

## ANEXO N°45 INFORME FINAL



# Serie Proyectos de Investigación e Innovación

Superintendencia de Seguridad  
Social Santiago - Chile

## Informe Técnico Final

Proyecto “Generación de una estrategia conjunta entre mutualidades para la seguridad vial”  
283-2022

**Ejecutor: Resolutiva SpA**

**Investigador: Rodrigo Cruces Valerio**

**Fecha: 25-09-2023**

Este trabajo fue seleccionado en la Convocatoria de Proyectos de Investigación e Innovación en Prevención de Accidentes y Enfermedades Profesionales 2022 de la Superintendencia de Seguridad Social (Chile), y fue financiado por la Asociación Chilena de Seguridad, con recursos del Seguro Social de la Ley N°16.744 de Accidentes del Trabajo y Enfermedades Profesionales.





## SUPERINTENDENCIA DE SEGURIDAD SOCIAL

## SUPERINTENDENCE OF SOCIAL SECURITY

La serie Proyectos de Investigación e Innovación corresponde a una línea de publicaciones de la Superintendencia de Seguridad Social, que tiene por objetivo divulgar los trabajos de investigación e innovación en Prevención de Accidentes y Enfermedades del Trabajo financiados por los recursos del Seguro Social de la Ley 16.744.

Los trabajos aquí publicados son los informes finales y están disponibles para su conocimiento y uso. Los contenidos, análisis y conclusiones expresados son de exclusiva responsabilidad de su(s) autor(es), y no reflejan necesariamente la opinión de la Superintendencia de Seguridad Social.

Si requiere de mayor información, sobre el estudio o proyecto escriba a: [investigaciones@suseso.cl](mailto:investigaciones@suseso.cl).

Si desea conocer otras publicaciones, artículos de investigación y proyectos de la Superintendencia de Seguridad Social, visite nuestro sitio web: [www.suseso.cl](http://www.suseso.cl)

The Research and Innovation Projects series corresponds to a line of publications of the Superintendence of Social Security, which aims to disseminate the research and innovation work in the Prevention of Occupational Accidents and Illnesses financed by the resources of Law Insurance 16,744.

The papers published here are the final reports and are available for your knowledge and use. The content, analysis and conclusions are solely the responsibility of the author (s), and do not necessarily reflect the opinion of the Superintendence of Social Security.

For further information, please write to: [investigaciones@suseso.cl](mailto:investigaciones@suseso.cl).

For other publications, research papers and projects of the Superintendence of Social Security, please visit our website: [www.suseso.cl](http://www.suseso.cl).

Superintendencia de Seguridad  
Social Huérfanos 1376  
Santiago, Chile.



**Informe Técnico Final**  
**Proyecto “Generación de una estrategia conjunta entre**  
**mutualidades para la seguridad vial”**  
**283-2022**

**Ejecutor: Resolutiva SpA**  
**Investigador: Rodrigo Cruces Valerio**

**Fecha: 25-09-2023**

## Tabla de Contenidos

Resumen Ejecutivo y palabras clave .....	6
Introducción .....	7
Etapa 1: Inicio de proyecto y ajustes .....	9
Etapa 2: Diagnóstico .....	10
Revisión de estrategias nacionales.....	11
Política Nacional de Seguridad de Tránsito (1993).....	11
Política Nacional de Seguridad de Tránsito (2017).....	12
Estrategia Nacional de Seguridad de Tránsito 2021-2030 .....	13
Política Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo (2016) .....	13
Estrategia Nacional de Salud para los objetivos sanitarios al 2030 .....	13
Revisión de experiencia internacional.....	14
Francia.....	14
España .....	15
Australia.....	15
Otros antecedentes de interés .....	16
Normativa de Seguridad Social .....	16
Estadística nacional accidentes de tránsito.....	17
Estadística nacional seguridad social.....	18
Decenio de Acción Naciones Unidas.....	19
Estándar ISO 39.001.....	19
Estándar ISO 39.002.....	20
Entrevistas actores relevantes .....	20
A. Representantes de los OAL.....	20
B. Representantes entidades adheridas a los OAL.....	23
C. Instituciones vinculadas con Seguridad Vial y Seguridad Social.....	24
Etapa 3: Propuesta de Estrategia .....	24
Etapa 4: Validación Estrategia .....	25
Revisión entidades adheridas .....	25
Validación Organismos Administradores (OAL).....	27
Estrategia conjunta de OAL para la seguridad vial .....	27
Referencias.....	28
Anexos .....	29
Anexo 1 - Listado de participantes mesa de trabajo.....	29
Anexo 2 – Medidas Estrategia Nacional de Seguridad de Tránsito 2021-2030.....	30

Anexo 3 – Consentimiento Informado OAL.....	31
Anexo 4 – Instrumento entrevistas OAL (Diagnóstico) .....	32
Anexo 5 – Consentimiento informado Entidades adheridas .....	34
Anexo 6 – Instrumento entrevistas entidades adheridas (Diagnóstico) .....	35
Anexo 7 – Propuesta Estrategia de Seguridad Vial (versión 1) .....	36
Anexo 8 – Propuesta Estrategia de Seguridad Vial (versión 2) .....	40
Anexo 9 – Formulario recepción comentarios finales OAL.....	44
Anexo 10 – Instrumento entrevistas entidades adheridas (Validación) .....	45
Anexo 11 – Estrategia de Seguridad Vial (versión final) .....	46

### **Tabla de Gráficos**

Gráfico 1 Evolución de siniestros de tránsito y fallecidos en Chile (periodo 1972-2022) .....	<b>¡Error! Marcador no definido.</b>
Gráfico 2 Número y tasa de mortalidad accidentes de tránsito Chile 2015-2022 .....	17
Gráfico 3 Número y tasa mortalidad accidentes de trayecto.....	18

## Resumen Ejecutivo

El presente informe contiene los resultados obtenidos luego de ejecutar el estudio “Generación de una estrategia conjunta entre mutualidades para la seguridad vial” en el marco de la convocatoria de Proyectos de Investigación e Innovación en Prevención de Accidentes y Enfermedades Profesionales 2022 de la Superintendencia de Seguridad Social, cuyo objetivo principal es diseñar una estrategia de seguridad vial para ser implementada por los Organismos Administradores de la Ley 16.744.

Cada año, los siniestros de tránsito dejan miles de víctimas en nuestro país. En 2022, fallecieron 1.745 personas y otras 52.590 resultaron heridas, de acuerdo con la información oficial proporcionada por Carabineros de Chile.

Por otro lado, aunque no existe información oficial al respecto, se puede suponer que los accidentes de trayecto (aquellos que ocurren en el trayecto de ida o regreso entre el lugar de habitación y el lugar de trabajo) más graves son precisamente accidentes de tránsito, debido a la gran magnitud de las fuerzas involucradas en el impacto. De acuerdo con la Superintendencia de Seguridad Social, 126 trabajadores perdieron la vida en accidentes de trayecto durante 2022.

Para cumplir con el objetivo, se propuso un diseño metodológico que consideró cuatro etapas secuenciales: (1) inicio de proyecto y ajustes, (2) diagnóstico, (3) formulación de estrategia y (4) validación de estrategia.

Se convocó a todos los Organismos Administradores (OAL) a participar en las distintas etapas del estudio. Junto con su participación, se contactó a un grupo de entidades adheridas (empresas privadas e instituciones públicas) para identificar facilitadores, motivadores y obstaculizadores al momento de implementar una estrategia de esta naturaleza.

El alcance la estrategia se acotó a aquellos accidentes de trayecto en los cuales haya participación de por lo menos un vehículo terrestre, dejando de lado otras casuísticas que ocurren en el trayecto pero que requieren tratamientos distintos.

Como Chile cuenta con una estrategia nacional de seguridad de tránsito para el periodo 2021-2030, se definió que el objetivo de la estrategia conjunta no podía ser otra que adherirse a la meta definida por el ente rector de la seguridad vial, teniendo en cuenta también que los OAL no tienen las atribuciones ni competencias necesarias para influir en todos los factores que intervienen en un siniestro vial.

La estrategia se estructuró en cuatro ámbitos de acción: incentivos y reconocimientos, gestión de conocimiento, capacitación y difusión, herramientas de gestión. Para cada uno de estos ámbitos se establecieron medidas de acción que pudieran ser implementadas por los OAL, de acuerdo con sus atribuciones, conocimientos y recursos.

**Palabras clave: Seguridad Vial – Accidentes Trayecto – Estrategia - Prevención**

## Introducción

En el contexto de la Convocatoria de Proyectos de Investigación e Innovación en Prevención de Accidentes del Trabajo y Enfermedades Profesionales 2022 de la Superintendencia de Seguridad Social, fue seleccionado el proyecto prioritario “Generación de una estrategia conjunta entre mutualidades para la seguridad vial”, el cual tiene como objetivo general: diseñar una estrategia de seguridad vial para ser implementada por los Organismos Administradores de la Ley 16.744. Por su parte, los objetivos específicos son: (1) revisar la experiencia comparada con relación a políticas y estrategias de seguridad vial y analizar su aplicabilidad e impacto en el contexto nacional y (2) definir las actividades que los OAL podrían implementar para favorecer la seguridad vial, de acuerdo con sus recursos, conocimiento y atribuciones.

Los siniestros de tránsito cobran miles de víctimas cada año en nuestro país. Solo en 2022, de acuerdo con la información oficial entregada por Carabineros de Chile, 1.745 personas fallecieron a causa de un siniestro vial, quedando otras 52.590 lesionadas. A nivel mundial, la Organización Mundial de la Salud estima en 1,3 millones las víctimas fatales cada año por esta causa.

En el contexto laboral, los trabajadores se ven expuestos a los riesgos viales en sus trayectos casa-trabajo y en los viajes que deben realizar por motivos de trabajo. Particularmente, los accidentes de trayecto, entendidos como aquellos que ocurren en el viaje directo entre la habitación y el lugar de trabajo o en el viaje entre dos empleadores distintos, se transforma en un desafío de gestión, ya que ocurren fuera de la jornada laboral y en un contexto donde los empleadores no tienen el control (la vía pública). Sin embargo, aunque no existe información oficial sobre accidentes de trayecto de tránsito, se puede suponer que, por la magnitud de las fuerzas involucradas en un siniestro vial, la gran mayoría de los trabajadores fallecidos en un accidente de trayecto debieron estar involucrados en un accidente de tránsito. De acuerdo con la información proporcionada por la Superintendencia de Seguridad Social, en el año 2022 fallecieron 126 trabajadores en accidentes de trayecto.

Los Organismos Administradores de la Ley 16.744 (OAL) deben prestar tres tipos de prestaciones a sus entidades adheridas: asesoría preventiva para gestionar los riesgos laborales, atención de salud en caso de ocurrir un accidente del trabajo o diagnosticarse una enfermedad profesional y prestaciones económicas que van desde el pago de subsidio (licencia médica) hasta pensiones por discapacidad permanente o muerte del trabajador.

Desde el rol asesor preventivo que tienen los OAL hacia sus entidades adheridas, y considerando la gran cantidad de actores que tienen responsabilidad sobre la seguridad vial, surge la necesidad de coordinar los esfuerzos de cada OAL para poder generar un impacto en el desempeño de la seguridad vial del país.

El presente informe dará cuenta de la ejecución de las distintas actividades planificadas para obtener como resultado una estrategia de seguridad vial que puedan implementar los OAL, donde se consideró un diagnóstico de la situación actual, revisión de experiencia internacional y la participación de entidades adheridas para conocer los motivadores, facilitadores y posibles riesgos al momento de implementar una estrategia de esta naturaleza.



## **Etapas 1: Inicio de proyecto y ajustes**

En la primera etapa del proyecto se contempló la conformación de una mesa de trabajo con los representantes de los Organismos Administradores de la Ley 16.744 (OAL), a quienes se les presentó la metodología para ejecutar el estudio.

### **a. Conformación Mesa de trabajo**

Con fecha 16 de noviembre de 2022, a través de una reunión inicial en modalidad virtual, se dio por constituida la mesa de trabajo conformada por representantes de los cuatro organismos administradores de la Ley 16.744 (ver listado de participantes en el Anexo 1). Previo a la conformación de la mesa y a solicitud de la contraparte, se consideró la participación de la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (CONASET) y la Superintendencia de Seguridad Social (SUSESO) dentro de la etapa de diagnóstico y no como integrantes de la mesa de trabajo.

En la reunión se precisó el alcance de la estrategia, estableciéndolo como: accidentes de trayecto en los cuales haya participación de por lo menos un vehículo terrestre, quedando fuera del alcance: accidentes con trenes, caídas en la vía pública, ataque de animales, actos delictuales, entre otros.

En la instancia se acordó:

- Abordar la estrategia desde el concepto de “seguridad vial”, sin mayores distinciones entre los accidentes de tránsito que ocurren en el trayecto de los que ocurren durante la jornada laboral por motivos de trabajo. Esto simplificará el entendimiento hacia las entidades adheridas y a la ciudadanía en general.
- Considerar la participación de las empresas con administración delegada (Codelco y Pontificia Universidad Católica de Chile). En este punto, se definió con la contraparte invitar a estas empresas en la etapa de entrevistas para las etapas de diagnóstico y validación de estrategia. Dicha invitación fue realizada pero no se obtuvo respuesta, por lo que no se consideró su participación en el estudio.
- Invitar a un grupo acotado de entidades adheridas de cada OAL para las entrevistas de diagnóstico y validación. La ACHS, Mutual de Seguridad e Instituto de Seguridad Laboral proporcionaron bases de datos con empresas para contactar.
- Proporcionar los antecedentes (estudios, informes, entre otros) que pudieran generar valor en el análisis que se está realizando, resguardando en caso necesario, la confidencialidad de la información proporcionada.
- No hubo objeciones respecto del diseño metodológico ni sobre el cronograma propuesto.

