

Estudio Achs 2025

Factores protectores y conductas de riesgo asociados de seguridad vial

En la Achs creemos firmemente que la prevención y el cuidado son pilares fundamentales para el bienestar de las personas. Por eso, uno de nuestros principales compromisos es velar por la seguridad en los traslados diarios, tanto hacia el trabajo como de regreso a casa. Sabemos que el trayecto es uno de los principales focos de accidentes laborales, y abordarlo desde una perspectiva preventiva es esencial para proteger vidas.

Objetivos del estudio

Describir e identificar

Identificar los principales hábitos y conductas de seguridad adoptados por los usuarios del sistema vial en Chile, incluyendo el uso de cinturón de seguridad, sistemas de retención infantil y elementos de protección personal, según grupo etario y tipo de transporte.

Evaluar percepciones

Evaluar la percepción de la población sobre la efectividad de las normativas vigentes en materia de seguridad vial, así como las barreras que impiden su cumplimiento, como la falta de fiscalización, educación vial o desinterés de los conductores.

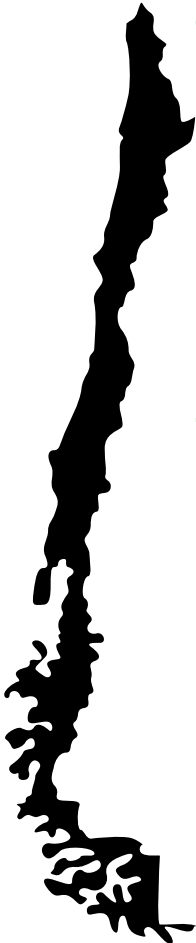
Visibilizar y prevenir

Visibilizar los factores de riesgo y conductas peligrosas más frecuentes entre los conductores, con especial énfasis en el uso del celular al conducir, el consumo de alcohol o drogas, y las diferencias en la percepción del peligro entre distintos grupos etarios.

Contenidos

- 1** Descripción del estudio
- 2** Caracterización de formas de desplazamiento
- 3** Factores protectores
- 4** Factores de riesgo
- 5** Habilitación normativa

Descripción del estudio



1.100 casos

Personas de 18 años o más a nivel nacional

Error muestral máximo de 2,9% a nivel total, nivel de confianza de 95%.

Metodología	Descripción
Metodología levantamiento	CATI - RDD (Computer Assisted Telephonic Interview - Random Digit Dialing)
Instrumento de medición	Encuesta telefónica en base a cuestionario estructurado
Fechas de terreno	26 de marzo a 2 abril de 2025
Tasas de respuesta	La tasa de respuesta fue de 4,7%
Ponderación	Los datos fueron ponderados por grupos de edad, sexo y nivel educativo, de modo de garantizar la representatividad de la muestra sobre estos parámetros.

Descripción muestra (n=1.100)



Tipo de ciudad

Gran ciudad - 42.1%
Ciudad mediana o pequeña - 38.8%
Sector rural - 19.1%



Sexo

Femenino - 51.1%
Masculino - 48.9%



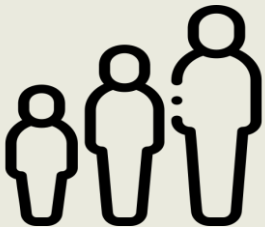
Nivel educacional

Media incompleta o inferior- 30.1%
Media completa- 30.7%
Educación superior incompleta - 12.4%
Educación superior completa - 24.2%
Postgrado - 1,8%
NS/NR- 0,7%



Licencia de conducir vigente

Sí - 47.8%
No - 52.2%



Edad

18 a 29 años - 21.1%
30 a 44 años - 29.9%
45 a 59 años - 24.2%
60 años o más - 24.8%



Clase de licencia que posee (*)

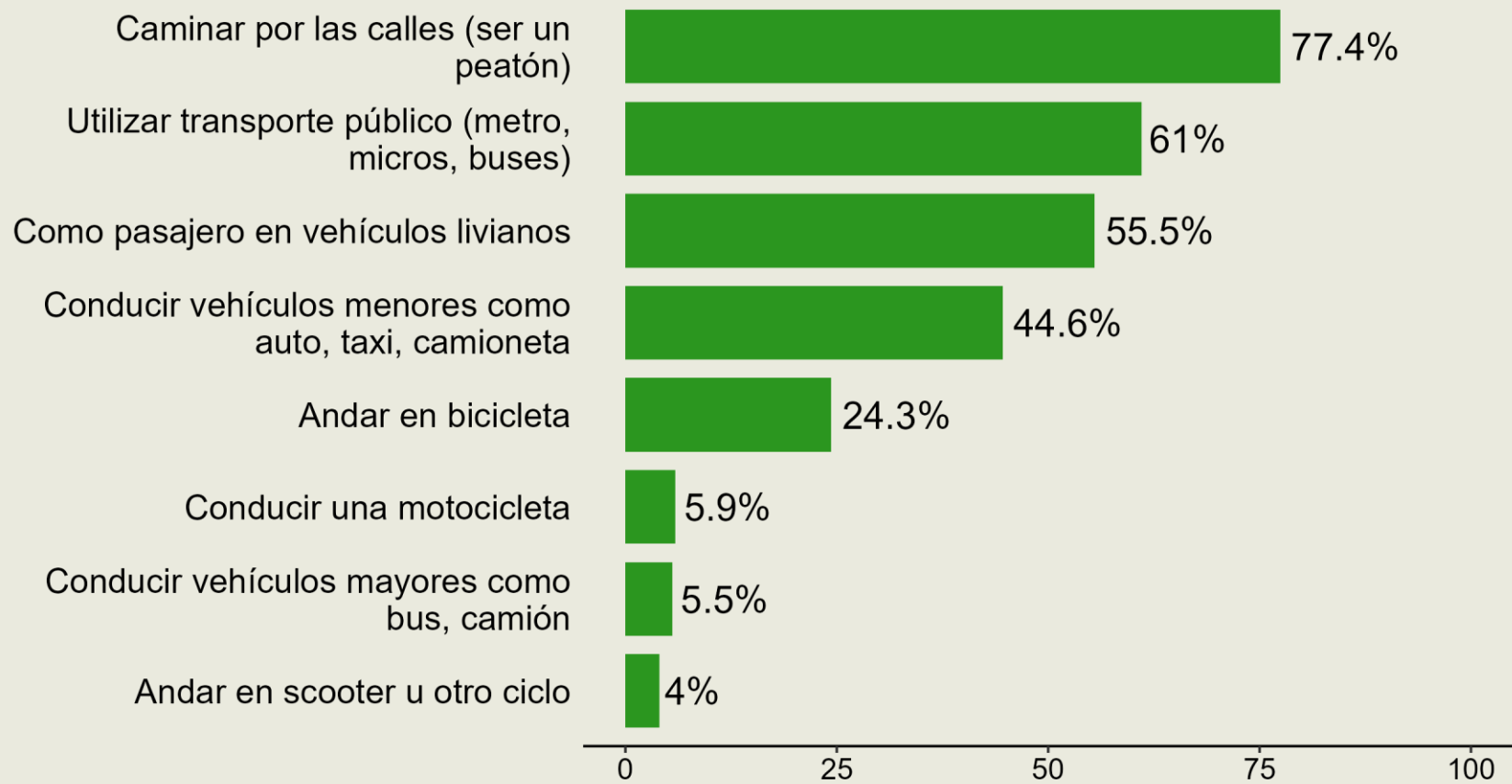
Clase B - 77.8%
Otras licencias - 22.2%

(*) Submuestra de personas con
licencia de conducir n= 526

Caracterización de formas de desplazamiento

FORMAS DE DESPLAZAMIENTO

Pensando en las formas habituales de desplazamiento en la ciudad, ¿cuál o cuáles de las siguientes es o son las que utiliza al menos una vez por semana? (total menciones)

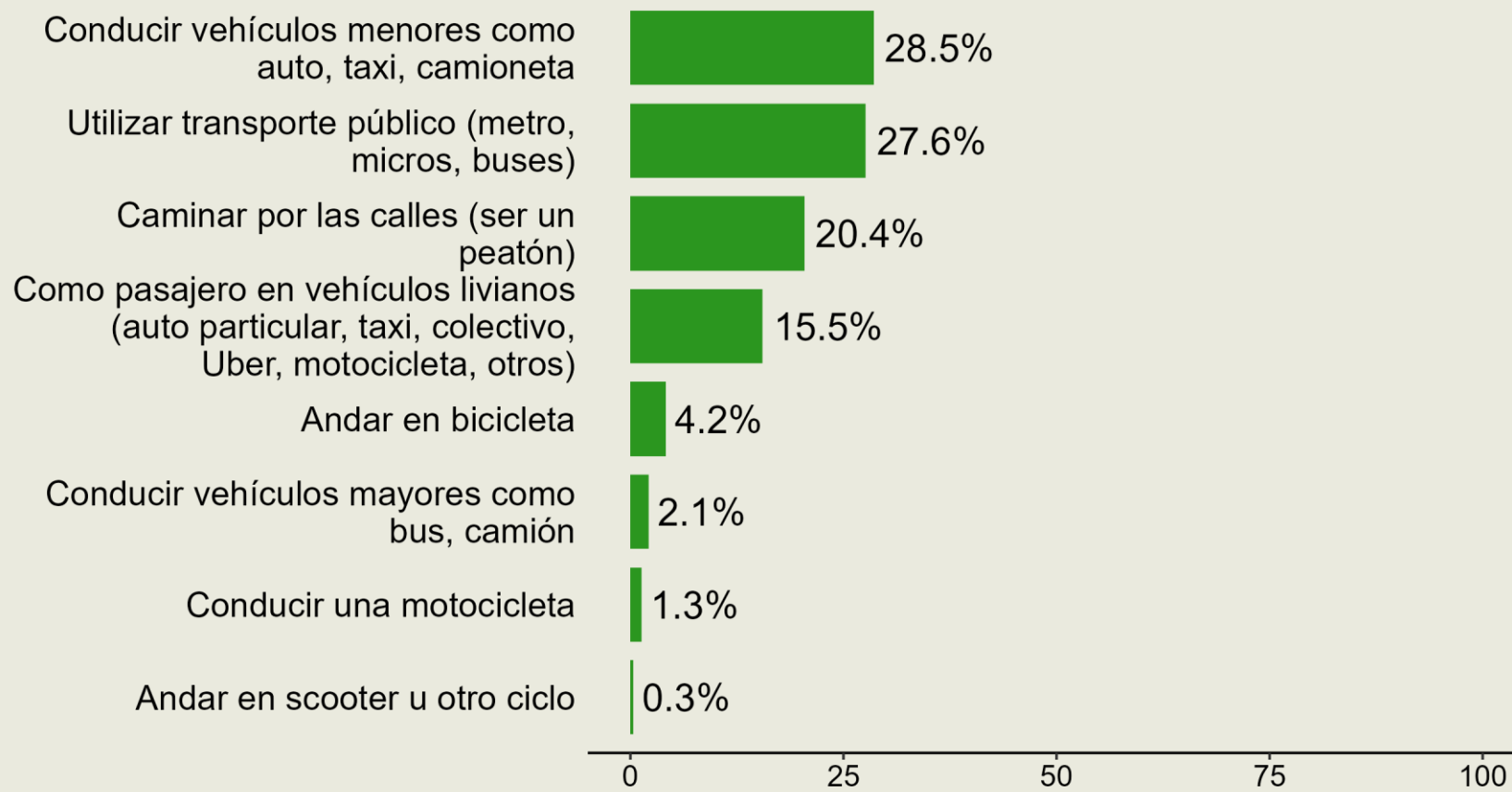


Los encuestados declaran **heterogeneidad en los medios de transporte que utilizan**: una misma persona utiliza diversos medios de transporte en la semana.

El principal medio de transporte en una semana tipo es **conducir vehículos menores** como autos, taxis, camionetas (28.5%), y en segundo lugar el transporte público (27.6%).

FORMAS DE DESPLAZAMIENTO

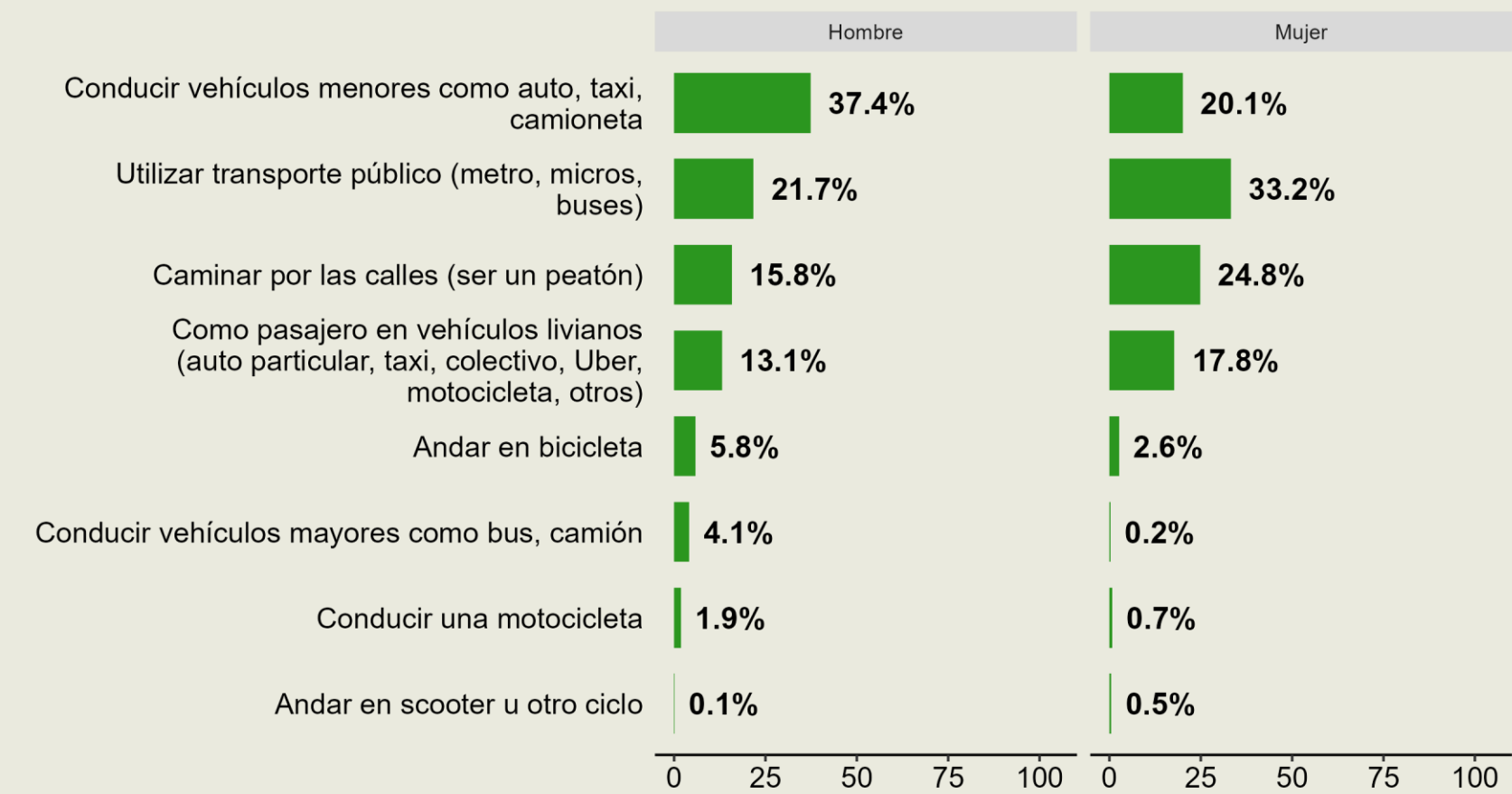
¿Y cuál de las formas de desplazamiento es la que realiza con mayor frecuencia?



FORMAS DE DESPLAZAMIENTO

Diferencias por sexo

¿Y cuál de las formas de desplazamiento es la que realiza con mayor frecuencia?

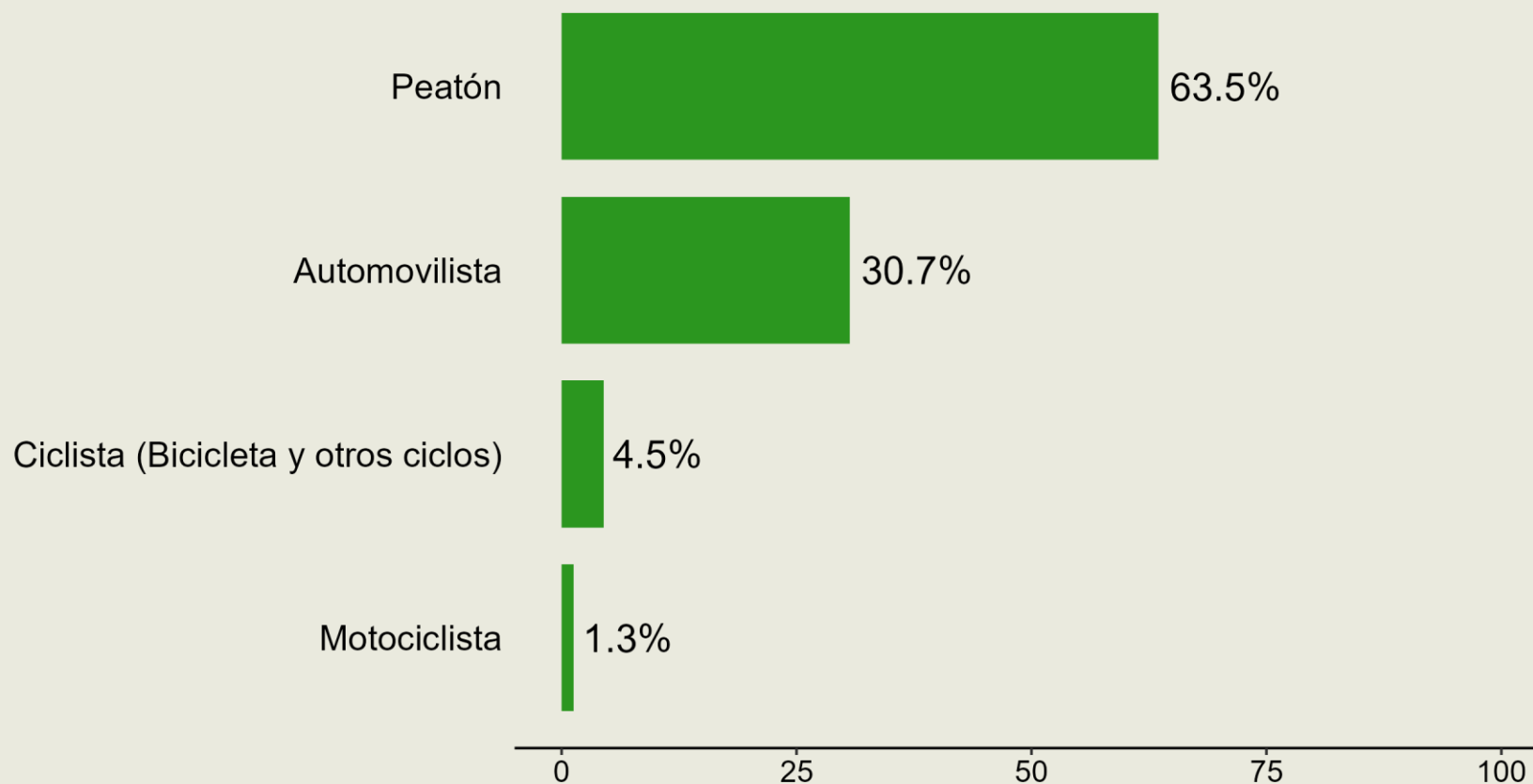


Según sexo, las mujeres presentan porcentajes más altos que los hombres en la utilización de transporte público (33.2%), en la categoría caminar por las calles o ser peatón (24.8%), y como pasajero en vehículos livianos (17.8%); mientras que

Los hombres presentan porcentajes más altos que las mujeres en la conducción de automóviles (37.4%), bicicletas y otros ciclos (5.8%) y conducir vehículos mayores (4,1%). Estas diferencias son estadísticamente significativas.

FORMAS DE DESPLAZAMIENTO

Recodificación: Tipo de Usuario Vial



La recategorización de los tipos de usuarios viales, indica que,

del 100% de usuarios, el tipo de usuario vial más común es peatón (63.5%) y en segundo lugar automovilistas (30.7%). Menores proporciones representan ciclistas (4,5%) y motociclista (1.3%).

Factores protectores

Consultamos por 7 factores protectores a la hora de desplazarse por la ciudad



Uso de cinturón de seguridad en asientos delanteros en vehículos



Uso de cinturón de seguridad en asientos traseros de los vehículos



Uso de sillas infantiles en caso de niños de 8 años o menos



Uso de casco, protecciones y elementos de seguridad nocturnos en vehículos livianos como las bicicletas, motocicletas y scooters



Ajustar la velocidad dependiendo del tipo de camino



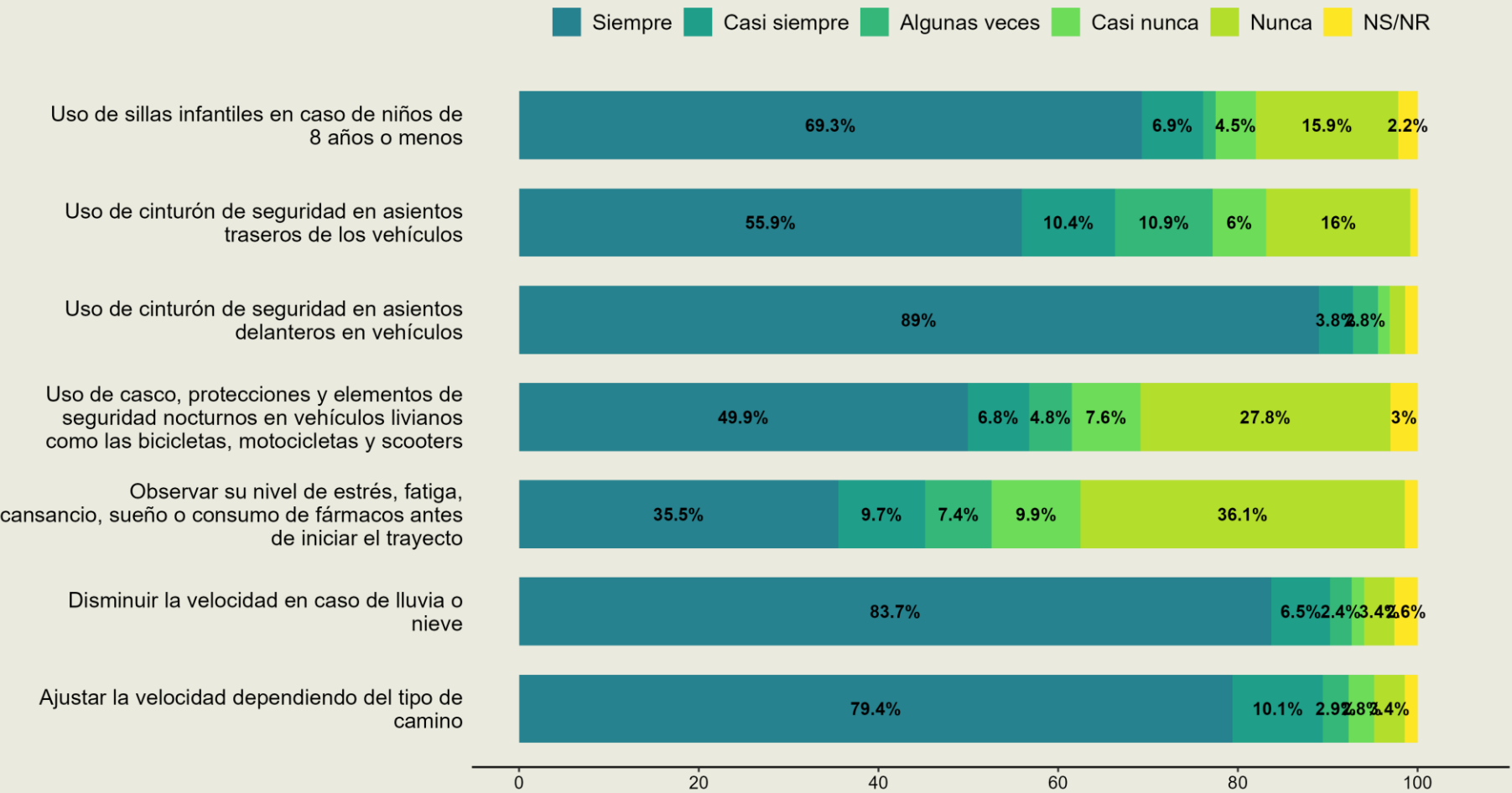
Disminuir la velocidad en caso de lluvia o nieve



Observar su nivel de estrés, fatiga, cansancio, sueño o consumo de fármacos antes de iniciar el trayecto.

