

Acta de la Sesión N° 96 de mayo 2022
Consejo Nacional de la Sociedad Civil de la Subsecretaría de Transportes

Fecha: 17/05/2022	Hora inicio: 15:00	Hora término: 17:00
Sesión de mayo del Consejo de la Sociedad Civil Subtrans	Lugar: Zoom Enlace: https://zoom.us/j/95153477844?pwd=dExBdlhpcE03WVR2WWIPMctUbjZhZz09	Dirección: Web
Total asistentes: 18	Mujeres: 7	Hombres: 11

Participante	Institución
Alberto Escobar	Automóvil Club
Amarilis Horta	Centro Bicultura
Andrés Santelices	Educleta
Carolina Figueroa	Fundación Emilia
Carla Medina	CONASET - MTT
Carolina Acuña	CUS MTT
Claudia Rodríguez	ONG No chat
Enrique Olivares	AIPSEV
Héctor Olivo	Ciudad Viva

Participante	Institución
Jaime Valenzuela	SOCHITRAN
Karina Muñoz	CONASET - MTT
Luis Stiven	Mutual de Seguridad
Maira Nieto	CUS - MTT
Manuel Dabanch	Colectivo Muévete
Manuel Verdugo	ONG Baldomero Lillo
Norman Partarrieu	Colegio de Ingenieros Chile
Reiner Baack	CONASET - MTT
Vicente Berrios	CONASET - MTT

1. Discusión y aprobación de la Tabla.

Carolina Acuña: División de normas se quiere reunir por el tema de Ciclo vías piloto próximo miércoles 25 de mayo de 10:00 a 10:45.

Se aprueba Tabla.

2. Aprobación del Acta N° 95.

Se aprueba acta.

Manuel Dabanch: Solicita grabar la sesión.

3. Acuerdos tomados en la sesión N° 95.

- CUS-MTT: Realizar seguimiento respecto al reglamento del COSOC.

Carolina Acuña: Sigue en lo mismo que sabemos hasta ahora. No ha habido avances. La DOS dijo que iba a cambiar el instructivo presidencial, es un hecho. Estamos esperando eso para retomar.

Claudia Rodríguez: ¿No hay fecha o tiempo definido?

Carolina Acuña: No hay fecha, pero se quiere sacar antes de agosto.

Manuel Dabanch: ¿Cuál reglamento?

Claudia Rodríguez: Teníamos un reglamento, al que se le realizaron algunas modificaciones. Jaime y Luis trabajaron el cambio de artículos. Tuvimos un Feedback de la división legal.

Paralelo a esto, la DOS está realizando ciertos cambios en la ley de Participación Ciudadana (Ley 20.500). Hubo un cambio en el instructivo presidencial y eso nos pilla por sorpresa ya que debemos hacer ciertos cambios respecto a eso.

Manuel Dabanch: Como hace tiempo no estoy activo en el COSOC, quería consultar; ¿Este es el mismo manual que se trabajó años atrás? ¿Es una actualización al reglamento que se hizo años atrás, o es uno nuevo?

Claudia Rodríguez: Ha habido hartos cambios desde esa vez. Se estuvo trabajando y modificando el reglamento, y ya está listo. Pero, justo paralelamente se envía en marzo un instructivo presidencial que pide reformular ciertos lineamientos en la ley de Participación Ciudadana. Esos lineamientos van a incorporar, por ejemplo, cosas como la paridad. Estamos a la espera.

Manuel Dabanch: Algunas cosas que recuerdo sobre el reglamento, era el cuestionamiento sobre si el COSOC se debe a la Subtrans o a la sociedad civil. Respecto a ese trabajo, ¿Ese borrador ya se había definido como reglamento y ahora se está haciendo uno nuevo por los lineamientos?