## b. Ajuste metodológico

En la reunión inicial de la mesa de trabajo, así como en reuniones previas con la contraparte, no se presentaron objeciones al diseño metodológico. Sin embargo, si realizaron ajustes a algunas actividades del proyecto.

### Etapa 1: Inicio de proyectos y ajustes

En relación con la conformación de la mesa de trabajo, tal como se indicó anteriormente, se modificó la propuesta original, dejando la participación de la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito y la Superintendencia de Seguridad Social para la etapa de diagnóstico del proyecto.

### Etapa 2: Diagnóstico

En la identificación de actores relevantes, se propuso entrevistar a un integrante por cada organismo representado en la mesa de trabajo, dos expertos en la materia y 30 entidades adheridas. Al consultar a los integrantes de la mesa por otros actores que fuera oportuno entrevistar, se logró levantar un listado de 12 personas, o sea, el doble de entrevistas propuestas. Por ello, se resolvió considerar a todo este grupo y reducir la cantidad de empresas a entrevistar (24 empresas).

### Etapa 3: Formulación estrategia

Sin observaciones

### Etapa 4: Validación estrategia

Sin observaciones

## c. Generación de documentos formales

Para la etapa de entrevistas fue necesario contar con una carta de patrocinio que entregara contexto a los participantes sobre el objetivo del estudio y los temas que se abordarían en la entrevista; además de entregar respaldo y confianza en relación con el propósito del estudio y manejo de la información.

Para salvaguardar la confidencialidad de la información entregada en las entrevistas, se elaboró un consentimiento informado, el cual debía ser aceptado por cada entrevistado.

## **Etapa 2: Diagnóstico**

En concordancia con la propuesta metodológica presentada, la etapa de Diagnóstico se estructuró en cuatro actividades que se describen a continuación:

1. Revisión de estrategias nacionales: para conocer el estado actual de la gestión de la seguridad vial en Chile, se revisaron los lineamientos definidos por la autoridad competente en esta materia.

2. Revisión de experiencia internacional: se revisó la experiencia de España, Australia y Francia.
3. Revisión de otros antecedentes de interés: para complementar el análisis, se revisaron estudios, normativa e información estadística asociada a la seguridad vial y seguridad social, estándares internacionales, planes de acciones globales, entre otros.
4. Entrevistas a actores relevantes: para profundizar en las motivaciones, facilitadores y obstaculizadores que podrían presentarse en el desarrollo de una estrategia de este tipo, se coordinaron entrevistas con representantes de los OAL, entidades adheridas y autoridades competentes.

A continuación, se presentan los principales análisis y hallazgos recogidos de cada una de las actividades.

## Revisión de estrategias nacionales

### Política Nacional de Seguridad de Tránsito (1993)

La primera política de seguridad de tránsito de Chile fue publicada el año 1993 (1), en ausencia de una política de Estado para abordar el problema de la siniestralidad vial y con un aumento sostenido de los siniestros y las víctimas fatales en los años previos, tal como se puede observar en el **¡Error! No se encuentra el origen de la referencia..**

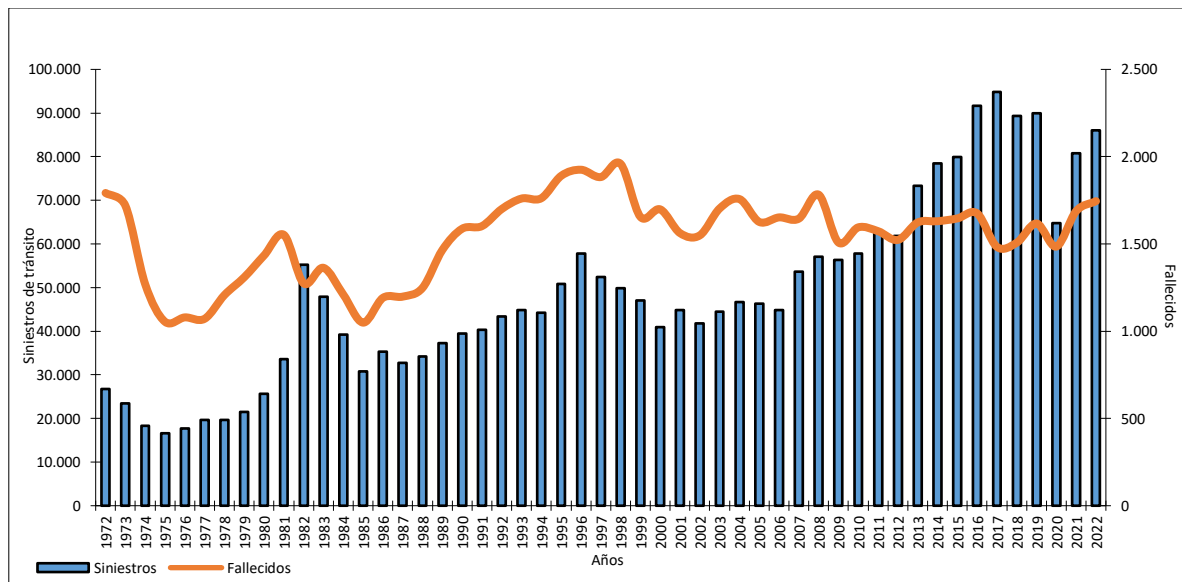


Gráfico 1 Evolución de siniestros de tránsito y fallecidos en Chile (periodo 1972-2022) - Fuente: CONASET

Esta política dio pie a la formalización de la institucionalidad de la seguridad vial en el país, a través de la creación de la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (CONASET), instancia compuesta actualmente por 10 ministerios<sup>1</sup> y Carabineros de Chile.

Enmarcada en la misma política, los años siguientes se trabajó en la definición de las potencialidades de mejoramiento de la seguridad de tránsito, donde se propusieron una serie de iniciativas enmarcadas en las 9 líneas de acción definidas en la política: formación y acreditación de conductores, gestión de calidad vehicular, gestión de vías y espacios públicos, gestión de servicios de transporte, fiscalización, acción judicial, atención de accidentes y seguros, investigación e información, educación y comunicaciones.

### **Política Nacional de Seguridad de Tránsito (2017)**

Con una tasa de 12 fallecidos por cada 100.000 habitantes, en 2015 Chile se encontraba en tercer lugar de los países iberoamericanos con mejor desempeño en seguridad vial (tasa de fatalidad), solo superado por Cuba y España. Sin embargo, al compararse con los países miembros de la OCDE, Chile se encontraba en último lugar, muy distante de Suecia, país referente de la seguridad vial con una tasa de 2,8 fallecidos por cada 100.000 habitantes.

Pese a todos los esfuerzos y avances realizados en años anteriores, el desafío era conseguir una estabilización y reducción de las fatalidades sostenida en el tiempo, por lo que resultó necesario desafiar el paradigma con el que se afrontaban las políticas de seguridad vial en el país.

Fue así como se empezaron a analizar los enfoques que habían llevado a Suecia y Países Bajos a conseguir buenos resultados en seguridad vial, además de los lineamientos definidos por las Naciones Unidas, llegando al entendimiento de que la principal diferencia era el enfoque con el que se planteaba el problema y, por lo tanto, las soluciones. El enfoque de sistema seguro entrega este cambio de paradigma, distribuyendo la responsabilidad por las muertes y lesiones graves en el tránsito a todos los actores que intervienen o interactúan de una u otra manera con el sistema vial. Este enfoque es la base de la Visión Cero (Cero Daño), concepto ampliamente conocido también en la seguridad y salud ocupacional.

De esta forma, la actualización de la política en 2017 (2) incorporó una nueva visión inspirada en el enfoque de sistema seguro: “Ser un país sin fallecidos ni lesionados graves en el tránsito”.

Además, como una forma de adherir al plan de acción establecido por la ONU para la década de acción de la seguridad vial 2011-2022, las líneas de acción de la nueva política se categorizaron bajo los 5 pilares definidos en dicho plan: gestión de la seguridad vial,

---

<sup>1</sup> La Secretaría Ejecutiva de CONASET reside administrativamente en el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. La Comisión está compuesta por los ministerios de Transportes y Telecomunicaciones, de Salud, Educación, Vivienda y Urbanismo, Obras Públicas, Interior y Seguridad Pública, Secretaría General de Gobierno, Secretaría General de la Presidencia, del Trabajo y Previsión Social y Carabineros de Chile.

vehículos más seguros, vías más seguras, usuarios más seguros y respuesta tras los accidentes.

### **Estrategia Nacional de Seguridad de Tránsito 2021-2030**

Luego de la actualización de la política, se comenzó un trabajo para precisar su contenido en medidas de acción concretas y realizables en un plazo determinado. Esto se concretó a través de la Estrategia Nacional de Seguridad de Tránsito 2021-2030 (3).

El objetivo general de esta estrategia es reducir en un 30% los fallecidos en el tránsito para el año 2030. Esto significa llegar a 1.110 fallecidos para ese año. Esta meta se hace cargo de la realidad del país, siendo menos ambiciosa que el 50% de reducción que propone las Naciones Unidas para el mismo año.<sup>2</sup>

Dentro de las medidas contempladas no se identifican acciones que sean de responsabilidad exclusiva de los Organismos Administradores, pero si es posible identificar un grupo donde el rol de los OAL podría ser relevante para su ejecución. El detalle se encuentra en el Anexo 2.

### **Política Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo (2016)**

Con la finalidad de avanzar hacia una cultura que previene, controla y reduce los riesgos laborales, en 2016 se presentó la Política Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo (4), donde se planteó dentro de los compromisos la reducción de la tasa<sup>3</sup> de accidentes de trayecto de 1,09% el año 2015 al 0,8% el año 2020. Este compromiso, de acuerdo con las estadísticas anuales que publica SUSESO (5), fue cumplido al llegar a una tasa del 0,8% el año 2020, pero no se ha sostenido su reducción en los años siguientes.

Actualmente, esta política está en proceso de actualización y se espera contar con una nueva versión a finales del año 2023.

### **Estrategia Nacional de Salud para los objetivos sanitarios al 2030**

El Plan Nacional de Salud para la década 2021-2030 (6), alineado con los Objetivos de Desarrollo Sostenible, establece dentro de su eje estratégico Funcionamiento y Discapacidad la priorización del problema de los accidentes de tránsito junto con problemas como persona con dependencia severa, alteraciones músculo-esqueléticas, espectro autista, artritis reumatoidea, desarrollo psicomotor y enfermedades raras o poco frecuentes.

---

<sup>2</sup> La Asamblea General de las Naciones Unidas declaró en su resolución 74/299 un Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030, con el objetivo de reducir las muertes y traumatismos debidos al tránsito por lo menos en un 50% durante ese periodo.

<sup>3</sup> La tasa de accidentes de trayecto se calcula como la cantidad de accidentes de trayecto por cada 100 trabajadores protegidos.

La estrategia tiene como objetivo de impacto disminuir la tasa de morbilidad por accidentes de tránsito en la población nacional. Por su parte, los resultados esperados son:

- Promover la adopción de conductas prudentes de tránsito vial.
- Contar con un sistema de rescate fortalecido, eficiente y oportuno, ocurrido un siniestro.
- Contar con un acceso oportuno, efectivo y eficaz a prestaciones de salud para la atención integral y oportuna del paciente.
- Fortalecer la coordinación institucional, intra y extra sistema.

## **Revisión de experiencia internacional**

Se consideró la revisión de la experiencia en seguridad vial laboral en España, Francia y Australia. La selección de estos países responde a su desempeño en seguridad vial y a la componente laboral que incorporan dentro de sus estrategias preventivas.

### **Francia**

En Francia, los accidentes de tránsito son la principal causa de muerte asociada al trabajo. Por este motivo, ha sido un tema abordado en sus planes de salud ocupacional, particularmente en el “*4e Plan santé au travail 2021-2025*” (7), donde se mantiene la prioridad de abordar los accidentes de tránsito en contexto laboral, incluidos los de trayecto, aún cuando no exista una obligación reglamentaria para gestionar estos últimos. El plan vigente busca, entre otras cosas: sensibilizar e involucrar a las empresas mayormente expuestas, tener un conocimiento detallado del riesgo vial para poder adaptar las herramientas de gestión y apoyar la implementación de planes de movilidad en las empresas para que esta sea sostenible y segura.

El Estado establece algunos incentivos monetarios en la reducción de la tasa de cotización para aquellas empresas que demuestren un esfuerzo sostenido en la prevención y toman medidas que pueden reducir la frecuencia y gravedad de los accidentes de trayecto.

De la revisión realizada, se pueden destacar dos iniciativas relacionadas con la seguridad vial laboral (8):

- Jornadas de seguridad vial laboral (*Journées de la sécurité routière au travail*): la autoridad nacional de seguridad vial francesa pone a disposición de las empresas herramientas para sensibilizar a los trabajadores, además de tres tipos de programas para que las empresas puedan desarrollar, de acuerdo con sus realidades, distintas actividades propuestas durante una semana.

- Programa Empleadores Comprometidos (*Employeurs Engagés*): es un programa que invita a las empresas a firmar una declaración, donde se comprometen a promover una serie de iniciativas y buenas prácticas con sus trabajadores como: limitar conversaciones telefónicas mientras se conduce, requerir uso del cinturón de seguridad, no aceptar los excesos de velocidad, promover la formación en seguridad vial, considerar los tiempos de descanso en los cálculos de los tiempos de viaje, entre otros.

