

Acta de la Sesión N° 98 de julio 2022
Consejo Nacional de la Sociedad Civil de la Subsecretaría de Transportes

Fecha: 12/07/2022	Hora inicio: 15:00	Hora término: 17:00
Sesión de julio del Consejo de la Sociedad Civil Subtrans	Lugar: Google Meet Enlace: meet.google.com/ewv-vcsx-dma	Dirección: Web
Total asistentes: 18	Mujeres: 7	Hombres: 11

Participante	Institución
Alberto Escobar	Automóvil Club Chile
Alejandro Furas	Latin Ncap
Alejandro Corder	Fundación Emilia
Amarilis Horta	Bicicultura
Andrés Santelices	Educleta
Carla Medina	CONASET - MTT
Carolina Acuña	CUS - MTT
Carolina Pereira	Latin Ncap
Claudia Rodríguez	ONG No Chat

Participante	Institución
Enrique Olivares	AIPSEV
Jaime Valenzuela	SOCHITRAN
Karina Muños	CONASET - MTT
Luis Stuvén	Mutual de Seguridad
Maira Nieto	CUS - MTT
Manuel Verdugo	ONG Baldomero Lillo
Marcos Castro	AMPROCH
Reiner Baack	CONASET - MTT
Vicente Berrios	CONASET - MTT

1. Discusión y aprobación de la Tabla N° 98.

Se aprueba tabla.

2. Aprobación del Acta N° 97.

Se aprueba acta con comentarios sobre acuerdos.

3. Acuerdos tomados en la sesión N° 97.

- **COSOC: Enviar comentarios CPP 2021 (viene de sesión N° 96).**

Claudia Rodríguez: El COSOC quedó pendiente a enviar los comentarios de la cuenta pública participativa. Esto se viene arrastrando desde la sesión N° 96 y hay que definir si vamos a realizar comentarios, o si se va a replicar el comentario que venimos haciendo desde siempre.

Carolina Acuña: Teníamos un plazo para publicar y este ya pasó. Tuvimos que publicar que no hubo comentarios de parte del COSOC Subtrans y Subtel. Sin embargo, si quieren enviarnos sus comentarios podemos entregarlos a quien corresponda.

Jaime Valenzuela: Teníamos un documento breve que reproducía las mismas observaciones de años anteriores; son comentarios cuyo efecto ha sido, comprensiblemente, nulo. Plantean un cambio significativo en la forma de abordar las cuentas públicas, lo que no sólo afectaría al MTT, sino a todas las oficinas ministeriales. Un comentario que hacemos hace 10 años, sugiriendo que las cuentas públicas contengan menos publicidad sobre las acciones gubernamentales, y sean más “cuentas” propiamente tal: Los proyectos con financiamiento para el año del que se da cuenta son estos y sus metas eran estas; lo que se hizo es esto, que representa esta parte de lo

esperado; no se logró esto por tal motivo y se piensa corregir así. Este año vamos a hacer tal y tal cosa, estos son los presupuestos asignados, estas las metas y estos los indicadores de gestión. Obviamente hay una visión distinta de parte de los gobiernos, lo que es comprensible, y repetir eso es perder el tiempo, aunque tampoco es malo recalcarlo un poco más. Yo tengo el escrito, al que se agregó un comentario enviado por Enrique Olivares.

Claudia Rodríguez: Sí, se agregó un comentario sobre las víctimas.

Enrique Olivares: Era sobre darle un carácter más “humano” a esa parte. Pensar que las víctimas son los que quedan vivos, quienes sufren con la pérdida: los amigos, la familia, etc. Darle importancia.

Jaime: Puedo parafrasear lo que dijiste, agregarlo al documento mencionado y enviárselo a la presidenta para su difusión.

Enrique: Gracias Jaime.

- **COSOC: Desarrollar el documento con listado de temas que cuentan con el apoyo del COSOC para las autoridades del ministerio. Agregar temas al listado y pronunciarse sobre ellos, a más tardar el martes 21.**

Jaime Valenzuela: El documento está, Amarilis lo envió por drive. Hasta ayer no todos habían puesto su sello al documento, ya que se entendió que era una especie de votación. Las iniciativas listadas en el documento no eran aquellas sobre las que se acordó que el consejo va a trabajar en conjunto. Estas últimas, que también están incluidas en el documento enviado por Amarilis, quedaron establecidas en otro listado, anterior, que fue objeto de una encuesta. Las iniciativas del listado más amplio son aquellos asuntos que, si el MTT los promueve, tendrán el apoyo del consejo. Lo esperable era que todos nosotros apoyáramos todas las iniciativas listadas.