Amarilis Horta: Normal y lógico que los consejeros tengamos que buscar que nuestro consejero suplente nos reemplace a veces. Por lo mismo, es importante que tanto el consejero oficial como el suplente estén al tanto de todo. Así, al incorporarnos a las sesiones no tenemos que contarle a cada persona los temas. Las sesiones se hacen interminables y no avanzamos en los temas relevantes. Lo concreto Manuel, es que los cambios realizados en reglamento están a la espera de que haya un cambio mayor a nivel superior, que va a traer cambios en nuestro reglamento.

- **Claudia Rodríguez: Gestionar reunión con CONASET.**

Claudia Rodríguez: Tuvimos reunión extraordinaria hace unas semanas. Principalmente se presentó la nueva secretaria ejecutiva de CONASET. Estuvo Carla Medina del observatorio de datos de CONASET y Reiner Baack, el abogado asesor de CONASET. Se explicaron los lineamientos y los temas que se están trabajando. Uno de estos temas va a ser presentado ahora en unos minutos por el equipo de CONASET: la ley de etiquetado de autos, un tema que se viene trabajando hace rato. Requieren que conozcamos la integridad de ese proyecto, el objetivo que busca responder y cómo este COSOC puede apoyar su avance.

A las 3:30 estará el equipo CONASET.

4. Plan de trabajo COSOC 2022.

Claudia Rodríguez: Se acuerdan que estuvimos realizando una dinámica muy rápida y sencilla, que nos sirvió mucho. La voy a compartir (se comparte pantalla, Imagen 1: Votaciones Plan de trabajo COSOC 2022). Estos son los temas donde se votó. Hay unos que no tienen voto, pero no significa que sean menos importantes. Ahora, ¿cómo hacemos la bajada y propuesta de COSOC para trabajar en estos temas que consideramos relevantes?

Los temas más votados fueron: Proyecto CATI (41%), fiscalización (32%), Potenciar uso de bicicleta (25%), licencia digital (25%).

Otros temas venían de seguida: El Transantiago (23%), institucionalidad del transporte: Metro y EFE (18%), reversibilidad a bello (13%), acoso de mujeres en transporte público (13%) trabajo intersectorial (13%), visibilización de víctimas (6%).

No tuvieron votos: transporte público gratuito en día de elecciones, transporte inclusivo, movilidad en la constitución y el decreto 102.

Imagen 1: Votaciones Plan de trabajo COSOC 2022.



Claudia Rodríguez: Lo que se conversó a nivel de directiva, fue ¿cómo hacemos que todos trabajen? ¿Armamos grupos o equipos que generen estrategias y avances?

Amarilis Horta: En la directiva estuvimos viendo que hay una serie de temas que llevamos trabajando hace mucho tiempo, en los que el COSOC ha puesto mucho trabajo y que tienen una trayectoria. Por este legítimo esfuerzo por reducir temas y quedarnos sólo con un par que efectivamente podamos abordar, gestionar e impulsar colectivamente con más posibilidades de éxito, no podemos dejar abandonados “así nomás” esos temas con historia y trayectoria.

Se nos ocurre lo siguiente: Qué les parece armar entre todos un listado de temas; medidas que hayamos estado llevando, o temas nuevos que tengan el respaldo de todas las organizaciones que estén acá. Ese documento, entregarlo al ministro, subsecretario y secretaria ejecutiva de CONASET, para que ellos sepan que esos temas cuentan con el total respaldo del COSOC y sus organizaciones. Por ejemplo, si el ministro o subsecretario son convocados e interrogados sobre ciertos temas, puedan decir que son temas que cuentan con el apoyo de la sociedad civil a través del COSOC Subtrans y sus organizaciones.

La idea, es hacer un documento compartido, con temas en los que todos estemos realmente de acuerdo. Y si surgieran temas con los que algunos consejeros no estuvieran tan convencidos, simplemente no los incluimos, para incorporarlos, tiene que haber consenso.

Claudia Rodríguez: ¿Ideas de cómo generar este documento de trabajo para las autoridades? La idea es que construyamos esto entre todos.

Andrés Santelices: Me gusta la idea de invitar a las autoridades a co-crear esta instancia de trabajo conjunto. Puede ser un gran aporte para ellos y nosotros. Sería interesante poder trabajarlo así, en mesa conjunta.