## **España**

La Dirección General de Tráfico es el organismo encargado de entregar los lineamientos de seguridad vial e implementar medidas de alcance nacional, sin perjuicio de las responsabilidades que las comunidades autónomas y los gobiernos locales tienen sobre la movilidad.

Actualmente se encuentra vigente la Estrategia de Seguridad Vial 2021-2030 (9), la cual se implementa a través de planes de trabajo bianuales.

Dentro de las áreas estratégicas definidas en el documento, se encuentra una dedicada a la Administración (del Estado), las empresas y organizaciones, donde se destacan medidas como:

- Implementación de planes de movilidad segura y sostenible en empresas;
- Potenciar la formación, educación y sensibilización en riesgos viales;
- Mejorar la prevención de riesgos laborales y el tratamiento de los accidentes de trayecto (*in itinere*);
- Introducir la seguridad vial en los informes de Responsabilidad Social Empresarial, entre otros.

Por otra parte, España cuenta con una Política de Seguridad y Salud en el Trabajo (2023-2027) la cual se encuentra alineada con la estrategia de seguridad vial y con el Plan Nacional de Drogas, buscando minimizar el impacto de la accidentabilidad de tráfico en la siniestralidad laboral.

Existe también un modelo de incentivos monetarios a través de reembolso de una fracción de las cotizaciones pagadas a la seguridad social para aquellas empresas que realizan acciones concretas para gestionar los riesgos viales. Este modelo se encuentra actualmente suspendido y en revisión.

## **Australia**

Australia cuenta con una estrategia de seguridad vial para el periodo 2021-2030 (10) y un plan de acción para 2023-2025 (11).

Propone un enfoque desafiante pero necesario al establecer que los vehículos y las vías de tránsito deben ser considerados como puestos de trabajo. Bajo este paradigma, buscan que las empresas se hagan cargo de la seguridad y salud ocupacional más allá de las fronteras del centro de trabajo.

Entre las medidas del plan de acción que puede impulsar el Estado, se encuentran:

- Promoción de un “trabajo seguro” a nivel nacional para mejorar la SST en la industria del transporte.
- Financiar campañas de sensibilización en los lugares de trabajo.
- Ordenar que el estándar ISO 39001 se aplique a proyectos de infraestructura vial que tengan financiamiento gubernamental.
- Establecer data base para muertes ocurridas en vehículos en el contexto laboral.

## **Otros antecedentes de interés**

### **Normativa de Seguridad Social**

La Superintendencia de Seguridad Social (SUSESO) es el ente que regula a los organismos administradores de la ley 16.744 (12) sobre el seguro de accidentes del trabajo y enfermedades profesionales.

Los organismos administradores deben entregar tres categorías de prestaciones a sus entidades adheridas: preventivas, de salud y económicas. En relación con dichas prestaciones, se podrían impulsar acciones tendientes a mejorar el desempeño de la seguridad vial a través de dos de ellas:

- Prestaciones preventivas: a través de la asistencia técnica que deben entregar los organismos administradores a las empresas adheridas, es posible proporcionar herramientas para que las empresas aborden los riesgos labores viales. Sin embargo, es importante precisar que, a pesar de que los accidentes de trayecto están dentro de la categoría de accidentes de trabajo y, por lo tanto, están cubiertos por el seguro, no existen exigencias hacia su gestión por parte de la empresa, ni del OAL. Lo anterior, presumiblemente porque ocurren en un contexto que está fuera del control de la empresa y en un horario que no está dentro de la jornada laboral. Aunque la Ley 16.744 no hace mayores distinciones sobre este tipo de accidentes, los reglamentos complementarios e instrucciones impartidas por la SUSESO a través del Compendio de Normas del Seguro Social de Accidentes de Trabajo y Enfermedades Profesionales (13), deja en evidencia las escasas exigencias respecto de este tipo de accidentes.
- Prestaciones de salud: el cambio hacia un paradigma de enfoque seguro fuerza a redefinir el objetivo que se persigue. Ya no se busca una reducción en la cantidad



de accidentes, sino en la cantidad de fallecidos y heridos graves. Por este motivo, las atenciones de salud oportunas, desde el rescate, son relevantes para evitar un agravamiento de las lesiones.

Para el caso de accidentes graves y fatales de trayecto, los organismos administradores quedan exentos de la notificación, investigación, prescripción de medidas inmediatas, determinación de causas del accidente y prescripción de medidas correctivas. Lo anterior, se entiende por la dificultad de intervenir en la vía pública para recopilar antecedentes necesarios para la investigación.

Por otro lado, los accidentes de trayecto no son considerados dentro los indicadores de siniestralidad de empresas que son revisados cada dos años en el marco del proceso de evaluación de siniestralidad, el cual puede concluir con un aumento, disminución o mantener la tasa de cotización adicional que pagan las entidades adheridas por el seguro laboral.

### Estadística nacional accidentes de tránsito

En Chile, la estadística oficial de accidentes de tránsito es registrada por Carabineros de Chile y desde los últimos años considera la información hasta 48 horas posteriores de ocurrido el siniestro.

Analizando la información de los últimos ocho años (Gráfico 2), se puede observar que no ha sido posible sostener una reducción en la cantidad de fallecidos. Solo se observa una reducción en el año 2020, la cual se explica en gran manera por las restricciones de movilidad establecidas en el contexto de las cuarentenas por la emergencia sanitaria por COVID-19.

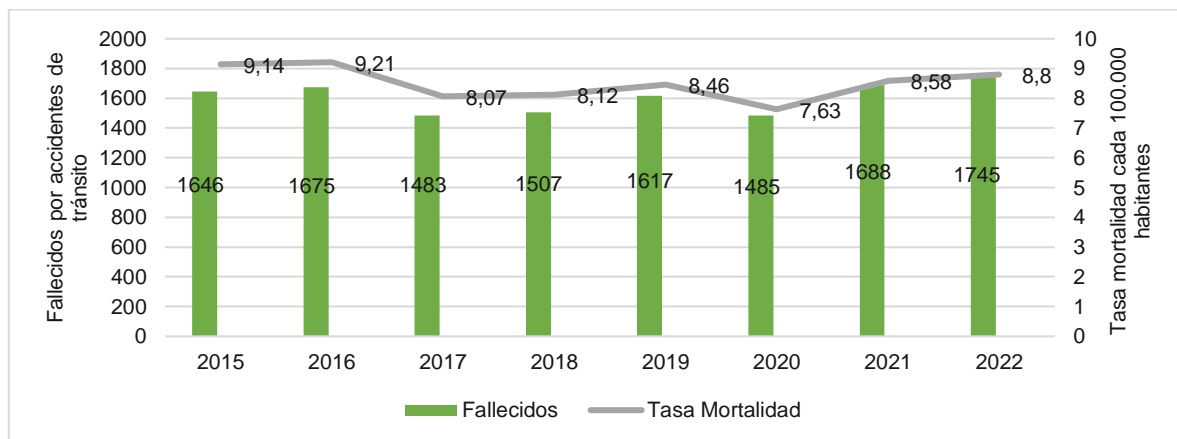


Gráfico 2 Número y tasa de mortalidad accidentes de tránsito Chile 2015-2022 - Fuente: Conaset Elaboración: Propia

## Estadística nacional seguridad social

Los accidentes de trayecto consideran un sinnúmero de situaciones que pueden ocurrirle al trabajador en la vía pública<sup>4</sup>, dentro de las cuales están las interacciones con vehículos (atropellos, choques, colisiones, volcaduras). Se estima que el 40%<sup>5</sup> de los accidentes de trayecto corresponden a caídas del trabajador (en la acera, por escaleras, entre otros), sin existir interacción con algún vehículo.

Aunque no existe información oficial disponible, es posible presumir que los accidentes fatales de trayecto pueden clasificarse en su mayoría como accidentes de tránsito, ya que la gran magnitud de las fuerzas de impacto involucradas son las que generan lesiones que pueden llevar a la muerte del trabajador.

Analizando la estadística proporcionada por la SUSESO (Gráfico 3), es posible observar una estabilización en la cantidad de trabajadores fallecidos y una leve disminución al analizar la mortalidad en relación con el total de trabajadores protegidos por el seguro (1,8 trabajadores fallecidos por cada 100.000 trabajadores protegidos para el año 2020).

Para analizar la gravedad de los accidentes, podemos revisar la cantidad de días perdidos (licencia médica). En 2022, un accidente de trabajo en promedio generó 17,4 días perdidos, mientras que uno de trayecto alcanzó los 22,5 días. Esto demuestra que la recuperación de un trabajador accidentado en su trayecto es mayor a la de un trabajador que se accidente en el ejercicio de sus funciones o con ocasión del trabajo.

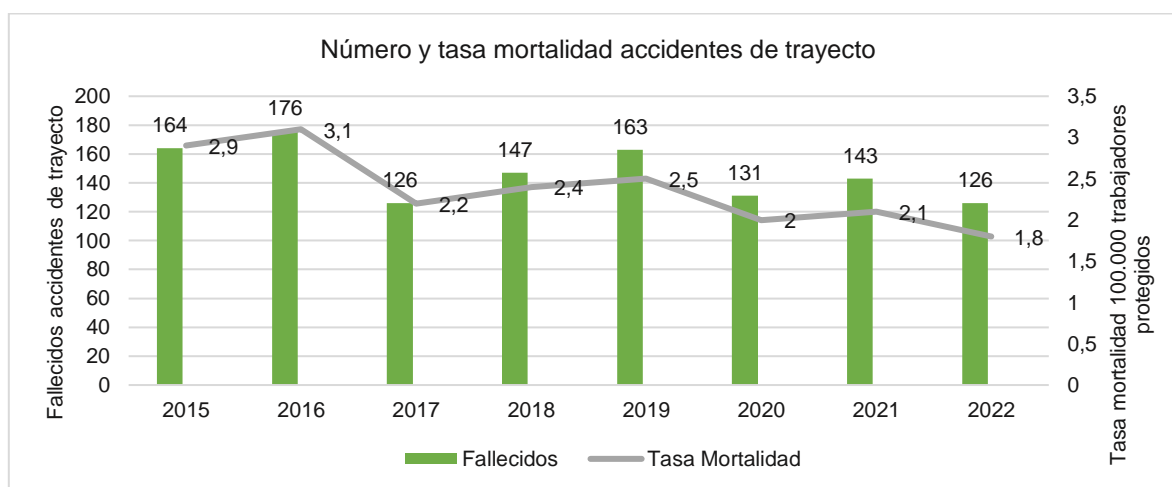


Gráfico 3 Número y tasa mortalidad accidentes de trayecto - Fuente: SUSESO Elaboración: Propia

<sup>4</sup> Los accidentes de trayecto son aquellos que ocurren en el trayecto directo de ida o regreso entre la habitación y el lugar de trabajo, así como aquellos que ocurren en el trayecto directo entre dos lugares de trabajo correspondientes a distintos empleadores.

<sup>5</sup> Información obtenida a través de entrevistas a actores relevantes.

## **Decenio de Acción Naciones Unidas**

La Organización Mundial de la Salud estima en 1,35 millones las personas que fallecen anualmente en accidentes de tránsito en el mundo (14).

Las Naciones Unidas, como medida concreta para hacerse cargo de este problema, declara en el año 2010 el Decenio para la Acción de la Seguridad Vial 2011-2020, con el que se buscaba estabilizar y luego reducir las víctimas asociadas a siniestros viales al finalizar la década. Una meta tangible asociada al decenio la incorporó el objetivo 3.6 de los Objetivos de Desarrollo Sostenible, estableciendo una reducción de un 50% en las víctimas del tránsito al año 2020 (15).

Las Naciones Unidas, luego de analizar el primer decenio, decidió lanzar un segundo decenio de acción 2021-2030 (16), incorporando los aprendizajes del primer decenio e incentivando a los países a seguir abordando este problema.

El nuevo decenio y su plan de acción se basan en el enfoque de sistema seguro. Reconoce que los seres humanos, los vehículos y la infraestructura vial deben interactuar de una manera que garantice un alto nivel de seguridad.

Dentro del concepto de responsabilidad compartida, hace un especial llamado al sector privado, donde las empresas de todos los tamaños pueden influir en la seguridad vial aplicando los principios del sistema seguro en toda su cadena de valor:

- Especificando los niveles de seguridad de sus flotas
- Requiriendo capacitación para sus conductores
- Solicitando a proveedores que apliquen autocontroles y reporten su desempeño
- Influyendo en la organización del trabajo (incentivos, jornadas laborales, turnos, entre otros)

## **Estándar ISO 39.001**

La norma ISO 39.001 “Sistemas de Gestión de Seguridad Vial: requisitos y recomendaciones de buenas prácticas” (17) tiene como objetivo especificar los requisitos para un sistema de gestión de Seguridad Vial que permita a una organización que interactúa con el sistema vial reducir las muertes y heridas graves de los accidentes de tráfico. Esta norma reúne las mejores prácticas establecidas a nivel internacional y se basa en el enfoque de sistema seguro, definido como el paradigma más apropiado para abordar de manera holística el problema de la accidentabilidad vial.

Esta norma es certificable y puede ser implementada por empresas de cualquier rubro y tamaño que tengan interacción con el sistema vial. En ese sentido, todo trabajador que viaja desde su casa al trabajo utiliza y se expone al sistema vial, por lo que cualquier empresa

con trabajadores que deban prestar servicios en modalidad presencial podrían implementar este estándar.