Claudia Rodríguez: Debemos definir qué vamos a hacer con eso, cómo vamos a presentarlo, ¿como un listado? ¿vamos a vincularla con el programa de trabajo del COSOC? hay cosas que se están realizando y otras que no sé si son del interés del gobierno actual.

Amarilis Horta: Acordamos que el no pronunciamiento implica que no hay veto, lo que equivalía a aprobación. Para quienes faltan, ojalá puedan llenarlo luego para poder cerrarlo. De las 14 organizaciones, hay 7 que lo completaron. Están en blanco las columnas de: Automóvil Club, Educleta, Ciudad viva, Muévete, Colegio de Ingenieros y la ONG Baldomero Lillo. Este último caso va a requerir que alguien de la directiva se comunique con don Manuel y haga el proceso con él.

Claudia Rodríguez: Demos un plazo, no más de cinco días. Amarilis, puedes hablar con Manuel para que lo ayudes a complementar el listado.

- **Amarilis Horta: compartirá en Drive el listado inicial de temas que cuentan con el apoyo del COSOC, para su complemento y pronunciamiento de los Consejer@s.**

Documento compartido, falta la votación de siete organizaciones a la fecha.

- **Claudia Rodríguez: carta a Carabineros, solicitar envío de “Plan N°3” y más fiscalización (viene de sesión N° 96).**

Claudia Rodríguez: Propongo que, en vez de enviar una carta a la generala, hablemos directamente con ella en una reunión, para que nos sumemos a este plan de fiscalización y mejorarlo. Podemos hacer ambas cosas, carta y reunión, para que nos entregue un análisis más profundo y ver cómo fortalecerlo directamente.

- **Carolina Figueroa:** Aportar argumentos y datos carta a Carabineros. Pendiente para el desarrollo de la posible carta.
- **Claudia Rodríguez y Amarilis Horta:** participar en grupo de trabajo para la Actualización de la Política de Equidad de Género.
Participación y proceso en desarrollo.
- **COSOC:** Hacer envío de comentarios de Cuenta Pública Participativa 2021.
Envío pendiente de manera no oficial, porque el proceso ya se cerró.

4. CONASET y LATINCAP: Etiquetado vehículos.

Karina Muñoz: Muchas gracias por el apoyo en esta iniciativa, que busca modificar el Decreto Supremo N° 26/2000, incorporando, entre otros aspectos, la norma técnica china de homologación, actualmente no incorporada en dicho Decreto.

Otro cambio, es que se moderniza y actualiza la actual etiqueta, incorporando elementos de seguridad optativos para vehículos livianos, tanto de pasajeros como comerciales. También se modifican ciertos elementos optativos de seguridad, que pasan a ser obligatorios para vehículos livianos comerciales.

Se modernizan las etiquetas, agregando más información y detalles, brindando así mayor información de seguridad a los consumidores. Se incorpora información de desempeño de seguridad vehicular en evaluación de laboratorios Ncap, sus estrellas, la certificación de 3CV y un código QR.

El decreto está en Contraloría hace dos semanas, a la espera de toma de razón.

Este nuevo etiquetado no implica un procedimiento de homologación, por lo que no va a restringir la venta de vehículos. Para los vehículos que no cuentan con la evaluación de desempeño en seguridad vehicular, simplemente aparecerá la frase “sin información” en el respectivo modelo.

ANAC se ha opuesto a esta iniciativa y así lo han hecho ver en cartas y en diversas reuniones por lobby que han sido solicitadas por ellos y concedidas por diferentes autoridades del MTT. Incluso se les ofreció organizar una reunión conjunta con Ncap para aclarar las dudas y confrontar apreciaciones, pero ANAC no acogió la propuesta.

Cabe destacar que la iniciativa no busca “privatizar los certificados de seguridad” entregándole esta facultad a los NCAP, esto seguirá siendo materia de competencia exclusiva del 3CV. El etiquetado solo es información adicional agregada a la etiqueta y orientada al consumidor.

