

SEGURIDAD VIAL



NO ESCRIBAS
MIENTRAS
CONDUCES



LOS DESAFÍOS QUE PERSISTEN EN LAS CALLES Y CARRETERAS DE CHILE

El 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

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”.

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.

LA NUEVA CONVIVENCIA VIAL: EL RETO DE COMPARTIR LAS CALLES EN CHILE

El aumento de motocicletas, bicicletas, scooters y servicios de delivery está cambiando la movilidad urbana y tensionando el ritmo diario de las calles. En este escenario, el desafío no solo pasa por más infraestructura, sino también por educación, regulación y cambios culturales.

Las ciudades chilenas viven una transformación profunda en materia de movilidad. A los automóviles se han sumado motocicletas, bicicletas y scooters, configurando un

escenario que plantea nuevos desafíos de convivencia, especialmente porque la infraestructura urbana y la cultura vial no han evolucionado al mismo ritmo.

El gerente general de Automóvil Club de Chile, Carlos Larravide, advierte que estos cambios han incrementado la interacción entre usuarios vulnerables y vehículos motorizados. A ello se suma una nueva fuente de conflictos: el delivery, que instaló una lógica de urgencia permanente e impulsó conductas de riesgo como zigzagueos, exceso de velocidad, invasión de veredas y maniobras imprudentes, especialmente entre motociclistas que circulan en espacios reducidos.

“El conductor tradicional todavía mira la calle desde una lógica antigua, donde el automóvil ‘manda’. La Ley de Convivencia Vial intentó cambiar eso, poniendo en igualdad a peatones, ciclistas y otros modos de transporte, pero culturalmente todavía cuesta entender que la calle se comparte y no se conquista”, reflexiona Larravide.

El investigador adjunto de

Cedeus y profesor asociado del Departamento de Urbanismo de la Facultad de Arquitectura de la Universidad de Chile, Rodrigo Mora, coincide con esta mirada y añade que la Ley de Convivencia Vial fue clave para avanzar desde una visión centrada casi exclusivamente en el automóvil y en la “conducción responsable” -donde peatones y ciclistas eran vistos como actores impredecibles- hacia una perspectiva más integral, que reconoce el derecho que tienen bicicletas, scooters y peatones de ocupar el espacio público.

Para el docente de la Escuela de Ingeniería, Energía y Tecnología de AIEP, Fernando Castillo, muchos conflictos en el espacio público responden más a factores culturales y conductuales que a la falta de infraestructura. “Una de las principales brechas es la falta de empatía entre los distintos usuarios de la vía. Muchas personas priorizan su propio desplazamiento sin considerar la seguridad de los demás”, asegura el experto. A esto suma

“Cuando las ciclovías se interrumpen abruptamente, muchos ciclistas se suben a las veredas, pues de otra forma deben convivir con buses. Eso no es un problema de mal comportamiento, sino de diseño vial”, dice Rodrigo Mora, investigador adjunto de Cedeus y académico de la U. de Chile.

la “baja cultura” de respeto a las normas de tránsito y la falta de educación vial integral desde edades tempranas, especialmente en convivencia, autocuidado y respeto mutuo.

Enfoque integral

Aunque coincide con este diagnóstico, Mora enfatiza que los conflictos también pueden originarse en una combinación de infraestructura y cultura. “Cuando las ciclovías se interrumpen abruptamente, muchos ciclistas se suben a las veredas, pues de otra forma deben convivir con buses. Eso no es un problema de mal comportamiento, sino de diseño vial”, ejemplifica el investigador de Cedeus. Por ello, plantea la importancia de mejorar las condiciones urbanas para evitar que estos conflictos surjan, a la vez que se implementen campañas de comportamiento vial.

Desde la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (Conaset), su secretario ejecutivo, Alberto Escobar, explica que el organismo ha impulsado un enfoque de convivencia vial, adaptando campañas y mensajes según los distintos tipos de usuarios. La premisa, señala, es que no se puede comunicar de la misma forma a un automovilista, un mo-

tociclista o un usuario de scooter.

En este sentido, Escobar destaca la existencia actual de un mayor consenso respecto a que la educación vial debe ser parte de la formación integral de niños y niñas, así como los avances logrados en los procesos de obtención de licencias, con mayores exigencias y control sobre quienes las obtienen, pero entienden que aún no es suficiente.