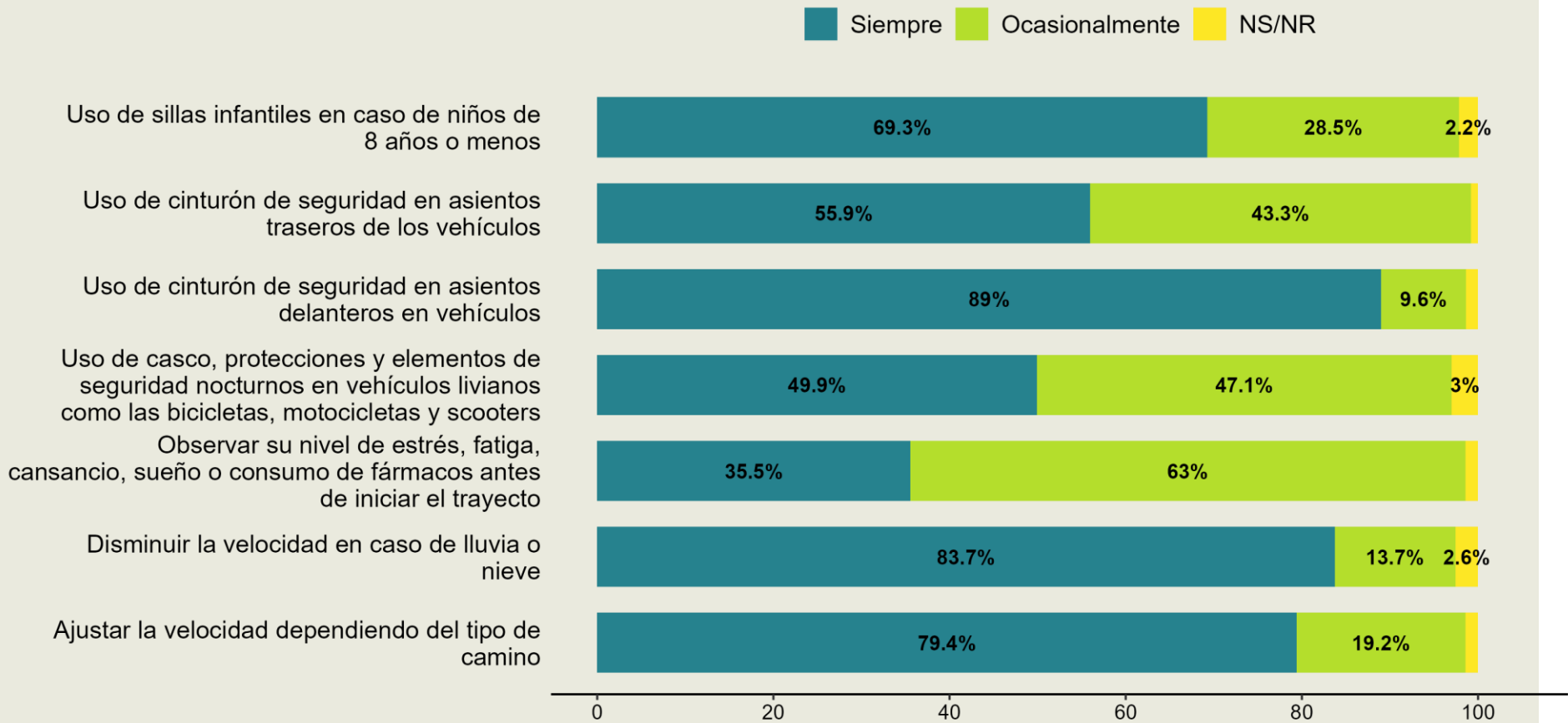
PRECAUCIONES

¿Con qué frecuencia Ud. toma las siguientes precauciones?



PRECAUCIONES (recodificada)

¿Con qué frecuencia Ud. toma las siguientes precauciones?

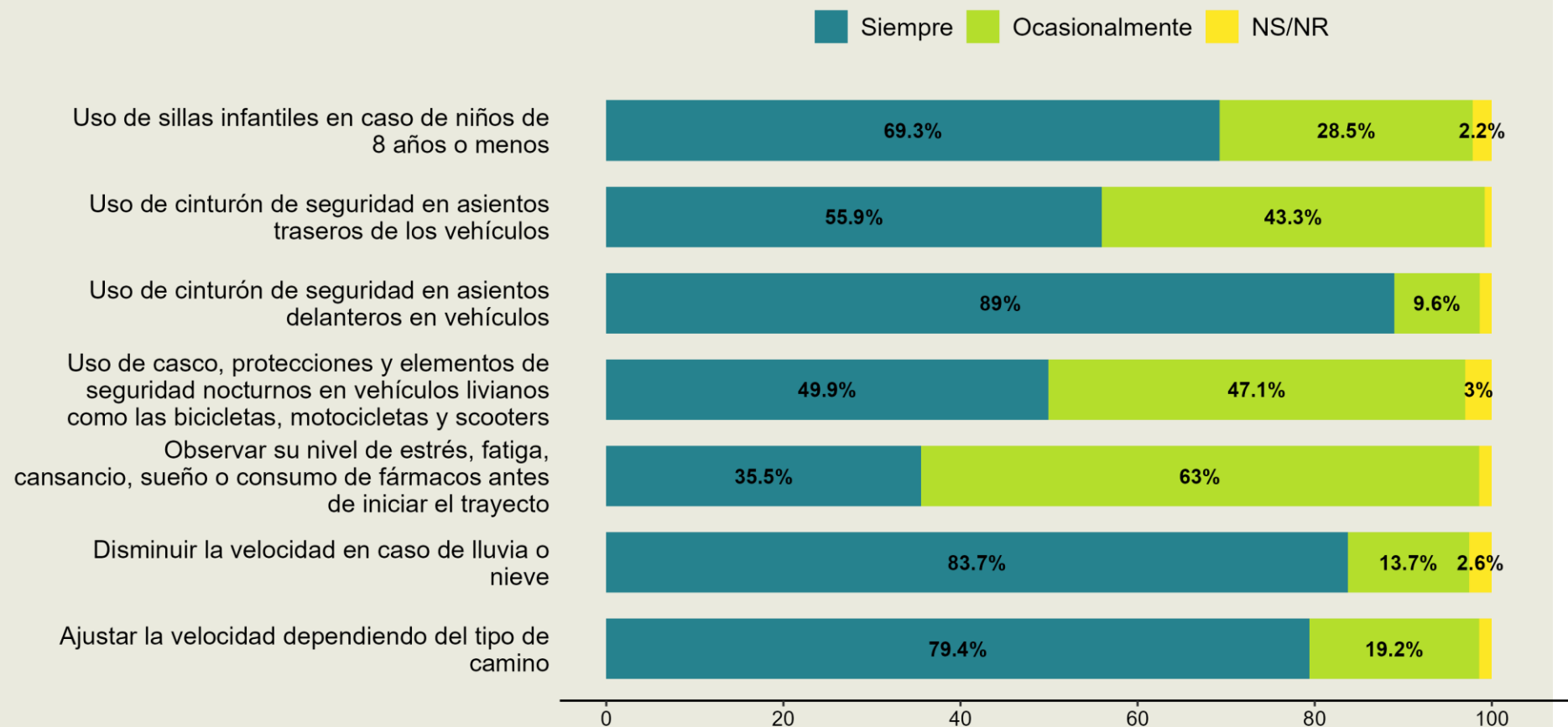


Las precauciones que en mayor medida toman las personas entre los ítems estudiados fueron:

- **Uso de cinturón de seguridad** en asientos delanteros (89% declara tomar esta medida siempre)
- **Uso de sillas** en caso de niños de 8 años o menos (69,3% declara tomar esta medida siempre)
- **Disminución de la velocidad** en caso de lluvia y nieve (83,7% declara tomar esta medida siempre)
- **Ajustar la velocidad** dependiendo del tipo de camino (79,4% declara tomar esta medida siempre)

PRECAUCIONES (recodificada)

¿Con qué frecuencia Ud. toma las siguientes precauciones?



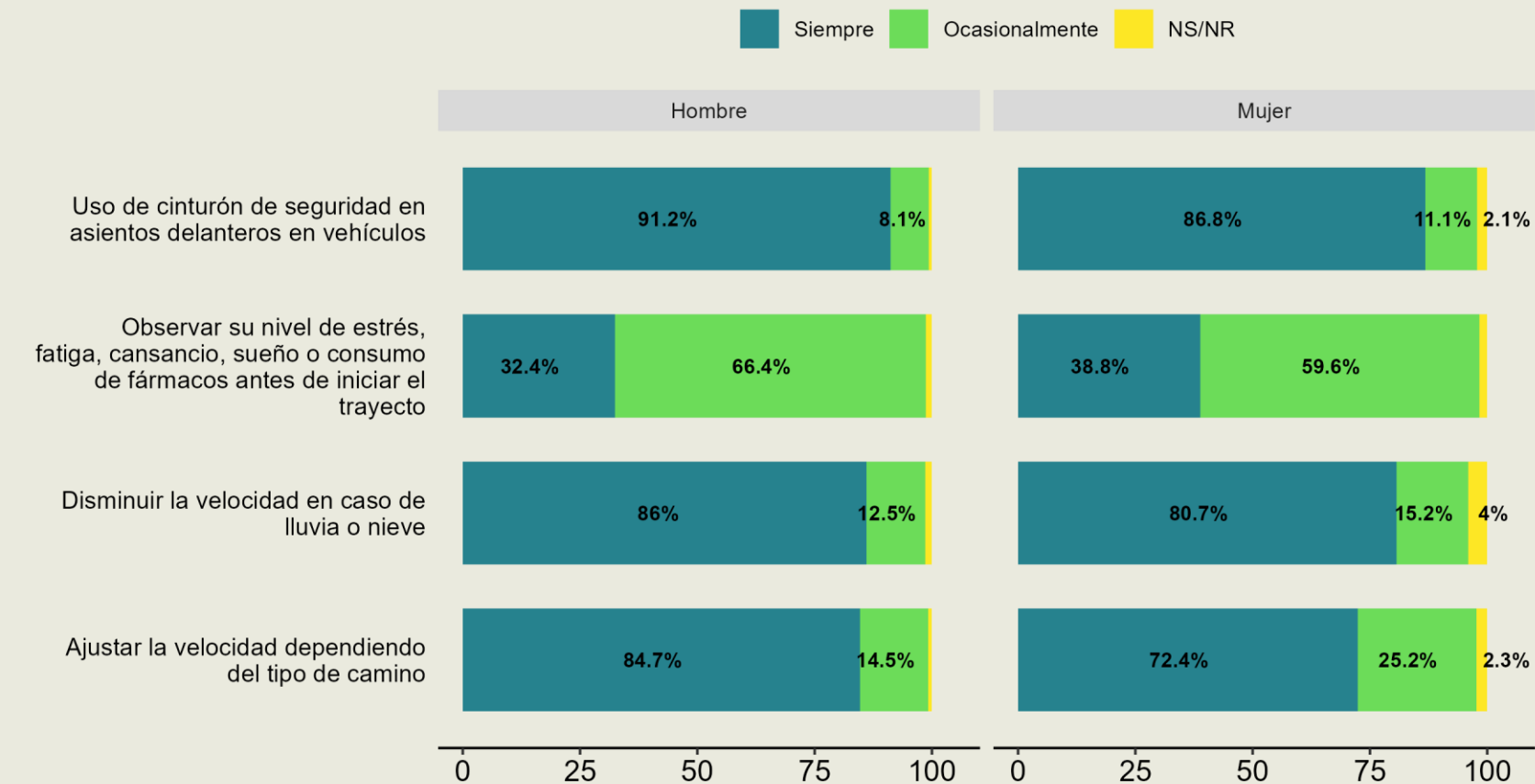
Algunos factores protectores menos utilizados son los siguientes:

- Prestar atención siempre al nivel de stress o fatiga, sueño o consumo de fármacos al momento de conducir. Solo un 35,5% presta atención siempre, un mayoritario 63% lo hace solo ocasionalmente.
- El uso de cinturón de seguridad es un factor preponderante cuando se trata de asientos delanteros (89%), pero ha permeado menos en el caso de **asientos traseros** (55.9%)
- El uso de **casco o protecciones** y elementos de seguridad nocturnos en vehículos livianos como las bicicletas, scooters, motocicletas es un factor protector que se usa siempre en el 49,98% y ocasionalmente en el 47.1%.

PRECAUCIONES

Diferencias por sexo

¿Con qué frecuencia Ud. toma las siguientes precauciones?



*Solo se presentan los reactivos que mostraron diferencias estadísticamente significativas en la categoría Siempre.

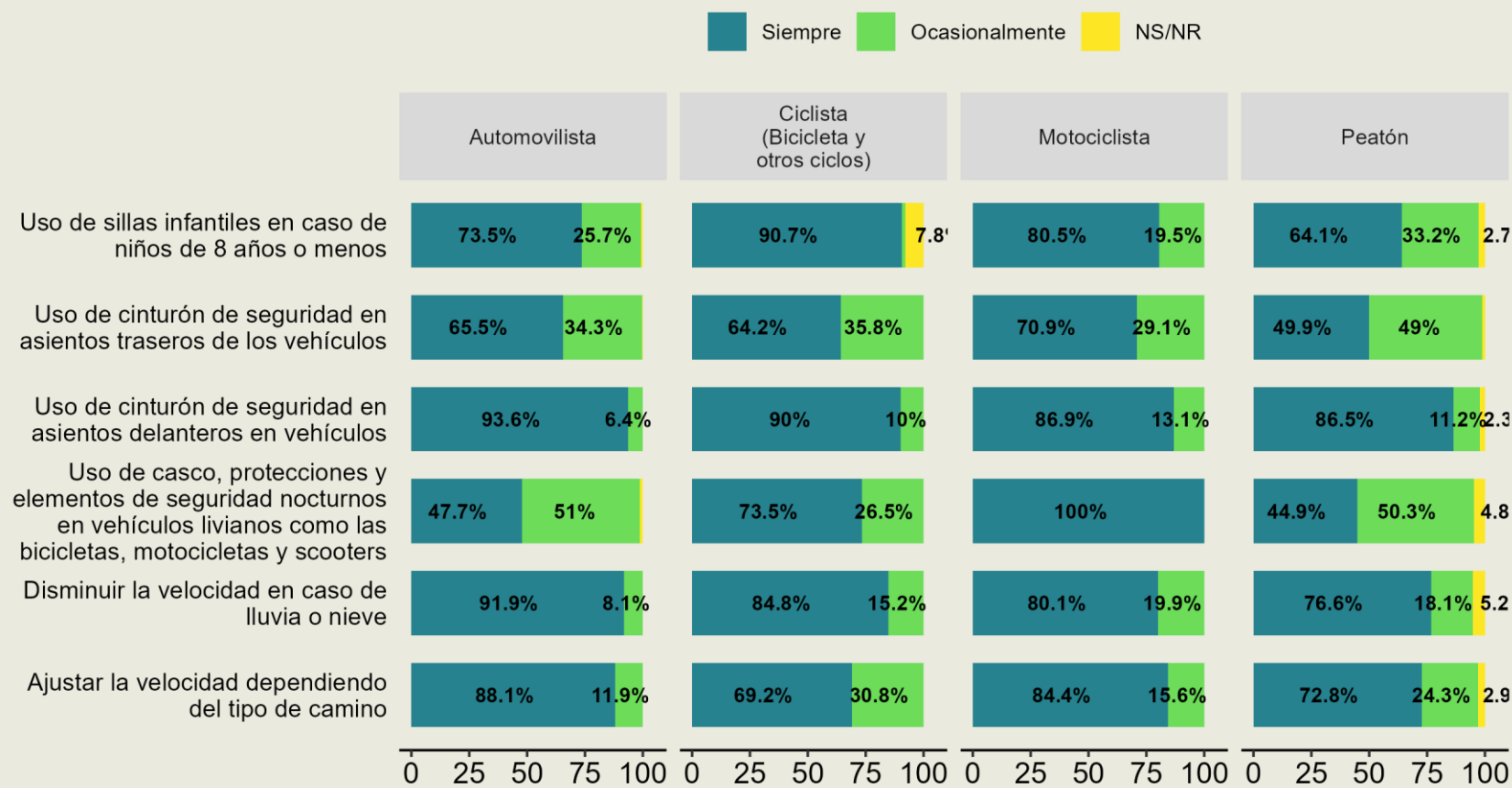
De forma desagregada podemos ver que existen **diferencias estadísticamente significativas entre hombres y mujeres** respecto a las precauciones que se toman durante el trayecto, donde las mujeres presentan un porcentaje más alto que los hombres respecto de la precaución de observar el nivel de estrés, fatiga, cansancio, sueño o consumo de fármacos antes de continuar el trayecto (este factor es usado siempre por el 38.8% mujeres versus 32.4% hombres).

En tanto, en las precauciones uso de cinturón de seguridad en asientos delanteros, disminución de velocidad en caso de lluvia o nieve y ajustar la velocidad dependiendo del tipo de camino son los hombres los que presentan porcentajes más altos en la frecuencia en la toma de precaución, y estas son diferencias estadísticamente significativas. Por ejemplo, los hombres ajustan en mayor proporción la velocidad dependiendo del tipo de camino (84.7% versus 72.4% en las mujeres).

PRECAUCIONES

Diferencias por tipo de usuario vial

¿Con qué frecuencia Ud. toma las siguientes precauciones?



*Solo se presentan los reactivos que mostraron diferencias estadísticamente significativas en la categoría Siempre.

Los automovilistas declaran mayor percepción de algunos factores protectores que los peatones. Quienes son automovilistas en su forma de desplazamiento más habitual toman con mayor frecuencia la precaución del uso de cinturón de seguridad en asientos delanteros y traseros, disminuir la velocidad en caso de lluvia o nieve, y ajustar la velocidad dependiendo del tipo de camino; respecto a los usuarios que de forma más habitual son peatones.

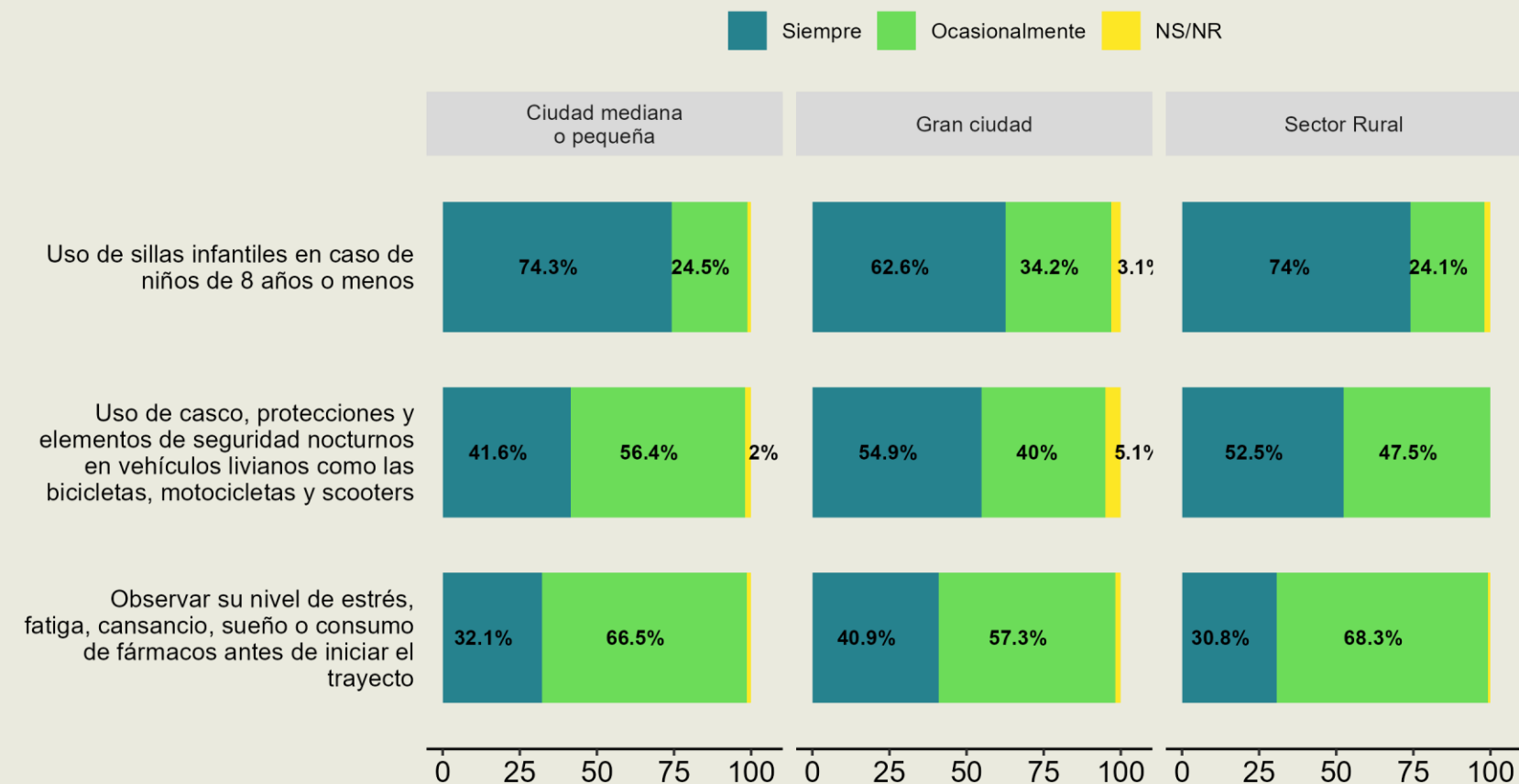
Zoom ciclistas y otros ciclos y motociclistas

En el caso los usuarios que en su forma de desplazamiento más habitual son ciclistas y usuarios de otros ciclos, y motociclistas, se observa que en mayor medida toman la precaución del uso de casco, protecciones y otros elementos de seguridad que los usuarios que de forma más habitual son peatones y/o automovilistas. (motociclistas 100%, 73% entre ciclistas y solo 47% en automovilistas o 44% en peatones).

PRECAUCIONES

Diferencias por tipo de ciudad

¿Con qué frecuencia Ud. toma las siguientes precauciones?



*Solo se presentan los reactivos que mostraron diferencias estadísticamente significativas en la categoría Siempre.

Fuente: Estudio Achs- Data Voz Abril 2025

Los habitantes de la gran ciudad presentan un porcentaje más alto en el factor protector que levanta el uso de casos, protecciones y otros elementos de seguridad que ciudades pequeñas y medianas; (54,9% en grandes ciudades versus 41,6% en ciudades medianas o pequeñas).