También ANAC plantea que los fabricantes tendrían dudas respecto a la elaboración de ensayos de los Ncap –aunque desde CONASET no tenemos conocimiento de esos supuestos reparos de los fabricantes– y que la capacidad de testeo en Latino América es muy baja. Esto, además de ser relativo, no representa un problema, ya que el testeo se focalizará en los modelos con mayor volumen de ventas y no se plantea abarcar todos los modelos a la venta.

ANAC también señala que en Europa ha habido denuncias de que ciertas marcas pagan, pero ello no es así: no consta evidencia de dichas aseveraciones.

Adicionalmente, ANAC ha planteado que podría constituir un “obstáculo técnico al comercio”. Sin embargo, al día de hoy no hay demandas asociadas a este tipo de etiquetado informativo ante la Organización Mundial del Comercio.

Carla Medina: Aquí se han plantado dudas en personas que no son técnicas en el área y han tenido diversas reuniones de lobby en el Ministerio en donde se les ha recibido y han podido exponer su postura e intereses.

Claudia Rodríguez: Efectivamente, el Subsecretario nos comentó que ANAC tiene la intención de reunirse con nosotros, ya que consideran que nos falta información sobre el decreto y que nos sería útil escuchar y conocer la integralidad de sus planteamientos.

Alejandro Furas: Muchas veces se tienden a confundir dos cosas: el etiquetado y las normas locales de homologación para que un auto se venda en un país. La ONU explicita ambas cosas: los Ncap y las normas de homologación de los países no son lo mismo, sino que son paralelas y complementarias; no compiten entre sí. Es un consejo de la propia ONU a sus Estados Miembros: ambas deben coexistir.

NCAP tiene su razón de ser en todo el mundo y cuentan con participación de los gobiernos. Estos programas buscan la permanente mejora en los vehículos sin tener que esperar a mecanismos que muchas veces demoran excesivo tiempo, como lo son modificaciones de normas locales sobre exigencias en elementos de seguridad. Se propende a que los consumidores se encuentren suficiente y oportunamente informados y que ellos decidan voluntariamente. Este etiquetado no obliga a testear modelos que no cuenten con su evaluación de desempeño de seguridad.

Esta iniciativa no es un obstáculo técnico al comercio. No se exige que todos los autos que se comercialicen en Chile se sometan a un testeo, sino solamente que, aquellos modelos que cuenten con la evaluación, la exhiban.

Quien apadrina, supervisa y audita a Latin Ncap es Euro Ncap. Esto se encuentra diseñado de manera que los gobiernos que forman parte del directorio tengan una participación activa en él para la toma de decisiones políticas.

Cuando se informa el resultado de una evaluación luego de un testeo de desempeño en seguridad vehicular, ello en ningún caso restringe o prohíbe la venta de un modelo. Es el consumidor informado el que decide qué compra. Es el derecho de contar con información transparente.

Respecto a la cantidad de volumen de autos, si bien Latin Ncap tiene fondos limitados y no podemos testear a todos los modelos, actualmente hay más de 150 autos testeados y el año 2021 se testearon los 10 autos más vendidos de Chile.

Finalmente, quien certifica el cumplimiento de las normas locales de homologación es y seguirá siendo el 3CV.

Alberto Escobar: Yo soy miembro del Latin Ncap hace 10 años y es una institución que, sin tener intereses particulares con el mundo del comercio ni la industria automotriz en general, busca proteger a los consumidores observando lo que se está haciendo.

No hemos tenido explicaciones de ANAC respecto a por qué algunos autos de su gremio tienen tan bajo desempeño en seguridad vehicular. Solo han atacado al mensajero, pero sin explicar el bajo desempeño en los testeos.

Hay autos muy vendidos en Chile, como el Suzuki Swift, autodenominado “el auto de la década”, que obtuvo calificación de 0 estrellas. Esto significa que, quien circule en este vehículo, se puede morir o resultar gravemente lesionado(a).

Enrique Olivares: ¿Cuántas víctimas se podrían haber salvado simplemente por contar con una estructura segura en los vehículos?

Carla Medina: No tengo el cálculo a mano don Enrique, pero desde hace dos años, las estadísticas dicen que los usuarios de vehículos son los más fallecidos. Antes era el peatón, eso es bastante considerable.