Amarilis Horta: La propuesta, es que nosotros como COSOC generemos un listado de medidas concretas en las que estemos de acuerdo: temas de interés de este COSOC, que tengan una trayectoria o estén en el programa del actual gobierno. Eso enviarlo a las autoridades. No es más ambicioso que eso, para que no se dilate y resulte eterno.

Hemos visto durante los últimos dos-tres años que, las organizaciones que tienen un equipo de personas que pueden destinar a tareas somos pocas. El resto son instituciones grandes que destinan a “la” persona para representarlos y venir a las reuniones, o bien organizaciones que no cuentan con gente dedicada, y que no pueden asumir responsabilidades que demanden trabajo concreto. Hemos visto que, ante esta realidad, lo concreto es abocarnos a uno o dos temas que podamos trabajar todos juntos. Pero, para no descuidar las otras tareas o causas, estamos proponiendo este “checklist” de temas que cuentan con el respaldo del COSOC.

Manuel Verdugo: Yo quiero reiterar que, puede ser bueno proponerle al ministerio los temas que se trabajaron y que comenzaron en años anteriores, pero quiero dejar claro que debemos hacernos responsables de todos los temas del MTT y la Subtrans. No podemos individualizar o restringir nuestro quehacer a uno u otro tema, tenemos que hacernos responsables de todos los temas que corresponden al transporte. Si mañana aparece un tema crítico, el COSOC debe opinar, participar, influir, reclamar o hacer lo que necesite. Deben existir las comisiones necesarias, y todos los temas deben estar en la mesa.

Esa es mi propuesta. Y estoy de acuerdo con que se elabore ese documento, siempre que se diga que todos los temas son importantes.

Manuel Dabanch: Agradezco la explicación, para quedar con claridad. La idea es tomar este listado de temas importantes para el COSOC y presentarlo a la autoridad, planteando que es la disposición de la sociedad civil o COSOC Subtrans, el poder trabajar y apoyar esas iniciativas. Entiendo el sentido y también lo que se plantea; que son pocas organizaciones con cantidad de personas dedicadas a asumir ciertos compromisos. Me quedo ahí con la duda sobre ese planteamiento: acá hay 17 participantes, pero no son sólo 17 organizaciones de la sociedad civil. Sería bueno que quedase en acta cuáles son las capacidades instaladas de las organizaciones acá presentes para cumplir con los objetivos definidos en la carta por enviar a la autoridad. Cuáles son las organizaciones capaces de trabajar con medios, cuáles tienen llegada a prensa, cuáles tienen personas que pueden asistir al congreso de manera permanente en caso de necesitar. Y, cuales organizaciones ya están trabajando sobre determinados temas.

Hay que coordinar el trabajo que se hace afuera del COSOC para que sea más armónico.

Claudia Rodríguez: Toda la estrategia y el plan que se quiere trabajar representa al COSOC, no otras entidades u organizaciones. Queremos entregar un documento formal que evidencie nuestras urgencias y avances. Podríamos incluir también en qué temas y el cómo cada organización miembro está trabajando, y el capital y recursos que puede poner para potenciar logros en conjunto.

Debemos vincularnos con la agenda de movilidad del gobierno, y también con todas las urgencias que “van surgiendo” como dijo Don Manuel Verdugo. El plan del COSOC es móvil, va a cambiar, pero depende de todos nosotros la rapidez de respuesta. Está bien reconocer nuestros límites, transparentar en qué podemos trabajar y en qué no. Qué es de nuestro interés y qué no. El generar honestidad, genera logros más inmediatos.

Bienvenida a CONASET.

5. Reporte de la reunión relativa a la Cuenta Pública del MTT.

Tema queda pendiente.

6. Invitación CONASET sobre proyecto de etiquetado de seguridad vehicular.

Karina Muñoz: Hola a todos(as). A solicitud del COSOC, venimos a presentar un proyecto que estamos impulsando en CONASET. Se contarán los detalles del mismo, para que puedan decidir acciones o tener una opinión respecto al proyecto.