La gran ciudad presenta un porcentaje más alto en el observar el nivel de estrés, fatiga, cansancio, sueño o consumo de fármacos que ciudades pequeñas y medianas y sector rural; (40,9% en grandes ciudades versus 32,1% en medianas y pequeñas)

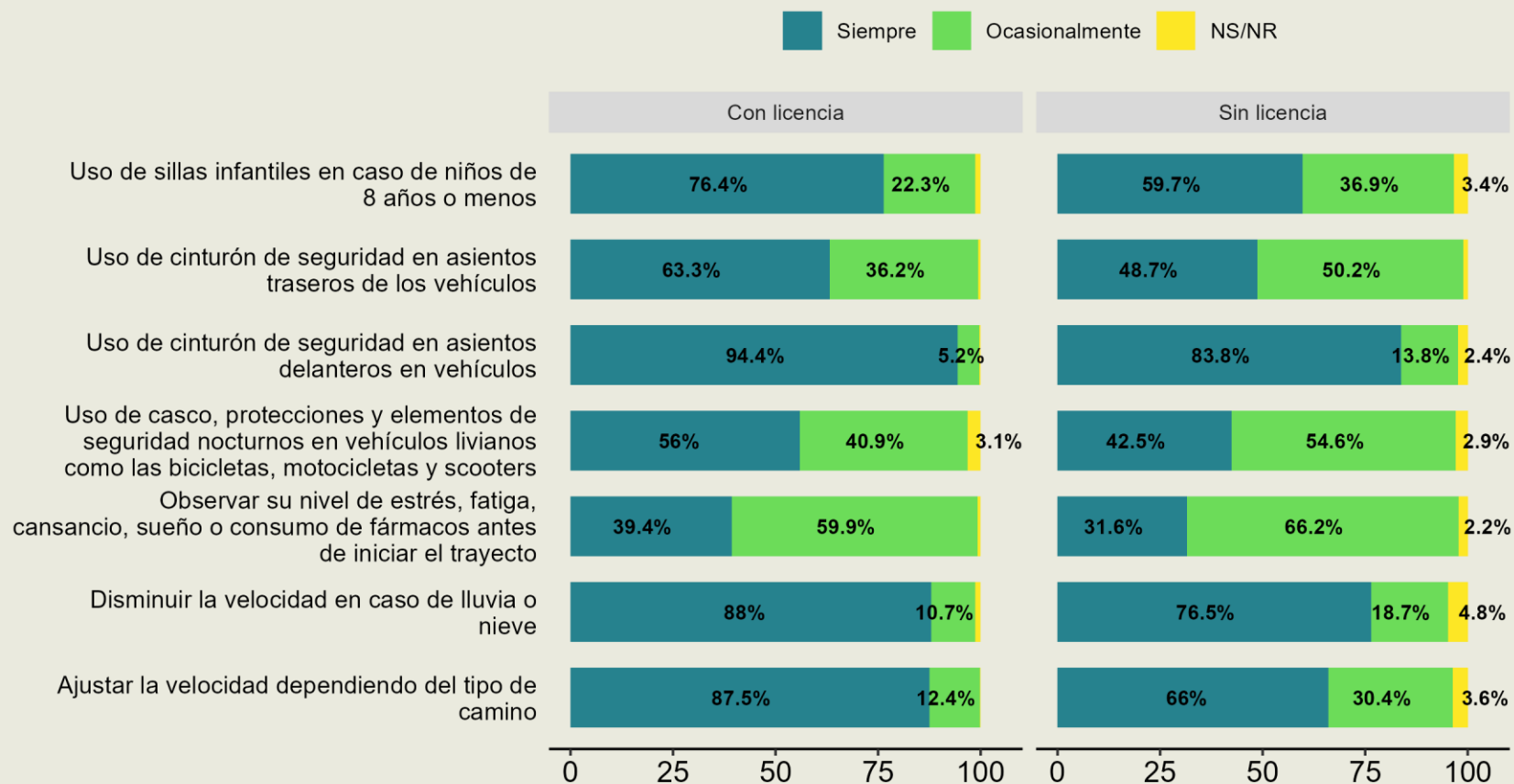
En el caso de uso de sillas y medidas de protección infantil, un porcentaje mayor de esta precaución se observa en las ciudades pequeñas y medianas en comparación a la gran ciudad (74,3% medianas y pequeñas versus 62,6% en grandes ciudades)

En el sector rural, un mayoritario 68,3% pone atención al nivel de fatiga sólo "ocasionalmente". Solo un 30,8% (1 de cada 3) pone atención siempre.

PRECAUCIONES

Diferencias por tenencia de licencia

¿Con qué frecuencia Ud. toma las siguientes precauciones?



*Solo se presentan los reactivos que mostraron diferencias estadísticamente significativas en la categoría Siempre.

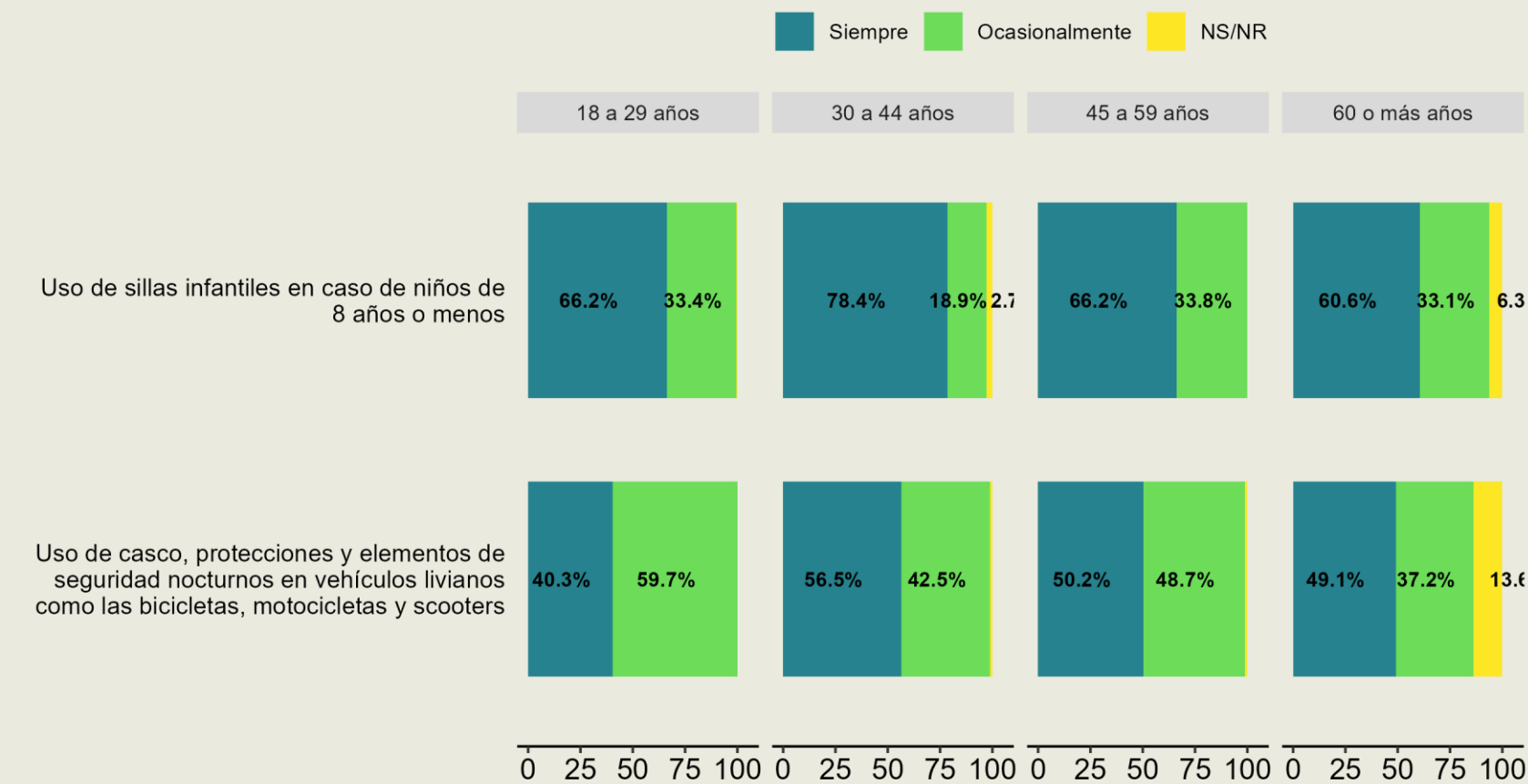
Al comparar a los encuestados que presentan licencia de conducir con aquellos que no la tienen, se encuentran diferencias estadísticamente significativas en la adherencia de todos los factores protectores. Esto quiere decir que quienes presentan licencia de conducir, al mismo tiempo presentan mayor adherencia a factores protectores de seguridad vial que quienes no lo hacen.

La diferencia más marcada se observa en el factor protector de ajusta la velocidad al tipo de camino. Entre quienes tienen licencia, un 87% declara realizarlo siempre, mientras que esta proporción disminuye a un 66% entre quienes no tienen licencia.

PRECAUCIONES

Diferencias por tramo de edad

¿Con qué frecuencia Ud. toma las siguientes precauciones?



*Solo se presentan los reactivos que mostraron diferencias estadísticamente significativas en la categoría Siempre.

También revisamos la adherencia a las distintas conductas protectoras dependiendo de los tramos de edad. Solo se encuentran diferencias estadísticamente significativas en dos factores protectores:

- El uso de sillas y sistemas de protección infantil está mayormente interiorizado en personas del tramo 30 a 44 años, (78.4% declara utilizarlos siempre), superando a todos los demás tramos etarios. Esto es consistente con que en este tramo hay mayor probabilidad de tener niños en edades menores.
- Asimismo, el tramo de 30 a 44 años también declara mayor adherencia al factor “uso de casco en ciclos y motocicletas”, superando a los demás tramos etarios en el uso de estas medidas protectoras
- La población de entre 19 y 29 años es la que presenta menor adherencia en el uso de estos factores protectores, evidenciando un espacio de mejora en la concientización respecto de la importancia del uso de medidas protectoras.

Factores de Riesgo

Consultamos por la percepción de riesgo de 13 conductas de riesgo



Avanzar hacia un destino como en "piloto automático"



Sentir confusión respecto a algunas señales de tránsito u otras características del entorno durante el trayecto y no interrumpir el viaje



Trasladarse sin demasiada atención hacia un destino confiando en trayectos que ha aprendido de memoria



Participar en alguna discusión y/o altercado mientras se traslada hacia su destino



No respetar alguna señal de tránsito por contar con poco tiempo



Conducir habiendo consumido alcohol

Conducir habiendo consumido drogas



Mirar o atender el celular



Participar de modas o retos (desafíos, competencias) difundidos en redes sociales



Iniciar un traslado sintiéndose atrasado/a o apurado/a por llegar a destino



Realizar otras o diversas actividades mientras va en su trayecto



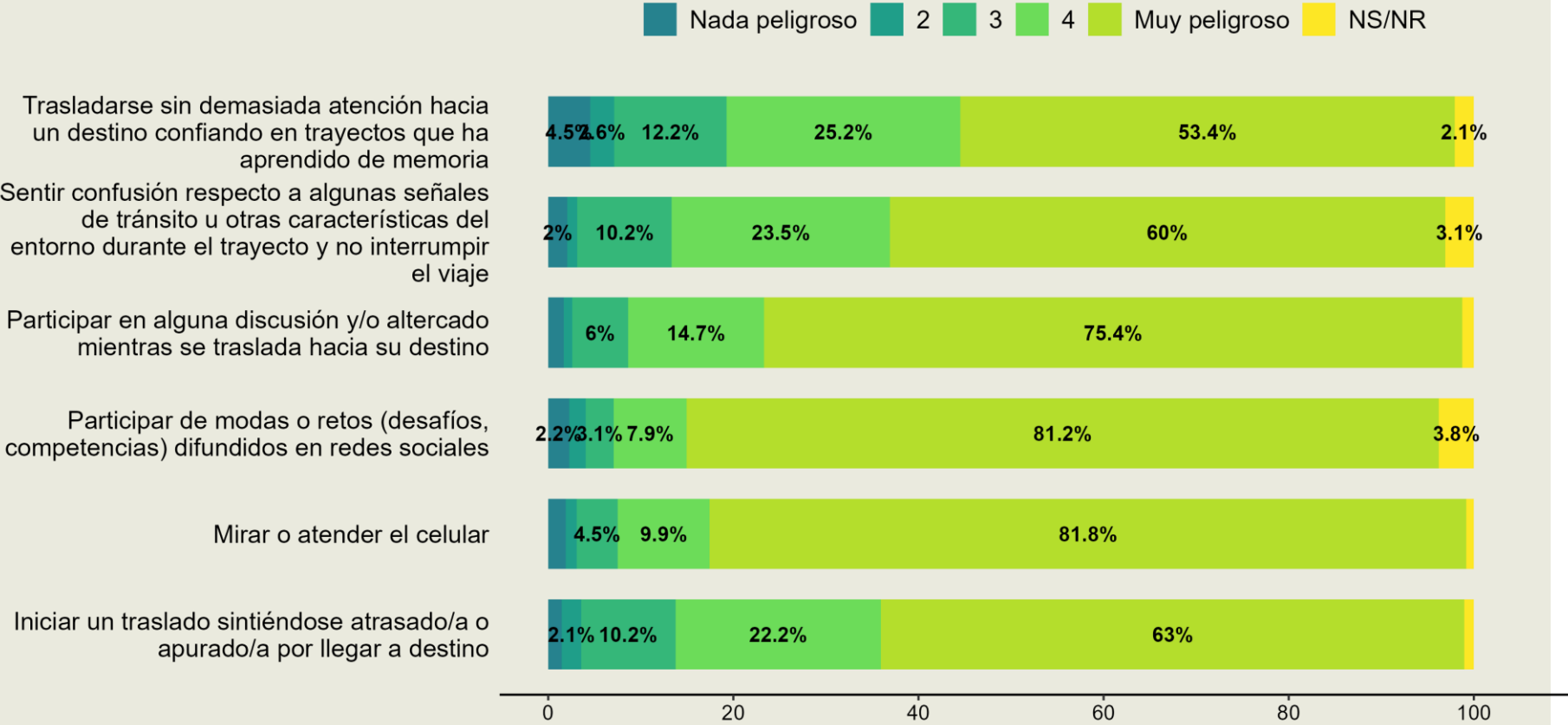
Superar la capacidad del vehículo, o trasladar personas que no cuentan con las medidas de sujeción indicadas por la normativa



Superar la velocidad permitida para el tipo de camino por el que se transita

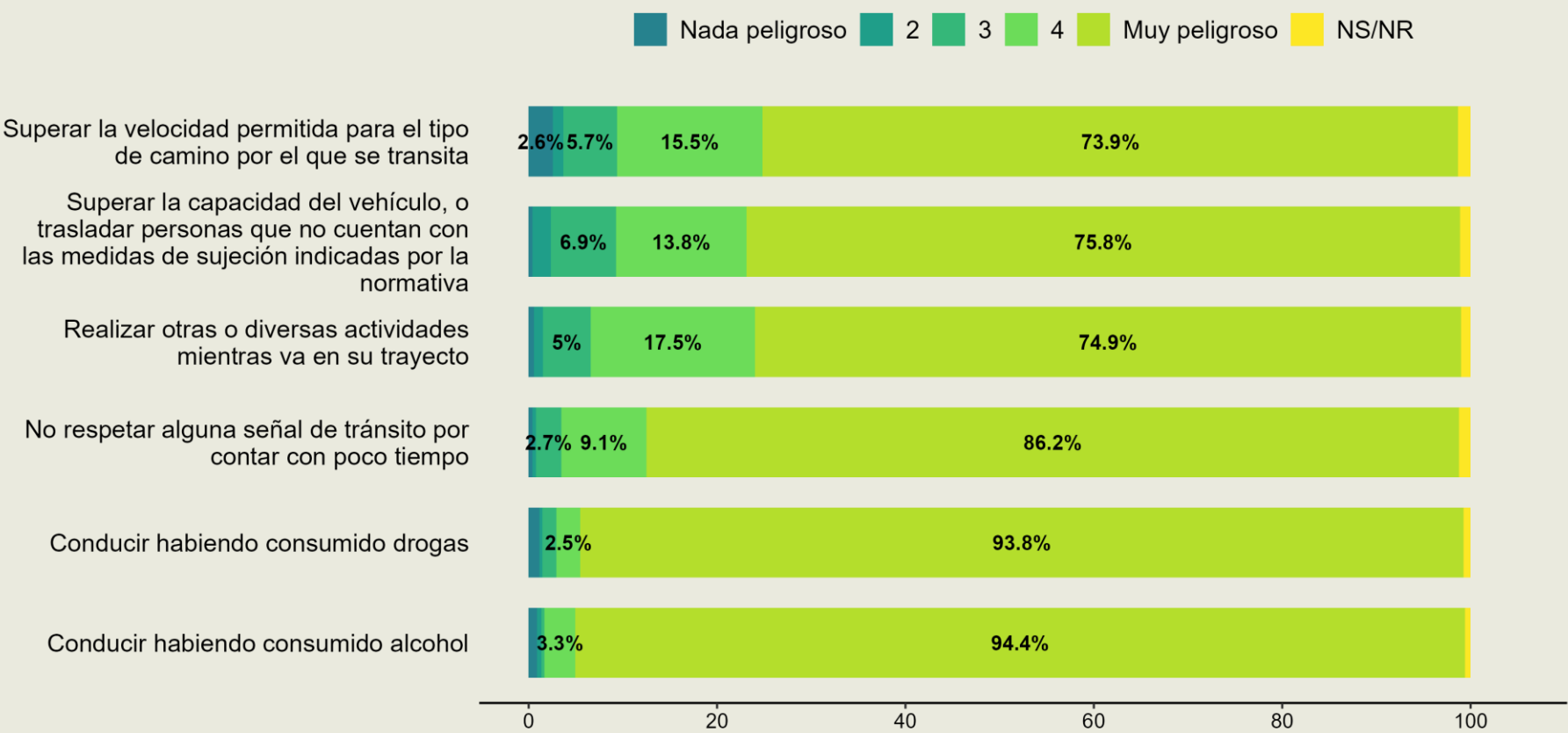
PERCEPCIONES DE PELIGROSIDAD

¿Qué tan peligroso le parecen a Ud. las siguientes afirmaciones durante el desplazamiento o un trayecto en cualquier medio de transporte?



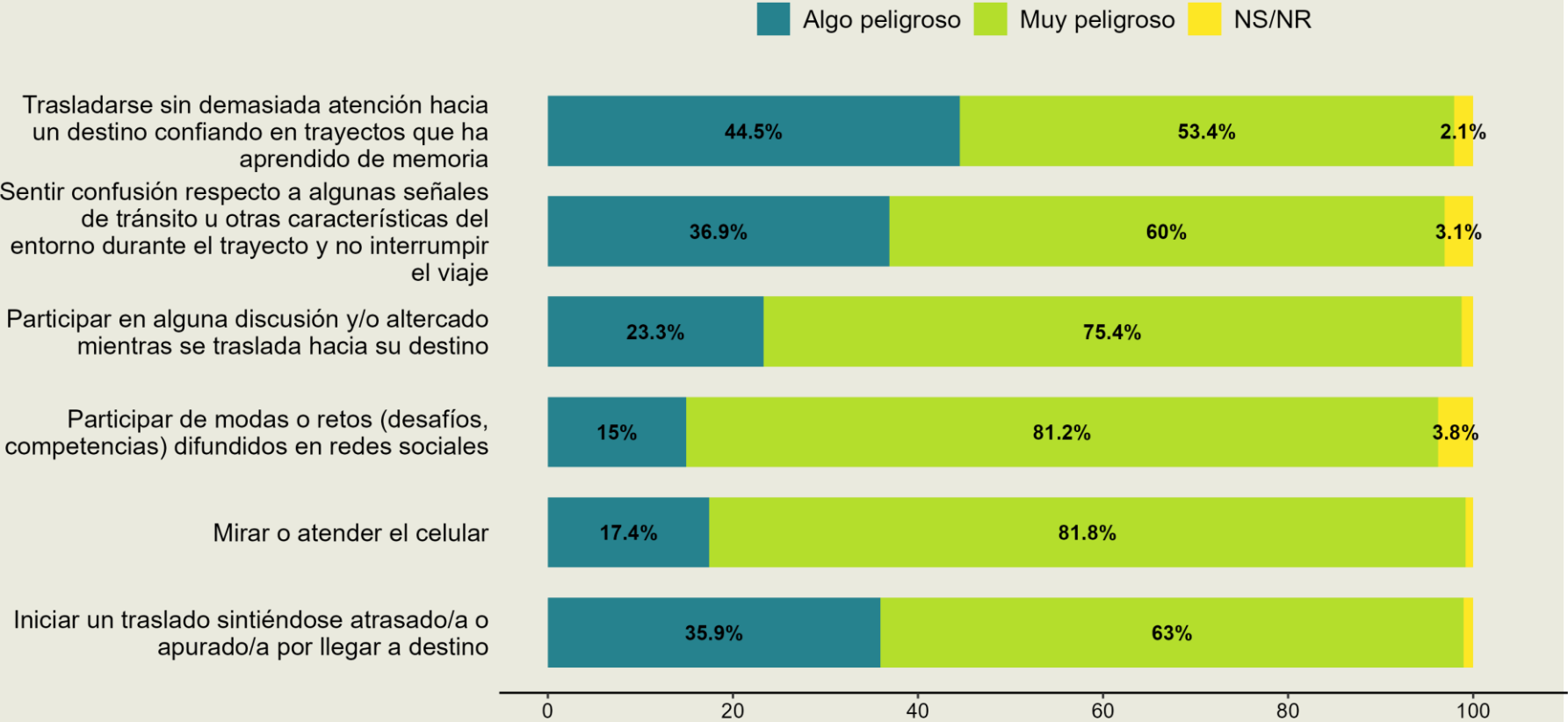
PERCEPCIONES DE PELIGROSIDAD

¿Qué tan peligroso le parecen a Ud. las siguientes afirmaciones durante el desplazamiento o un trayecto en cualquier medio de transporte?



PERCEPCIONES DE PELIGROSIDAD (recodificada)

¿Qué tan peligroso le parecen a Ud. las siguientes afirmaciones durante el desplazamiento o un trayecto en cualquier medio de transporte?

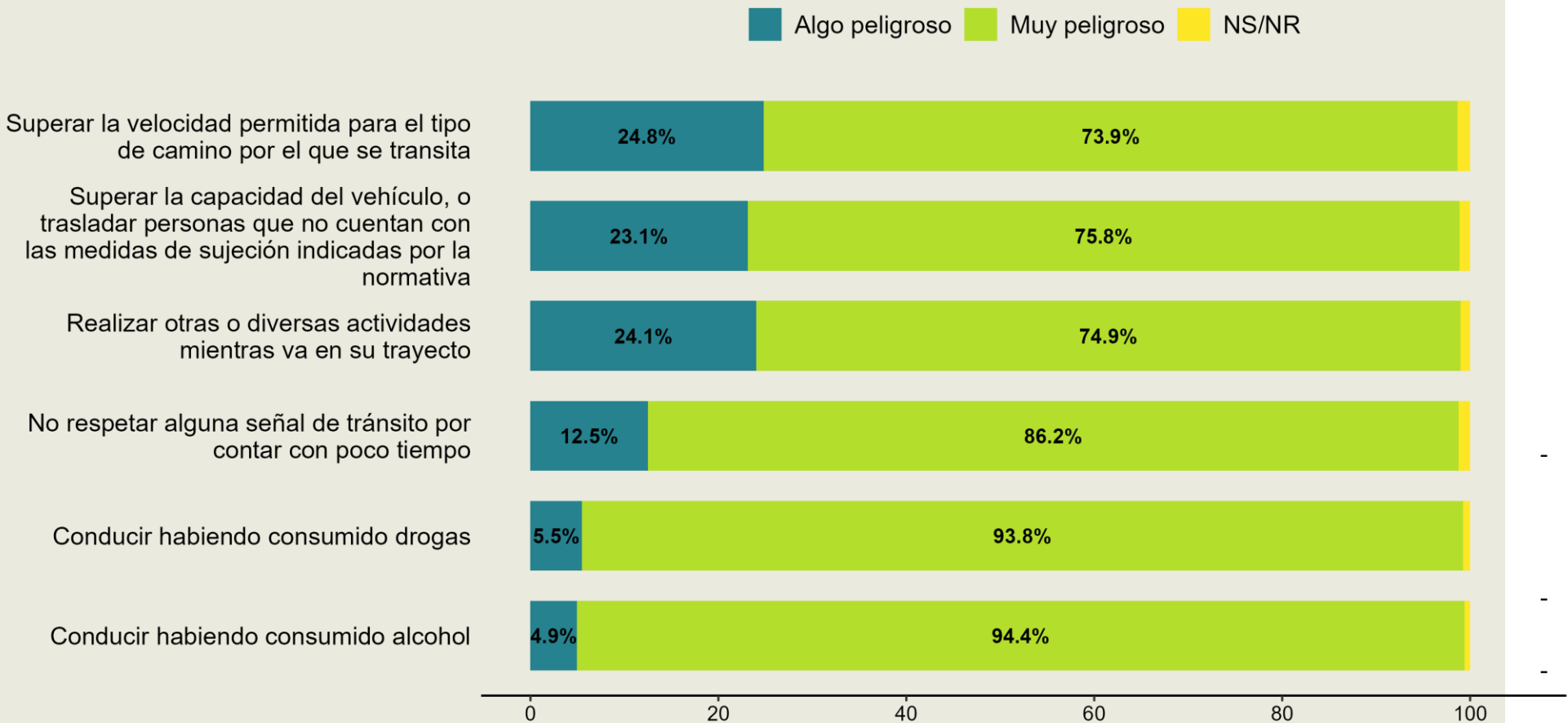


Conductas peligrosas que sin embargo, son consideradas como tal en menor proporción son :

- Trasladarse sin demasiada atención a un destino (44.5% lo considera nada peligroso o algo peligroso) esta conducta ha permeado más a las mujeres que a lo hombres. 1 de cada 2 hombres considera que es nada peligroso o algo peligroso.
- Iniciar el traslado sintiéndose atrasado o apurado (35.9% lo considera nada peligroso o algo peligroso).

PERCEPCIONES DE PELIGROSIDAD (recodificada)

¿Qué tan peligroso le parecen a Ud. las siguientes afirmaciones durante el desplazamiento o un trayecto en cualquier medio de transporte?