Por eso, hoy se trabaja en un enfoque que busca integrar educación, fiscalización, normativa e infraestructura. “Además, existe un esfuerzo importante por instalar el mensaje de responsabilidad a todos los usuarios de las vías. La seguridad vial no depende únicamente del conductor, depende también de los peatones, ciclistas, motociclistas, empresas, instituciones públicas y del propio diseño de las ciudades”, detalla el secretario ejecutivo de Conaset.

Concuerda con esto Larravide y agrega que un niño que aprende de respeto vial desde temprano probablemente será un peatón, ciclista o conductor con mayor conciencia en el futuro. “La seguridad vial no se construye únicamente con multas o fiscalización; se construye formando hábitos, empatía y autocuidado”, puntualiza.





EXCELENCIA Y LIDERAZGO EN TRANSPORTE DE CARGA TERRESTRE:

Coseducam obtiene la certificación de seguridad vial ISO 39001

- Con más de 400 camiones operando a nivel nacional, Coseducam se ha posicionado en Chile como un líder en transporte de carga terrestre, logística y almacenamiento, combinando eficiencia, confiabilidad y evolución constante.
- Fiel a ese espíritu de excelencia, la compañía está continuamente fortaleciendo sus estándares de seguridad vial mediante tecnología avanzada, monitoreo permanente y una cultura organizacional centrada en la prevención. La reciente certificación ISO 39001 de Sistema de Gestión de Seguridad Vial, ratifica dicho compromiso.

Hoy en día la seguridad vial es un desafío prioritario para la industria del transporte de carga terrestre. Para estar a la altura de dicha exigencia, Coseducam ha consolidado un modelo de gestión basado en la prevención, la tecnología y la mejora continua, que hoy la sitúan como referente en seguridad vial dentro de su rubro en nuestro país.

La empresa ha desarrollado durante los últimos años un trabajo sostenido para fortalecer sus estándares de seguridad, proceso que recientemente se vio respaldado con la obtención de la certificación bajo la norma ISO 39001, que acredita un Sistema de Gestión de Seguridad Vial eficiente y alineado con las mejores prácticas globales.

“Para nosotros como compañía, lo más importante es que el transporte sea seguro. En esa línea, haber obtenido la certificación ISO 39001 reafirma el compromiso que hemos tenido durante años de ir mejorando nuestros sistemas de control y nuestros procesos”, afirma Juan Antonio Ayala, gerente general de Coseducam. “Todo esto nos ha permitido ser una empresa consolidada, con altas expectativas de crecimiento y, sobre todo, segura para nuestros clientes”, añade.

Más allá de la certificación, el ejecutivo enfatiza que el principal indicador del trabajo realizado es la reducción sostenida de riesgos en las operaciones. “Desde hace mucho tiempo que nuestra tasa de accidentabilidad es cero. Hoy el foco está puesto en disminuir permanentemente los riesgos de accidentes y fortalecer cada uno de nuestros controles preventivos”, explica Juan Antonio Ayala.

Para dicho propósito, Coseducam ha incorporado diversas herramientas tecnológicas



que permiten monitorear y anticipar situaciones de riesgo en tiempo real. Entre ellas, destacan cámaras con inteligencia artificial para detección de somnolencia, sistemas de frenado automático, control de velocidad, monitoreo a través de plataformas como MIGTRA y estrictos controles de jornadas laborales y descanso de conductores.

“Lo primero que abordamos fue el riesgo por exceso de velocidad y luego incorporamos tecnologías que nos permiten detectar episodios de somnolencia, distracciones y verificar el uso correcto del cinturón de seguridad”, complementa Cristina Donoso, auditora de Coseducam.

La profesional agrega que el proceso de certificación ISO 39001 vino a consolidar y orde-

nar prácticas que la compañía ya desarrollaba hace años. “La norma nos permitió documentar mejor nuestros procesos, implementar controles medibles y sostenibles en el tiempo, así como fortalecer el seguimiento estadístico de cada indicador. Ya existía una gestión preventiva muy sólida; la certificación vino a validar y estructurar ese trabajo”, sostiene.

Uno de los aspectos que más destacan al interior de la organización es que la seguridad vial dejó de ser únicamente un protocolo operativo para transformarse en parte de la cultura corporativa. Según explican sus ejecutivos, el compromiso comienza desde la alta dirección y se extiende a cada una de las áreas, supervisores, conductores, partners y empresas colaboradoras.