La norma no especifica la forma de hacer las cosas, sino que define la estructura del sistema de gestión, permitiendo a las organizaciones definir el alcance que tendrá y las medidas que implementará de acuerdo con su contexto y realidad.

### **Estándar ISO 39.002**

La norma ISO 39002 Seguridad Vial: Buenas prácticas para implementar gestión de trayectos seguros (18), está pensada en aquellas empresas (y entidades educacionales) que se quieren hacer cargo de la seguridad de los viajes diarios de sus trabajadores (y estudiantes). No es una norma certificable, pero sigue la estructura, en lo que corresponde, a las normas ISO.

El requisito básico para implementar una gestión de la seguridad en los trayectos es el interés y entendimiento por parte de la empresa (alta dirección).

Las empresas pueden influir e inculcar una cultura de seguridad vial entre sus trabajadores. Pueden proveer capacitación, definir políticas adecuadas, promover el uso de modos de transporte y vehículos más seguros y apoyar en la planificación de viajes más seguros.

Esta norma viene a complementar la ISO 39.001 en los aspectos donde es más difícil que la empresa pueda hacer gestión: los viajes de sus trabajadores casa-trabajo.

### **Entrevistas actores relevantes**

Como complemento a la revisión del estado del arte e iniciativas nacionales e internacionales, se procedió a identificar y entrevistar a actores relevantes en esta materia:

- A. Representantes de los OAL (mutualidades e Instituto de Seguridad Laboral).
- B. Representantes de empresas e instituciones adheridas a los OAL.
- C. Organismos gubernamentales vinculados con la Seguridad Vial y Seguridad Social.

#### **A. Representantes de los OAL**

Se entrevistó a 9 representantes de los organismos administradores (integrantes de la Mesa de Trabajo y otros referentes), para identificar motivaciones, facilitadores y obstaculizadores en el desarrollo e implementación de una estrategia conjunta de seguridad vial. El proceso se llevó a cabo a través de entrevistas en profundidad con una duración estimada de 30 minutos. El consentimiento informado y el instrumento utilizado para las entrevistas se encuentran en los Anexo 3 y 4 respectivamente. El proceso se llevó a cabo entre el 15 de diciembre de 2022 y el 09 de enero de 2023.

Se identificaron las siguientes motivaciones para formular una estrategia de seguridad vial:

- Mitigar accidentes de tránsito laboral graves y fatales, identificando acciones relevantes.
- Visibilizar que los accidentes de tránsito son la principal causa de muerte en el trabajo.
- Incorporar la seguridad vial como una problemática de la seguridad y salud ocupacional.
- Participar de un trabajo conjunto para dar respuesta a un problema social y ético.

En el caso de los facilitadores para formular la estrategia, se identificó que los OAL:

- Tienen experiencia en materias de seguridad.
- Tienen experiencia en el diseño de capacitaciones y campañas que promuevan conductas seguras o cambios conductuales.
- Cuentan con flexibilidad presupuestaria ya que es un tema de prevención de riesgos laborales.
- Tienen vínculos de trabajo colaborativo con otros actores (academia, empresas) para probar mejores prácticas.
- Tienen articulación con el sector público para ejecutar distintos tipos de iniciativas preventivas.

Por otro lado, los obstaculizadores para formular la estrategia fueron:

- No está visibilizado el problema de los accidentes de tránsito laborales (los indicadores o palancas que se miden en las empresas no consideran los accidentes de trayecto).
- Los OAL no pueden ejecutar acciones en materia de seguridad fuera de las empresas.
- Los OAL no tienen todas las competencias y atribuciones para lograr una reducción en la accidentabilidad vial (a nivel global).
- Los OAL no tienen un trabajo coordinado entre ellos para un problema que es común.
- La estructura organizacional de los organismos administradores no refleja la importancia de este tema (no existen áreas o equipos dedicados, a excepción de un OAL).

Adicionalmente, a los entrevistados se les solicitó identificar facilitadores y obstaculizadores al momento de implementar una estrategia de seguridad vial con sus entidades adheridas.

Los facilitadores que los OAL identificaron fueron:

- Las empresas del rubro transporte ya cuentan con nociones de la gestión de los riesgos viales.

- Si la empresa ha tenido accidentes graves o fatales podría estar dispuesta a abordar esta problemática.
- Empresas multinacionales podrían recibir lineamientos de su casa matriz en el ámbito de la seguridad vial.

Los obstaculizadores que los OAL identificaron fueron:

- Empresas se desentienden de los riesgos que no pueden gestionar (fuera del centro de trabajo).
- Empresas tienen creencia que los riesgos solo se encuentran en los procesos industriales.
- Accidentes de trayecto no son considerados en el cálculo para definir la tasa de cotización diferenciada (falta de incentivo monetario para abordarlos).
- Como regla general, no hay capacidades instaladas en los OAL ni en las empresas para abordar la seguridad vial.

Finalmente, se les consultó por las acciones que actualmente están implementando y las que a futuro pudiese implementar.

#### Acciones actuales

- Campañas preventivas para entidades adheridas.
- Capacitaciones.
- Seminarios.
- Charlas con referentes en seguridad vial.
- Generación de convenios de colaboración con empresas donde se aborda la seguridad vial.
- Apoyo a las empresas en la implementación del estándar ISO 39001.
- Provisión de herramientas para la gestión de la seguridad vial.

#### Acciones futuras

- Planes de formación constante a conductores.
- Impulsar que la autoridad (SUSESO) establezca como foco el trabajo preventivo en seguridad vial.
- Generar opciones de financiamiento directo para investigación en seguridad vial.
- Observatorio de Seguridad y Salud en el Trabajo que incorpore la seguridad vial laboral.

## **B. Representantes entidades adheridas a los OAL**

Para conocer la perspectiva que las empresas podrían tener respecto de la seguridad vial y la posible implementación de una estrategia que aborde la temática, se entrevistó a 17 empresas<sup>6</sup>, cuyos contactos fueron facilitados por la ACHS, Mutual de Seguridad y el Instituto de Seguridad Laboral. El consentimiento informado y el instrumento utilizado en la entrevista se encuentran en los Anexos 5 y 6 respectivamente. Las entrevistas se realizaron entre el 06 de marzo de 2023 y el 22 de marzo de 2023.

Las empresas pertenecían a los siguientes rubros:

- Agroindustria
- Construcción
- Educación
- Energía
- Industria
- Manufactura
- Obras Hidráulicas
- Sector Público
- Salud (Hospital)
- Transporte

Las empresas entrevistadas declaran que los accidentes de trayecto no son un foco de preocupación. Incluso en empresas del rubro transporte, la gestión preventiva se enfoca solo en los riesgos viales laborales que podrían derivar en un accidente del trabajo.

Dentro de las motivaciones para participar en la implementación de una estrategia de seguridad vial está la posibilidad de aumentar el sentido de pertenencia de sus trabajadores al ver que la empresa se preocupa por ellos más allá del ámbito laboral. Además, ven como una oportunidad de ser reconocidas como empresas que se preocupan por la seguridad vial, similar a los sellos que entregaron algunos OAL a las empresas que se destacaban en el cumplimiento de la gestión del COVID-19.

Como facilitador, solo se identificó la participación de los Comités Paritarios y los sindicatos en la ejecución de actividades vinculadas a la seguridad vial.

Dentro de las barreras identificadas está la falta de conocimiento de las áreas técnicas y administrativas en temas de seguridad vial, la falta de tiempo para ejecutar actividades (son consideradas como una carga adicional), no tener incorporado dentro de los indicadores de la organización la gestión de la seguridad vial y no tener un incentivo para su reducción al no estar contabilizados dentro de la siniestralidad que define una posible alza o reducción de la tasa de cotización diferenciada.

---

<sup>6</sup> Utilizando la totalidad de contactos otorgados por los OAL, se logró concretar la entrevista con 17 empresas de un total de 24 propuestas.

### **C. Instituciones vinculadas con Seguridad Vial y Seguridad Social**

Para conocer los lineamientos gubernamentales en materia de seguridad vial, se entrevistó a representantes de CONASET y SUSESO.

#### **CONASET**

Las iniciativas que impulsa el gobierno actualmente se encuentran enmarcadas en la Estrategia Nacional de Seguridad de Tránsito 2021-2030, la cual se encuentra en proceso de revisión del cumplimiento de las medidas de corto plazo (3 años). Los resultados de esa revisión podrían generar ajustes en la estrategia.

Como instancia de reunión entre el sector público y privado, se destaca el Pacto por la Seguridad Vial, el cual nace con el objetivo de organizar la cooperación e intercambio de conocimientos entre distintos actores privados y el sector público. Es de convocatoria abierta para todas aquellas empresas que quieran integrarse.

Por último, se señaló que no hay iniciativas nuevas que apunten directamente a abordar la seguridad vial desde el ámbito laboral.

#### **SUSESO**

Se pudo constatar la ausencia de propuestas o iniciativas que aborden directamente los accidentes de trayecto. Se mencionaron una serie de acciones enfocadas en la capacitación de conductores, pero que no están bajo el contexto de un plan estructurado para abordar este problema. En ese sentido, se mencionó la generación de un programa de capacitación en riesgos viales laborales, al cual se le establecieron metas durante 2023. También se mencionó que el Plan de Prevención anual es una herramienta adecuada para coordinar el trabajo y exigencias hacia los OAL. Dicho plan enmarca el trabajo que deben desarrollar los OAL durante el año y sobre el cual deben reportar su ejecución.

### **Etapas 3: Propuesta de Estrategia**

Luego de la etapa de Diagnóstico, se procedió a elaborar una propuesta de estrategia con base en el levantamiento realizado a través de las entrevistas, la revisión de la experiencia comparada, el contexto nacional de la seguridad vial y seguridad social y la experiencia del equipo consultor.

Durante el proceso de entrevistas a los representantes de los OAL se pudo constatar que el entendimiento y conocimiento sobre la seguridad vial y la autoridad para resolver sobre asuntos relacionados con la estrategia era desigual. Por ello, se modificó la metodología inicial, donde se pretendía elaborar la propuesta a través de talleres de trabajo. El equipo consultor construyó una primera propuesta de documento, la cual fue entregada a los integrantes de la mesa de trabajo para su análisis y comentarios.

La estructura de la estrategia propuesta consideró los siguientes apartados:

- Alcance. Tipo de siniestros que se buscarán prevenir con las medidas definidas en la estrategia.



- Objetivo que se busca alcanzar con la implementación de las medidas de la estrategia.
- Ámbitos de acción: líneas de trabajo que agrupen las distintas acciones que pueden ser implementados por los OAL.
- Acciones propuestas. Iniciativas enmarcadas en los ámbitos de acción para alcanzar los objetivos.
- Resultados esperados al implementar la estrategia.

La primera propuesta desarrollada y presentada a los representantes de los OAL se encuentra en el Anexo 7.

El levantamiento de oportunidades de mejora de la primera propuesta se llevó a cabo a través de reuniones virtuales, donde se revisó todo el contenido de la propuesta. Como resultado del primer proceso de revisión, se llegó a las siguientes conclusiones:

1. De los seis ámbitos de acción propuestos, se procedió a consolidar las medidas solo en cuatro de ellos, entendiendo que algunas acciones podrían estar fuera de las responsabilidades y funciones de los OAL.
2. Se incluyó un breve contexto a cada una de las medidas propuestas con la finalidad de validar su relevancia e impacto en la seguridad vial.
3. Se seleccionaron las medidas que tuvieran un mayor impacto (en relación con la experiencia comparada) y probabilidad de implementación por parte de los OAL.

Una nueva versión de la estrategia fue puesta a disposición de los OAL (Anexo 8), la cual además fue revisada por un conjunto de entidades adheridas en la etapa de Validación Estrategia.

#### **Etapa 4: Validación Estrategia**

La etapa de validación consideró dos actividades ejecutadas de manera paralela:

- A. Revisión de la propuesta por entidades adheridas: se entrevistó a las mismas empresas que participaron en el diagnóstico, para que pudieran opinar con base en una propuesta real y no hipotética como se planteó en la etapa de diagnóstico.
- B. Validación de la propuesta por parte de los representantes de los OAL. Para esto, se envió documento con propuesta de estrategia y un enlace a un formulario para poder sistematizar los comentarios (Anexo 9).

#### **Revisión entidades adheridas**

Luego de presentar la primera propuesta de estrategia, considerando los comentarios realizados por los representantes de los OAL, se elaboró una segunda versión de la estrategia, la cual fue utilizada para la etapa de validación con entidades adheridas. En esta

actividad participaron voluntariamente 13 de las 17 empresas que fueron entrevistadas en la etapa de Diagnóstico.

Para este proceso se diseñó un instrumento adecuado (Anexo 10) para levantar la información necesaria para evaluar la claridad y completitud de la estrategia, permitiendo identificar nuevas iniciativas y riesgos para su implementación.

Las entrevistas fueron realizadas virtualmente a través de la plataforma Zoom, con una duración de 30 minutos y tuvo lugar entre el 11 y el 28 de julio de 2023. Para esta etapa no se firmó un nuevo consentimiento informado ya que se mantenían las condiciones de la primera instancia de participación.