Karina Muñoz proyecta presentación: proyecto de etiquetado de seguridad vehicular.

Este proyecto parte a finales 2019 aproximadamente.

Contexto:

- Los objetivos ODS N° 3.6. y N° 11.2. se encuentran relacionados a la seguridad vial.
 - Se declara decenio de acción para la seguridad vial 2021-2030.
- “NCAPs” son programas que, mediante ensayos de impacto califican nivel de actividad física y desempeño en seguridad de autos y camiones. Éstos complementan los requisitos mínimos contemplados en la legislación. Latin NCAP es una organización civil no gubernamental sin fines de lucro con sede en Uruguay.

Estos programas permiten entregar más elementos de seguridad a los vehículos. Se hacen ensayos de choque donde se evalúan a los usuarios externos e internos, y se entregan evaluaciones representadas a través de estrellas.

Latín NCAP ha demostrado que, un mismo modelo comercializado en diferentes países y mercados ofrece distintos niveles de seguridad. Por ejemplo, un vehículo comercializado en Europa no es el mismo de nuestra región: los comerciantes hacen diferencia en el equipamiento y elementos que le incorporan. La única manera de evaluar la efectividad de elementos de seguridad que incorporan es a través de este test.

Carla Medina: Muestra el ejemplo del Chevrolet Ónix.

- 2017: Modelo parte con 0 estrellas. Se trabaja con los fabricantes.
- 2018: Vuelven a testear el vehículo: 3 estrellas.
- 2019: Vuelven a presentar el modelo: Ahí obtiene las 5 estrellas en elementos de seguridad y sistemas de retención.

Esa información, ayuda a que los modelos vayan incorporando mejoras de una manera más rápida que por una obligatoriedad normativa.

Karina Muñoz: Eso aporta información a los consumidores, acelerando el proceso de mejora de los fabricantes. La normativa siempre es más lenta que la tecnología. Por voluntad propia pueden incorporar mejoras, pero sin este empujoncito para que el consumidor tome una decisión informada es difícil.

Alberto Escobar: Solo quiero precisar y complementar algo. Lo que hace el programa NCAP es proteger a las personas. No es para proteger a los vendedores de autos: ellos se oponen a esto. Hay estudios que no se pueden hacer en Chile, pero un porcentaje importante de mortalidad es producto de la escasa seguridad de los vehículos. Eso tiene que ver con el acceso a información. La gente que compra vehículos de alta gama nunca va a tener este problema, pero quienes compran autos generalistas tienen altas probabilidades de resultar heridos o muertos en un siniestro. Hay que proteger a las personas, para que puedan comprar un auto seguro. En Chile, la diferencia entre uno u otro auto puede significar la muerte.

Claudia Rodríguez: ¿Cómo va a funcionar este etiquetado?

Karina Muñoz: CONASET estableció una mesa para trabajar en la elaboración de una propuesta de política pública para aumentar el desempeño de seguridad de automóviles, mediante el empoderamiento de consumidores.

A través de un sistema de etiqueta, se comunica al comprador en una escala de 0 a 5 estrellas cuánto mejor se califica un automóvil. Esto, obviamente sobre las recomendaciones mínimas requeridas para ser comercializado.

Esta mesa fue integrada por NCAP, Automóvil club, ODECU, BID y SERNAC.

El proyecto tiene dos grandes “patitas”:

- **1:** Etiquetado obligatorio.
Hacer un etiquetado de manera que se mostrase la nota de los vehículos que fuesen testeados.
- **2:** Vehículos fiscales.
Hacer que el gobierno establezca como requisito mínimo 4 o 5 estrellas para adquirir un automóvil.

Esto pasó en Australia y se mejoraron los estándares de los vehículos que se comercializaban en el país.

Alberto Escobar: Estoy preocupado porque el COSOC no está familiarizado con esto, es muy técnico. Podemos asimilarlo a los etiquetados de la comida: uno toma la decisión informado para decidir consumir algo o no, es opcional. Para tomar una decisión informada, las estrellas facilitan la vida a alguien que no sabe de autos.

