forma brusca		R12 Usar celular, radio, etc.		R13	
R14		R15		R16	
R17		R18		R19	
R20		R21		R22	
R23		R24		R25	
R26		R27		R28	
R29		R30		R31	
R32		R33		R34	
R35		R36		R37	
R38		R39		R40	
R41		R42		R43	
R44		R45		R46	
R47		R48		R49	
R50		R51		R52	
R53		R54		R55	
R56		R57		R58	
R59		R60		R61	
R62		R63		R64	
R65		R66		R67	
R68		R69		R70	
R71		R72		R73	
R74		R75		R76	
R77		R78		R79	
R80		R81		R82	
R83		R84		R85	
R86		R87		R88	
R89		R90		R91	
R92		R93		R94	
R95		R96		R97	
R98		R99		R100	
OBSERVACIÓN					
L1		L2		L3	
G4		G5		G6	
G7		G8		G9	
G10		G11		G12	
G13		G14		G15	
G16		G17		G18	
G19		G20		G21	
G22		G23		G24	
G25		G26		G27	
G28		G29		G30	
G31		G32		G33	
G34		G35		G36	
G37		G38		G39	
G40		G41		G42	
G43		G44		G45	
G46		G47		G48	
G49		G50		G51	
G52		G53		G54	
G55		G56		G57	
G58		G59		G60	
G61		G62		G63	
G64		G65		G66	
G67		G68		G69	
G70		G71		G72	
G73		G74		G75	
G76		G77		G78	
G79		G80		G81	
G82		G83		G84	
G85		G86		G87	
G88		G89		G90	
G91		G92		G93	
G94		G95		G96	
G97		G98		G99	
G100		G101		G102	
OBSERVACIONES					
Total		L		G	
I		G		R	
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 Alcohotest como instrumentos de fiscalización de Carabineros de Chile.



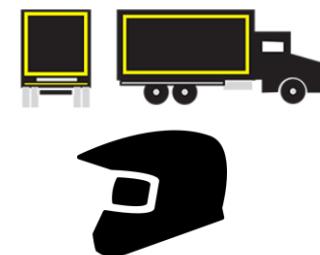
1997

- 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.



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



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

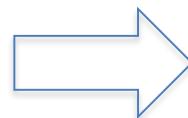
ALCOHOL EN LA CONDUCCIÓN



Fuente: Carabineros de Chile

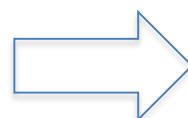
Política de Seguridad Vial - Actualidad

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 seguras

Respuesta tras los accidentes

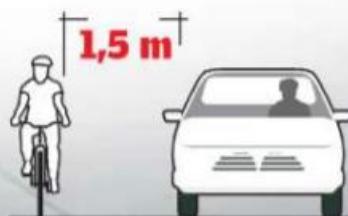


Política de Seguridad Vial – Ley de Convivencia Vial

- 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.