Del análisis de las entrevistas realizadas se puede concluir:

- Los participantes se mostraron satisfechos con la propuesta de estrategia al poder constatar que gran parte de las recomendaciones entregadas en la etapa de diagnóstico fueron consideradas al momento de formular la propuesta.
- Se identificaron riesgos que deberían abordarse para no poner en riesgo la implementación de la estrategia. En particular:
  - Cuando se definan los mecanismos para reconocer a las empresas por su gestión de la seguridad vial, se debe establecer la metodología y los indicadores que serán medidos en cada empresa para recibir un reconocimiento.
  - En aquellas acciones de capacitación y difusión destinadas a líderes de las organizaciones, se debe considerar reunir a actores de una misma industria para generar una instancia de sana competencia entre empresas para destacar en la gestión de la seguridad vial.
  - En el marco del desarrollo de proyectos de investigación e innovación, precisar el origen de los fondos a utilizar, aclarando que no serán recursos solicitados a las entidades adheridas. En este punto, cabe destacar que ya existe un proceso concursal con fondos destinados a la investigación e innovación en seguridad y salud laboral.
- Se propusieron nuevas iniciativas particularmente en las áreas de innovación y tecnología. Es importante destacar que el uso de tecnología es considerado como un pilar relevante para fortalecer e incrementar la efectividad de los sistemas de transporte seguros (19). Por ello, en el ámbito de acción “Gestión del Conocimiento” se pueden considerar proyectos que pueden considerar la incorporación de la tecnología en favor de la seguridad vial.
- Por otro lado, se propusieron iniciativas que bajo un primer análisis podrían sobrepasar las atribuciones de los OAL: capacitación en todos los niveles educacionales y fortalecer la fiscalización como un mecanismo para movilizar a las empresas en el cumplimiento normativo.
- Las empresas no ven que sea de su responsabilidad la prevención de accidentes de trayecto y si la tienen, desconocen cómo determinarla. Consideran que el costo asociado al accidente recae principalmente en el OAL. Lo anterior, debe

considerarse al momento de implementar la estrategia, donde resultará necesario evidenciar los costos asociados a un siniestro vial, más allá de la atención médica y rehabilitación. De la mano con lo anterior, las empresas ven necesario contar con un incentivo claro para sumarse a la estrategia y así incorporarlo como un indicador operacional en su desempeño.

### **Validación Organismos Administradores (OAL)**

Luego de haber recibido retroalimentación por parte de las entidades adheridas participantes, se procedió a elaborar el último borrador de la estrategia, el cual incorporó un apartado de antecedentes relevantes y la definición de indicadores para las distintas medidas propuestas.

La estructura final de la estrategia considera los siguientes apartados:

- Antecedentes de seguridad vial y seguridad social
- Descripción del enfoque de sistema seguro
- Alcance y objetivos de la estrategia
- Ámbitos de acción y medidas acordadas.
- Indicadores asociados a las medidas y el objetivo.

Esta versión fue sometida a validación por parte de los representantes de los organismos administradores a través de un formulario electrónico diseñado para tal propósito.

En este proceso, solo un organismo administrador presentó comentarios puntuales que fueron considerados en la versión final de la estrategia, la cual se presenta en el siguiente capítulo.

### **Estrategia conjunta de OAL para la seguridad vial**

En el Anexo 11 se presenta la propuesta final de estrategia conjunta de seguridad vial para ser implementada por los Organismos Administradores de la Ley 16.744.

## Referencias

- (1) CONASET – Chile, Política Nacional de Seguridad de Tránsito 1993, <https://www.conaset.cl/politica-de-seguridad-de-transito/>
- (2) CONASET – Chile, Política Nacional de Seguridad de Tránsito 2017, <https://www.conaset.cl/politica-de-seguridad-de-transito/>
- (3) CONASET – Chile, Estrategia Nacional de Seguridad Vial 2021-2030, <https://www.conaset.cl/politica-de-seguridad-de-transito/>
- (4) Ministerio del Trabajo y Previsión Social – Chile, Política Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo 2016, <https://www.previsionsocial.gob.cl/sps/pnsst/>
- (5) Superintendencia de Seguridad Social – Chile, Informe Anual de Seguridad y Salud en el Trabajo 2022, <https://www.suseso.cl/607/w3-article-707000.html>
- (6) Ministerio de Salud – Chile, Estrategia Nacional de Salud para los objetivos sanitarios al 2030, <https://www.minsal.cl/wp-content/uploads/2022/03/Estrategia-Nacional-de-Salud-2022-MINSAL-V8.pdf>
- (7) Ministère du travail, de l'emploi et de l'insertion – Francia, 4e Plan santé au travail 2021-2025, <https://travail-emploi.gouv.fr/IMG/pdf/pst4.pdf>
- (8) Délégation à la sécurité routière - Francia, Les Journées de la sécurité routière au travail, <https://www.securite-routiere.gouv.fr/employeurs-engages/les-journees-de-la-securite-routiere-au-travail>
- (9) Dirección General de Tráfico – España, Estrategia de Seguridad Vial 2030, <https://seguridadvial2030.dgt.es/inicio/>
- (10) Infrastructure and Transport Ministers – Australia, National Road Safety Strategy 2021-30, <https://www.roadsafety.gov.au/nrss>
- (11) Infrastructure and Transport Ministers – Australia, National Road Safety Action Plan 2023-25, <https://www.roadsafety.gov.au/action-plan/national-road-safety-action-plan-2023-25>
- (12) Ley 16.744 Establece normas sobre accidentes del trabajo y enfermedades profesionales, Ministerio del Trabajo y Previsión Social <https://bcn.cl/2f78o>
- (13) Superintendencia de Seguridad Social – Chile, Compendio de Normas del Seguro Social de Accidentes del Trabajo y Enfermedades Profesionales, <https://www.suseso.cl/613/w3-propertyname-647.html>
- (14) World Health Organization – Geneva, Global status report on road safety 2018. <https://www.who.int/publications/i/item/9789241565684>
- (15) Naciones Unidas – Geneva, Objetivos de Desarrollo Sostenible, <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/health/>
- (16) Naciones Unidas, Plan mundial para el decenio de acción para la seguridad vial 2021-2030, <https://www.who.int/es/publications/m/item/global-plan-for-the-decade-of-action-for-road-safety-2021-2030>
- (17) Organización Internacional de Normalización. ISO 39.001 Sistemas de Gestión de Seguridad Vial: requisitos y recomendaciones de buenas prácticas.
- (18) Organización Internacional de Normalización. ISO 39.002 Seguridad Vial: Buenas prácticas para implementar gestión de trayectos seguros.
- (19) Economic Commission for Europe – Naciones Unidas, ITC Recommendations for Enhancing National Road Safety Systems, <https://unece.org/sites/default/files/2022-01/ITC%20Recommendations%20for%20Enhancing%20National%20Road%20Safety%20Systems.pdf>

## **Anexos**

### **Anexo 1 - Listado de participantes mesa de trabajo**

Paulina Calfucoy – Gerenta Asuntos Corporativo – ACHS

Miguel Zapata – Gerente Seguridad y Salud Ocupacional – ACHS

Clarisa Vallejos – Analista Subdepartamento de Gestión Preventiva – ISL

Juan Pablo Dussert – Encargado Departamento de Estudios – ISL

Francisco Miranda – Consultor en Investigación Social – IST

Luis Stiven – Gerente Seguridad Vial – Mutual de Seguridad

Angélica Zelaya – Subgerenta de Seguridad Vial – Mutual de Seguridad

## **Anexo 2 – Medidas Estrategia Nacional de Seguridad de Tránsito 2021-2030**

Se seleccionó un conjunto de líneas de acción donde los organismos administradores podrían tener participación directa o indirecta en su implementación.

1.1.3. Establecimiento de nuevas fuentes de financiamiento y gestión de aportes complementarios públicos y privados.

1.2.1. Desarrollo de competencias técnicas en los distintos actores involucrados, a nivel local y central

1.2.5 Trabajo colaborativo junto a centros académicos y otros miembros de la sociedad civil para promover la generación de conocimiento y soluciones innovadoras.

1.3.1. Creación de sistemas integrados de recolección de datos en todo el territorio que permitan analizar la información disponible para una mejor toma de decisiones.

1.3.4. Uso de tecnologías e ideas innovadoras para el control y vigilancia de la seguridad de tránsito en sus distintos aspectos.

4.1.1. Promoción del respeto y la empatía como valores fundamentales de la convivencia entre los distintos usuarios de las vías.

4.1.3. Comunicación y sensibilización de las condiciones que hacen vulnerables a las personas en el tránsito, los riesgos que éstas generan y cómo disminuirlos

4.2.2. Educación y conocimiento de la normativa que regula el uso de los distintos modos de transporte en el país.

4.2.4. Promoción de buenas prácticas y recomendaciones de seguridad de tránsito para tomar decisiones más informadas

5.1.1. Definición de una estructura de atención y soporte inmediato a los afectados ante la ocurrencia de un siniestro de tránsito

5.1.2. Coordinación interna y entre los actores del sistema de respuesta ante un siniestro de tránsito en todo el territorio nacional.

5.1.3. Mejora en la captura de información de los lesionados en el sitio del siniestro, para una oportuna y adecuada atención médica.

5.3.1. Atención física y psicológica oportuna y apropiada en todo el territorio nacional.

5.4.2 Identificación e información acerca de las entidades a las cuales acudir luego de ocurrido el siniestro de tránsito.

## Anexo 3 – Consentimiento Informado OAL

### Consentimiento Informado

\* 1. Por favor lea esta información cuidadosamente antes de decidir su participación en el estudio:

**Título de la investigación:** Generación de una estrategia conjunta de mutualidades para la prevención de los accidentes de tránsito.

**El objetivo de esta investigación:** diseñar una estrategia de seguridad vial para ser implementada por los Organismos Administradores de la Ley 16.744.

**Su participación:** Participar de una entrevista en formato digital, respondiendo a 13 preguntas.

**Sin riesgos:** No existe ningún riesgo anticipado asociado a participar en este estudio.

**Beneficios:** Mediante su participación, contribuirá a la construcción de dicha estrategia. No existe retribución por participar en el estudio.

**Confidencialidad:** Toda opinión o información que Ud. nos entregue será tratada de manera confidencial. Nunca revelaremos su identidad. En las presentaciones que se hagan sobre los resultados de esta investigación no usaremos su nombre ni tampoco revelaremos detalles suyos ni respuestas que permitan individualizarlo. Sus datos, así como esta entrevista, serán resguardados en un archivo digital al que sólo tendrá acceso mediante clave el investigador y el equipo técnico del proyecto asociado a la investigación, quienes también han firmado una garantía de confidencialidad. Los datos sólo serán usados para la presente investigación.

**Participación voluntaria:** Su participación es completamente voluntaria. Se puede retirar del estudio en el momento que estime conveniente, sin expresión de causa ni perjuicio o consecuencia negativa para usted. Para ello, agradeceríamos contactar al investigador Rodrigo Cruces al correo electrónico [seguridadvialestrategia@gmail.com](mailto:seguridadvialestrategia@gmail.com) con el asunto: "Retiro de Estudio".

**Contacto:** Si usted tiene alguna consulta o preocupación respecto a sus derechos como participante de este estudio, puede contactar a Rodrigo Cruces, Investigador Principal, al siguiente email: [seguridadvialestrategia@gmail.com](mailto:seguridadvialestrategia@gmail.com)

¿Está Ud. dispuesto/a a participar de la entrevista? Si es así, por favor haga clic en el botón respectivo:

- ACEPTO PARTICIPAR
- NO ACEPTO

## **Anexo 4 – Instrumento entrevistas OAL (Diagnóstico)**

El cuestionario contiene 12 preguntas abiertas.

### **MOTIVACIONES**

- ¿Cuáles son sus principales motivaciones para participar en el diseño de esta estrategia?

### **OBSTACULIZADORES/BARRERAS**

- En su opinión, ¿cuáles son los obstaculizadores/barreras desde el punto de vista de los **organismos administradores** para el diseño e implementación de esta estrategia en materia de seguridad vial?
- En su opinión, ¿cuáles son los obstaculizadores/barreras desde el punto de vista de las **empresas adheridas** para el diseño e implementación de esta estrategia en materia de seguridad vial?

### **FACILITADORES**

- En su opinión, ¿cuáles son los facilitadores desde el punto de vista de los **organismos administradores** para el diseño e implementación de esta estrategia en materia de seguridad vial?
- En su opinión, ¿cuáles son los facilitadores desde el punto de vista de las **empresas adheridas** para el diseño e implementación de esta estrategia en materia de seguridad vial?

### **ACCIONES ACTUALES**

- ¿Qué acciones ha desarrollado su organización a la fecha en esta materia?
- ¿Cuáles han sido exitosas? ¿Por qué? ¿Cómo midió su éxito?
- ¿Cuáles no han sido exitosas? ¿Por qué?
- ¿Cuáles serían los aprendizajes de esas acciones?

### **ACCIONES A FUTURO**

- Pensando en un horizonte de tiempo de 5 años, ¿qué iniciativas podrían ayudar a disminuir los accidentes de trayecto y sus consecuencias?

Considere para lo anterior los siguientes ámbitos:



- Promoción y Educación
- Institucionalidad (Gestión) / Validar en entrevista
- Regulación y fiscalización
- Financiamiento
- Investigación de accidentes y recolección de información
- Pensando en el éxito de la estrategia:
  - ¿Con qué indicadores debería ser medida esta estrategia?
  - ¿Cuáles serían los factores de éxito (metas) de la estrategia?

## Anexo 5 – Consentimiento informado Entidades adheridas

### Consentimiento Informado - Estrategia de Seguridad Vial

\* 1. Por favor indíquenos su nombre completo

\* 2. Indíquenos la empresa a la que pertenece

\* 3. Indíquenos su cargo

\* 4. Por favor lea esta información cuidadosamente antes de decidir su participación en el estudio:

**Título de la investigación:** Generación de una estrategia conjunta de mutualidades para la prevención de los accidentes de tránsito.