Nosotros tenemos una tremenda exposición a autos que son extremadamente peligrosos. Este etiquetado es para informar al consumidor que el auto que está comprando, tiene altos niveles o muy bajos de niveles de seguridad.

Quiero que se entienda, no es a favor de los vendedores de auto. Calcularía que, de los 2000 muertos al año, 200 se murieron porque iban en un auto inseguro y podrían haber sobrevivido en otro auto.

Claudia Rodríguez: Tengo otra duda ¿Los indicadores o parámetros que van a evidenciar la seguridad, son esos 8? (Limitador de tensión en cinturón de seguridad, pretensor para cinturón de seguridad, airbag lateral de cabeza, airbag lateral de cuerpo, sistema avanzado de frenado de emergencia AEB, detector de punto ciego BSD, asistente de velocidad inteligente ISA, asistente de mantenimiento de carril LKA).

Carla Medina: Actualizamos elementos que son obligatorios, por otros que son optativos en los vehículos. Incluimos un par de elementos optativos para ponernos al día con la tecnología y agregamos la información adicional de evaluación de desempeño de seguridad.

Karina Muñoz: Eso es parte de la normativa y exigencias de nuestro país para comercializar un vehículo. Se simplifica la información a través de las estrellas. Ante dos vehículos de similares características, el consumidor no tiene cómo saber cuál se desempeña mejor.

El proyecto pasa por un decreto ya firmado. Actualmente, en nuestro ministerio se están conversando ciertos ajustes para tener este etiquetado andando. El decreto está tramitado, ahora deberíamos avanzar a actividades más dirigidas a campañas publicitarias, fiscalizadores, etc.

Carla Medina: Es un proyecto que lleva mucho tiempo. Queremos comentar, en la línea de lo que dijo Alberto, que debemos buscar formas de proteger a las personas a través de vehículos más seguros. Esto lleva muchos años, está aprobado y creemos que va a ayudar a los consumidores a tomar mejores

decisiones, y también al mercado a presentar mejores autos. Acá los autos no son baratos y no solo se debería considerar el rendimiento por km, su eficiencia, etc.

Acá las personas no están protegidas como en otras partes.

Reiner Baack: Complementar, un poco más en cuanto a los objetivos del proyecto, que se va a concretizar en la modificación de un decreto.

Además del objetivo principal, el cual es el conocimiento educativo y fácil de los consumidores, busca el cumplimiento de los compromisos de la política y estrategia de seguridad de tránsito. El perfeccionamiento en una serie de elementos optativos, que van a pasar a obligatorios, además de otros elementos que se van a incorporar como optativos. Mejorar el rotulo actual y actualizarlo, junto con el establecimiento del etiquetado de seguridad.

Debo poder acceder a la información de manera simple e universal.

Paso a preguntas

Claudia Rodríguez: Gracias por la presentación. Es un proyecto que va en búsqueda de disminuir fallecidos, que requiere que lo conozcamos y comprendamos.

Enrique Olivares: Hola, gracias por la presentación. Apoyamos todo lo que signifique salvar vidas. En el caso europeo se dieron una fecha para cambiar el parque automotriz eléctrico ¿qué pasa con esos rotulados? Estoy perdido en esa parte técnica.

Vicente Berrios: Son carriles aparte. Una cosa es la normativa de emisiones, y otra las características de seguridad. La verdad es que no tiene que ver una cosa con la otra, los vehículos eléctricos y de combustión tienen que cumplir con las mismas normas. La diferencia es la fuerza motriz nomás. En ese sentido, no hay que actualizar nada a futuro.

Manuel Dabanch: Pedir las excusas porque nuestro consejero titular no pudo sumarse a esta sesión. No tuvimos tiempo de hacer una actualización de todo lo que se ha visto últimamente en el consejo. Mi pregunta es ¿cuál es la función de CONASET y en qué sentido se está trabajando este decreto?