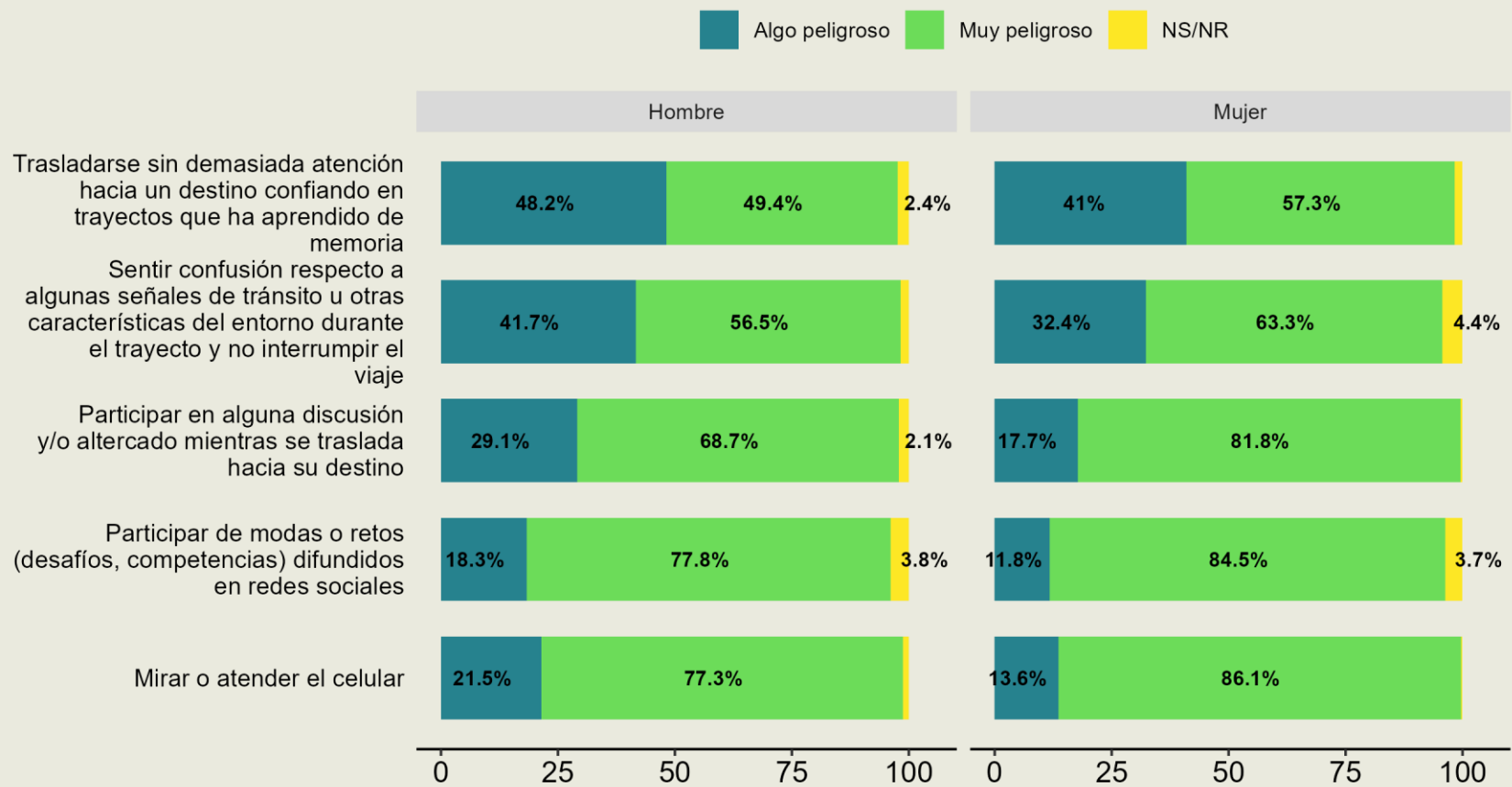
Conductas percibidas como muy peligrosas:

- El consumir alcohol o drogas al momento de manejar son las conductas que mayormente han permeado en la población, y son consideradas como muy peligrosas por 9 de cada 10 encuestados.
 - o Conducir habiendo consumido drogas, 93.8% lo considera muy peligroso.
 - o Conducir habiendo consumido alcohol, 94.4% lo considera muy peligroso.
- Participar en modas o retos, (desafíos, competencias) difundidos en redes sociales: 8 de cada 10 encuestados lo considera muy peligroso
- Mirar o atender el celular, 81.8% lo considera muy peligroso.
- No respetar alguna señal de tránsito por contar con poco tiempo, 86.2% lo considera muy peligroso.

PERCEPCIONES DE PELIGROSIDAD

Diferencias por sexo

¿Qué tan peligroso le parecen a Ud. las siguientes afirmaciones durante el desplazamiento o un trayecto en cualquier medio de transporte?



*Solo se presentan los reactivos que mostraron diferencias estadísticamente significativas en la categoría Siempre.

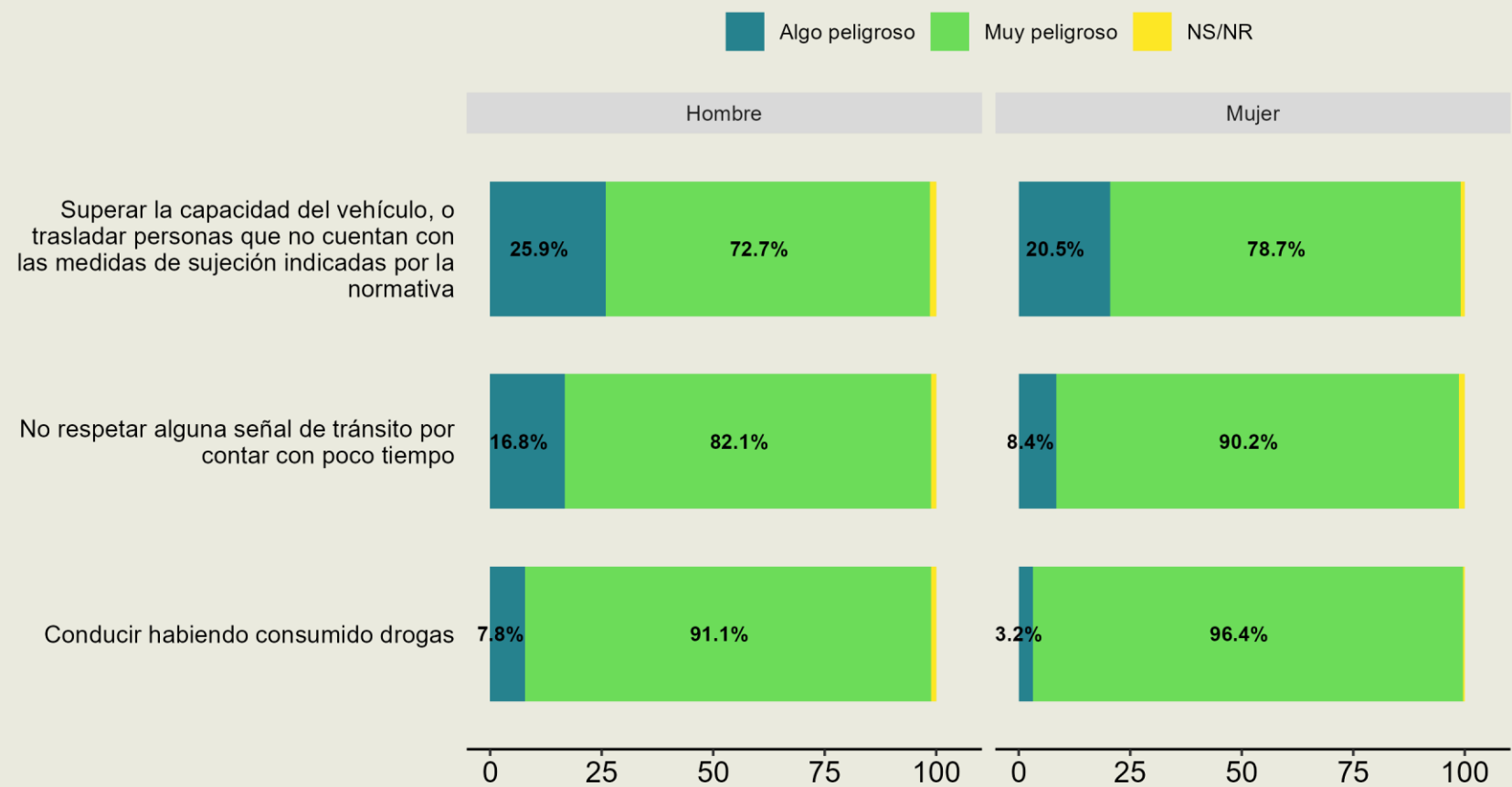
Las mujeres presentan un porcentaje más alto que los hombres en considerar muy peligrosas la mayoría de las acciones consultadas. Específicamente:

- Trasladarse sin demasiada atención, considerada muy peligrosa por un 57.3% de mujeres versus 49.4% en hombres.
- Sentir confusión respecto a alguna señalética, considerada muy peligrosa por un 63.3% de mujeres versus 56.5% en hombres.
- Participar en alguna discusión durante el traslado, considerada muy peligrosa por un 81.8% de mujeres versus 68.7% en hombres.
- Participar en modas o retos virales, considerada muy peligrosa por un 84.5% de mujeres versus 77.8% en hombres.
- Mirar o atender el celular, 86.1% versus 77.3% en hombres
- Superar la capacidad del vehículo, 78.7% versus 72.7% en hombres
- No respetar alaguna señalética: 90.2% versus 82.1% en hombres
- Conducir habiendo consumido drogas: 96.4% versus 91.1% en hombres

PERCEPCIONES DE PELIGROSIDAD

Diferencias por sexo

¿Qué tan peligroso le parecen a Ud. las siguientes afirmaciones durante el desplazamiento o un trayecto en cualquier medio de transporte?

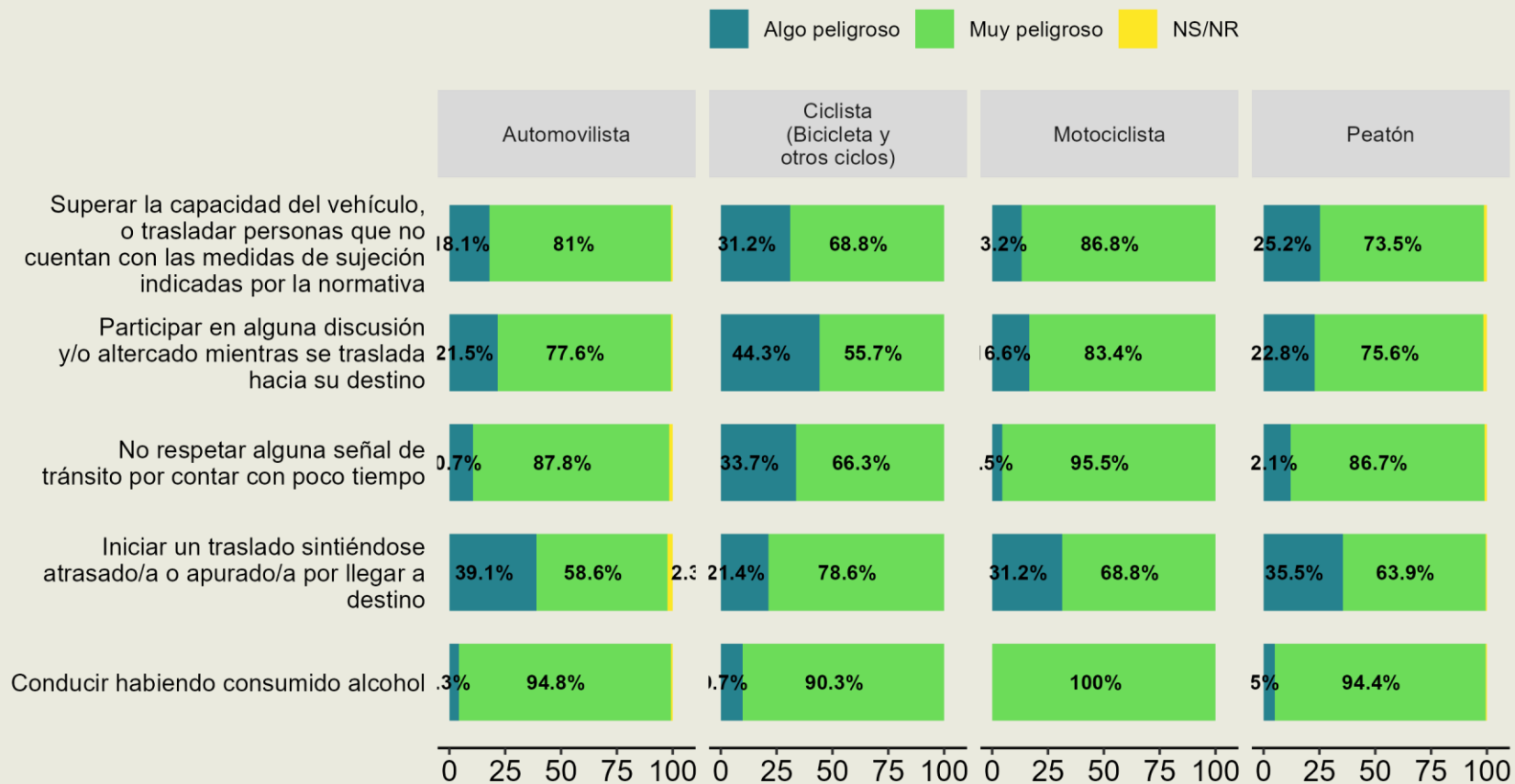


*Solo se presentan los reactivos que mostraron diferencias estadísticamente significativas en la categoría Siempre.

PERCEPCIONES DE PELIGROSIDAD

Diferencias por tipo de usuario vial

¿Qué tan peligroso le parecen a Ud. las siguientes afirmaciones durante el desplazamiento o un trayecto en cualquier medio de transporte?



*Solo se presentan los reactivos que mostraron diferencias estadísticamente significativas en la categoría Siempre.

Fuente: Estudio Achs- Data Voz Abril 2025

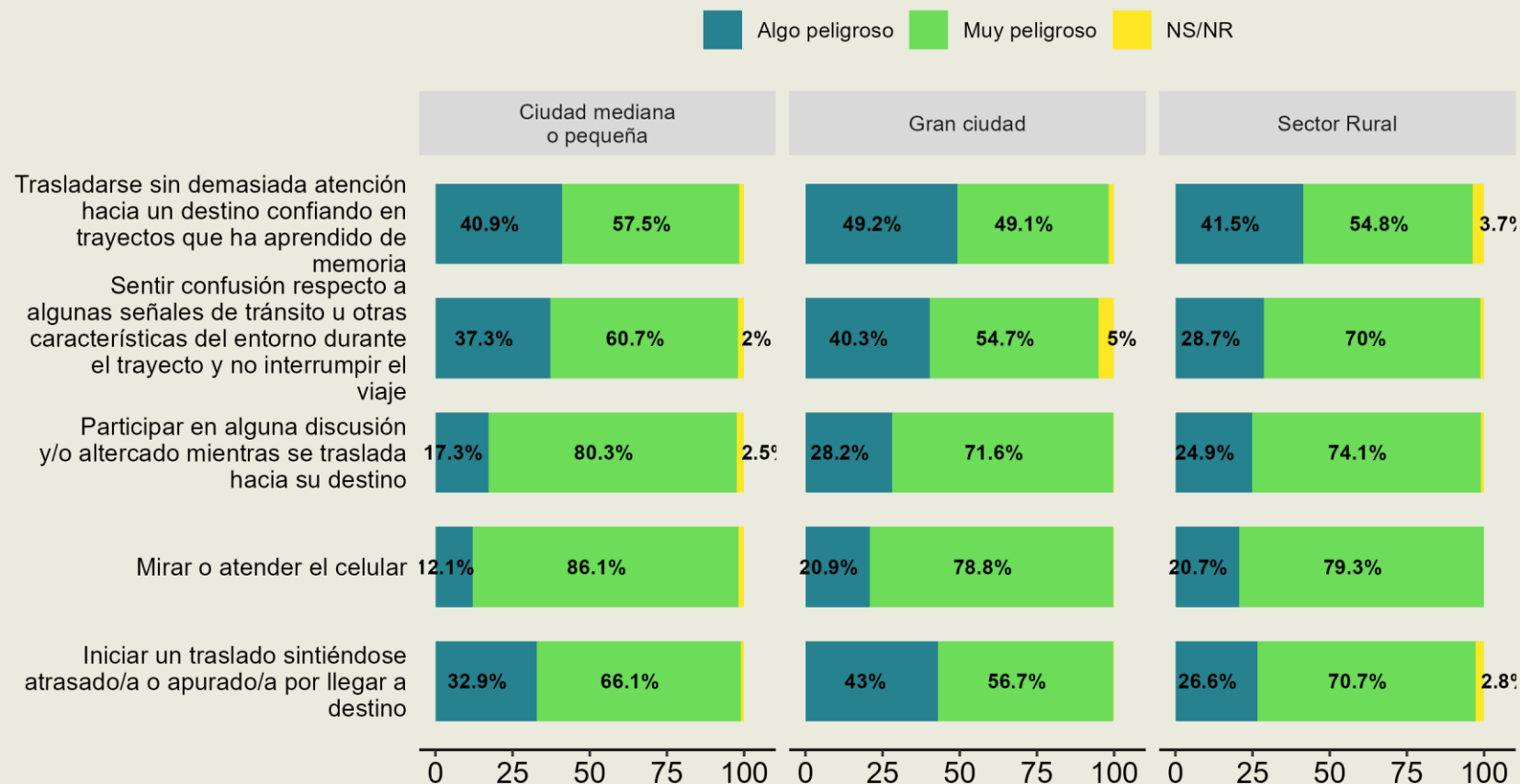
Zoom tipo usuario

- Respecto al tipo de usuario vial, tenemos que superar la capacidad del vehículo, los automovilistas lo consideran mucho más peligroso que los peatones; iniciar un traslado sintiéndose atrasado o apurado, los ciclistas lo consideran más peligroso que los automovilistas; no respetar una señalética, los automovilistas y peatones lo consideran más peligroso que los ciclistas; superar la capacidad del vehículo, los automovilistas lo consideran más peligroso que los peatones; y, por último, participar en una discusión, los automovilistas y peatones lo consideran más peligroso que los ciclistas.

PERCEPCIONES DE PELIGROSIDAD

Diferencias por tipo de ciudad

¿Qué tan peligroso le parecen a Ud. las siguientes afirmaciones durante el desplazamiento o un trayecto en cualquier medio de transporte?



*Solo se presentan los reactivos que mostraron diferencias estadísticamente significativas en la categoría Siempre.

Fuente: Estudio Achs- Data Voz Abril 2025

En torno al tipo de ciudad, tenemos que el sector rural percibe más peligroso que la gran ciudad y las ciudades pequeñas y medidas, superar la velocidad permitida para el tipo de camino por el que se transita. Entre las otras acciones, generalmente la gran ciudad percibe menos peligrosidad que las ciudades pequeñas y medianas, y el sector rural en las distintas conductas peligrosas.

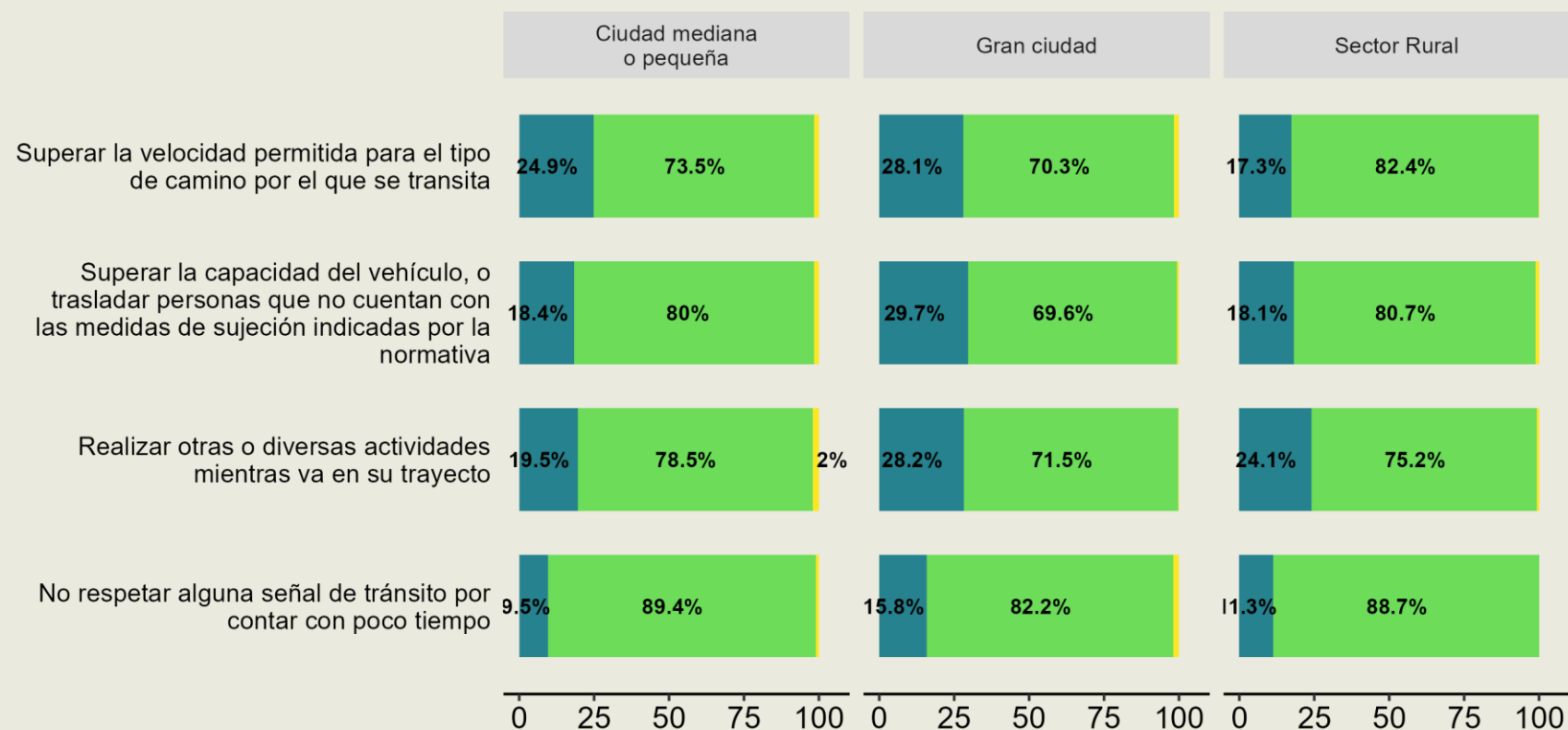
- El superar la capacidad del vehículo es considerado como muy peligrosa en ciudades medianas y pequeñas o zonas rurales (80%), sin embargo, en grandes ciudades la percepción de peligrosidad baja 10 puntos (69.6%).
- En el mismo sentido, el superar la velocidad permitida presenta diferencias: mientras en zonas rurales esta conducta es concebida como muy peligrosa en el 82.4% de los encuestados, esta proporción baja casi 10 puntos en grandes ciudades (73.5%)

PERCEPCIONES DE PELIGROSIDAD

Diferencias por tipo de ciudad

¿Qué tan peligroso le parecen a Ud. las siguientes afirmaciones durante el desplazamiento o un trayecto en cualquier medio de transporte?