**El objetivo de esta investigación:** diseñar una estrategia de seguridad vial para ser implementada por los Organismos Administradores de la Ley 16.744.

**Su participación:** Participar de una entrevista en formato digital, respondiendo a 11 preguntas.

**Sin riesgos:** No existe ningún riesgo anticipado asociado a participar en este estudio.

**Beneficios:** Mediante su participación, contribuirá a la construcción de dicha estrategia. No existe retribución por participar en el estudio.

**Confidencialidad:** Toda opinión o información que Ud. nos entregue será tratada de manera confidencial. Nunca revelaremos su identidad. En las presentaciones que se hagan sobre los resultados de esta investigación no usaremos su nombre ni tampoco revelaremos detalles suyos ni respuestas que permitan individualizarlo. Sus datos, así como esta entrevista, serán resguardados en un archivo digital al que sólo tendrá acceso mediante clave el investigador y el equipo técnico del proyecto asociado a la investigación, quienes también han firmado una garantía de confidencialidad. Los datos sólo serán usados para la presente investigación.

**Participación voluntaria:** Su participación es completamente voluntaria. Se puede retirar del estudio en el momento que estime conveniente, sin expresión de causa ni perjuicio o consecuencia negativa para usted. Para ello, agradeceríamos contactar al investigador Rodrigo Cruces al correo electrónico [seguridadvialestrategia@gmail.com](mailto:seguridadvialestrategia@gmail.com) con el asunto: "Retiro de Estudio".

**Contacto:** Si usted tiene alguna consulta o preocupación respecto a sus derechos como participante de este estudio, puede contactar a Rodrigo Cruces, Investigador Principal, al siguiente email: [seguridadvialestrategia@gmail.com](mailto:seguridadvialestrategia@gmail.com)

**¿Está Ud. dispuesto/a a participar de la entrevista? Si es así, por favor haga clic en el botón respectivo:**

ACEPTO PARTICIPAR

NO ACEPTO

## Anexo 6 – Instrumento entrevistas entidades adheridas (Diagnóstico)

El cuestionario contiene 11 preguntas abiertas.

### DESCRIPCIÓN DEL PARTICIPANTE

- ¿A qué sector pertenece su empresa/organización?
- ¿Su empresa/organización tiene implementado o está en proceso de implementación de alguna norma ISO?
- En relación con su empresa/organización, ¿ésta es de propiedad nacional, propiedad extranjera?
- Dentro de las actividades asociadas a la prevención de riesgos, ¿su empresa/organización aborda temáticas de seguridad vial?
- ¿Ha tenido su empresa/organización algún accidente de trayecto? ¿Fue fatal/grave?

### ACCIONES ACTUALES

- ¿Su empresa/organización ha realizado **actividades de cultura, gestión y/o tecnología** en materia de seguridad vial?

### FACILITADORES Y BARRERAS

- En su opinión, ¿cuáles son los **facilitadores** que identifica en su **empresa/organización** y que podrían contribuir a realizar acciones en materia de seguridad vial?
- En su opinión, ¿cuáles son las **barreras** que identifica en su **empresa/organización** para el desarrollo de acciones en materia de seguridad vial?

### MOTIVACIONES

- ¿Qué motivaría a su empresa/organización a **realizar acciones** en materia de seguridad vial?

### ACCIONES A FUTURO

- ¿Qué **aspectos** debería considerar una iniciativa de seguridad vial para que sea instalada por empresas/organizaciones como la suya?
- ¿Qué iniciativas, desarrolladas por las empresas/organizaciones, podrían ayudar a **disminuir los accidentes de trayecto y sus consecuencias**?

## Anexo 7 – Propuesta Estrategia de Seguridad Vial (versión 1)

### Estrategia conjunta de Organismos Administradores para la Seguridad Vial

#### Alcance de la estrategia

La estrategia conjunta de seguridad vial abordará los accidentes de tránsito que pudieran sufrir los trabajadores en sus trayectos casa-trabajo o entre trabajos de distintos empleadores. Lo anterior, sin perjuicio de que algunas iniciativas podrían impactar positivamente en la gestión de los riesgos viales en contexto laboral.

El **enfoque adoptado será el Sistema Seguro**, dado que (1) existe consenso internacional en que es la forma más efectiva de abordar la seguridad vial y (2) es el paradigma elegido por Chile desde 2017 con su nueva Política de Seguridad de Tránsito. Por lo tanto, las acciones propuestas buscarán hacerse cargo de aquellas situaciones viales que podrían derivar en un **accidente grave o fatal**.

Por lo anterior, los accidentes que serán considerados dentro de esta estrategia son: colisiones entre vehículos, caídas de pasajeros desde vehículos, atropellos, choques con objetivos fijos o animales, volcamiento de vehículo, incendio de vehículo. De esta forma, los accidentes no considerados serán: accidentes con trenes o dentro de ellos, caídas de pasajeros dentro del vehículo, caídas de peatones en la vía pública, ataques de animales, actos delictuales o de alteración del orden público.

#### Objetivo de la estrategia

Dada la multicausalidad de los accidentes de tránsito y que la responsabilidad es compartida entre los actores que afectan el contexto vial, esta estrategia deberá estar **alineada con los objetivos definidos por la autoridad nacional** responsable de velar por la seguridad vial (CONASET).

Esta estrategia busca complementar las políticas nacionales, alineándose a los planes definidos en la Estrategia Nacional de Seguridad de Tránsito.

En ese sentido, se propone que el objetivo de esta estrategia conjunta sea **adherir a la reducción de un 30% de los fallecidos en el tránsito en el periodo 2021-2030**.

A pesar de lo anterior, se recomienda que esta estrategia sea revisada durante el año 2026, en el marco del próximo cambio de gobierno.

#### Ámbitos de acción

En relación con los ámbitos donde puede impactar positivamente la gestión de los organismos administradores en la prevención de accidentes de tránsito, es posible proponer la siguiente estructura:

- A. Incentivos y reconocimientos: incentivar a las empresas a hacerse partícipe de la gestión de los riesgos viales.

- B. Gestión del conocimiento: mejorar la calidad de la información disponible (datos, estudios, etcétera) para una adecuada toma de decisiones.
- C. Atención de salud: atención de salud oportuna para aminorar la gravedad de las lesiones y rehabilitación adecuada (física y psicológica).
- D. Coordinación con actores relevantes: participación en instancias de discusión de políticas públicas y mejoras a los procesos vinculados con la seguridad vial del país.
- E. Capacitación, difusión y sensibilización: promover conductas seguras a través de la capacitación, sensibilización y difusión de la normativa y buenas prácticas para la convivencia vial.
- F. Herramientas de gestión: proveer a las empresas de herramientas para que puedan gestionar los riesgos viales.

### **Acciones propuestas**

A continuación, se presenta una serie de medidas propuestas para lograr el objetivo definido a través de los ámbitos de acción establecidos.

#### Incentivos y reconocimientos

1. Estudiar la factibilidad de generar mecanismos de incentivo monetario (tasa de cotización) para aquellas empresas que demuestren esfuerzos en la gestión de los riesgos en los trayectos de sus trabajadores.
2. Estudiar la factibilidad de generar un reconocimiento (Sello) para aquellas empresas que demuestren una gestión adecuada de los riesgos en los trayectos de sus trabajadores.
3. Estudiar la factibilidad de organizar una instancia (concurso) para que las empresas presenten buenas prácticas efectivas en seguridad vial.

#### Gestión del conocimiento

1. Ajustar los mecanismos de registro de accidentes para identificar aquellos accidentes laborales de tránsito.
2. Estandarizar los datos disponibles entre OAL para publicarlos como datos abiertos para públicos de interés (costos, causas, características demográficas, consecuencias/lesiones)
3. Generar material técnico para investigación de accidentes labores de tránsito poniendo foco en los factores organizacionales.
4. Potenciar la investigación e innovación a través de financiamiento y trabajo colaborativo con la academia.

#### Atención de salud

1. Revisar los estándares de atención de salud para asegurar un rescate y atención oportuna y coordinada post accidente, tanto física como psicológica.
2. Revisar los estándares de rehabilitación y reincorporación al trabajo tanto físico como psicológico.

#### Coordinación con actores relevantes

1. Participar en calidad de organismo técnico, en las discusiones de políticas públicas que busquen prevenir accidentes de tránsito en el país.
2. Establecer canales de coordinación permanentes con las instituciones gubernamentales implicadas en la seguridad vial (CONASET, Ministerio de Trabajo, Ministerio de Salud, entre otros).
3. Generar mecanismos de coordinación entre proveedores y empresas adheridas para implementar programas piloto que busquen mejorar los estándares de seguridad vial.
4. Participar en instancias de colaboración con equipos de respuesta para mejorar la respuesta en caso de accidente (en sintonía con la Estrategia Nacional de Salud).

#### Capacitación, difusión y sensibilización

1. Definir un plan para comunicar e incentivar a las empresas (alta dirección) a hacerse cargo de los accidentes de tránsito en el trayecto.
2. Definir un plan de campañas comunicacionales para abordar los distintos factores de riesgo viales.
3. Generar una estructura de cursos de capacitación en riesgos viales orientado a liderazgos y trabajadores.
4. Instaurar una semana de la seguridad vial laboral, en coordinación con otros actores, para promover conductas adecuadas en el tránsito.
5. Participar o generar instancias de reflexión y difusión de buenas prácticas para liderazgos (seminarios, charlas, etc).

#### Herramientas de gestión

1. Apoyar a las entidades adheridas en la implementación de un sistema de gestión de la seguridad vial (por ejemplo, ISO 39001).
2. Proveer de herramientas de gestión a las entidades adheridas como diagnósticos de movilidad, planes de seguridad vial, identificación de rutas críticas, identificación de peligros viales, entre otros.

### **Resultados Esperados**

Con esta estrategia conjunta de mutualidades para la seguridad vial se busca:

Establecer instancias de coordinación entre los OAL para impulsar iniciativas que logren un impacto mayor tanto en los trabajadores protegidos como en la comunidad en general, en comparación con iniciativas individuales de cada OAL.

Visibilizar en la alta dirección de las entidades adheridas el problema de la seguridad vial en los trayectos de sus trabajadores, para invitarlos a hacerse parte de la solución.

Concientizar y educar a los trabajadores sobre los riesgos viales y los comportamientos seguros, logrando un alcance mayor que los esfuerzos que cada entidad por separado podría lograr.

Proveer de herramientas para que las entidades adheridas, luego de estar conscientes del problema, puedan gestionarlo de acuerdo con su contexto organizacional.

Poner a disposición de la academia y de los tomadores de decisiones, la información que recopilan los OAL en el registro de accidentes de trayecto, para una adecuada toma de decisiones.

## Anexo 8 – Propuesta Estrategia de Seguridad Vial (versión 2)

### Estrategia conjunta de Organismos Administradores para la Seguridad Vial

#### Alcance de la estrategia

La estrategia conjunta de seguridad vial abordará los accidentes de tránsito que pudieran sufrir los trabajadores en sus trayectos casa-trabajo o entre trabajos de distintos empleadores. Lo anterior, sin perjuicio de que algunas iniciativas podrían impactar positivamente en la gestión de los riesgos viales en contexto laboral.

El **enfoque adoptado será el Sistema Seguro**, dado que (1) existe consenso internacional en que es la forma más efectiva de abordar la seguridad vial y (2) es el paradigma elegido por Chile desde 2017 con su nueva Política de Seguridad de Tránsito. Por lo tanto, las acciones propuestas buscarán hacerse cargo de aquellas situaciones viales que podrían derivar en un **accidente grave o fatal**.

#### Objetivo

Dada la multicausalidad de los accidentes de tránsito y que la responsabilidad es compartida entre los actores que afectan el contexto vial, esta estrategia deberá estar **alineada con los objetivos definidos por la autoridad nacional** responsable de velar por la seguridad vial (CONASET).

Esta estrategia busca complementar las políticas nacionales, alineándose a los planes definidos en la Estrategia Nacional de Seguridad de Tránsito.

En ese sentido, se propone que el objetivo de esta estrategia conjunta sea **adherir a la reducción de un 30% de los fallecidos en el tránsito en el periodo 2021-2030**.

#### Ámbitos de Acción

Incentivos y reconocimientos: Incentivar a las empresas a hacerse partícipe de la gestión de los riesgos viales

Gestión del conocimiento: Mejorar la calidad de la información disponible (datos, estudios, etc) para una adecuada toma de decisiones

Capacitación y difusión: Promover conductas seguras a través de la capacitación, sensibilización y difusión de la normativa y buenas prácticas para la convivencia vial

Herramientas de gestión: Proveer a las empresas de herramientas para que puedan gestionar los riesgos viales

#### Acciones

Incentivos y reconocimientos



1. *Generar instancias para compartir y reconocer buenas prácticas de seguridad vial implementadas por entidades adheridas a los organismos administradores.*

Distintas empresas se ven enfrentadas a los mismos desafíos al momento de proteger la seguridad y salud los trabajadores en el tránsito.

Luego de concientizar a las empresas del rol que tienen en la seguridad vial, resulta importante generar instancias para dar a conocer las iniciativas que cada una de ellas implementa y a la vez, apoyar a otras empresas en su proceso de gestión de la seguridad vial.