Me parece que, si vemos los datos globales de la realidad chilena de los siniestros viales, hay gran cantidad en coaliciones de vehículos motorizados auto en particular. Entiendo que sea imperativo poder.

Me parece bueno que el sistema de frenado de emergencia esté incluido en la nueva certificación. Esta es una medida que refiere a cuando ocurre un siniestro vial. A personas que ya vivieron un siniestro. En seguridad de tránsito lo hay que fijarse en la prevención, y me parece una medida que carece de esa mirada integral. Insisto que me parece bueno, pero dejo la pregunta planteada. Pensando también en un gobierno que plantea la equidad, más que hacer que todos podamos acceder a estos vehículos, debemos disminuir el parque automotriz y aumentar el uso de transporte público. Va más por otro lado y no en tender a mejorar la calidad de este tipo de productos de lujo.

Alberto escobar: Manuel, los autos no son productos de lujo, mucha gente tiene autos y lo que estamos haciendo es proteger a esa gente.

¿Ustedes comprarían una plancha con la que se pudieran electrocutar? No sabemos esa información sobre los autos.

Lo segundo, una pregunta al equipo CONASET, ¿por qué un Presidente que era un mercader estuvo dispuesto de firmar esta norma, pero ahora un gobierno que se dice de la gente no ha podido firmar este decreto, hay una protección ahí? Muchas gracias.

Claudia Rodríguez: Pregunto lo mismo de Alberto, y ¿cómo este COSOC puede apoyar esto?

Amarilis Horta: Algo súper cortito. Más allá de las visiones estratégicas de largo plazo que tengamos respecto al transporte y la movilidad, y de dónde quisiéramos que estuvieran los acentos, tenemos que pensar que éste es *el escenario real y existente*. Hoy en día, hay personas comprando vehículos que son ataúdes rodantes, sin ninguna seguridad y no lo saben. Hay una lucha de las empresas que importan autos a Chile, muy fuerte, un lobby espantoso para que este sistema de etiquetado no prospere y así poder continuar vendiendo autos al mismo precio que en Europa, sin tener el mismo equipamiento. También decir que el COSOC se debería sumar a lo que dice Alberto, apurar la firma de este decreto. Uno de los temas de interés central de este COSOC es evitar las muertes de tránsito.

Carolina Figueroa: No quiero ser repetitiva, pero esto es un anhelo en Latinoamérica. Me parece un avance y creemos que como COSOC debemos pedirlo. Apoyo lo que proponen Amarilis y Alberto.

Luis Stiven: Efectivamente, concuerdo en gran parte con las explicaciones dadas. Desde mi punto de vista, no se puede hacer menos que apoyar el hecho que se informe correctamente al consumidor de este mercado.

Yendo al grano, no he participado de esa mesa, conozco la iniciativa y de parte de Mutual cuentan con total apoyo.

Manuel: Quiero decir una cosa que puede no tener mucho que ver. Es un buen proyecto y no tiene nada que envidiar a otras partes.

Necesito ser muy ingenuo para pensar y verlo paralelamente al etiquetado de galleta. Si yo doy esa instrucción, en 15 días voy a tener toda la producción normada en base a esa necesidad. Si ese proyecto ingresara la necesidad, con letra grande y mayúscula, y dijera “desde mañana en adelante ningún vehículo en el país podrá salir a la calle sin estas condiciones” quizás podría ser posible que, de aquí a un plazo corto, podamos tener un cambio en los siniestros respecto a estas normas.

Claudia Rodríguez: Gracias por la exposición de Conaset, como ven, cuentan con el apoyo del COSOC, redactaremos una carta al ministro para pedirle avanzar en este proyecto.

Karina Muñoz: Muchas gracias por la participación y apoyo del COSOC frente a este tema.