Algo peligroso Muy peligroso NS/NR



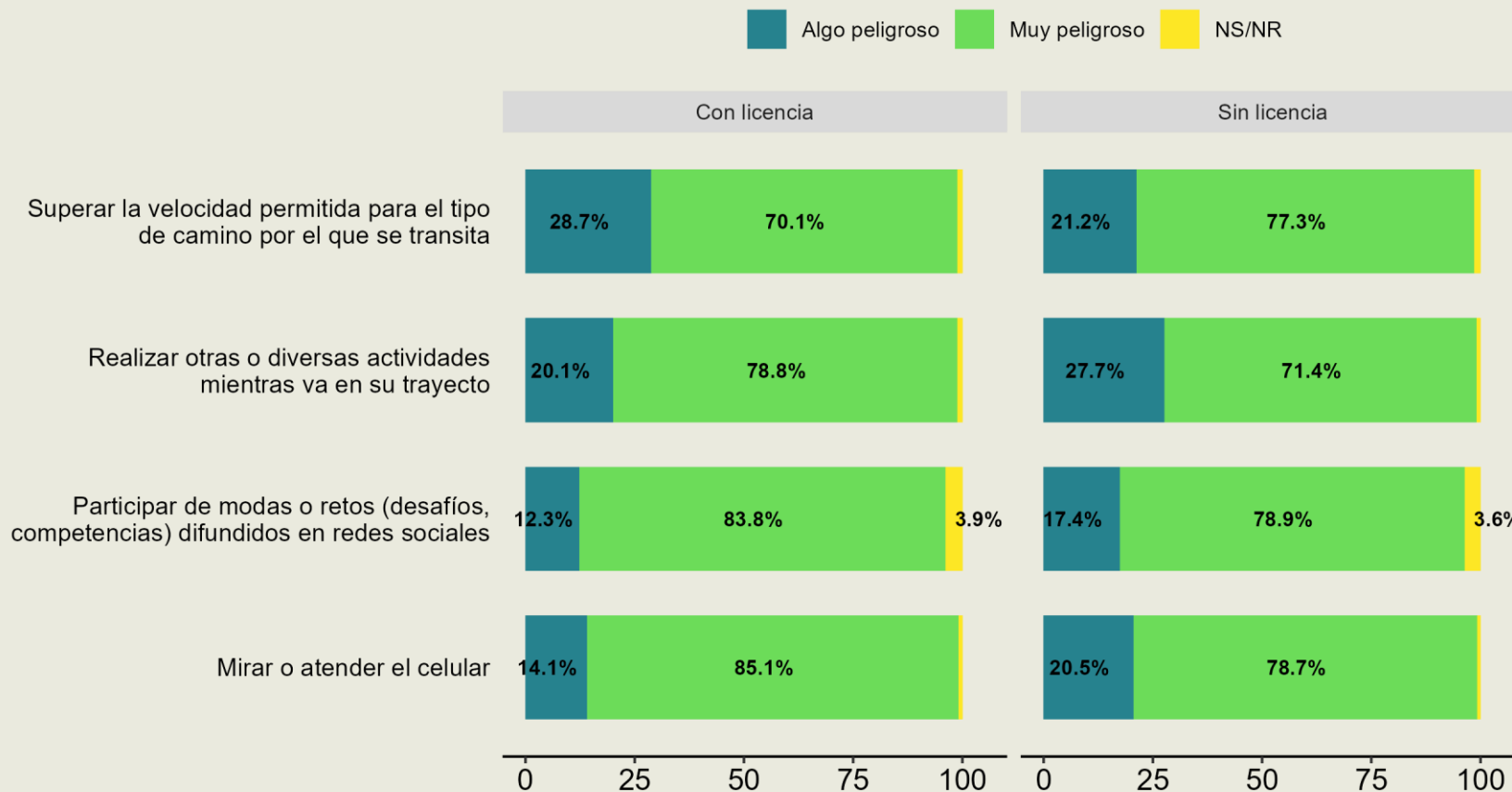
*Solo se presentan los reactivos que mostraron diferencias estadísticamente significativas en la categoría Siempre.

Fuente: Estudio Achs- Data Voz Abril 2025

PERCEPCIONES DE PELIGROSIDAD

Diferencias por tenencia de licencia

¿Qué tan peligroso le parecen a Ud. las siguientes afirmaciones durante el desplazamiento o un trayecto en cualquier medio de transporte?



*Solo se presentan los reactivos que mostraron diferencias estadísticamente significativas en la categoría Siempre.

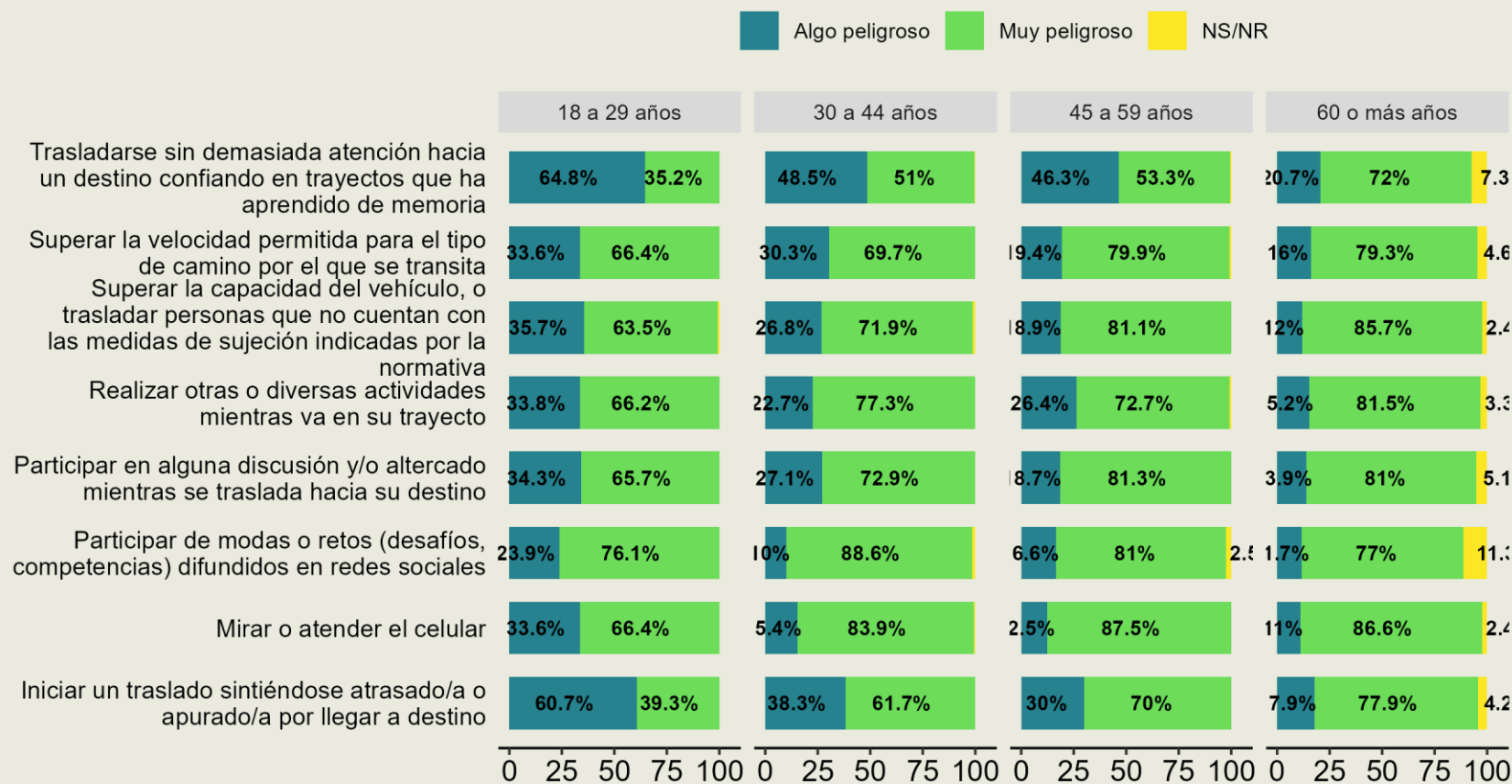
Fuente: Estudio Achs- Data Voz Abril 2025

- Entre quienes poseen licencia la percepción de peligrosidad es más alta en las afirmaciones realizar otras o diversas actividades durante el trayecto (78.8%), participar de modas o retos (83.8%) y mirar o atender el celular (85.1%), respecto a quienes no poseen licencia.
- Al contrario, la percepción de peligrosidad de superar la velocidad permitida para el tipo de camino en el cual se transita, es más alta entre quienes no poseen licencia que entre quienes poseen licencia, con un 77.3%.

PERCEPCIONES DE PELIGROSIDAD

Diferencias por tramo de edad

¿Qué tan peligroso le parecen a Ud. las siguientes afirmaciones durante el desplazamiento o un trayecto en cualquier medio de transporte?



*Solo se presentan los reactivos que mostraron diferencias estadísticamente significativas en la categoría Siempre.

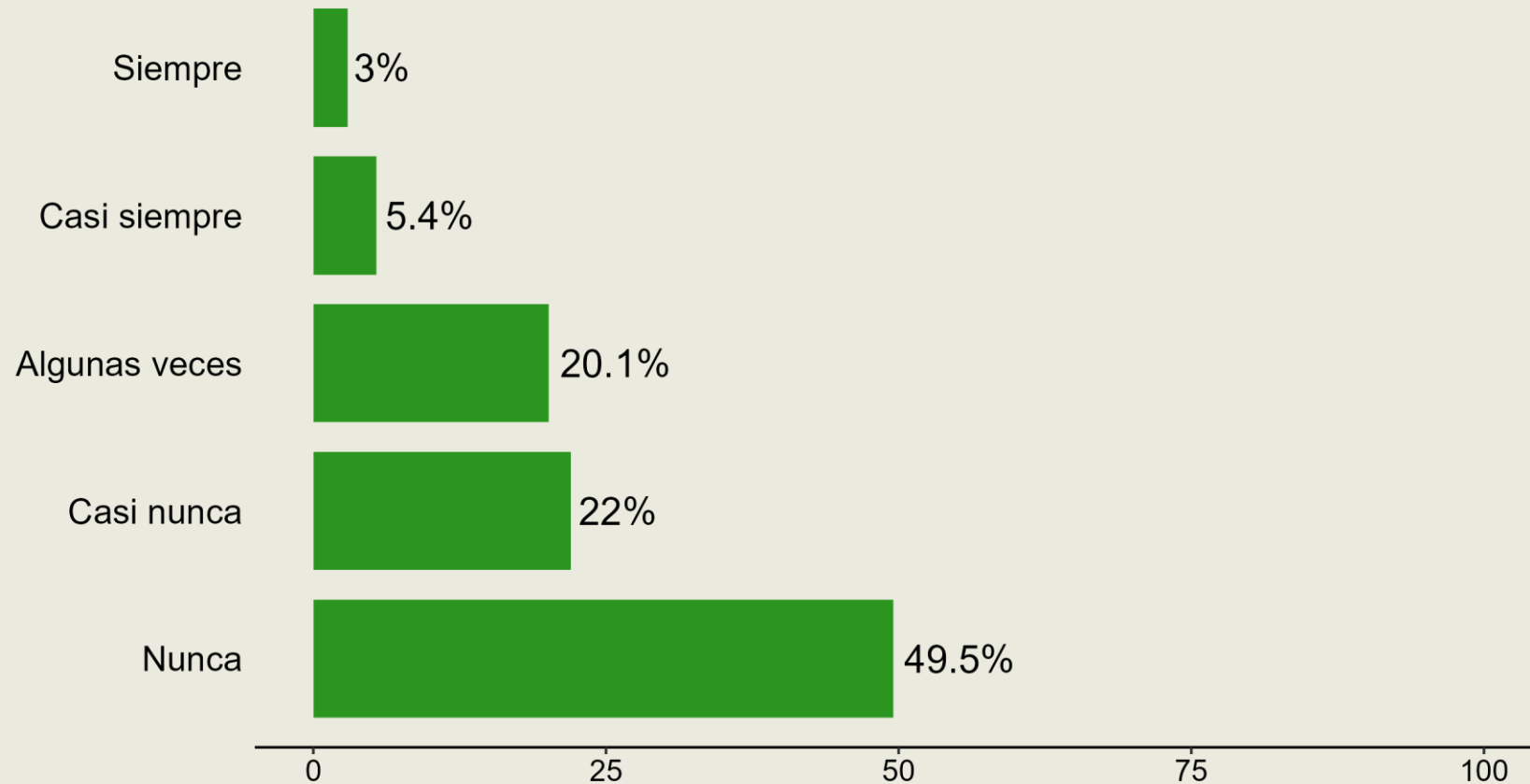
Fuente: Estudio Achs- Data Voz Abril 2025

- Al analizar tramos de edad, se observa que el tramo más joven (18 a 29 años) generalmente no considera muy peligrosas 8 de las 12 acciones preguntadas en la encuesta, respecto a los demás tramos de edad.
- En particular, hay dos conductas que, siendo peligrosas y desaconsejadas, los jóvenes perciben como nada peligrosas o algo peligrosas:
 - o Trasladarse sin demasiada atención hacia un destino confiando en trayectos que ha aprendido de memoria (6 de cada 10 jóvenes no considera muy peligrosa esta conducta)
 - o Iniciar un traslado sintiéndose atrasado/a o apurado/a por llegar a destino (6 de cada 10 jóvenes no considera muy peligrosa esta conducta)
- El tramo de edad de 60 o más años, presenta una percepción de peligrosidad bastante más elevada que los tramos anteriores, indicando una relación entre la percepción de peligrosidad y la edad.

Factores de Riesgo: uso de celular

Factores de Riesgo: uso de celular

¿Con qué frecuencia usa el celular mientras conduce o se desplaza?



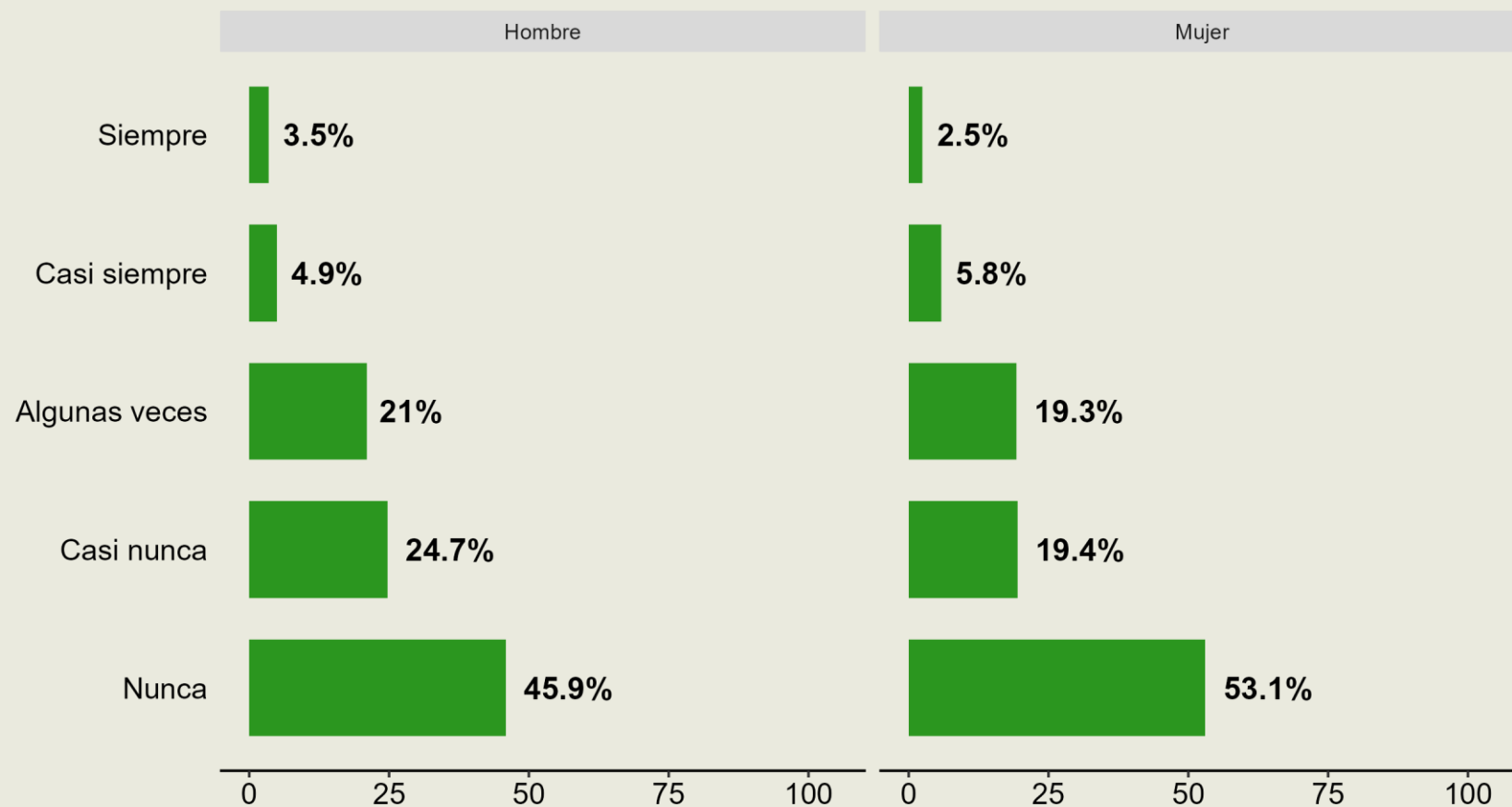
Una conducta de riesgo que evaluamos en particular es el uso del celular mientras se conduce.

Al respecto, más del 50% de los encuestados admite haber usado el celular mientras conducía al menos una vez.

- 22% (uno de cada 5 encuestados) reconoce el uso de celular mientras maneja "casi nunca"
- 20.1% (uno de cada 5 encuestados) reconoce el uso de celular mientras maneja "algunas veces"
- 8.4% (casi uno de cada 10) utiliza el celular siempre o casi siempre

Factores de Riesgo: uso de celular Según sexo

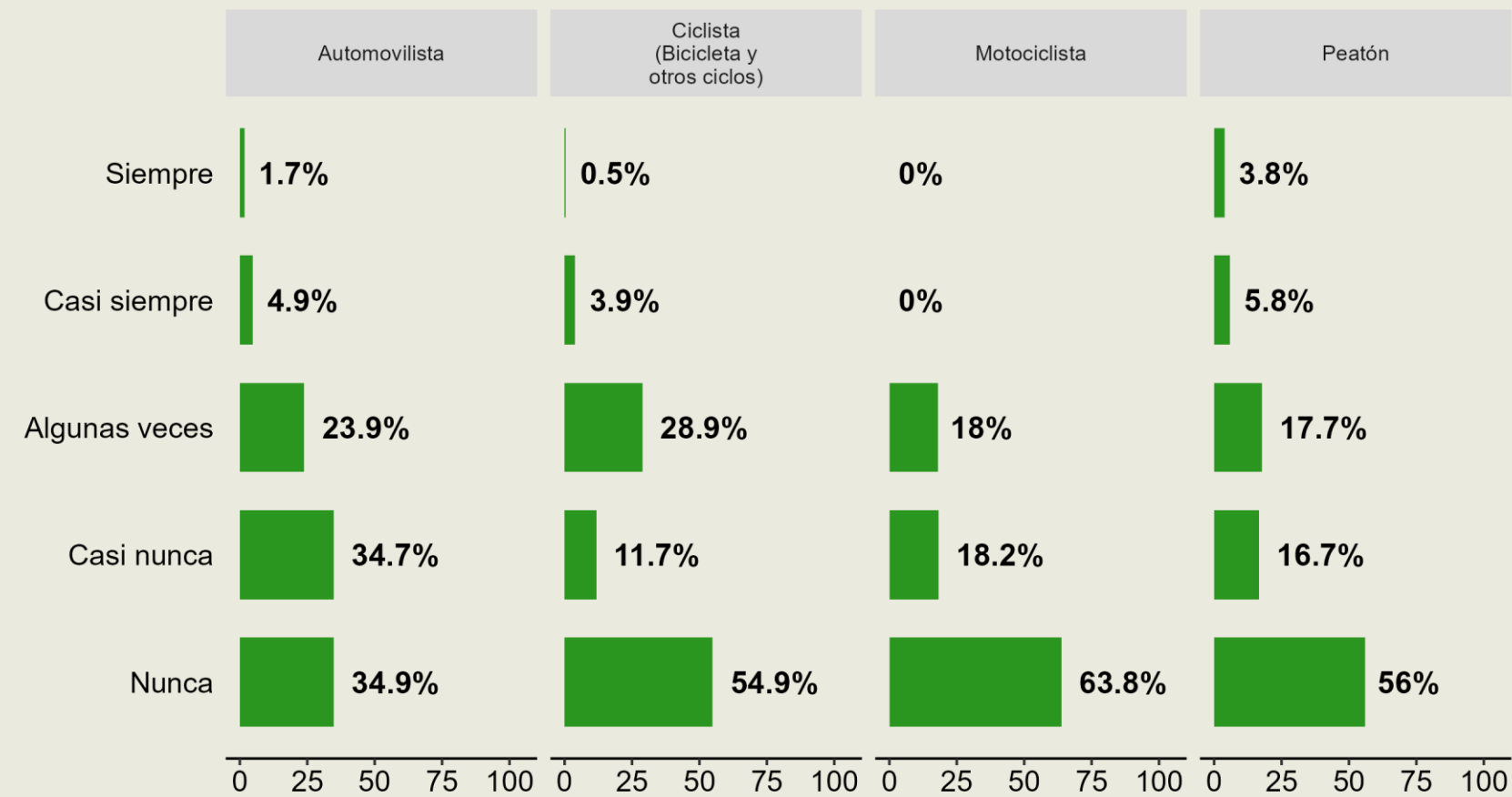
¿Con qué frecuencia usa el celular mientras conduce o se desplaza?



Las proporciones de uso de celular no presentan diferencias según sexo. Solamente se encontraron diferencias significativas en la categoría "Nunca"; en donde las mujeres indican en mayor proporción que los hombres, que nunca usan el celular mientras manejan.

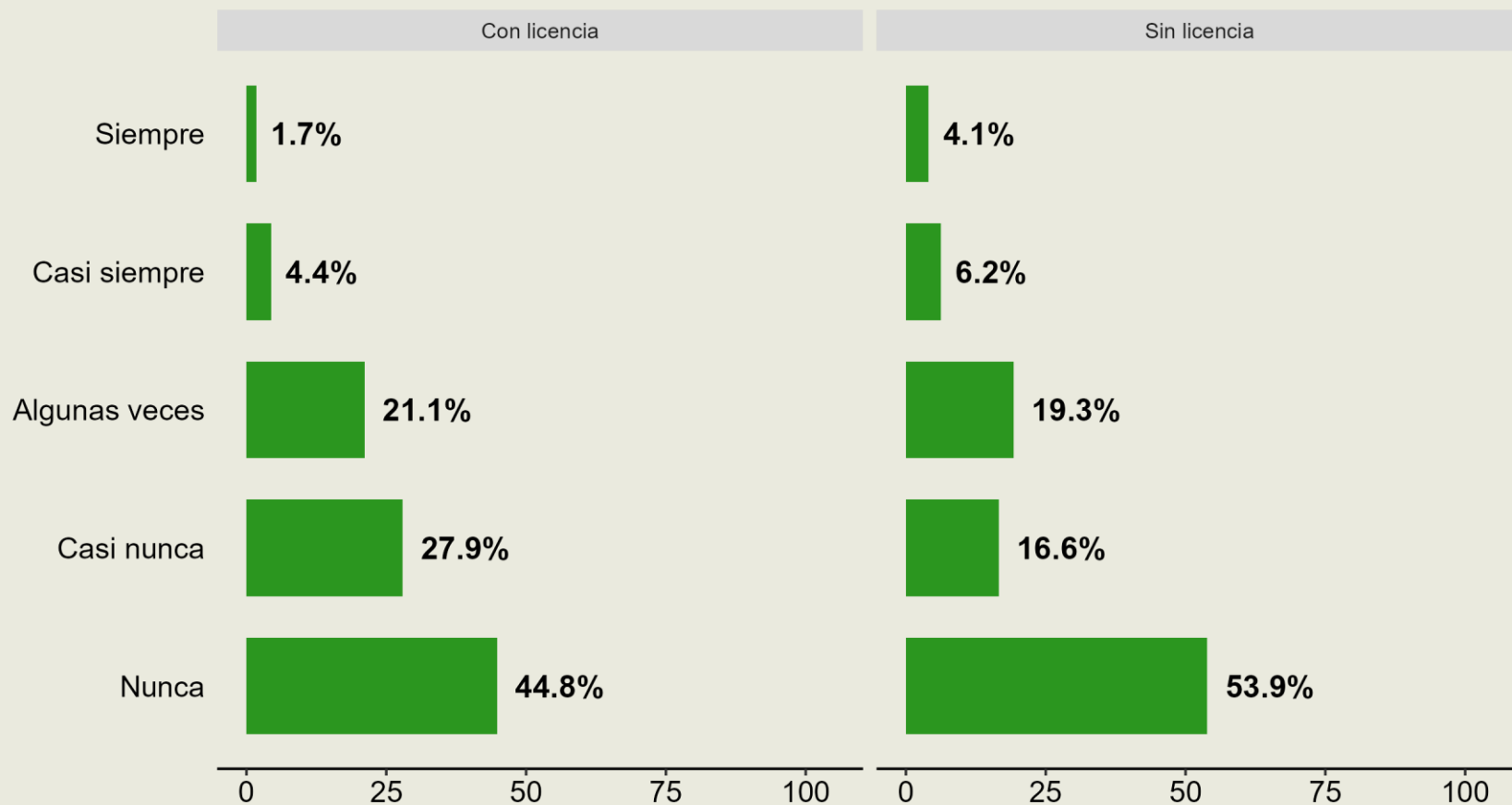
Factores de Riesgo: uso de celular Según tipo de usuario vial

¿Con qué frecuencia usa el celular mientras conduce o se desplaza?