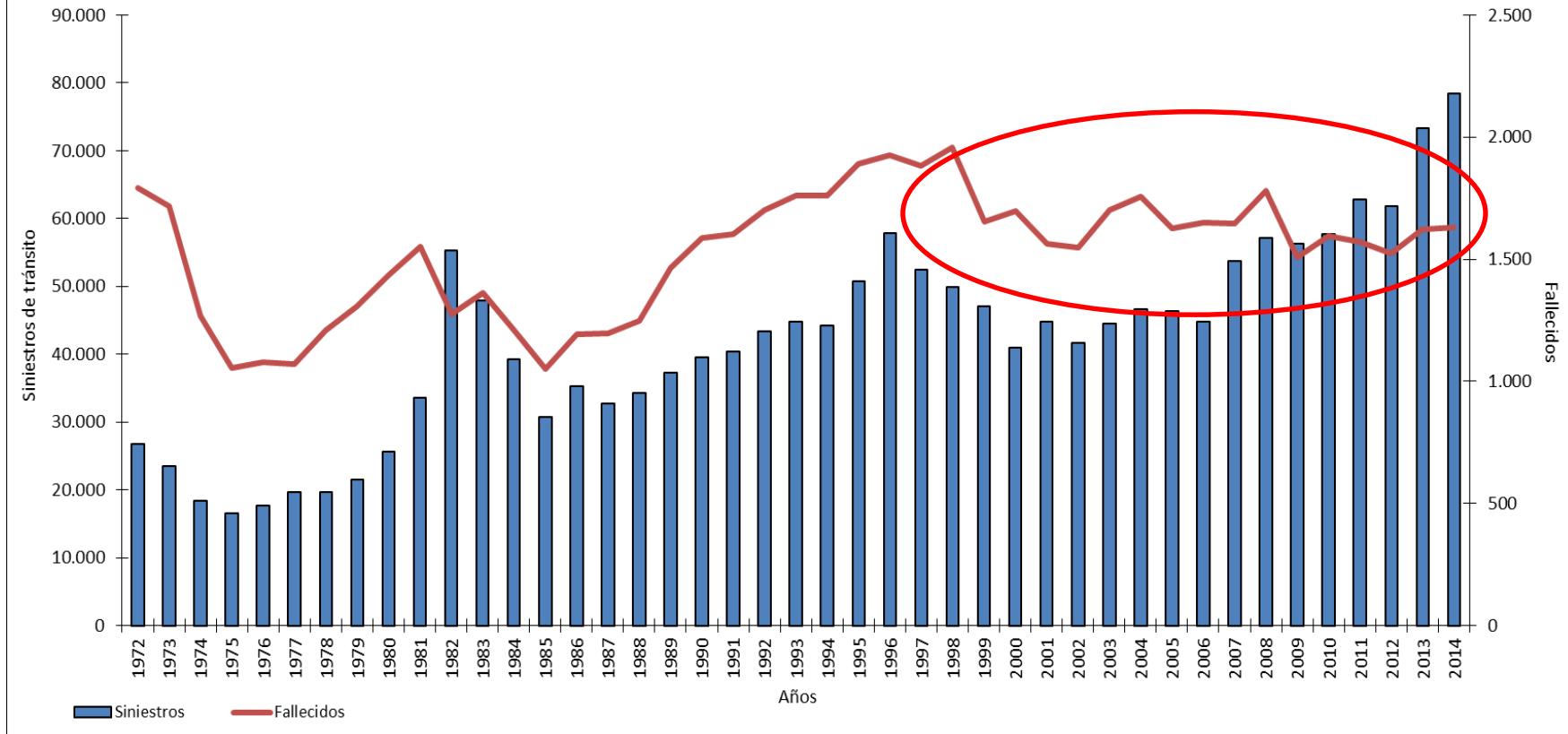


Principales modificaciones

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)

