



**DF**  
 DIARIO FINANCIERO  
 SUPLEMENTO  
 SANTIAGO DE CHILE  
 LUNES 18 DE MAYO DE 2026

# LOS DESAFÍOS QUE PERSISTEN EN LAS CALLES Y CARRETERAS DE CHILE

**E**l reporte de la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (Conaset), elaborado a partir de datos de Carabineros, registró 533 fallecidos en siniestros de tránsito al 13 de mayo de 2026, cifra que representa una baja de 8% respecto del mismo período de 2025, cuando se contabilizaron 575 muertes. Esta tendencia se enmarca en una disminución sostenida de la mortalidad vial durante las últimas décadas. En 1990, la tasa de fallecidos por cada 10 mil vehículos alcanzaba 14,8, mientras que en 2024 se redujo a 2,1, el nivel más bajo registrado en toda la serie.

El secretario ejecutivo de la Conaset, Alberto Escobar, dice que la suma de políticas públicas, fiscalización, cambios normativos y algunos cambios culturales han ayudado a ese avance. Entre las políticas públicas que han contribuido destaca normas como la Ley Emilia, que sanciona con cárcel efectiva de al menos un año a los conductores en estado de ebriedad que generan lesiones graves o la muerte; el uso obligatorio de sistemas de retención infantil; o la Ley No Chat, que prohíbe el uso de celulares y otros dispositivos al momento de conducir.

**Aunque el país ha logrado reducir de manera significativa los accidentes de tránsito fatales y la tasa de fallecidos en las últimas décadas, todavía existen brechas importantes en infraestructura, fiscalización, regulación y educación vial para seguir avanzando en seguridad y prevención.**

POR FRANCISCA ORELLANA

"Cuando disminuyen los fallecidos y lesionados graves evitamos el dolor humano y familiar, que es irreparable, pero también reducimos costos para el sistema de salud, pérdidas económicas y efectos sociales que afectan a comunidades completas", dice Escobar. No obstante, advierte que queda mucho por avanzar, ya que Chile está en los últimos lugares de la OCDE en seguridad vial, con el mayor número de muertes en accidentes viales por cada 100 mil habitantes, registrando la tasa de 10,8 muertes, superado solo por Estados Unidos, Costa Rica y Colombia. "Muchas conductas peligrosas como el exceso de velocidad, uso del celular al volante o el no respeto a las normas de tránsito mantienen una baja percepción de fiscalización y sanción, debilitando el cumplimiento efectivo de la ley", destaca el gerente general de Automóvil Club de

**533 FALLECIDOS**  
 EN SINIESTROS DE TRÁNSITO REGISTRÓ CHILE AL 13 DE MAYO DE 2026, SEGÚN CONASET Y CARABINEROS, LO QUE REPRESENTA UNA CAÍDA DE 8% FRENTE AL MISMO PERÍODO DE 2025.

Chile, Carlos Larravide. Escobar añade que nuestras ciudades fueron diseñadas priorizando el flujo vehicular más que la seguridad de peatones. "Los países con mejores resultados entendieron que el error humano siempre va a existir y construyeron sistemas viales más seguros", señala.

Larravide indica que la gran deuda sigue siendo la aplicación efectiva de las normas. A sus ojos, hay fiscalización insuficiente y baja percepción del riesgo de ser sancionado por pocos controles.

**Las brechas**

El académico del Diplomado en Seguridad Vial de la U. Mayor, Andrés Santelices, agrega que también hay infraestructura "poco útil" como carreteras y caminos rurales sin separadores centrales, bermas inseguras o cruces peatonales mal diseñados. Aunque hay leyes modernas, "su aplicación es desigual y las sanciones no siempre disuaden".

Para Escobar, es clave mejorar la infraestructura: "Cruces peatonales seguros, buena iluminación, ciclovías, zonas de tránsito calmado o señalización clara tienen efectos concretos

en la reducción de fallecidos y lesionados graves".

Santelices agrega que hay que invertir en el rediseño de rutas de alta siniestralidad, aplicar de una vez la Ley CATI – que busca reducir la siniestralidad vial mediante fiscalización automatizada con cámaras y cuya implementación sigue pendiente y sin fecha definida-, y proteger a usuarios vulnerables como peatones, ciclistas y motociclistas: "Son cerca de la mitad de los fallecidos".

El gerente general de la empresa 3ipe, Rodrigo Canedo, plantea que en algunas concesiones "hay herramientas como la medición continua del coeficiente de fricción del pavimento, que permite conocer la eficiencia de frenado que ofrece y brindar mayor seguridad al usuario". Esto, a su juicio, es algo que habría que ampliar "a toda la red pavimentada".

Para el académico de la Facultad de Ingeniería de la U. de los Andes, Rafael Delpiano, es relevante tener mayores barreras de acceso a la licencia de conducir, "porque, si bien la ley de tránsito se presume conocida, mucha gente maneja desconociéndola, y eso no solo repercute en la seguridad, sino también en la eficiencia del tránsito".