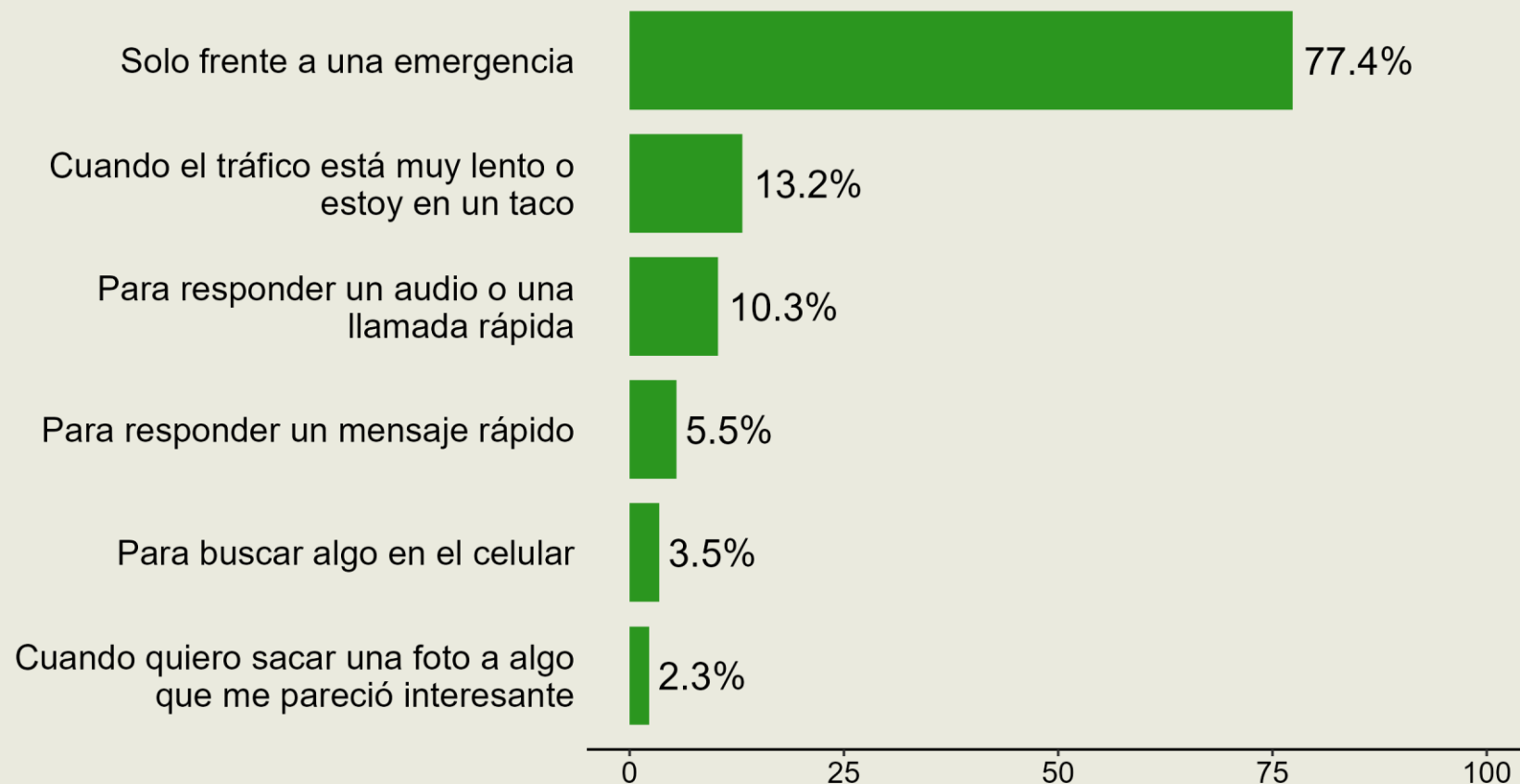


Factores de Riesgo: uso de celular Según tenencia de licencia

¿Con qué frecuencia usa el celular mientras conduce o se desplaza?



¿En qué situaciones considera aceptable usar el celular mientras conduce o se desplaza?



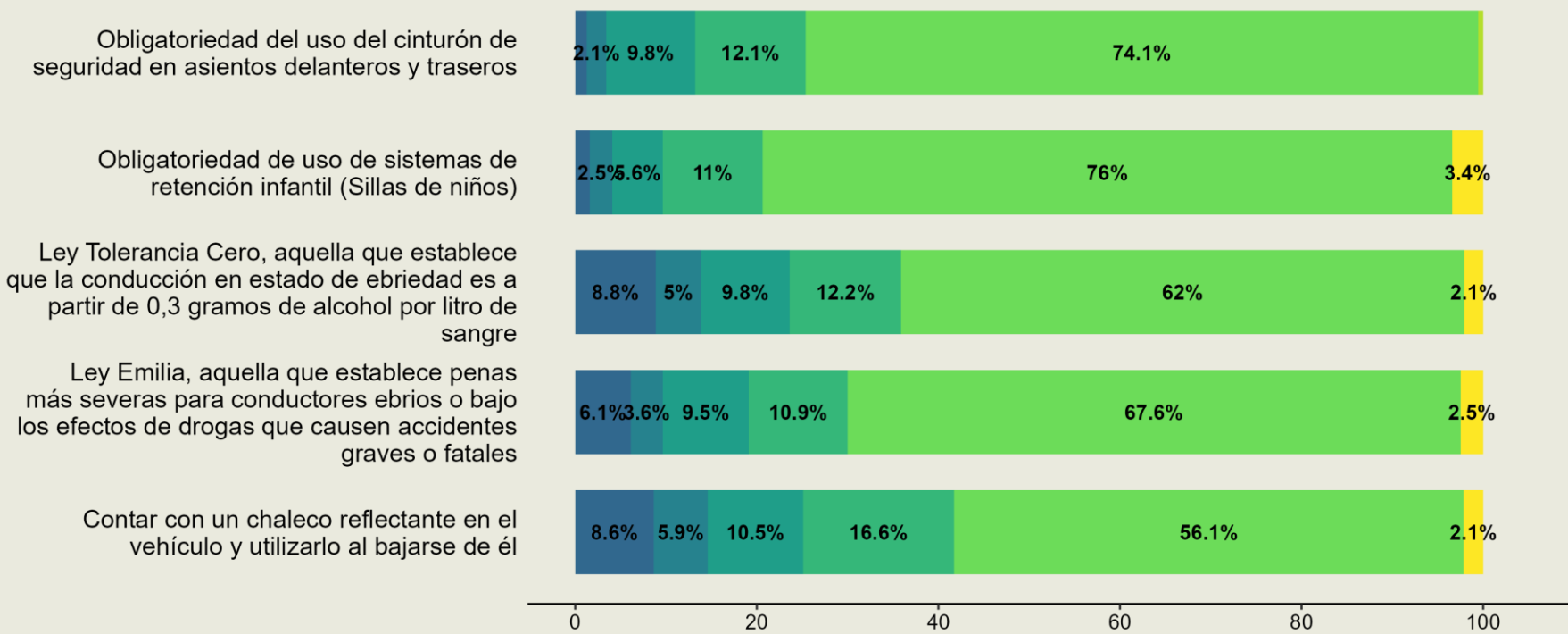
- Casi 8 de cada 10 encuestados (77,7%) dice que es posible utilizar el celular para responder a una emergencia
- 1 de cada 10 (13.2%) cree que es posible utilizar el celular mientras se conduce cuando el tráfico está lento o en un taco, o para responder un audio o llamada rápida (10.3%)
- Menores proporciones indican que es posible contestar un mensaje (5.5%), o buscar algo en el celular (3.5%), o sacar una foto (2,3%).

Habilitación normativa

EFFECTIVIDAD NORMAS

En su opinión, ¿cómo calificaría usted la efectividad de cada una de las siguientes acciones, leyes y normas relacionadas a la seguridad de tránsito en el país?

■ Nada efectiva ■ 2 ■ 3 ■ 4 ■ Muy efectiva ■ NS/NR (NO LEER) ■ NS/NR

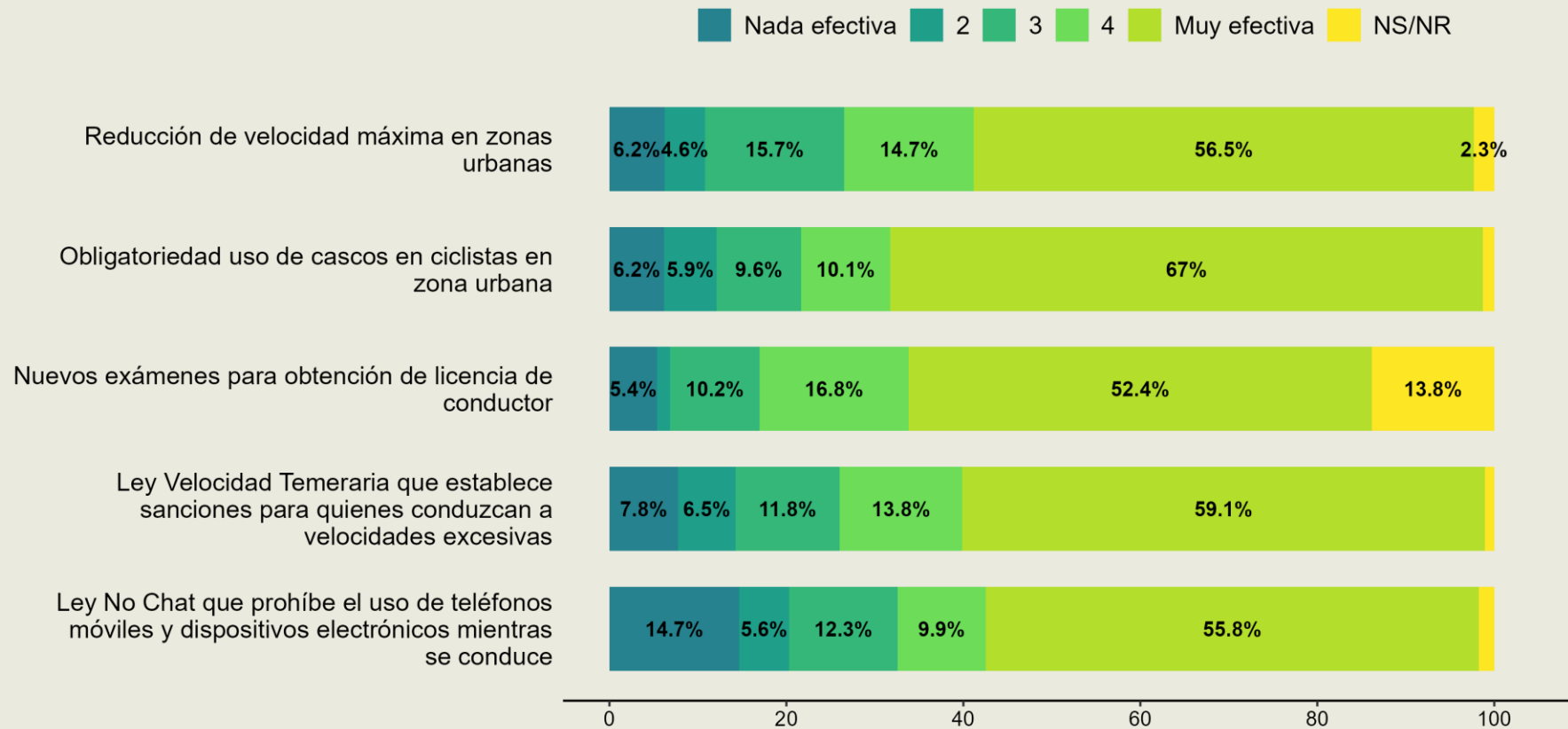


Las personas encuestadas señalan que las siguientes son las normas donde se percibe una mayor efectividad, con porcentajes mayores al 60% en la categoría "Totalmente efectiva":

- Obligatoriedad del uso de cinturón de seguridad en asientos delanteros y traseros (74.1% opina que la norma es totalmente efectiva)
- Obligatoriedad de uso de sistemas de retención infantil (76% opina que la norma es totalmente efectiva)
- Ley Emilia (67.6% opina que la norma es totalmente efectiva)
- Ley Tolerancia Cero (62% opina que la norma es totalmente efectiva)
- Obligatoriedad del uso de casco en ciclistas en zona urbana (67% totalmente efectiva)

EFFECTIVIDAD NORMAS (continuación)

En su opinión, ¿cómo calificaría usted la efectividad de cada una de las siguientes acciones, leyes y normas relacionadas a la seguridad de tránsito en el país?

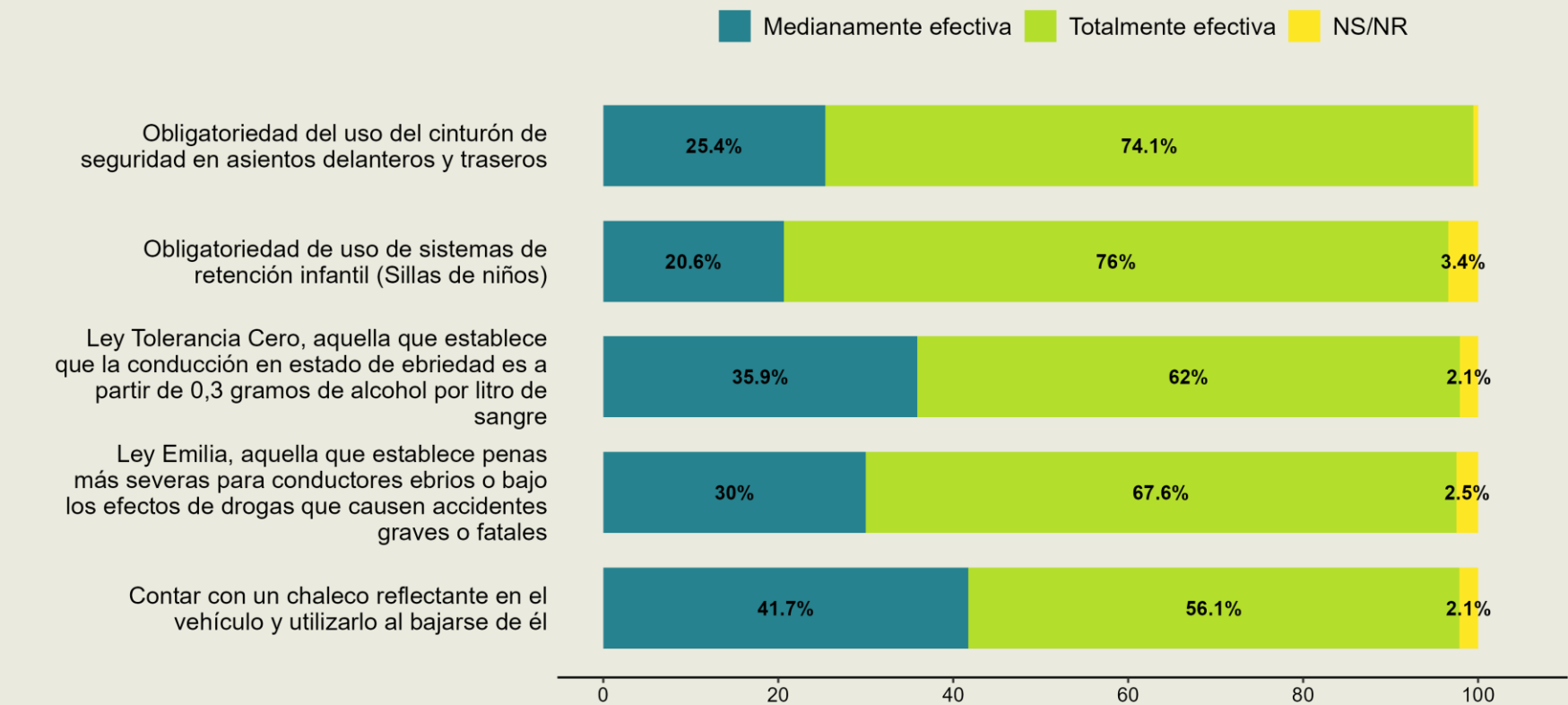


Las normas que se perciben menos efectivas son:

- Contar con un chaleco reflectante y utilizarlo al bajarse del automóvil (56.1% reconoce la efectividad de la norma)
- Ley velocidad temeraria, que establece sanciones para quienes conduzcan a velocidades excesivas (59.1% percibe como efectiva)
- Ley No Chat: que prohíbe el uso de teléfonos móviles y dispositivos electrónicos mientras se conduce (solo 55.8% percibe como efectiva).
- Las normas percibidas como menos efectivas son "Nuevos exámenes de licencia de conducir" (solo 52.4% percibe como totalmente efectiva) y la "Reducción de velocidad máxima en zonas urbanas"; que es percibida como efectiva solo por el 56.2% y como medianamente efectiva por el 41.2%)

EFFECTIVIDAD NORMAS Recodificada

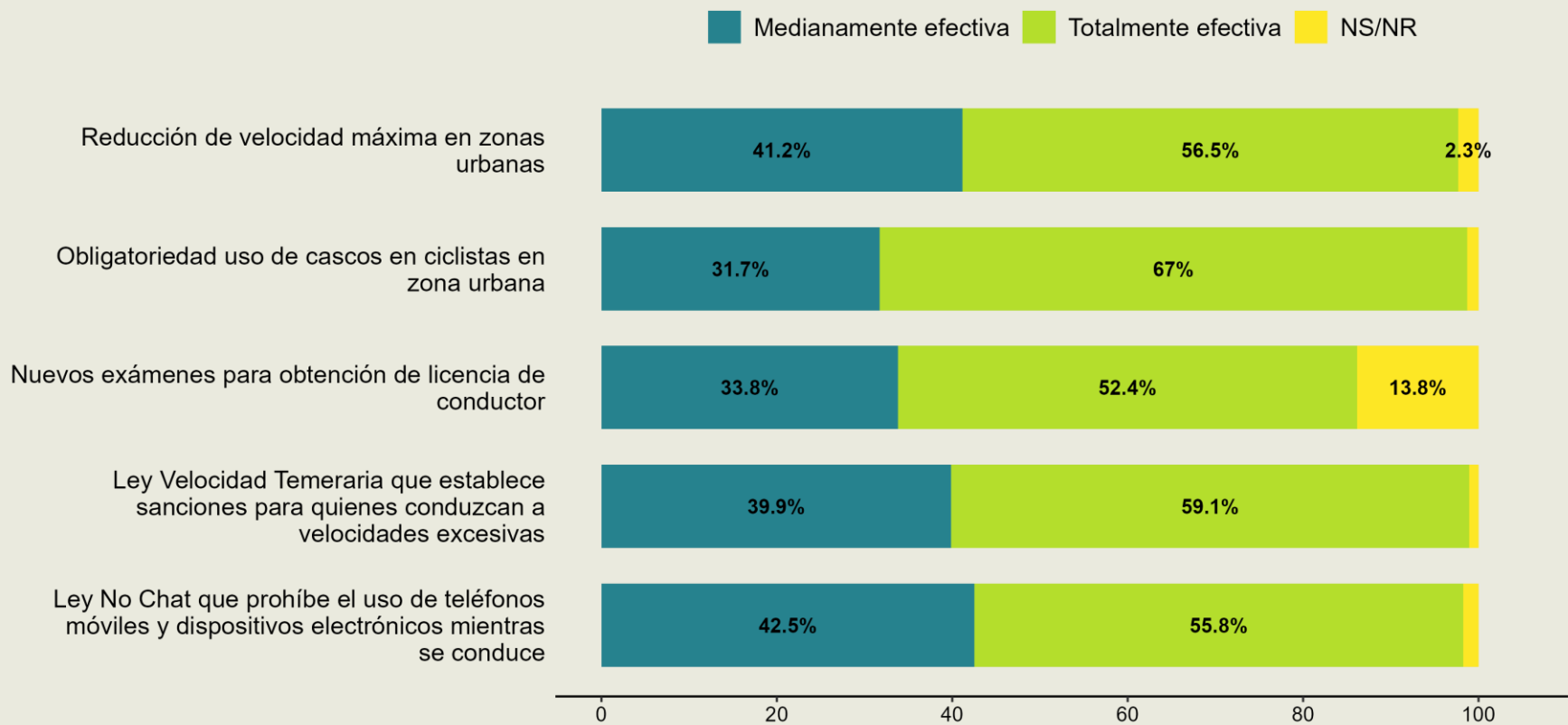
En su opinión, ¿cómo calificaría usted la efectividad de cada una de las siguientes acciones, leyes y normas relacionadas a la seguridad de tránsito en el país?



EFFECTIVIDAD NORMAS (continuación)

Recodificada

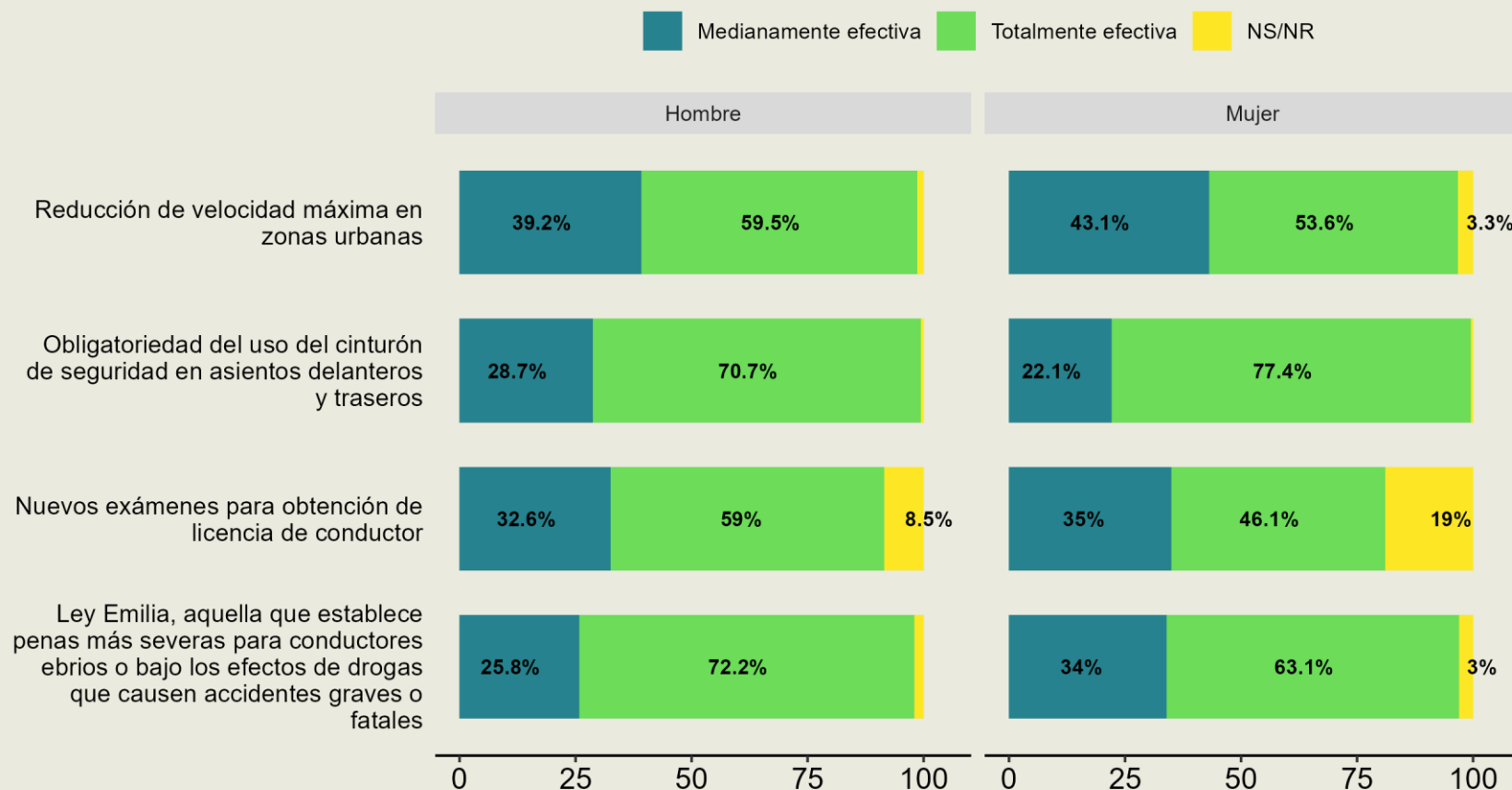
En su opinión, ¿cómo calificaría usted la efectividad de cada una de las siguientes acciones, leyes y normas relacionadas a la seguridad de tránsito en el país?