Se trabajó este decreto y se firmó en la administración pasada. Dentro del procedimiento debía ir una consulta a la OMC, ya que podía involucrar temas de acuerdos comerciales. Ese procedimiento era solo consultivo y como organismo el Ministerio dio respuesta y avanzó el proceso; sin embargo, hubo que responder muchas consultas, la mayoría de ellas formuladas por importadores de vehículos que no estuvieron de acuerdo con el sistema de evaluación. Hoy en día, el decreto está listo para irse a Contraloría, pero se recibió solicitud de no hacerlo, a través de una carta a este ministerio y al de Relaciones Exteriores. Se plantea allí que las estrellas son un obstáculo técnico al comercio. Se instaló una duda sobre esa parte de la iniciativa, que para nosotros es la más importante.

Carla Medina: Han ocurrido acá una serie de situaciones. El único interlocutor que hemos tenido es uno que se opone. No ha habido otras voces para que el ministro sepa que esto cuenta con apoyo social. Es importante que ustedes apoyen, ya que esto salva vidas a nivel mundial. Efectivamente, se ha pedido por las asociaciones de víctimas, pero no hay interlocutores que hayan solicitado al MTT que esta iniciativa se mueva. Ha habido una comunicación unilateral.

Solo estamos pidiendo que el consumidor se informe.

Claudia Rodríguez: Como COSOC se va a generar una carta. Lo más importante es salvar vidas y estamos trabajando juntos para eso.

Me da pena que no se incluya al MINSAL, quien se encarga de recuperar a las víctimas.

Redactaré hoy la carta para que la firmen. Agradecer el espacio y saber que cuentan con el apoyo del COSOC para que podamos impulsar esto y trabajar en conjunto.

Se retiran funcionarios y funcionarias de CONASET.

7. Reporte de la reunión con carabineros.

Claudia Rodríguez: Ahora se deben definir los temas del COSOC. Haré un Doodle para definir ciertas fechas.

Haré un reporte sobre la reunión con Carabineros. La generala no pudo estar ya que tenía otra actividad, pero estuvo el Capitán Carlos Bassaleti. Él nos contó en que estaban trabajando, centrándose en la fiscalización. Nos comentan que se generó una estrategia: “Plan Número 3” de orden y seguridad muy ligado a la estrategia de seguridad de tránsito. Se generó un envío el 19 de abril y se oficializó a todo el cuerpo de Carabineros.

Funciona en torno a 8 ámbitos de acción:

1. Velocidad.
2. Alcohol y drogas.
3. Sistemas de retención.
4. Uso de cascos.
5. Distractores.
6. Licencias de conducir.
7. Placa patente única.
8. Peatones.

Asignan de manera semanal los temas, con dos horas diarias de fiscalización. Partimos mal. Preguntamos por dotación de Carabineros, no lo tenían claro. Les preguntamos acerca de la cantidad de elementos fiscalizadores, muy pocos y mal distribuidos. Hay una complejidad en el escenario de fiscalización que nos hacen comprender las cifras. ¿Cuál es la invitación? Tenemos que oficiar y generar una solicitud: involucrarnos y exigir indicadores de logro de este “Plan N°3”.

Hay motivación de parte de Carabineros, pero la bajada concreta es muy pobre.

Carolina Figueroa: Quedé preocupada después de la reunión. Acto seguido, tuve una reunión con la fiscal de Tarapacá. Hay un total de dos Narcotest en Arica y Tarapacá. El de Putre no sirve ya que no se pueden hacer exámenes de sangre. Me quedó dando vuelta lo de las “semanas temáticas”, en Arica me dijeron que esa semana sólo estaban infraccionando velocidad, esto quiere decir entonces que todo lo demás se deja de lado.

No hay fiscalización de ciclovías, no aparece en ninguno de los ocho puntos. Quería pedir que pudiéramos solicitar que nos envíen el Plan N°3.

Claudia Rodríguez: Lamentable el escenario de fiscalización. Estoy de acuerdo con pedir el plan. También pedir indicador, números, estrategia, realidad y temas no incorporados.

Manuel Dabanch: Hay una función privativa de fiscalizar velocidad; sólo ellos pueden fiscalizar. Todo lo demás son funciones que son compartidas con otras instituciones. Entonces, me parece pertinente que en relación a la dotación nacional aboguen por una función privativa de la velocidad, considerando que es una de las causas más grandes de siniestros.