#### Gestión del conocimiento

1. *Proponer a la autoridad competente modificaciones a la información que se debe registrar de los accidentes del trabajo para identificar aquellos que son de tránsito, poder analizar sus particularidades y aportar antecedentes adicionales para la investigación y la discusión de políticas públicas.*

Para tener un mejor diagnóstico de los problemas de seguridad vial que afectan a los trabajadores, se debe contar con información que permita caracterizar adecuadamente el problema. Esto permitirá determinar los costos asociados, realizar análisis costo-beneficio y aportar a la discusión de políticas públicas de seguridad vial desde la perspectiva laboral.

2. *Generar material técnico complementario a la metodología de investigación de accidentes para profundizar en factores organizacionales que pudieran influir en la ocurrencia de un accidente de tránsito.*

Los accidentes laborales que ocurren en la vía pública resultan desafiantes de investigar ya que la información que se puede recoger desde el lugar del accidente es escasa y otros actores intervienen (Carabineros) en el hecho. Sin embargo, es importante considerar dentro de las causales de los accidentes, los factores organizacionales que pudieron haber intervenido (jornada laboral, turnos, propiedad de los vehículos, problemas psicosociales de la víctima, entre otros).

3. *Potenciar y financiar investigación e innovación en seguridad vial laboral en coordinación con las autoridades competentes, el mundo académico y la sociedad civil.*

Conocer los problemas de seguridad vial que afectan al país y buscar soluciones innovadoras son dos ejes relevantes para abordar el problema de los accidentes de tránsito. A pesar de que existen fondos destinados a la innovación e investigación, resulta necesario coordinar a todos los actores involucrados para priorizar necesidades y obtener resultados que sean de utilidad para todos los intervinientes.

#### Capacitación y difusión

1. *Generar un programa de capacitación en riesgos viales previa definición, en coordinación con la autoridad, de los contenidos mínimos de este.*

Los trabajadores como usuarios viales, deben conocer y respetar las normas de circulación. Por ello, es necesario facilitar el acceso al conocimiento considerando todos los factores de riesgos presentes en el tránsito. Por esto, los contenidos mínimos deberían ser definidos en conjunto con la autoridad competente.

2. *Definir, junto con la autoridad competente, los temas prioritarios de seguridad vial que deberían ser abordados a través de campañas de sensibilización.*

Es necesario generar un esfuerzo permanente en sensibilizar a la población respecto de los riesgos del tránsito y las posibles consecuencias en caso de comportarse inapropiadamente. Para lograr un mayor alcance, es necesario establecer temas y mensajes únicos, los cuales pueden ser comunicados por distintos medios o acciones publicitarias (campañas).

3. *Participar en la generación de instancias de reflexión y difusión de buenas prácticas para liderazgos (seminarios, charlas, actividades semana internacional de la seguridad vial).*

Las iniciativas en seguridad vial no solo deben ir dirigidas a los trabajadores, sino que a todos los estamentos de la organización. Por ello, además de programas de capacitación, deben generarse instancias donde se posible profundizar en algunos temas, debatirlos y así lograr un entendimiento pleno del problema y sus soluciones. Esto se puede llevar a cabo a través de seminarios, charlas con expositores destacados, la declaración de una semana de la seguridad vial laboral, entre otros).

#### Herramientas de gestión

1. *Apoyar a las entidades adheridas en la implementación de un sistema de gestión de la seguridad vial (por ejemplo, ISO 39001).*

Según el entendimiento y capacidad de hacerse cargo del problema de la seguridad vial, las empresas podrían optar por una gestión sistemática de la seguridad vial. Algunos podrían incorporarla dentro de sus sistemas de gestión de seguridad y salud laboral, mientras que otros podrían optar por un sistema de gestión exclusivo de seguridad vial. Cualquiera sea el caso, los organismos administradores podrían prestar asesoría técnica para incorporar la seguridad vial en la gestión de la empresa.

2. *Proveer de herramientas de gestión a las entidades adheridas como diagnósticos de movilidad, planes de seguridad vial, identificación de rutas críticas, identificación de peligros viales, entre otros.*

Las empresas que se hacen cargo de los problemas de seguridad vial de sus trabajadores deben contar herramientas que les permitan diagnosticar su situación y poder definir un plan de acción adecuado. A través de la asesoría técnica de los organismos administradores se podría proveer de herramientas para que las empresas puedan utilizarlas autónomamente.

#### **Resultados esperados**

Con esta estrategia conjunta se busca:

- Establecer instancias de coordinación entre los OAL para impulsar iniciativas que logren un impacto mayor tanto en los trabajadores protegidos como en la comunidad en general, en comparación con iniciativas individuales de cada OAL.
- Visibilizar en la alta dirección de las entidades adheridas el problema de la seguridad vial en los trayectos de sus trabajadores, para invitarlos a hacerse parte de la solución.
- Concientizar y educar a los trabajadores sobre los riesgos viales y los comportamientos seguros, logrando un alcance mayor que los esfuerzos que cada entidad por separado podría lograr.
- Proveer de herramientas para que las entidades adheridas, luego de estar conscientes del problema, puedan gestionarlo de acuerdo con su contexto organizacional.
- Poner a disposición de la academia y de los tomadores de decisiones, la información que recopilan los OAL en el registro de accidentes de trayecto, para una adecuada toma de decisiones.

## **Anexo 9 – Formulario recepción comentarios finales OAL**

- Nombre
  - Organismo Administrador al que representa
- 
1. En relación con la sección "Antecedentes" ¿tiene algún comentario?
  2. En relación con sección "Enfoque de Sistema Seguro" ¿tiene algún comentario?
  3. En relación con la sección "Alcance y objetivo de la estrategia ¿tiene algún comentario?
  4. En relación con la sección "Ámbitos de acción" - "Incentivo y reconocimientos" ¿tiene algún comentario?
  5. En relación con la sección "Ámbitos de acción" - "Gestión del conocimiento" ¿tiene algún comentario?
  6. En relación con la sección "Ámbitos de acción" - "Capacitación y difusión" ¿tiene algún comentario?
  7. En relación con la sección "Ámbitos de acción" - "Herramientas de gestión" ¿tiene algún comentario?
  8. En relación con la sección "Indicadores" ¿tiene algún comentario?
  9. ¿Tiene algún comentario adicional?

## **Anexo 10 – Instrumento entrevistas entidades adheridas (Validación)**

A continuación, se encuentra el instrumento utilizado en el levantamiento de información a través de entrevistas en profundidad:

### **ÁMBITOS DE ACCIÓN**

A continuación, encontrará los ámbitos de acción y sus actividades. Agradecería indicarme si alguna de las actividades le parece poco claro y qué aspecto debería ser trabajado para asegurar su entendimiento.

### **NUEVAS ACTIVIDADES**

En relación con las actividades anteriormente citadas, existe alguna actividad que cree sea necesario incluir, y que las empresas consideren adecuada para hacerse partícipe de ella.

### **RIESGOS**

- De acuerdo con lo conversado, ¿usted considera que existe algún aspecto que pueda afectar la participación de las empresas en dichas actividades?
- En relación con dicho riesgo, podría indicarnos qué podría realizarse para mitigarlo.

## **Anexo 11 – Estrategia de Seguridad Vial (versión final)**

### **Estrategia conjunta de Organismos Administradores para la Seguridad Vial**

#### **Antecedentes**

##### Situación Mundial

El problema de los siniestros de tránsito afecta en mayor o menor medida a todos los países del mundo, generando costos que fluctúan entre el 1% y 5% del PIB.

En el mundo, la Organización Mundial de la Salud estima en 1,3 millones las muertes en el tránsito cada año y en más de 50 millones las personas que resultan lesionadas a causa de un siniestro vial. Debido a la gravedad del problema a nivel mundial, la Asamblea General de Naciones Unidas proclama el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020, con el objetivo de estabilizar y luego reducir los fallecidos que se proyectaban para esa década en todo el mundo. La proclamación de un decenio ofrece un marco temporal para tomar medidas destinadas a alentar el compromiso político y la asignación de recursos para hacer frente al problema.

En el contexto de dicho decenio, se elaboró un plan de acción modelo para que los países pudieran desarrollar sus propias estrategias, considerando sus contextos políticos, económicos y sociales. Los principios rectores del plan de acción son los que se incluyen en el enfoque de sistema seguro, el cual busca desarrollar un sistema de transporte vial mejor adaptado al error humano y que tiene en consideración la vulnerabilidad del cuerpo humano. Las acciones propuestas se enmarcaban en cinco pilares de acción: gestión de la seguridad vial, vías y movilidad más segura, vehículos más seguros, usuarios viales más seguros, respuesta tras los accidentes.

Fue con el lanzamiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), que se definió una meta cuantitativa para el decenio: reducir en un 50% los fallecidos en siniestros de tránsito al 2020.

Aunque algunos países vieron mejoras en su desempeño en seguridad vial, las evaluaciones del decenio llevaron a la Asamblea General de las Naciones Unidas a proclamar un nuevo decenio de acción 2021-2030, haciendo explícita la meta definida en el marco de los ODS: reducir las defunciones y traumatismos causados por el tránsito en al menos un 50% durante el decenio.

El plan de acción del nuevo decenio llama a los gobiernos a aplicar un enfoque de sistema seguro, explicitando las responsabilidades del gobierno, la sociedad civil, entidades de financiamiento y el sector privado.

##### Situación nacional

En Chile, en promedio fallecen al año 1.600 personas y otras 50.000 resultan lesionadas a causa de siniestros de tránsito. A pesar de los esfuerzos realizados en la última década, no se observa una tendencia a la reducción de las víctimas de siniestros viales (Gráfico 1).

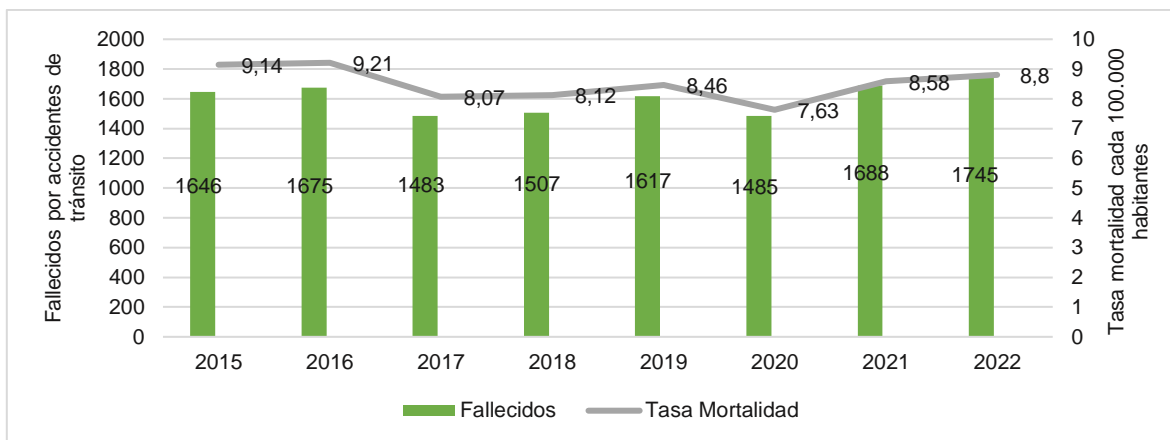


Gráfico 4 Número y tasa de mortalidad accidentes de tránsito Chile 2015-2022 - Fuente: Conaset Elaboración: Propia

La primera política de seguridad de tránsito de Chile fue publicada el año 1993, en ausencia de una política de Estado para abordar este problema y con un aumento sostenido en los siniestros y las víctimas fatales en esos años.

Esta política dio pie para la formalización de la institucionalidad de la seguridad vial en el país, a través de la creación de una comisión interministerial para abordar el desafío de manera transversal, la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (CONASET).

Con una tasa de 12 fallecidos por cada 100.000 habitantes, en 2015 Chile se encontraba en tercer lugar de los países Iberoamericanos con mejor tasa de fatalidad, solo superado por Cuba y España. Sin embargo, al compararse con los países miembros de la OCDE, Chile se encontraba en último lugar, muy distante de Suecia, país referente de la seguridad vial con una tasa de 2,8 fallecidos por cada 100.000 habitantes.

Alineándose con las directrices mundiales y los nuevos enfoques para abordar la seguridad vial, en 2017 se actualiza la Política Nacional de Seguridad de Tránsito, incorporando una nueva visión inspirada en el enfoque de sistema seguro: “Ser un país sin fallecidos ni lesionados graves en el tránsito”.

Además, como una forma de adherir al plan de acción establecido por la ONU para el decenio 2011-2022, las líneas de acción de la nueva política fueron coherentes con los cinco pilares definidos en dicho plan.

Luego de la actualización de la política, se comenzó un trabajo para precisar su contenido en medidas de acción concretas y realizables en un plazo determinado. Esto se concretó a través de la Estrategia Nacional de Seguridad de Tránsito 2021-2030. El objetivo general de esta estrategia es reducir en un 30% los fallecidos en el tránsito para el año 2030, lo que significa llegar a 1.110 fallecidos para ese año. Esta meta se hace cargo de la realidad del país, siendo menos ambiciosa que el 50% de reducción que propone las Naciones Unidas para el mismo año.

Respecto de los accidentes de trayecto, no es posible identificar con certeza aquellos que son de tránsito (interacción vehículo – vehículo o vehículo – peatón), de otro tipo de incidentes que pueden ocurrir en la vía pública, como los ataques de animales, actos delictuales o caídas en la acera sin intermediación de terceros. Sin embargo, debido a las características de los accidentes de tránsito, si es posible relacionar las fatalidades de trayecto con los siniestros viales, debido a las energías involucradas en el impacto. Por lo tanto, se podría asumir que la mayoría de los trabajadores fallecidos en su trayecto casa-trabajo, perdieron la vida a causa de un accidente de tránsito.

