Seguridad vial en jóvenes chilenos: mortalidad por conducción imprudente

Autores: Tamara Fuentes, Ángela González, Luciana Quezada, Valentina Rouret y Camila Trotta.

Filiación: Estudiantes 2º año Medicina, Universidad de los Andes, Chile.

1. Resumen Ejecutivo

Los siniestros viales son situaciones multicausales y prevenibles; ocurridas durante un desplazamiento por vías públicas, definidas por la ley de tránsito, que ocasionan daños a lugares, cosas y/o personas (1). De acuerdo a la OMS, son un problema de salud pública mundial, ya que corresponden a una de las principales causas de muerte en el mundo (2). Chile no se ve exento de esto, pues los siniestros de tránsito son la principal causa de muerte en la población infantil (1-14 años) y la segunda en los jóvenes (15-29 años), superado únicamente por las muertes atribuidas a suicidios. Además, las consecuencias de estos fenómenos no se limitan al ámbito de la salud, por ejemplo, tienen un gran impacto a nivel económico: se estima que sus costos alcanzan el 2% del PIB (3).

Según la Organización Mundial de la Salud (2), algunos de los mayores avances respecto a la seguridad vial se han alcanzado gracias a la implementación de sistemas de movilidad en los que se tiene un enfoque en los sistemas seguros. Estos se caracterizan por tener a la persona y la seguridad como centro (2).

El presente documento analiza la situación actual de los siniestros viales en Chile, centrándose en el papel protagónico que cumplen los jóvenes en las estadísticas de este tipo de siniestros. Para esto, se evaluará la efectividad de las políticas públicas actuales a nivel país, en relación con este grupo etario.

2. Planteamiento del problema

Durante el 2023 se registraron 78.238 siniestros viales, alcanzando 1.653 personas fallecidas en total (4). De estos, 32.440 siniestros involucraron a personas jóvenes de entre 15 a 29 años, resultando en 13.989 lesionados y 392 muertes dentro de los jóvenes (4). Esto equivale al 24% de todas las muertes por siniestros de tránsito en el país, una proporción significativamente alta al compararla con otros

grupos etarios.

Los siniestros viales son la segunda causa de muerte en la población de 15 a 29 años, solo superada por los suicidios (3). Se ha demostrado que la mayoría de los siniestros viales son evitables, dado que en más del 90% de los casos está presente la falla humana, asociada a conductas de riesgo al volante (3). La imprudencia del conductor es la causa primordial de los siniestros donde participan los jóvenes, ya que originó el 59,3% de los siniestros viales de este grupo etario en 2023 (4).

Este hecho no solo afecta a los individuos involucrados, sino que también genera un profundo impacto a nivel social, familiar y económico. Por lo tanto, la alta incidencia de siniestros en que se ven involucrados jóvenes en Chile, constituye una preocupación persistente para la salud pública y la seguridad vial. Las causas de esta situación se relacionan principalmente a conductas imprudentes al volante, como el exceso de velocidad, el alcohol en el conductor, así como el uso inadecuado de dispositivos electrónicos al conducir (5). Por ello, comprender el fenómeno e implementar estrategias que permitan abordar las causas de la siniestralidad juvenil al volante son esenciales para prevenirla y reducir su ocurrencia.

3. Antecedentes y análisis de política o estrategia: ¿Cómo se aborda el problema hoy en Chile desde el Ministerio de Transportes?

Para poder realizar políticas públicas de seguridad vial efectivas, es necesaria la evaluación de la situación de seguridad vial en Chile durante la última década para determinar en qué áreas se ha podido avanzar y dónde hace falta seguir mejorando.

A continuación, se presentan algunas políticas relacionadas:

3.1. Ley de Tránsito (N°18.290) (6): Establece los lineamientos del comportamiento vial. En el artículo 155 A de esta se prohíbe conducir bajo la influencia del alcohol, entre otras cosas (6).