EFFECTIVIDAD NORMAS

Diferencias por sexo

En su opinión, ¿cómo calificaría usted la efectividad de cada una de las siguientes acciones, leyes y normas relacionadas a la seguridad de tránsito en el país?



*Solo se presentan los reactivos que mostraron diferencias estadísticamente significativas en la categoría Siempre.

Fuente: Estudio Achs- Data Voz Abril 2025

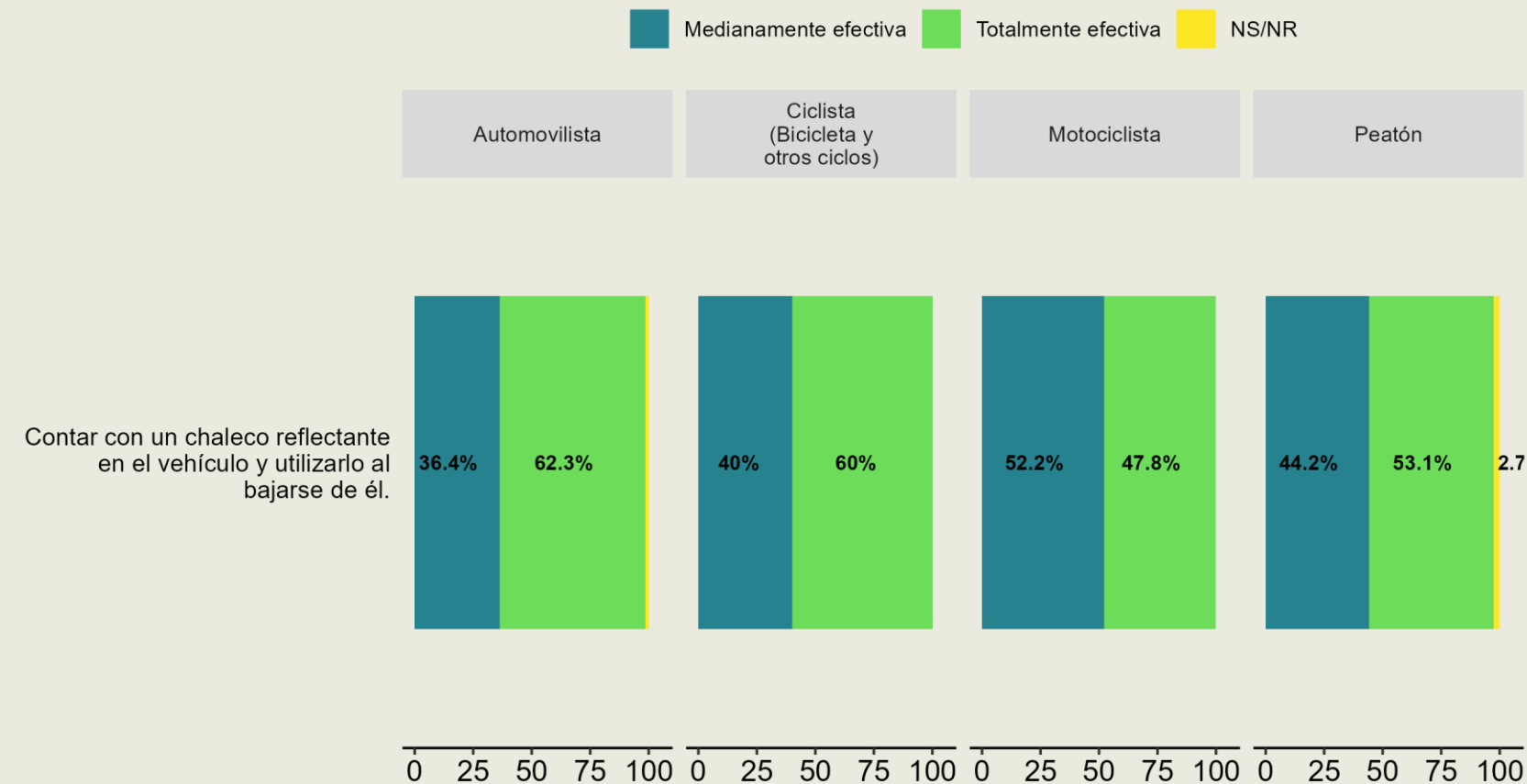
Existen diferencias estadísticamente significativas entre hombres y mujeres respecto a considerar efectivas distintas acciones, leyes y normas relacionadas a la seguridad de tránsito en el país.

- En el caso de las mujeres ellas presentan un porcentaje más alto que los hombres en considerar efectiva la obligatoriedad del uso de cinturón de seguridad en asientos delanteros y traseros;
- Mientras que los hombres perciben como más efectivas las normas de reducción de velocidad máxima en zonas urbanas, los nuevos exámenes para obtener la licencia de conducir y la Ley Emilia, que las mujeres.

EFFECTIVIDAD NORMAS

Diferencias por tipo de usuario vial

En su opinión, ¿cómo calificaría usted la efectividad de cada una de las siguientes acciones, leyes y normas relacionadas a la seguridad de tránsito en el país?



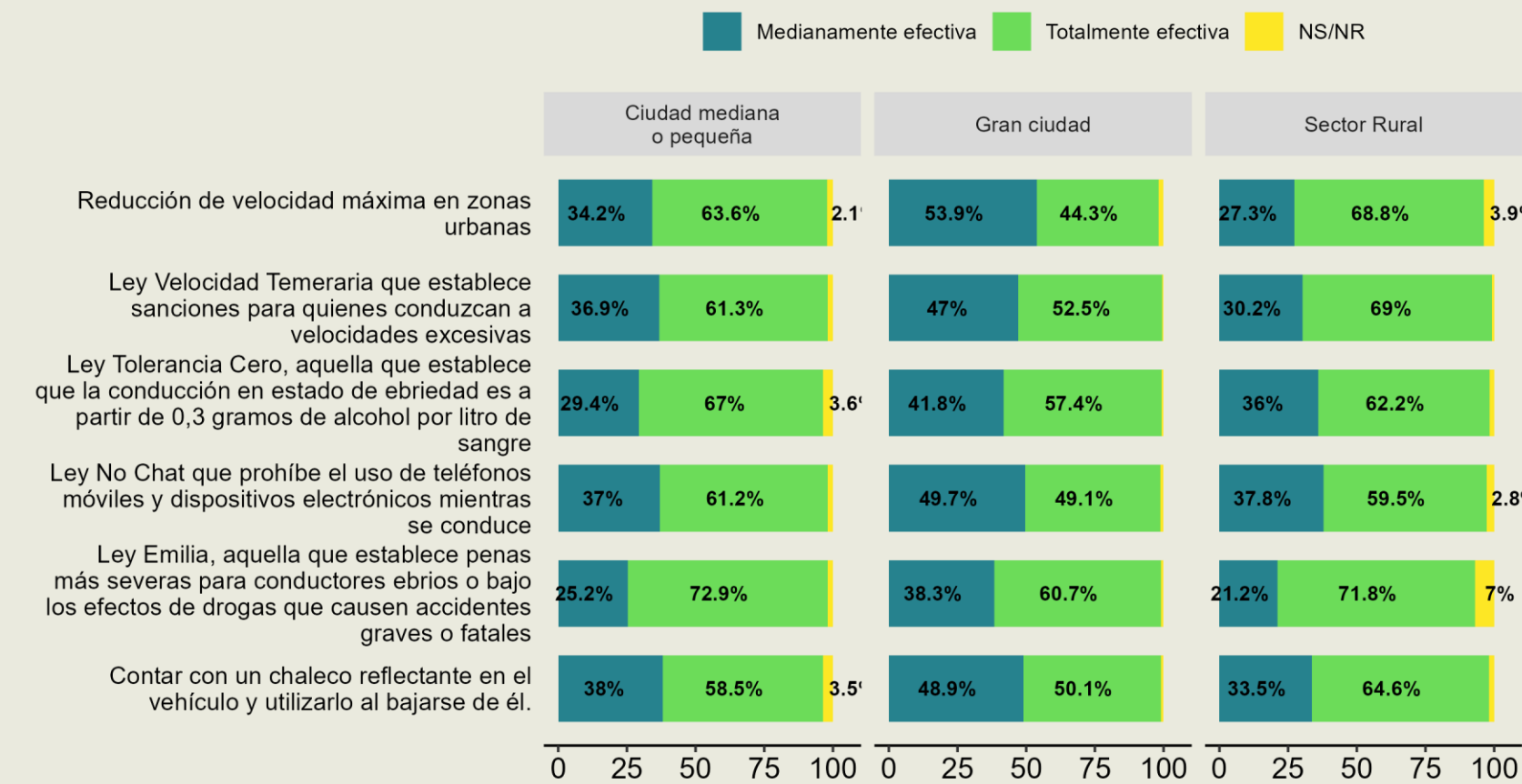
Quienes son automovilistas en su forma de desplazamiento más habitual consideran más efectiva la norma de contar con chaleco reflectante en el vehículo y utilizarlo al bajarse de él, que los usuarios que de forma más habitual señalaron ser peatones u otros modos.

*Solo se presentan los reactivos que mostraron diferencias estadísticamente significativas en la categoría Siempre.

EFFECTIVIDAD NORMAS

Diferencias por tipo de ciudad

En su opinión, ¿cómo calificaría usted la efectividad de cada una de las siguientes acciones, leyes y normas relacionadas a la seguridad de tránsito en el país?



*Solo se presentan los reactivos que mostraron diferencias estadísticamente significativas en la categoría Siempre.

La percepción de la efectividad de las normas es mayor en las zonas rurales y en las ciudades medianas, que en las grandes ciudades.

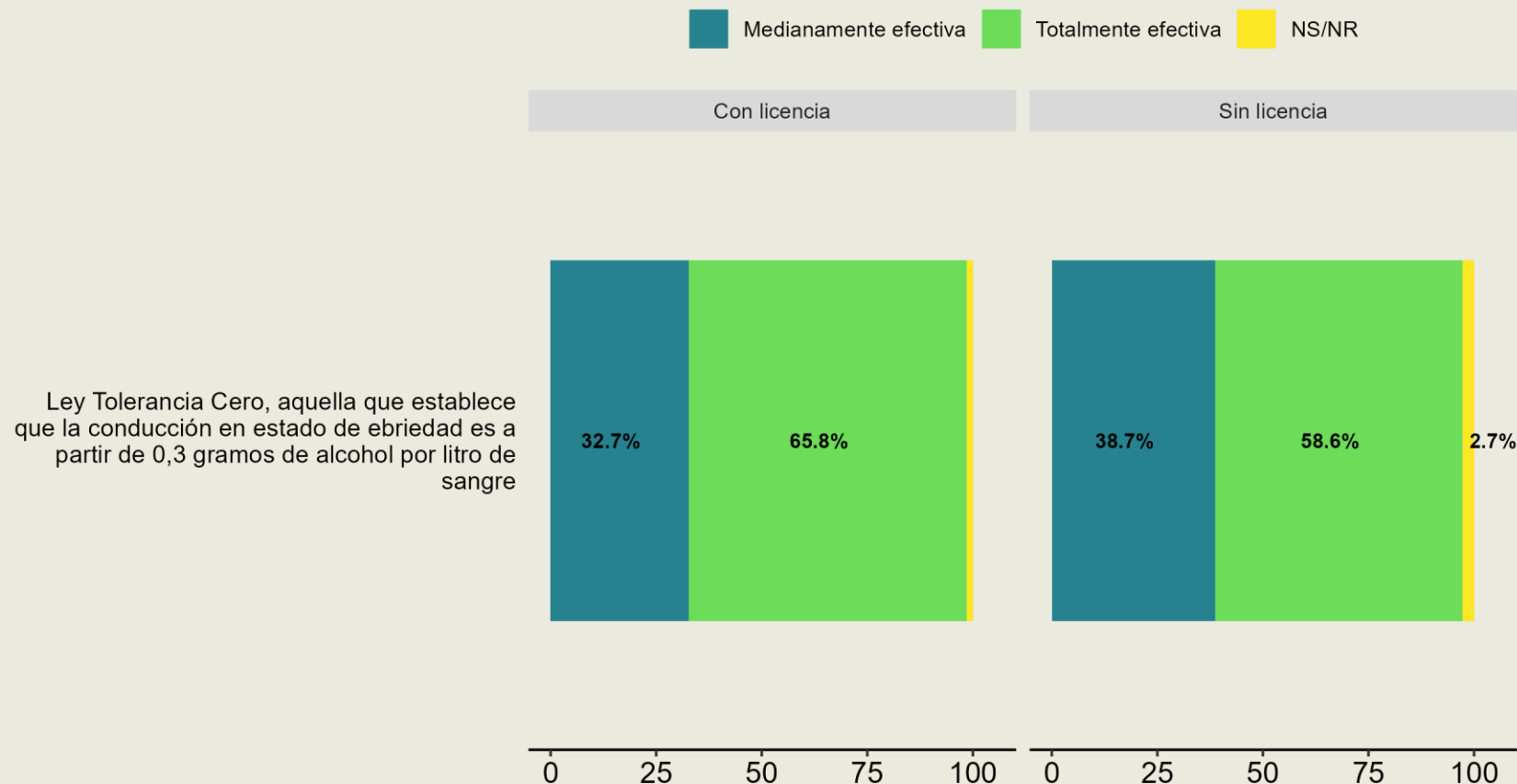
En torno al tipo de ciudad, la gran ciudad presenta porcentajes menores en considerar efectivas las normas de reducción de velocidad máxima en zonas urbanas, ley de Velocidad Temeraria, ley de Tolerancia Cero, ley No Chat, ley Emilia y no contar con chaleco reflectante, que ciudades medianas y pequeñas.

Además, la gran ciudad presenta porcentajes menores en considerar efectivas las normas reducción de velocidad máxima en zonas urbanas, ley de Velocidad Temeraria, ley No Chat, que los sectores rurales.

EFECTIVIDAD NORMAS

Diferencias por tenencia de licencia

En su opinión, ¿cómo calificaría usted la efectividad de cada una de las siguientes acciones, leyes y normas relacionadas a la seguridad de tránsito en el país?



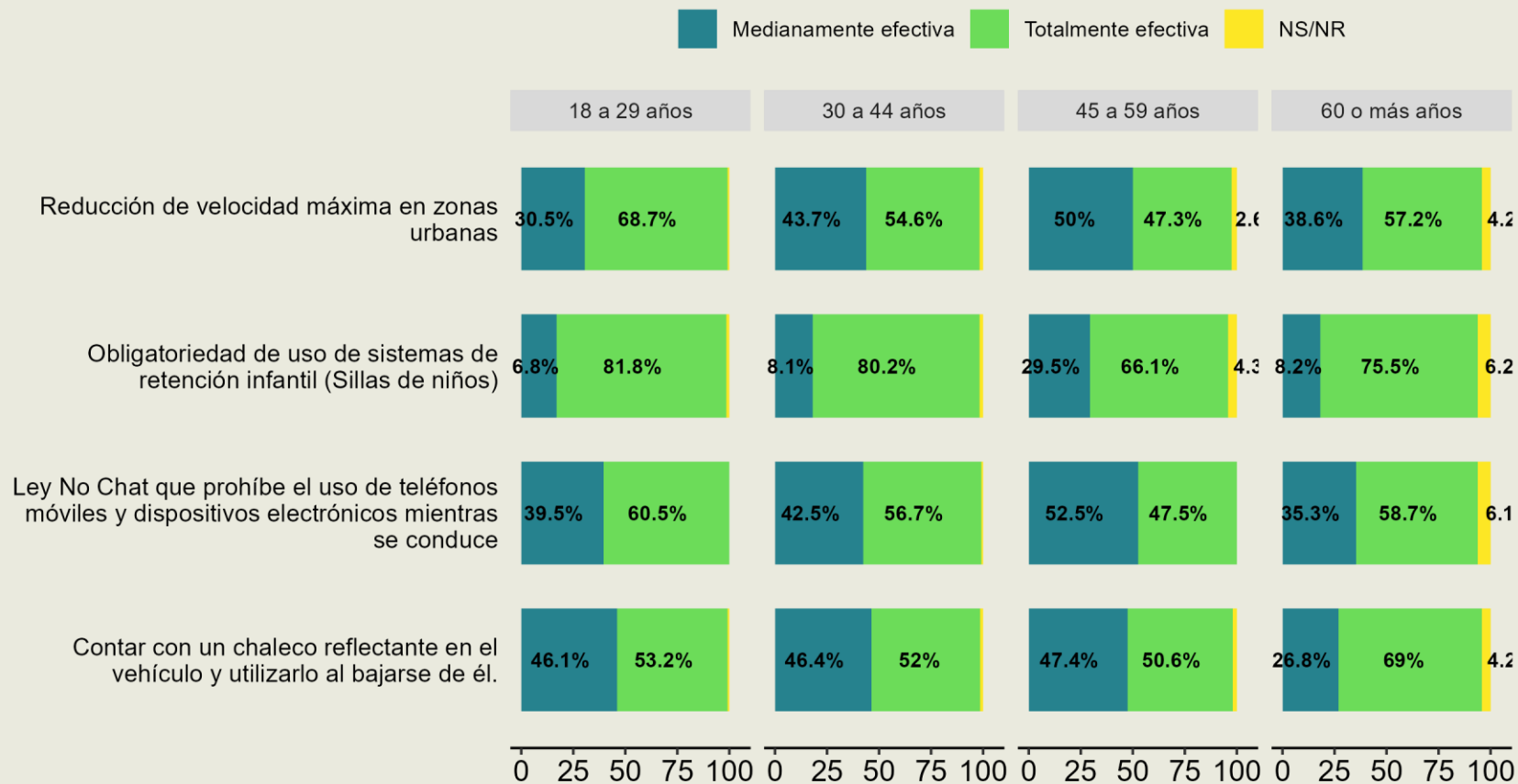
Las personas que cuentan con licencia de conducir, presentan mayor sensibilidad a la efectividad de las norma Ley de Tolerancia cero, que quienes no cuentan con licencia de conducir (65.8% versus 58,6%).

*Solo se presentan los reactivos que mostraron diferencias estadísticamente significativas en la categoría Siempre.

EFFECTIVIDAD NORMAS

Diferencias por tramos de edad

En su opinión, ¿cómo calificaría usted la efectividad de cada una de las siguientes acciones, leyes y normas relacionadas a la seguridad de tránsito en el país?

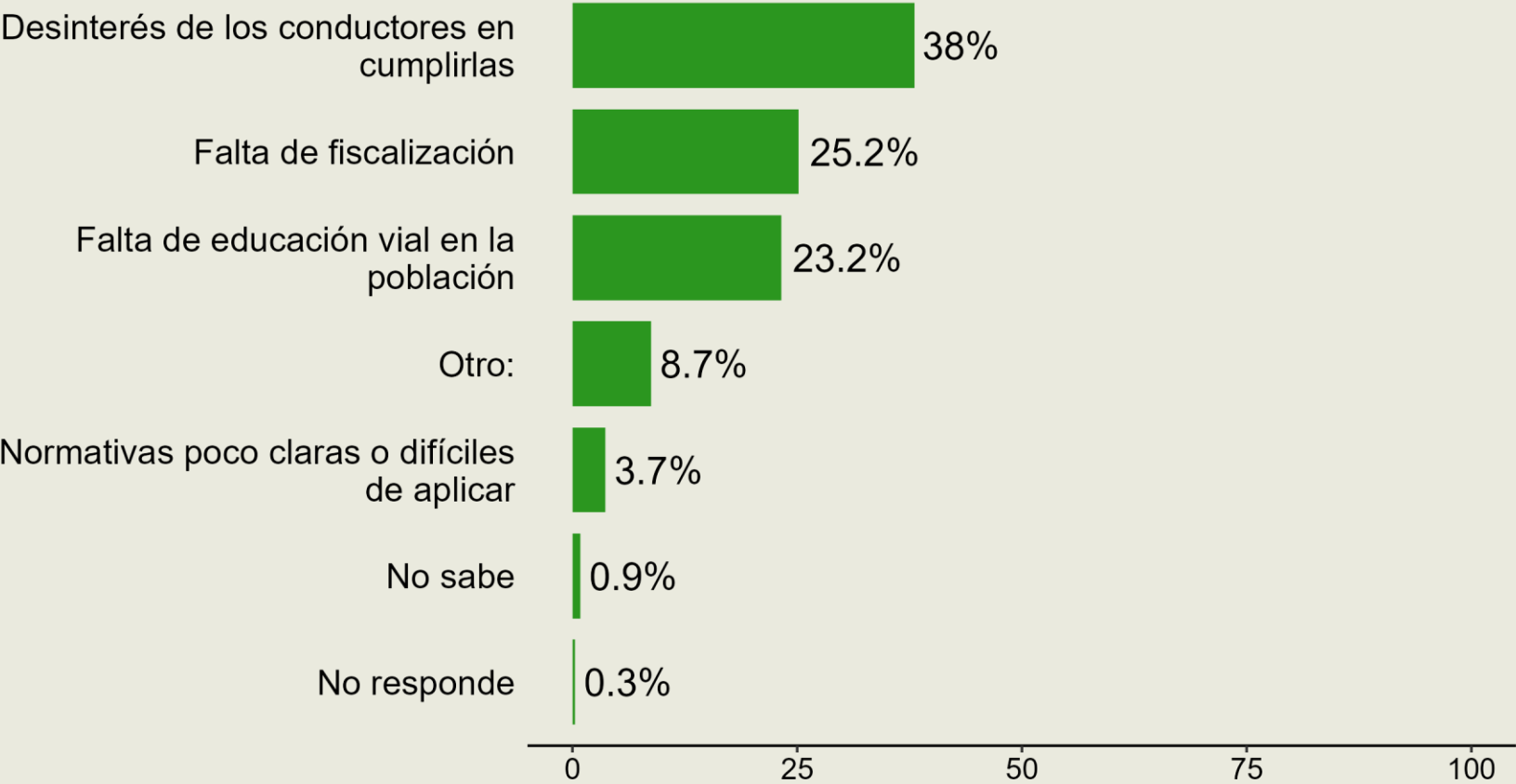


*Solo se presentan los reactivos que mostraron diferencias estadísticamente significativas en la categoría Siempre.

- La percepción de efectividad de las normas también presenta diferencias si se considera la edad de los encuestados.
- Una noticia positiva, es que las personas del tramo joven (18 a 29 años) reconocen mayor efectividad de normas específicas que el resto de la población. En específico, para los jóvenes, las normas de reducción de velocidad en zonas urbanas, obligatoriedad de uso de cinturón en niños, y ley no Chat, tienen mayor percepción de efectividad.
- Las personas mayores en cambio, perciben más efectiva la norma de utilizar chaleco reflectante que las demás edades.
- Un espacio de mejora se encuentra en la población de 45 a 59 años, quienes perciben como menos efectivas las normas que el resto de las personas. En específico, más de la mitad de las personas en este tramo (52.5%) percibe que la norma de "no chat" no es efectiva o lo es solo medianamente.

PRINCIPAL FACTOR QUE AFECTA LA EFECTIVIDAD

En su opinión, ¿cuál de los siguientes es el principal factor que afecta la efectividad de las normativas?



El principal factor que afecta la efectividad de las normativas entre las personas encuestadas es el desinterés de los conductores en cumplirlas con un 38%, seguido por la falta de fiscalización (25.2%, esgrimido por 1 de cada 4 encuestados), y la falta de educación vial (23,2%).