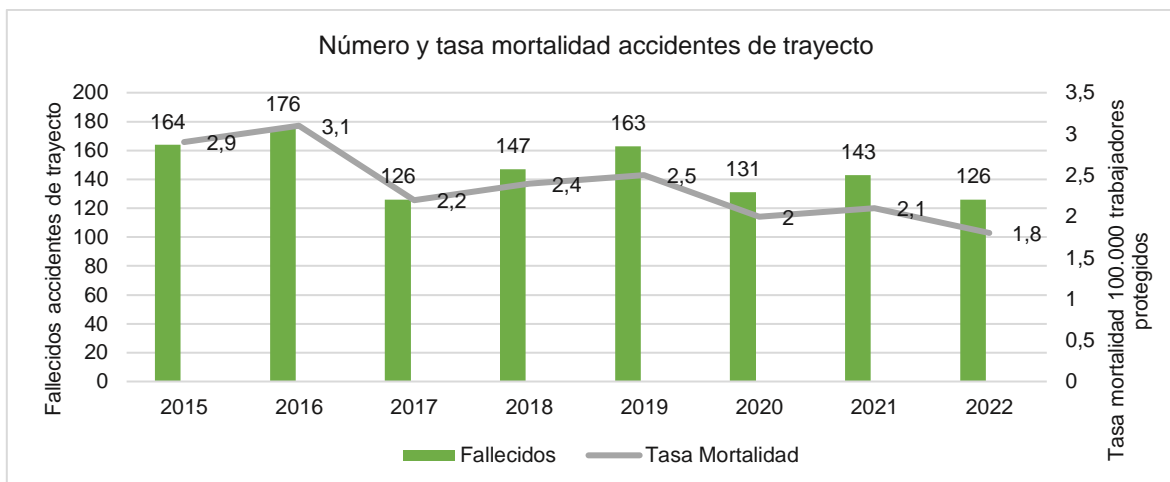


Gráfico 5 Número y tasa mortalidad accidentes de trayecto - Fuente: SUSESO Elaboración: Propia

Con la finalidad de avanzar hacia una cultura que previene, controla y reduce los riesgos laborales, se elaboró la Política Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo, donde se planteó dentro de los compromisos la reducción de la tasa de accidentes de trayecto de 1,09% el año 2015 al 0,8% el año 2020. Este compromiso, de acuerdo con las estadísticas anuales que publica SUSESO, fue cumplido al llegar a una tasa del 0,8% el año 2020, pero no se ha sostenido su reducción en los años siguientes. Actualmente, la política está en proceso de actualización y se espera contar con una nueva versión a finales del año 2023.

Finalmente, el Plan Nacional de Salud para la década 2021-2030 del Ministerio de Salud, alineado con los Objetivos de Desarrollo Sostenible, establece dentro de su eje estratégico Funcionamiento y Discapacidad se ha priorizado el problema de los accidentes de tránsito junto con problemas como persona con dependencia severa, alteraciones músculo-esqueléticas, espectro autista, artritis reumatoidea, desarrollo psicomotor y enfermedades raras o poco frecuentes. Este plan pretende promover la adopción de conductas prudentes en el tránsito vial, contar con un sistema de rescate fortalecido, eficiente y oportuno, contar con un acceso oportuno, efectivo y eficaz a prestaciones de salud para la atención integral y oportuna del paciente y fortalecer la coordinación institucional, intra y extra sistema.

### Enfoque de Sistema Seguro

El enfoque de Sistema Seguro es un paradigma que reemplazó a la mirada tradicional con la cual se gestionaba la seguridad vial. El enfoque tradicional apuntaba a corregir los errores humanos en los siniestros de tránsito en vez de reconocer que la causa de los accidentes está relacionada con los riesgos inherentes al uso de la infraestructura vial.

El punto de partida de este nuevo paradigma es el imperativo ético de que las muertes y lesiones graves por causa del tránsito son en sí inaceptables y los usuarios viales tienen el derecho a esperar estar a salvo en la vía pública. Por lo tanto, un Sistema Seguro se centra en prevenir los daños más graves que pueden cambiar la vida de una persona y acepta cierta cantidad de lesiones menores causadas por el sistema de transportes que no pueden ser superadas sin un costo excepcionalmente alto. Por lo anterior, los esfuerzos deben dirigirse a la prevención de lesiones graves y fatales y no a la prevención de accidentes en general.

De este modo, el diseño y la operación del sistema de transporte debieran orientar al usuario vial a comportarse de manera segura y mitigar los errores humanos más comunes.

Los principios de un enfoque de Sistema Seguro se pueden resumir en:



1. Las personas cometen errores que pueden provocar accidentes de tránsito.
2. El cuerpo humano tiene una capacidad física limitada para tolerar la fuerza del impacto antes de que el daño ocurra.
3. Existe una responsabilidad compartida entre quienes diseñan, construyen, administran y usan las vías de tránsito y los vehículos y brindan atención con posterioridad al accidente para evitar que este tenga resultado de muerte o lesiones graves.
4. Todas las partes del sistema deben ser fortalecidas para multiplicar sus efectos; y si una de las partes falla, los usuarios de la vía pública seguirán estando protegidos.

Sin perjuicio de que la responsabilidad de los usuarios viales se acota a conocer y respetar la normativa de tránsito, el error humano ya no debe ser visto como la causa primaria de los accidentes.

### **Alcance y objetivo de la estrategia**

Aunque no existe una definición universal de accidente de tránsito o siniestro vial, existe consenso en que debe haber una interacción de al menos un vehículo en el hecho. De esta forma, Colisiones entre vehículos, caídas de pasajeros desde vehículos, atropellos, choques con objetivos fijos o animales, volcamiento de vehículo son considerados accidentes de tránsito.

Por otro lado, los accidentes de trayecto abarcan un conjunto más amplio de situaciones en las cuales el trabajador puede resultar lesionado: caídas al mismo nivel, ataque de animal, actos delictuales, entre otros.

La presente estrategia conjunta entre organismos administradores abordará solo los accidentes de tránsito, con especial foco en los que ocurran en los trayectos, sin quedar excluidos aquellos que ocurren en el trabajo o con ocasión del trabajo.

Dado que el país cuenta con una estrategia de seguridad vial vigente hasta el año 2030, cualquier esfuerzo complementario debería alinearse con las definiciones realizadas por la institución rectora de la seguridad vial, buscando complementar las acciones que ya se encuentran comprometidas o en etapa de implementación. En esa línea, el objetivo de la presente estrategia será implementar medidas para apoyar la reducción del 30% de fallecidos al 2030 establecido en la Estrategia Nacional de Seguridad de Tránsito 2021-2030.

### **Ámbitos de acción y medidas**

Con base en la revisión de experiencia comparada y las entrevistas a las partes interesadas, se definieron cuatro ámbitos de acción para categorizar las medidas que pueden implementar los organismos administradores desde su rol en la seguridad social.

#### Incentivos y reconocimientos

Empresas de distintos rubros pero que se vinculan con el sistema vial de una u otra forma, comparten el desafío de proteger a sus trabajadores de los peligros de la vía pública.

Los organismos administradores pueden ayudar a visibilizar las distintas iniciativas que las empresas desarrollen e implementen, generando instancias para difundir las buenas prácticas. Además, pueden cumplir un rol de interlocutor para conectar a los responsables de seguridad y salud en el trabajo o seguridad vial, generando una red de colaboración entre distintas empresas.

**Medida 1:** Participar en la generación de instancias de reflexión y difusión de buenas prácticas en seguridad vial (seminarios, charlas, actividades semana internacional de la seguridad vial, entre otros).

**Medida 2:** Generar instancias para reconocer buenas prácticas de seguridad vial implementadas por entidades adheridas a los organismos administradores.

#### Gestión del conocimiento

Aunque exista consenso sobre la importancia de elaborar y mejorar las bases de datos sobre siniestros de tránsito, esto se ve obstaculizado muchas veces por la falta de detalle en la información o por las distintas definiciones y formas de recopilar los datos entre distintas instituciones.

Por otra parte, un adecuado proceso de investigación de los accidentes de tránsito permite conocer de mejor forma las causas que lo originaron y por lo tanto, establecer medidas eficaces para prevenir que ocurran nuevamente. Particularmente, las investigaciones de accidentes de tránsito deben considerar los factores de organización del trabajo que podrían haber estado involucrados en la ocurrencia del accidente.

Finalmente, la investigación e innovación en seguridad vial son clave para generar evidencia que permita respaldar la toma de decisiones en las organizaciones, con especial foco en el desarrollo tecnológico y cómo este puede ser un aliado en la prevención de siniestros viales.

**Medida 1:** Proponer a la autoridad competente modificaciones a la información que se debe registrar de los accidentes del trabajo para identificar aquellos que son de tránsito, poder analizar sus particularidades y aportar antecedentes adicionales para la investigación y la discusión de políticas públicas.

**Medida 2:** Generar material técnico complementario a la metodología de investigación de accidentes para profundizar en factores organizacionales que pudieran influir en la ocurrencia de un accidente de tránsito.

**Medida 3:** Potenciar y financiar proyectos de investigación e innovación en seguridad vial laboral en coordinación con las autoridades competentes, el mundo académico y la sociedad civil para definir y priorizar las necesidades de acuerdo con la realidad nacional.

#### Capacitación y difusión

En un enfoque de sistema seguro, el usuario vial tiene la responsabilidad de conocer y respetar la normativa que regula el tránsito. Para esto, la educación y formación por un lado y el control y fiscalización por otro pueden ayudar a que las personas mantengan un comportamiento seguro sin perjuicio de la importancia que tiene contar con un sistema seguro que minimice los incentivos para comportarse de manera insegura.

Contar con un temario de contenidos mínimos y una oferta de acciones de capacitación disponible para los trabajadores que permita conseguir la mayor cobertura posible son medidas que apuntan a contar con personas que conocen los riesgos de la vía pública y la manera adecuada de comportarse para evitar riesgos propios y a terceros.

De forma paralela, se debe sensibilizar constantemente a la población respecto de los riesgos presentes en la vía pública, para que los comportamientos seguros queden incorporados y sostenidos por cada persona y no sean producto solo de una obligación o exigencia legal.

**Medida 1:** Generar un programa de capacitación en riesgos viales previa definición, en coordinación con la autoridad, de los contenidos mínimos de este.

**Medida 2:** Definir, junto con la autoridad competente, los temas prioritarios de seguridad vial que deberían ser abordados a través de campañas de sensibilización y participar en la generación de dichas acciones.

#### Herramientas de Gestión

Las entidades adheridas que buscan gestionar la seguridad vial requerirán de herramientas que les permitan avanzar en las distintas aristas de la gestión. Formatos para el desarrollo de planes de seguridad vial, modelos de matrices de identificación de peligros y evaluación de riesgos, listados de indicadores de desempeño son algunos ejemplos de herramientas que las empresas podrían necesitar para avanzar en una gestión de la seguridad vial laboral.

**Medida 1:** Asesorar técnicamente a las empresas que busquen incorporar la seguridad vial dentro de sus procesos o sistemas de gestión.

**Medida 2:** Proveer de herramientas de gestión a las entidades adheridas como diagnósticos de movilidad, planes de seguridad vial, identificación de rutas críticas, identificación de peligros viales, entre otros.

### Indicadores

Para cada uno de los ámbitos de acción se definieron indicadores para evaluar las medidas definidas en la presente estrategia.

Incentivos y reconocimientos	<p><b>Indicador 1:</b> Número de empresas que presentan buenas prácticas en seguridad vial.</p> <p><b>Indicador 2:</b> Número de instancias organizadas para reflexionar y difundir buenas prácticas de seguridad vial (seminarios, charlas, actividades semana internacional de la seguridad vial).</p>
Gestión del conocimiento	<p><b>Indicador 1:</b> Número de propuestas a la autoridad competente para mejorar la recolección y registro de la información sobre accidentes de tránsito.</p> <p><b>Indicador 2:</b> Cantidad de materiales técnicos para apoyar la investigación de accidentes de tránsito laboral.</p> <p><b>Indicador 3:</b> Número de proyectos de investigación o innovación patrocinados y/o financiados por los Organismos Administradores relacionados con la seguridad vial.</p> <p><b>Indicador 4:</b> Porcentaje del presupuesto de investigación e innovación de los Organismos Administradores destinado a la seguridad vial.</p>
Capacitación y difusión	<p><b>Indicador 1:</b> Número de cursos de capacitación sobre temas de seguridad vial.</p> <p><b>Indicador 2:</b> Número de trabajadores capacitados en temas de seguridad vial.</p> <p><b>Indicador 3:</b> Número de campañas o acciones de sensibilización con participación de los Organismos Administradores.</p>
Herramientas de Gestión	<p><b>Indicador 1:</b> Número de empresas asesoradas para incorporar la seguridad vial en sus procesos o sistemas de gestión.</p> <p><b>Indicador 2:</b> Número de herramientas disponibles para apoyar los distintos procesos de gestión de la seguridad vial laboral.</p>

Por otro lado, se deben definir indicadores de resultado para verificar si se están alcanzando los resultados definidos en el objetivo.

Con base en el enfoque de sistema seguro, el cual busca enfocarse en las lesiones graves y fatales ocurridas en el tránsito, los indicadores de desempeño anuales asociados a la seguridad vial laboral serán:

1. Cantidad (o tasa) de accidentes graves de tránsito laboral
2. Cantidad (o tasa) de accidentes fatales de tránsito laboral
3. Cantidad de días perdidos promedio en accidentes de tránsito laboral