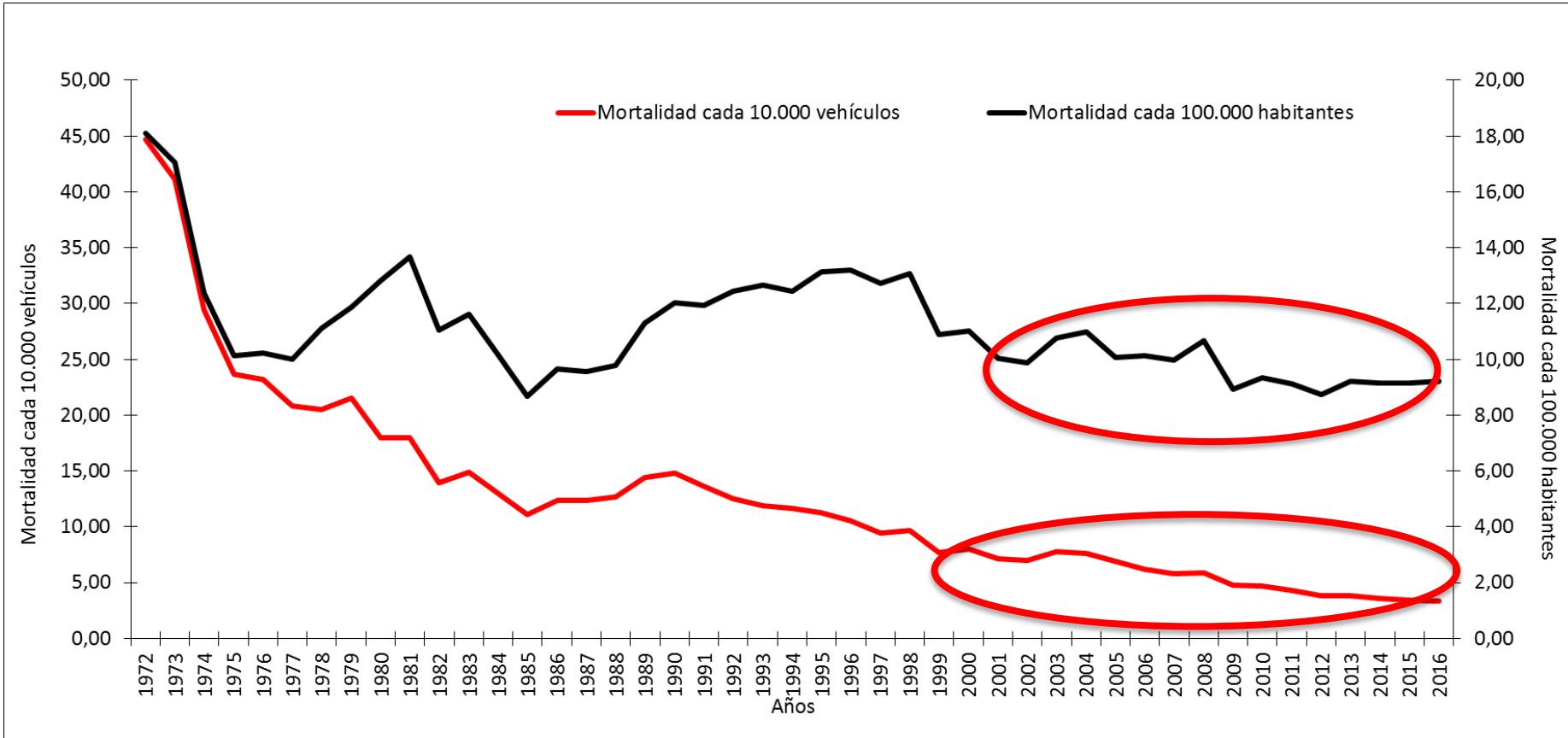


Disminución de la tasa de mortalidad a pesar de aumento explosivo del parque vehicular, manteniéndose en 1600 muertos por accidentes de tránsito.

Fuente: Carabineros de Chile, INE

Política de Seguridad Vial - Resultados

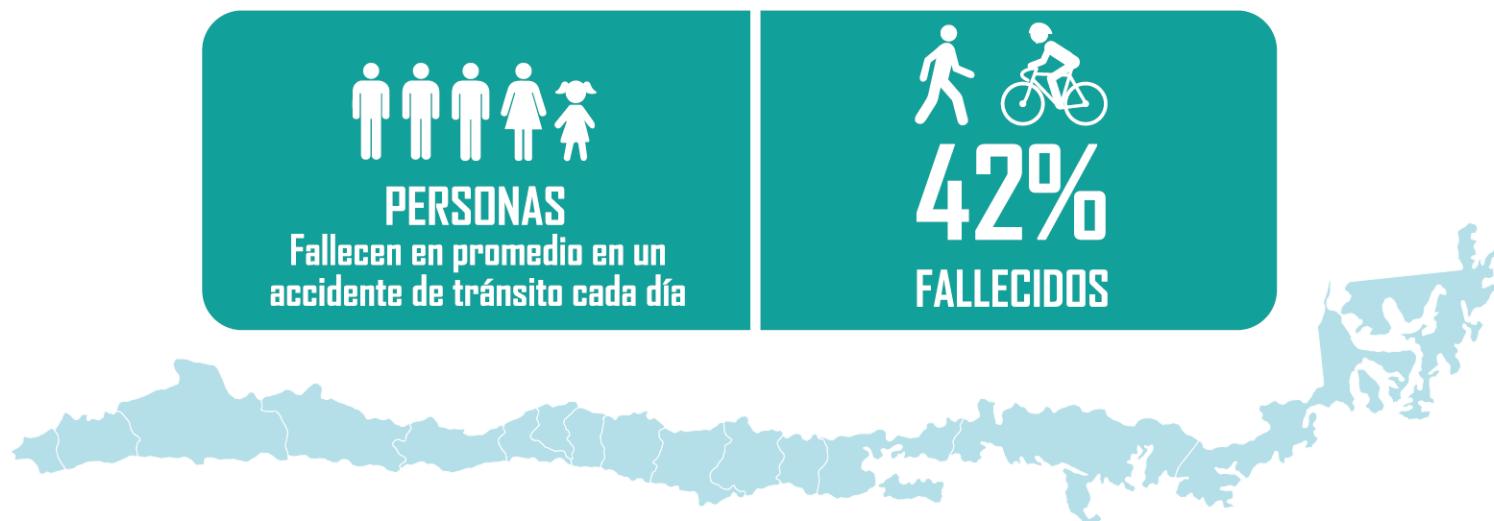
**Evolución de indicadores de mortalidad por cada 10.000 vehículos y 100.000 habitantes en Chile
(Período 1972-2016)**



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



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.



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