Alberto Escobar: Hay una cifra dando vueltas. Dice que el 20% de la mortalidad mundial puede ser resultado de vehículos inseguros. Haciendo un cálculo a la rápida, podríamos decir que en Chile podemos salvar unas 400 vidas por año asociadas a seguridad vehicular.

Andrés Santelices: Es fundamental reforzar la importancia de esta iniciativa tan importante. La iniciativa propuesta busca ser un aporte al consumidor, como el etiquetado de alimentos, que buscó promover la alimentación saludable. Esto debe seguir la misma lógica. Debemos sumarnos para informar bien a la población y que el etiquetado en términos de seguridad se pueda alinear con otros temas, como el de transmisión de CO2.

Alejandro Corder: Tengo dudas respecto a la forma de trabajo: ¿Cuál es el sentido de esta exposición en el COSOC: pronunciarnos o tener más argumentos?

Claudia Rodríguez: El COSOC ya tomó su postura. Esta se compartió por RR.SS. e incluso salió en El Dínamo. Esta presentación se realiza considerando que ANAC nos podría solicitar una audiencia y queremos conocer los fundamentos del proyecto. Alejandro está por su experiencia y el cargo que desempeña en Ncap.

Alejandro Furas: Les quiero dejar algunas interrogantes: ¿Por qué la industria responde con mejoras continuas en su desempeño de seguridad vehicular? ¿Por qué las marcas de autos están reaccionando y cambiando sus modelos en esa dirección? Por ejemplo, hoy no se puede comprar ningún Nissan que tenga menos de seis Airbag. Volkswagen y Chevrolet ahora también tienen sus estrellas.

El ejemplo más reciente es el Hyundai ix20, el vehículo más vendido de Brasil, que fue testado el año pasado con un resultado de 0 estrellas. Ahora tiene un sistema de seis Airbags, cosa que en ningún país se exige: dan más de lo que se les exige por normativa local.

Claudia Rodríguez: Gracias por la información. Ahora debemos ver qué estrategia tomamos como COSOC.

Enrique Olivares: Si recibimos la solicitud de ANAC, podríamos invitarlos con Ale Furas, para conocer ambas visiones. El COSOC ya tiene su postura, asociada a un compromiso con la vida y familias destrozadas.

Claudia Rodríguez: El COSOC no está desinformado. Es importante ir paso a paso.

Alberto Escobar: Agradecer a los miembros del COSOC el interés por el tema de la seguridad vehicular. Reiterar que cualquier cosa que vuelva más seguros a los vehículos, es más seguro para el sistema completo, ahí está la importancia de este tipo de etiquetado.

Alejandro Furas: Respecto a la capacidad, y para que tengan números, podemos testear entre 80 y 100 modelos por año. Chile no tiene más de 100 modelos por año, entonces la capacidad está.

Alejandro Corder: ¿La decisión de juntarse con ANAC de qué nos sirve como COSOC? Me parece relevante manejar la información, pero no discutiremos con ellos los estándares de la norma. ¿Es nuestro rol discutir aprehensiones que pueden corresponder a intereses económicos y/o políticos? Creo que es más probable que ANAC instrumentalice su reunión con este COSOC para validar o legitimar sus intereses ante la opinión pública; mientras que para el COSOC no tendría ningún beneficio significativo.

En lo personal, no hablo por la fundación, me parece que debemos enfocar nuestros esfuerzos en apoyar la norma técnica.

Claudia Rodríguez: Esta es una solicitud que le plantean al Subsecretario y él me lo comentó: que ANAC tendría interés de juntarse con el COSOC con el fin de informarnos. ANAC ya conoce nuestra postura, porque ya ha sido difundida.

Alberto Escobar: Me parece interesante el punto de Alejandro. El COSOC busca preservar acciones y respaldar al MTT en regulación de seguridad vial. ¿Nos corresponde analizar lo que le pasa a quien ve

afectando su negocio? Tenemos que propender a empoderar a las instituciones públicas y a las nuestras que tienen que ver con la sociedad civil.

Alejandro Corder: Mi reflexión es, sabiendo que la norma es lo que nos importa, a lo que debemos entregar nuestros esfuerzos es a fortalecer esta norma, en el entendido de que lo sustantivo como COSOC es apoyar una política pública.

5. Cuenta Pública del MTT: conclusiones y acuerdos.

Tema tratado y cerrado.