3.2. Política Nacional de Seguridad de Tránsito (7): Creada en 2017, mediante esta Chile se suma al tratado internacional “**Visión Cero**” que busca “*ser un país sin fallecidos ni lesionados graves en el tránsito*” (7). Mas, esta política por sí sola no implica una estrategia, sino que fue aplicada a partir de la Estrategia Nacional de Tránsito (7).

3.3. Acuerdo Nacional por la Seguridad Vial (7): Firmado en 2019, como respuesta a la necesidad de disminuir los índices de siniestralidad en el país (7). Está orientado a la **prevención** de siniestros y protección de usuarios vulnerables (7).

3.4. Estrategia Nacional de Salud 2021-2030 (8): Los siniestros de tránsito se encuentran insertos en el eje 5 de esta misma, sobre “Funcionamiento y discapacidad” (8). Se tiene como objetivo de la década **disminuir la tasa de multimorbilidad por siniestros viales** en la población nacional (8), mediante el fortalecimiento de la atención prehospitalaria, hospitalaria y la rehabilitación de las víctimas, así como la generación de datos útiles para la prevención (5). Sin embargo, esta política no aborda las causas directas de siniestralidad juvenil al volante.

3.5. Estrategia Nacional de Seguridad de Tránsito 2021-2030 (5): Se creó basada en la multisectorialidad y tiene como objetivo general **disminuir en un 30% las muertes** en siniestros viales para el año 2030 (5).

En relación a la problemática juvenil, dentro de esta misma estrategia se encuentra el eje “Usuarios de las vías más seguros”. Este tiene como objetivo “*Promover y fortalecer la adopción de valores y conductas que propicien una convivencia vial armónica entre las personas*” (5). A partir de esto, se proyecta incorporar el uso del etilómetro evidencial, aumentar la utilización de pruebas de detección de drogas en conductores y promover sanciones más estrictas para quienes conduzcan sin licencia. (5).

3.6. Campañas de concientización: Se encuentran enfocadas en las principales causas de siniestros: **imprudencia al conducir** (64%) y **consumo de alcohol** (10%) (9).

3.7. Ley Emilia (N° 20.770) (10): Promulgada en septiembre de 2014, en respuesta a la necesidad de sanciones más severas por conducir bajo los efectos del alcohol (10). Añade penas de cárcel efectiva desde 1 año para quienes infrinjan la norma, además de inhabilitación para conducir y agravantes por huir del lugar o negarse al test de alcoholemia (10).

3.8. Ley No Chat (Ley N° 21.377) (11): Modifica la ley de tránsito, prohibiendo el uso de dispositivos electrónicos, digitales, o de telefonía móvil al conducir (11). Esta política prohíbe el uso de dispositivos móviles que frecuentemente distraen y generan un alto riesgo al volante (11).

Pese a los avances en políticas y estrategias chilenas que buscan reducir la ocurrencia de siniestros viales, estas son en su mayoría generalizadas y ninguna aborda particularmente a los jóvenes de 15 a 29 años, por lo que su efectividad se puede ver limitada mientras no se apliquen estrategias específicamente dirigidas a este grupo.

4. Recomendaciones

4.1. Aumentar fiscalización

- Incrementar la cantidad de fiscalizaciones de tránsito relacionadas con la conducción tras el consumo de alcohol o drogas, así como el exceso de velocidad.
- Delimitar zonas de riesgo en lugares en que se producen más siniestros viales, aumentando la presencia de fiscalizadores durante los horarios críticos.
- Implementar sanciones disuasorias, de modo que los conductores eviten conductas riesgosas para no ser multados.

4.2. Intervenciones escolares y universitarias

- Realizar charlas informativas sobre el peligro de la conducción de riesgo a estudiantes en Enseñanza Media y en Educación Superior, para que sean conscientes de las consecuencias de los siniestros viales.
- Incluir testimonios de sobrevivientes de siniestros viales, que puedan explicar personalmente la importancia de no asumir riesgos al volante.

4.3. Promoción de salud vial en redes sociales

- Utilización de plataformas digitales más usadas por los jóvenes entre 15 y 29 años para promover una conducción saludable.
- Uso de imágenes y tipografía llamativas para captar la atención de los jóvenes, exponer y concientizar sobre los riesgos de la conducción imprudente (Ver Anexo).