Se debe dar la posibilidad de desarrollar algún trabajo mancomunado entre distintas instituciones que trabajen en la seguridad vial para potenciar herramientas y personas que fiscalicen. Si a mí me dicen

que fiscalice, voy. Debemos desarrollar capacidades para las mismas instituciones de generar estas fiscalizaciones.

Alberto Escobar: No pude participar, pero me alegro de no haberlo hecho. Mientras la policía no fiscalice como corresponde, esto no va a cambiar, no va a funcionar. Las explicaciones deben haber sido ridículas.

Amarilis Horta: No quise participar porque era ir a pelear y no conducía a nada. Sabemos que Carabineros no tiene dotación suficiente, y que la fiscalización de tránsito es su última prioridad, que tiene cuatro pistolas y que están descalibradas. El sistema completo es un desastre. Creo que la única manera de que Carabineros se tome esto en serio es que nosotros de alguna forma toquemos su orgullo institucional. Quería proponer una cosa media loca, pero que podría ser un elemento de presión: proponer que el COSOC organice una gran rifa o tómbola, para reunir fondos que permitan comprarles pistolas a Carabineros y financiar un curso de calibración de pistolas, para poder obtener datos fidedignos que permitan cursar multas por exceso de velocidad a los infractores. Algo así de loco, para ver si reaccionan y hacen algo.

Norman Partarrieu: Me parece pertinente el planteamiento de Amarilis. Yo veo estas series de policías y veo que cada vez que estos hacen algo “malo” los amenazan con ir a controlar la velocidad. Al parecer para ellos, esta función es lo más denigrante para un policía. Y pensar que esas pistolas son las únicas que, en vez de dar tiros, salvan vidas.

Las pistolas no son caras, yo creo que cómo ha avanzado la tecnología, el problema es que las pistolas deben estar permanentemente calibradas. Las personas se “sacan” los partes preguntando cuál es el certificado de calibración de la pistola, es súper fácil.

Claudia Rodríguez: Hay un drama. Una fragilidad profunda. Cada vez veo más lejos el CATI. Con los recursos que disponemos veamos cómo este COSOC puede apoyar en este plan, pedir que en vez de dos horas sean cuatro, etc.

Manuel Verdugo: Salí decepcionado de la reunión. Me pareció una burla y falta de respeto. Con el ánimo que se le veía al representante de la generala, y según lo que entendí en su forma de hablar, es que no tenía certeza de lo que estaba diciendo.

Lo que se hizo, fue mandar un instructivo de fiscalización para cada una de las provincias, comunas, etc. Pero, en ninguna parte para ellos era una exigencia que desde ese momento debía cumplirse al pie de la letra. Nadie los iba a obligar. El problema, es que nadie de Carabineros o el Ministerio va a hacer un seguimiento o control para ver si esto efectivamente se iba a cumplir.

De hecho, el instructivo se había enviado, pero no se sabía si se había empezado a implementar en todo Chile. El problema, es que esas dos horas no dan ningún resultado si la comisaria “x” no lo iba a imponer.

Claudia Rodríguez: Tienen un plan con mala bajada. Tenemos que vincularnos con eso. Las cifras están desatadas, el comportamiento terrible, los más vulnerables están muriendo o quedando lesionados.

Les parece que hagamos una carta en conjunto los que estuvimos en la reunión. Hacer una propuesta para la oficiala. Y ahí vemos cómo podemos avanzar con esta urgencia.

Se da fin a la sesión.

8. Varios.

Sin otros temas.

9. Acuerdos.

Claudia Rodríguez: Enviar carta a Ministro presentando apoyo del COSOC a la Ley de etiquetado de Automóviles.

COSOC: Definir plan de trabajo: Temas a abordar y desarrollar lista de temas que cuentan con apoyo del COSOC para presentar a autoridades.

COSOC: Solicitar “Plan N°3” a Carabineros.

COSOC: Hacer envío de comentarios de Cuenta Pública Participativa 2021.