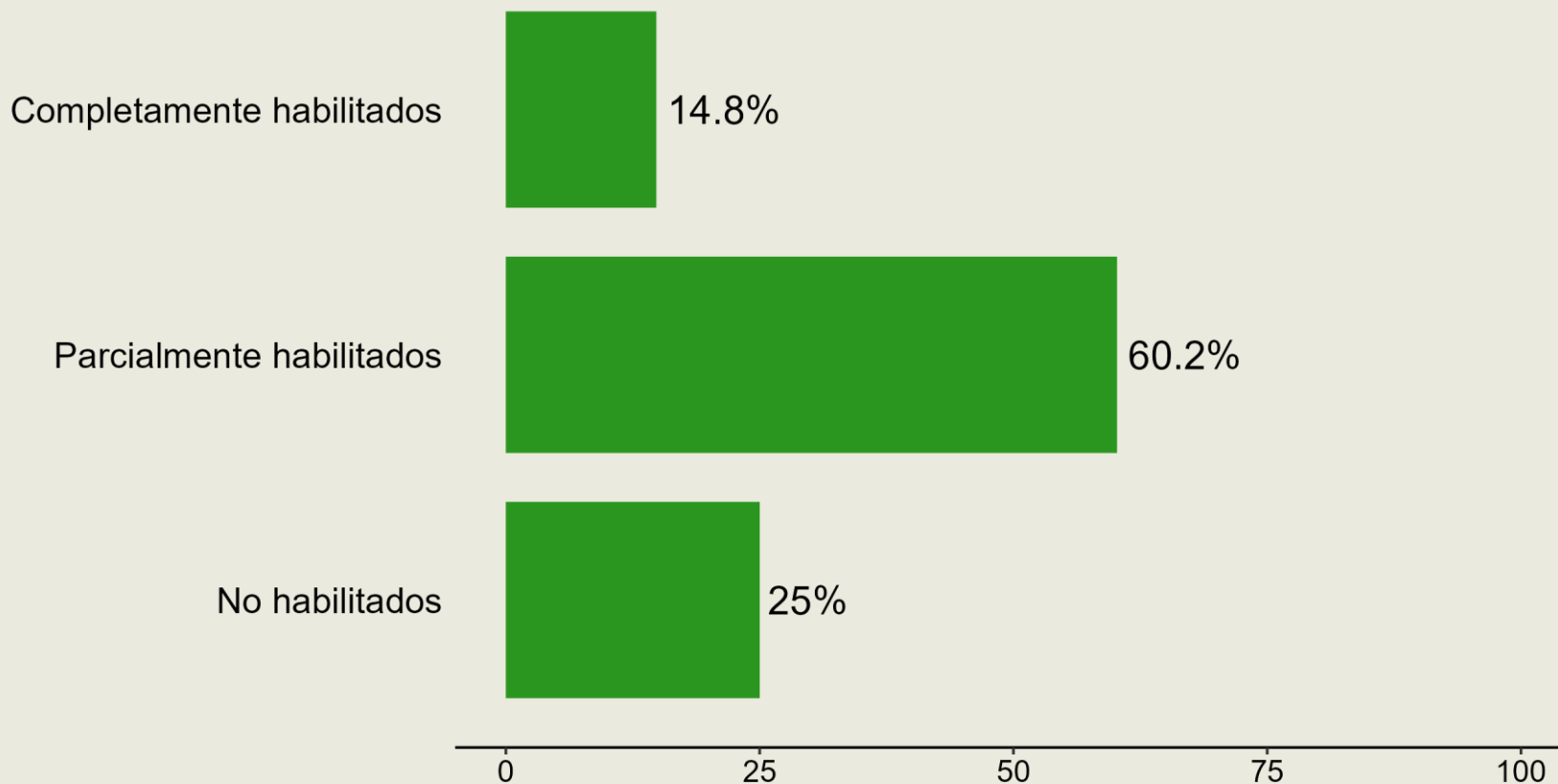
*Solo se presentan los reactivos que mostraron diferencias estadísticamente significativas en la categoría Siempre.

Generamos un índice que identifica si las personas están habilitadas, parcialmente habilitadas o no habilitadas en su conocimiento de reglas de tránsito.

- No habilitados corresponden a personas que respondieron entre 1 a 3 preguntas correctamente,
- Parcialmente habilitados quienes respondieron a 4 a 5 preguntas correctamente y
- Completamente habilitados respondieron todas las respuestas correctamente).

CONOCIMIENTO DE LA NORMATIVA

De acuerdo a usted, ¿cuáles de las siguientes normas son verdaderas y cuáles son falsas acerca de la actual legislación chilena sobre el tránsito?



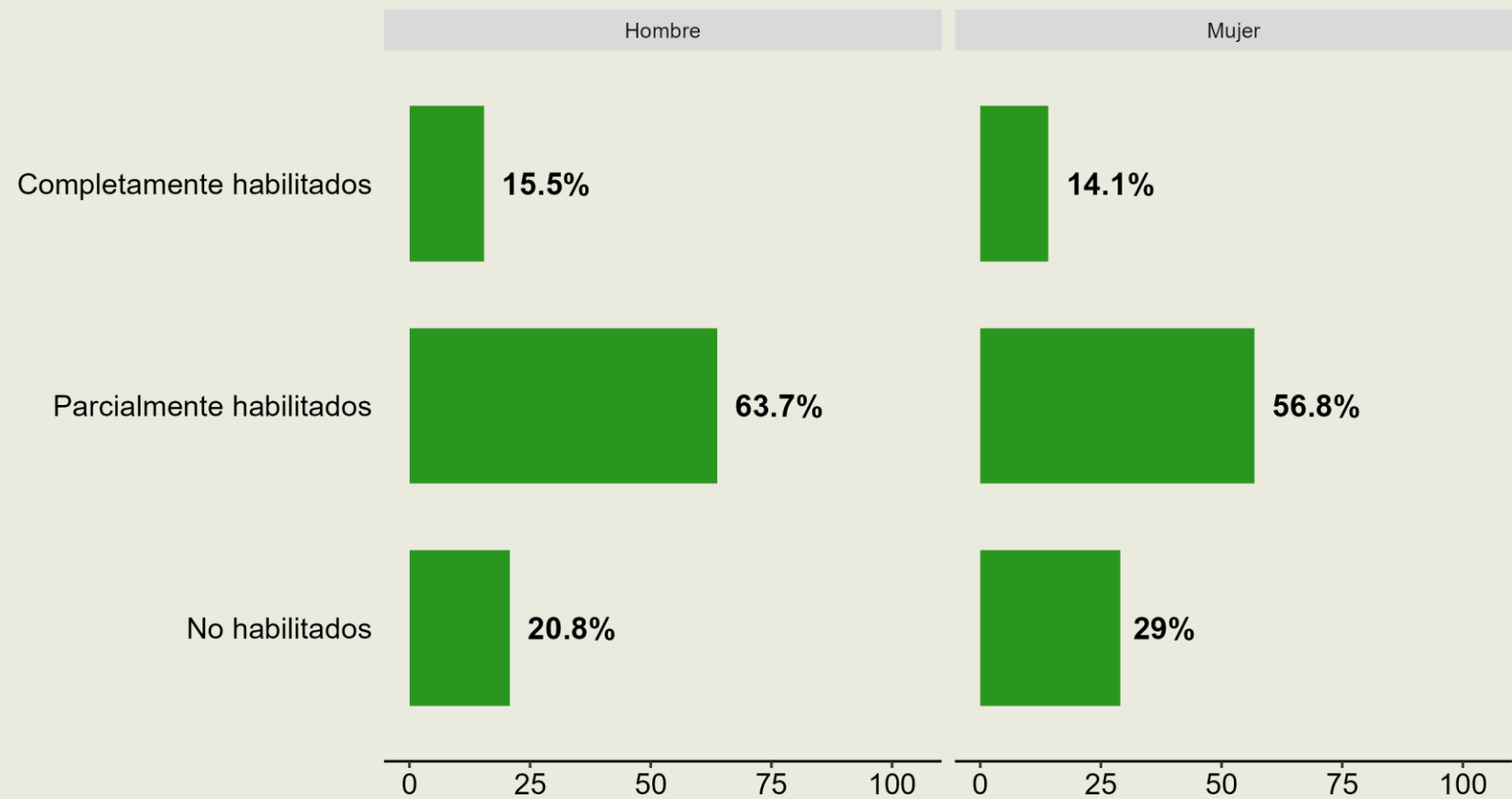
Completamente habilitados respondieron todas las respuestas correctamente.

Parcialmente habilitados quienes respondieron a 4 a 5 preguntas correctamente.

No habilitados corresponden a personas que respondieron entre 1 a 3 preguntas correctamente,

CONOCIMIENTO DE LA NORMATIVA

De acuerdo a usted, ¿cuáles de las siguientes normas son verdaderas y cuáles son falsas acerca de la actual legislación chilena sobre el tránsito?



Completamente habilitados respondieron todas las respuestas correctamente.

Parcialmente habilitados quienes respondieron a 4 a 5 preguntas correctamente.

No habilitados corresponden a personas que respondieron entre 1 a 3 preguntas correctamente,

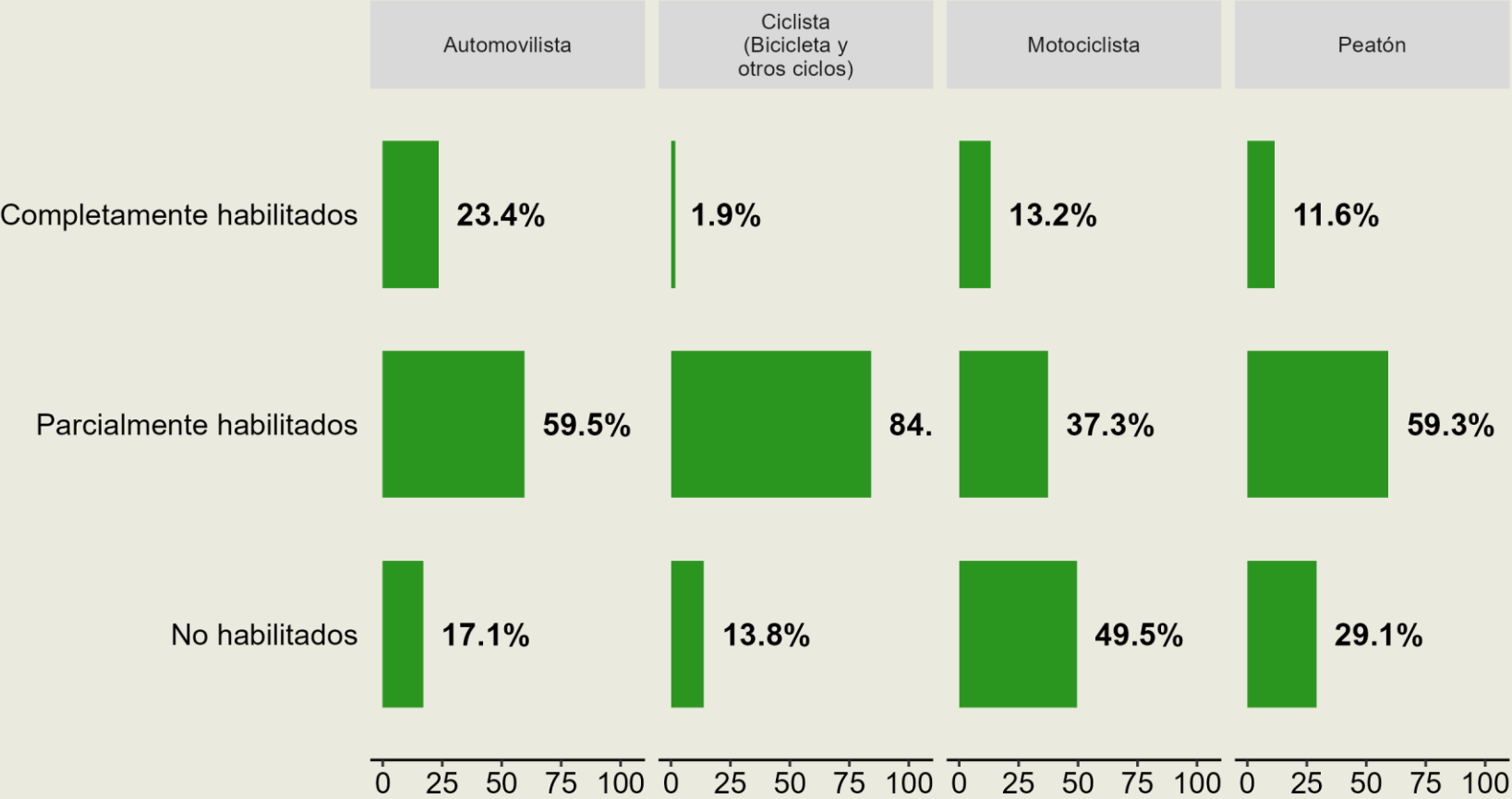
*Solo se presentan los reactivos que mostraron diferencias estadísticamente significativas en la categoría Siempre.

Fuente: Estudio Achs- Data Voz Abril 2025

CONOCIMIENTO DE LA NORMATIVA

Según tipo de usuario vial

De acuerdo a usted, ¿cuáles de las siguientes normas son verdaderas y cuáles son falsas acerca de la actual legislación chilena sobre el tránsito?



Completamente habilitados respondieron todas las respuestas correctamente.

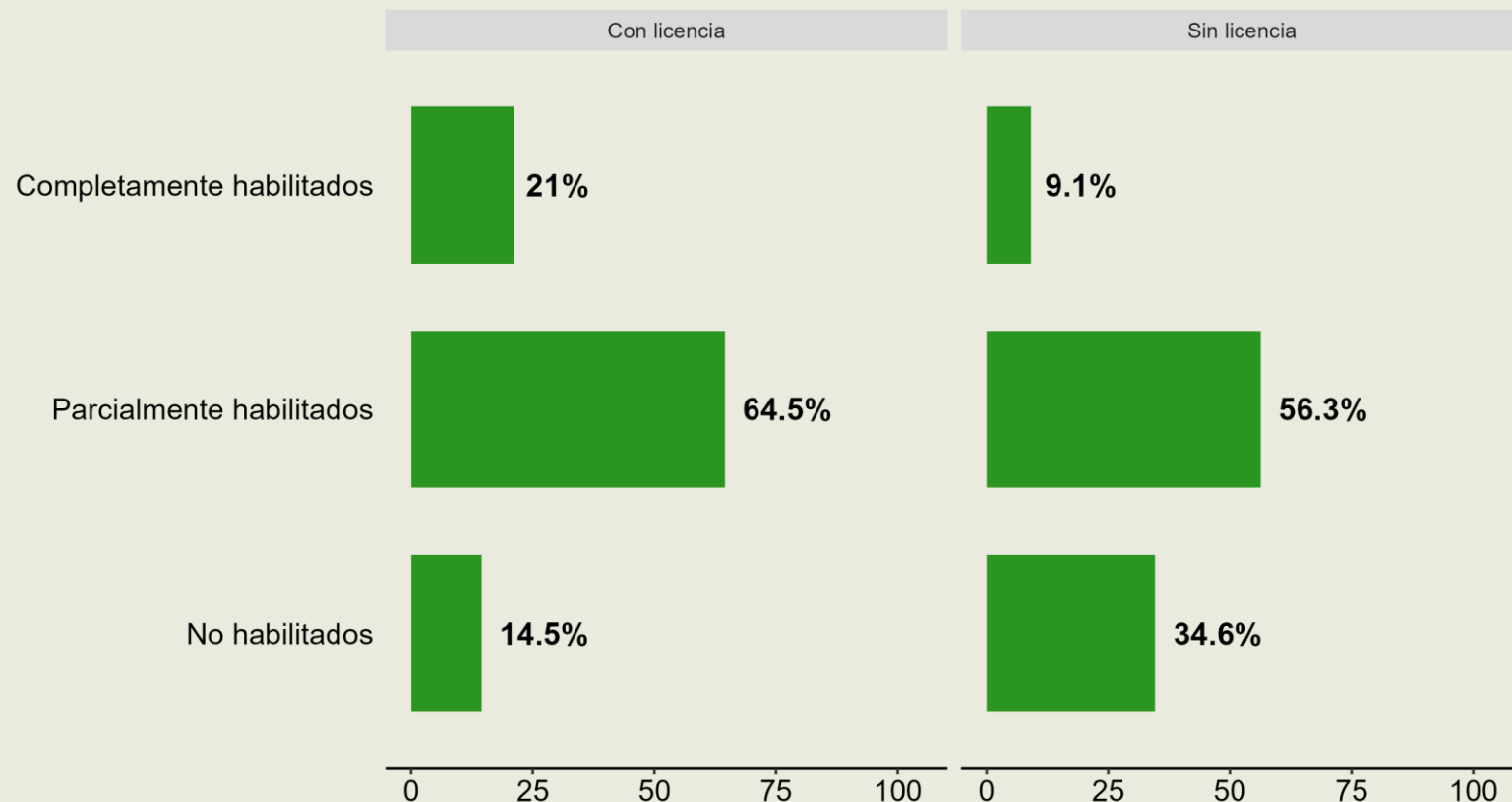
Parcialmente habilitados quienes respondieron a 4 a 5 preguntas correctamente.

No habilitados corresponden a personas que respondieron entre 1 a 3 preguntas correctamente,

*Solo se presentan los reactivos que mostraron diferencias estadísticamente significativas en la categoría Siempre.

CONOCIMIENTO DE LA NORMATIVA Según tenencia de licencia

De acuerdo a usted, ¿cuáles de las siguientes normas son verdaderas y cuáles son falsas acerca de la actual legislación chilena sobre el tránsito?



Completamente habilitados respondieron todas las respuestas correctamente.

Parcialmente habilitados quienes respondieron a 4 a 5 preguntas correctamente.

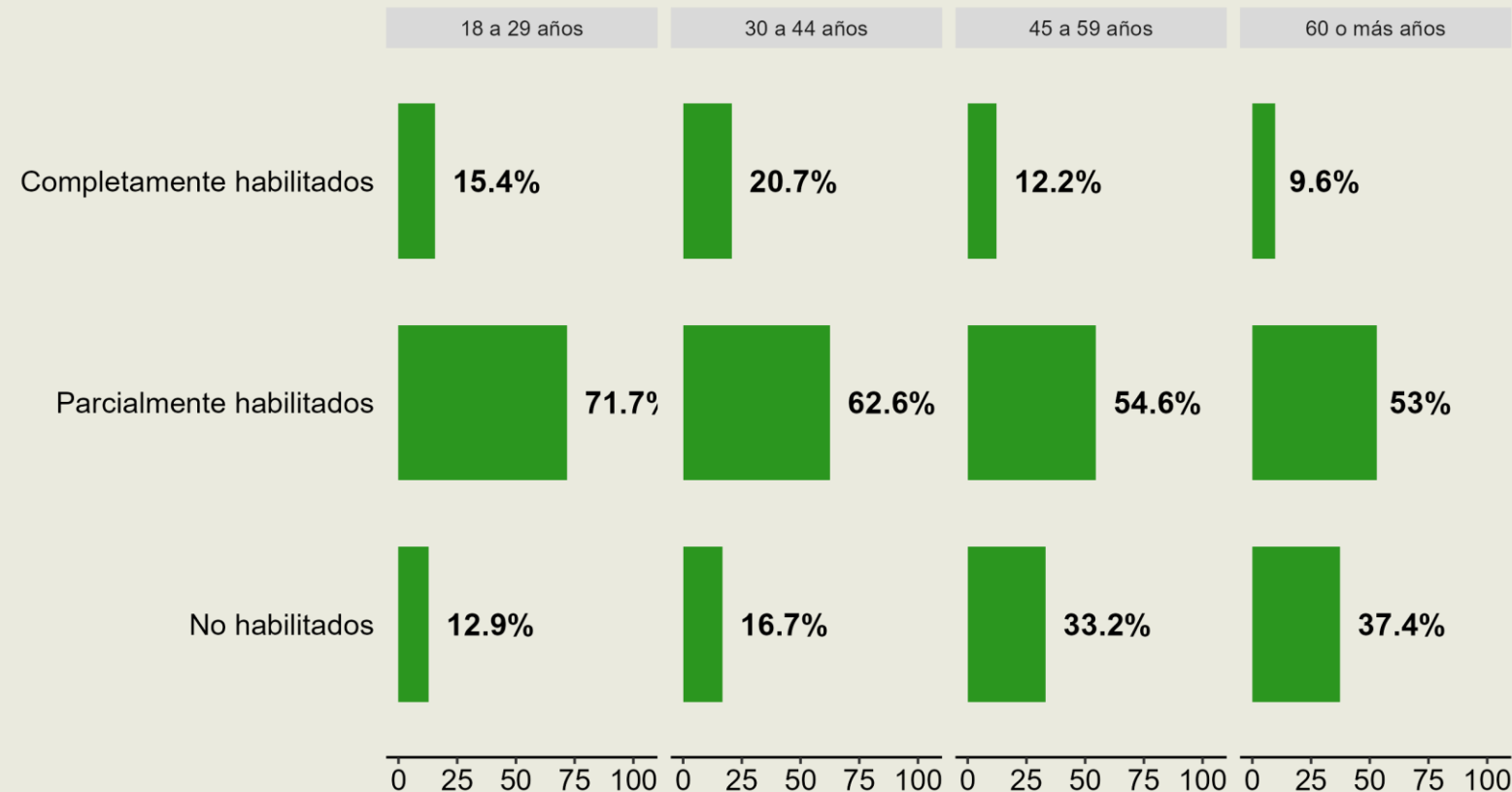
No habilitados corresponden a personas que respondieron entre 1 a 3 preguntas correctamente,

*Solo se presentan los reactivos que mostraron diferencias estadísticamente significativas en la categoría Siempre.

CONOCIMIENTO DE LA NORMATIVA

Según tramos de edad

De acuerdo a usted, ¿cuáles de las siguientes normas son verdaderas y cuáles son falsas acerca de la actual legislación chilena sobre el tránsito?



Completamente habilitados respondieron todas las respuestas correctamente.

Parcialmente habilitados quienes respondieron a 4 a 5 preguntas correctamente.

No habilitados corresponden a personas que respondieron entre 1 a 3 preguntas correctamente,

*Solo se presentan los reactivos que mostraron diferencias estadísticamente significativas en la categoría Siempre.

- Solo 14,8% están completamente habilitados.
- Esta proporción es similar en hombres y en mujeres. Aumenta a 23.4% en automovilistas y disminuye a 1.9% entre ciclistas.
- Un 60% están parcialmente habilitados.
- Un 25% no está habilitado. En este grupo, se evidencian diferencias de casi 8 puntos entre hombres (20.8%) y mujeres (29%), lo que indicaría que las mujeres presentan un mayor desconocimiento de las normativas.
- Por último, respecto a edad, el tramo de 45 a 59 años y el de 60 o más, presentan un mayor desconocimiento respecto a los tramos 18 a 29 años y 30 a 44 años.

Hemos desarrollado un estudio que pone en evidencia realidades preocupantes en torno a la seguridad vial en Chile.

- Por ejemplo, el 50% de los conductores reconoce haber utilizado el celular al menos una vez mientras maneja, y un 8.4% lo hace habitualmente.
- Aún más alarmante es que solo un 35.5% de los conductores se preocupa siempre por su nivel de estrés, fatiga o consumo de medicamentos antes de conducir, factores que influyen directamente en la probabilidad de sufrir un accidente.
- Estos datos reflejan una realidad vial que nos interpela. El principal obstáculo para la efectividad de las normativas de tránsito no es su diseño, sino la falta de compromiso con su cumplimiento: un 38% de los encuestados identifica el desinterés de los conductores como el factor más incidente, seguido por la escasa fiscalización (25.2%) y la falta de educación vial (23.2%). A pesar de ser clave, la Ley No Chat solo es percibida como efectiva por un 55.8% de los encuestados, lo que demuestra una preocupante desconexión entre la legislación y la percepción ciudadana.

- También observamos diferencias significativas por género: las mujeres presentan mayor percepción de peligrosidad en casi todas las conductas riesgosas, particularmente el uso del celular al conducir (86.1% frente a un 77.3% en hombres). Además, se movilizan más como peatones (24.8%) o usuarias del transporte público (33.2%), mientras que los hombres predominan como conductores (37.4%).
- Nuestra investigación revela que los jóvenes entre 18 y 29 años son especialmente vulnerables. Seis de cada diez no consideran muy peligroso iniciar un traslado con prisa o distraerse al volante, lo que aumenta considerablemente el riesgo de siniestros. También se evidencian diferencias territoriales: en las grandes ciudades, hay una menor percepción del riesgo asociado al exceso de velocidad (73.5%) en comparación con zonas rurales (82.4%), lo que se traduce en una mayor concentración de accidentes en áreas urbanas.
- Por todo esto, hacemos un llamado a la acción colectiva. Necesitamos una convivencia vial más respetuosa, más empática y consciente. Aunque el uso del cinturón en asientos delanteros está relativamente interiorizado (89%), su uso en asientos traseros aún es bajo (55.9%). Algo similar ocurre con el uso de elementos de protección: mientras el 100% de los motociclistas los utiliza, solo un 73% de los ciclistas y un 47% de los automovilistas que usan ciclos ocasionalmente lo hacen.

- Estos desafíos nos invitan a fortalecer una cultura vial responsable, donde la educación juegue un rol clave. Un preocupante 25% de los encuestados muestra una baja habilitación en conocimientos sobre normativas viales, lo que refuerza la urgencia de avanzar en formación desde una perspectiva integral.
- Transformar los datos en acciones concretas es parte de nuestro compromiso: promover el uso del cinturón en todos los asientos, prestar atención al nivel de fatiga y estrés, y fomentar la educación vial son pasos esenciales para lograrlo.
- Porque manejar es una responsabilidad que nos involucra a todos, sigamos construyendo, juntos, una cultura de seguridad vial que proteja la vida de cada persona en el camino.
- En la Achs estamos convencidos de que la prevención se construye en conjunto. Por eso, trabajamos activamente con autoridades en el Ministerio de Transporte, Carabineros y la CONASET para generar estrategias colaborativas que nos permitan reducir los siniestros viales.