6. Avances proceso de autorización de pilotos de ciclovías.

No se trabaja el tema.

7. CATI.

Claudia Rodríguez: Otro de los puntos de la tabla es el proyecto de ley CATI. Aprovechando la presencia de CONASET, ¿cuál es la probabilidad de que lo pasen a sala? ¿Cómo el COSOC puede apoyar en esta segunda etapa?

Reiner Baack: Sí, estamos ad portas de terminar este trámite. La sesión de mañana debería ser la última, y ahí pasa a discusión en sala en el Senado. Una discusión que, me atrevería a decir, va a ser más difícil que la pasada en la sala del Senado. Va a ser una ronda más detallista, habrá más discusión respecto al articulado.

Con la administración nueva, se incorporaron otras indicaciones adicionales al proyecto. Me gustaría destacar tres que ya ha sido aprobadas y que pueden ser de interés del COSOC:

- No solamente de la creación del CATI, sino se incorpora la redacción “o la entidad que la reemplace”, vinculado con el compromiso ministerial de la creación de una futura Agencia Nacional de Seguridad Vial.
- La apertura del procedimiento: permitirá que las personas puedan incorporar antecedentes al Juzgado de Policía Local, para justificar la infracción.
- Incorporación de infracción a luz roja, como nueva causal que permitirá fiscalizar el CATI.

Karina Muñoz: Reforzar el tema de la indicación del paso en semáforo en rojo. El día de hoy la Ley de Tránsito faculta solo a Carabineros para fiscalizar esta conducta (junto con la velocidad). Se abren estas dos infracciones para ser supervisadas por el CATI.

Amarilis Horta: Suponiendo que se apruebe rápido como todos esperamos, ¿qué posibilidad hay de después incorporar otras faltas? Pregunto porque la tecnología ha avanzado tanto, que hoy tenemos la posibilidad de tener sistemas integrados de control de tránsito para todo: desde robos a conducción sin licencia. Lo ideal es llegar a un sistema inteligente que integre todo esto. ¿Está formulado de una manera que después se pueden integrar otras cosas?

Karina Muñoz: Este proyecto nace desde el tema de velocidad. En ese contexto, se incorpora lo relativo a luz roja. El CATI nace orientado a salvar vidas. Entendemos que puede haber otras causas que pueden ser relevantes, pero no tienen estrecha relación desde el punto de vista de la seguridad vial. La idea es que este Centro el día de mañana mute a esta Agencia orientada a salvar vidas en el tránsito.

Amarilis Horta: ¿Pero en un futuro podríamos incorporar elementos de seguridad vial, como el distanciamiento de 1,5 metros o no sobrepasar la línea de detención o invadir el espacio de detención adelantada?

Reiner Baack: Hoy en día son causas más cerradas, lo que significa que habría que reformar la ley CATI si se quisieran incorporar nuevas causales.

Karina Muñoz: Esas otras conductas se pueden fiscalizar tecnológicamente a través de otras normativas, no necesariamente vinculadas al CATI.

Jaime Valenzuela: ¿Pero el objetivo específico de la ley es salvar vidas? Por ejemplo, si voy a alta velocidad, ¿puedo tener la excusa de que no puse ninguna vida en riesgo?

Karina Muñoz: No, hay que mantener las facultades de fiscalización, pero se agregan facultades que no se tienen, a través de esto. Va a ser la misma entidad, pero se le cambia el nombre.

Alejandro Corder: ¿Hay otro tema que se esté trabajando en relación con el exceso de velocidad?

Reiner Baack: El proyecto carreras clandestinas. Hay un artículo que eleva las sanciones ante excesos de velocidad en general, no solo en el contexto de carreras clandestinas.

Amarilis Horta: ¿Podemos hacer algo como COSOC para apoyar eso?

Reiner Baack: De hecho, es un proyecto que está en sus últimas fases. Solo se necesita que se designen los miembros de Comisión Mixta, luego se discuta en sala y luego se promulgue el proyecto. Ver si se puede enviar una carta a la Comisión. El ámbito de competencia va a ser solo por este artículo en particular, ya que causó ruido en el Senado y es punto que genera controversia entre ambas Cámaras.

Amarilis Horta: Respecto al CATI, ¿los ejes ambientales van a ser fiscalizados?