4.4. Evaluación constante de estrategias y leyes

- Utilizar datos estadísticos sobre los siniestros viales para mantener y mejorar las estrategias que están teniendo un impacto positivo en la disminución de siniestros, y reemplazar aquellas que no están obteniendo resultados esperados.
- Realizar Estrategias Nacionales de Seguridad de Tránsito cada 5 años. El análisis y planteamiento de estrategias más frecuente permite que las políticas se adapten mejor al contexto vial del momento, asegurando la efectividad de las mismas.
- Evaluar constantemente los efectos de las leyes y su aplicación en Chile, para determinar si han tenido resultados efectivos sobre la siniestralidad vial. De esta forma, es posible determinar cuándo es necesario fortalecer la aplicación de una ley y rigurosidad de su fiscalización.

Referencias

1. Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito. Glosario [Internet]. [citado el 15 de junio de 2025]. Disponible en: <https://www.conaset.cl/biblioteca-observatorio/glosario/>
2. Organización Mundial de la Salud. Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2023 [Internet]. Ginebra: 2023. Disponible en: <https://iris.who.int/bitstream/handle/10665/379049/9789240100534-spa.pdf?sequence=1>
3. Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito. LIBRO PARA LA CONDUCCIÓN EN CHILE: Automovilistas Licencia clase B [Internet]. 2024. Disponible en: https://mejoresconductores.conaset.cl/assets/data/pdf/B-ESP/Libro_para_la_conduccion_en_Chile_Clase_B_oct%202024.pdf
4. Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito. INFORME DE JÓVENES [Internet]. 2023. Disponible en: <https://www.conaset.cl/wp-content/uploads/2024/08/Jóvenes-2023.pdf>
5. Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito. ESTRATEGIA NACIONAL DE SEGURIDAD DE TRÁNSITO 2021-2030 [Internet]. 2021. Disponible en: https://www.conaset.cl/wp-content/uploads/2021/05/Estrategia-Nacional-de-Seguridad-de-Tr%C3%A1nsito_2021-2030.pdf
6. Biblioteca del Congreso Nacional. Ley 18290 [Internet]. www.bcn.cl/leychile. [cited 2025 Jun 21]. Available from: <https://www.bcn.cl/leychile/navegar?i=29708>
7. Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito - CONASET, Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, Coordinación Técnica y Diseño: Secretaría Ejecutiva de CONASET. Acuerdo Nacional por la Seguridad Vial de Chile 2019 [Internet]. Santiago de Chile: 2019. [citado el 15 de junio de 2025]. Disponible en: <https://www.conaset.cl/wp-content/uploads/2019/06/Libro-Acuerdo-Nacional-por-la-Seguridad-Vial-de-Chile.pdf>
8. Departamento Estrategia Nacional de Salud, División de Planificación Sanitaria, Subsecretaría de Salud Pública. RESULTADOS DIAGNÓSTICO DE INTERSECTORIALIDAD EN TEMAS PRIORIZADOS DE LA ESTRATEGIA NACIONAL DE SALUD AL 2030 ACCIDENTES DE TRÁNSITO [Internet]. Marzo 2024. [citado el 15 de junio de 2025]. Disponible en: <https://estrategia.minsal.cl/wp-content/uploads/2024/04/Analisis-Encuesta.-Accidentes-de-transito.pdf>
9. Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito. “Unidos por un 18 Seguro”: La nueva campaña para prevenir siniestros viales [Internet]. Septiembre 2024. [citado el 15 de junio de 2025]. Disponible en: <https://conaset.cl/unidos-por-un-18-seguro-la-nueva-campana-para-prevenir-siniestros-viales/>
10. Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito. Ley Emilia [Internet]. [citado el 19 de junio de 2025]. Disponible en: <https://www.conaset.cl/ley-emilia/>
11. Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito. Ley No Chat [Internet]. [citado el 19 de junio de 2025]. Disponible en: <https://www.conaset.cl/si-manejas-no-chatees/>