Reiner Baack: Si, ese es al ámbito de competencia del artículo 8. Ahí están las 4 causales que van a quedar:

- Exceso velocidad.
- Transitar en áreas urbanas con restricción ambiental.
- Infracción normas terrestres dictadas por el Ministerio.
- Infracción luz roja.

Alberto Escobar: Podríamos ir avanzando como en Gran Bretaña, que a través de cámaras te sacan parte por ir sin cinturón de seguridad o utilizando teléfono.

Reiner Baack: Hay 2 niveles de competencia. Uno es luz roja y velocidad, que es un ámbito muy restringido y solo se pueden fiscalizar actualmente con recursos humanos y por eso existe la necesidad de contar con el CATI.

El otro ámbito abarca todo lo demás, por ejemplo, Ley No Chat, uso de cinturón de seguridad, ir sin patente o SOAP, y todas las demás infracciones al amparo de ley de tránsito (salvo las 2 que enuncié antes). Eso se puede hacer con fiscalización tecnológica, siempre que la conducta sea susceptible de ser fiscalizada por estos medios automatizados de registro y detección. Sobre estas conductas ya hay habilitación legal para que puedan ser fiscalizadas con los medios que se tenga, en la medida que cumplan con el estándar técnico definido por el Ministerio.

8. Día Nacional Sin Autos DNSA

Amarilis Horta: Sería bueno que Carolina o Maira preguntaran que está pensando hacer el MTT para el Día Nacional Sin Autos. Debemos recordar que el establecimiento formal y oficial de esa efeméride fue una iniciativa que gestionó este COSOC, que el decreto estaba listo y en la Contraloría cuando asumió el gobierno del Presidente Piñera. Recordarán que nos reunimos con la Ministra Hutt recién asumida y le solicitamos apoyo a la iniciativa, apoyo que otorgó y salió la resolución que establece que el último viernes de septiembre de cada año se celebre el Día Nacional Sin Autos (DNSA), al que le cambiaron el

nombre y le pusieron Sin Automóvil. Estamos en fecha para armar algo potente para ese día, sería el momento de hacer algo.

Carolina Acuña: Si tienen sugerencias de actividades nos las pueden hacer llegar.

9. Plan de trabajo COSOC 2022.

No se trabaja el tema.

10. Varios: Política de equidad de género en transporte (actualización).

Claudia Rodríguez: Varios participamos. Tengo entendido que se cerró el proceso.

Amarilis Horta: El proceso está aún en desarrollo, con sesiones virtuales, casi semanales, yo he seguido participando. Contempló el taller presencial de lanzamiento en La Moneda de mediados de junio, un primer taller virtual para trabajar los objetivos y otro, también virtual para las líneas estratégicas, y un tercero de síntesis y metas. El período de consulta pública se encuentra abierto, hasta los primeros días de agosto.

11. Acuerdos.

COSOC: Trabajar y finalizar listado de temas que cuentan con el apoyo del COSOC para las autoridades del ministerio.

Amarilis Horta: Ayudar en votación a Manuel Verdugo, sobre temas que cuentan con apoyo de COSOC.

Jaime Valenzuela: incluir aporte de Enrique Olivares a la opinión del Consejo con respecto a la Cuenta Pública de este año y enviarla al Consejo para su despacho a la SUBTRANS.

COSOC: Pedir e informar sobre reunión directa con generala de Carabineros: Abordar tema fiscalización y plan número 3.

COSOC: Esperar e informar respecto a posible solicitud de reunión con Anac.

COSOC: Atentos a indicaciones respecto a proyecto de ley CATI y su discusión en sala.

COSOC: Generar carta para solicitar agilizar la conformación de la comisión mixta parlamentaria que deberá abordar el artículo único pendiente del proyecto de ley de carreras clandestinas que eleva las sanciones ante excesos de velocidad en general, no solo en el contexto de carreras clandestinas.

COSOC: Evaluar si se solicita audiencia para prestar apoyo a determinados temas de interés considerados urgentes por consejeros y consejeras.

COSOC: Esperar e informar respecto a reunión extraordinaria con DTPM.

COSOC y CUS-MTT: Plantear ideas para el Día Nacional Sin Autos (DNSA)

12. Anexo: Imágenes de la sesión.

Imagen 1



Imagen 2