“Esto requiere años de trabajo, esfuerzo y convencimiento desde la gerencia hacia toda la



organización. Hoy en día todos nuestros colaboradores y colaboradoras entienden la importancia de la seguridad vial y actúan bajo esa misma lógica”, destaca Juan Antonio Ayala.

Altos estándares

Coseducam dispone de una flota moderna y segura, con camiones de las marcas suecas Scania y Volvo, reconocidas internacionalmente por sus altos estándares de seguridad y eficiencia ambiental. En ese marco, la empresa también ha comenzado a incorporar iniciativas de reducción de huella de carbono, como la instalación de paneles solares en sus bodegas y la renovación progresiva de equipos bajo normativa Euro 6.

“Queremos ser una empresa segura, pero también sostenible y responsable con el entorno. Hoy estamos tomando todas las herramientas tecnológicas disponibles para garantizar operaciones cada vez más seguras y eficientes”, destaca Juan Antonio Ayala.

Con cerca de 400 camiones en operación y una fuerte presencia en minería y puertos, Coseducam proyecta continuar fortaleciendo sus estándares de seguridad y consolidar su posicionamiento en sectores estratégicos para el desarrollo del país.

“La certificación es importante, pero lo más relevante es que detrás de aquello existe un trabajo real y una convicción genuina de toda la organización. Hoy tenemos una cultura distinta y eso nos permite enfrentar con confianza los desafíos futuros”, finaliza Cristina Donoso.

<https://www.coseducam.cl>



En Coseducam, la seguridad vial es un valor compartido por toda la organización.

Solidez y crecimiento

Con una propuesta de valor que combina eficiencia, confiabilidad y evolución constante, Coseducam brinda servicios que abarcan graneles sólidos, cargas generales, fierros, contenedores y transporte especializado para la gran minería, industria en la que ha crecido fuertemente. Asimismo, la empresa está potenciando su crecimiento hacia sectores como el portuario, y ampliando sus áreas de negocio hacia el almacenaje con sus terminales de carga en San Antonio y Casablanca. A esto se suma su taller en el sector La Negra (Antofagasta), para un mantenimiento más riguroso de su flota.

“LA CONDUCCIÓN DISTRAÍDA, ESPECIALMENTE POR EL USO DEL CELULAR, ES UNA DE LAS MAYORES PREOCUPACIONES”

Uno de los focos actuales de la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (Conaset) es abordar la problemática de la conducción y sus distracciones, donde el dispositivo móvil es un protagonista.

“La conducción distraída, especialmente por el uso del celular, es probablemente una de las mayores preocupaciones actuales. Se trata de una conducta transversal, que afecta a conductores jóvenes, adultos, usuarios de transporte particular e incluso a quienes conducen de manera profesional”, advierte Alberto Escobar, secretario ejecutivo de la entidad.

Dice que también hay preocupación por el exceso de velocidad: “A veces se instala la idea de que

Para Alberto Escobar, secretario ejecutivo de Conaset, el principal desafío hoy no pasa solo por endurecer normas, sino también por modificar conductas normalizadas entre las personas que van al volante.

POR FRANCISCA ORELLANA

manejar un poco más rápido no tiene consecuencias, pero la velocidad es el factor que más influye en la gravedad de un siniestro. Una diferencia pequeña en kilómetros por hora puede marcar la diferencia entre la vida y la muerte”.

-¿Por qué el uso del celular es tan complejo de controlar?

-El celular dejó de ser solamente un teléfono. Hoy es agenda,

trabajo, redes sociales, navegación, mensajería y conexión permanente; muchas personas sienten ansiedad al desconectarse incluso por pocos minutos. El problema es que conducir requiere atención total y cuando una persona mira el celular por apenas algunos segundos,

puede recorrer varios metros sin observar realmente lo que ocurre a su alrededor. Por eso es un desafío tan complejo.

-¿Hay un problema cultural en la accidentabilidad en Chile?

-Sí, sin duda hay un componente cultural muy importante. Duran-

te muchos años se normalizaron conductas que son peligrosas como manejar rápido, responder un mensaje mientras se conduce, no instalar a los niños en su sistema de retención infantil en trayectos cortos, o asumir que ciertas infracciones no son tan graves. En Chile todavía vemos una cultura muy centrada en la lógica individual del desplazamiento, donde muchas veces prima el llegar rápido por sobre llegar seguro. Hoy nadie discutiría el uso del cinturón de seguridad, por ejemplo. Ese ajuste conductual es el que tenemos que lograr ahora con el celular, la velocidad y otras conductas de riesgo.

-¿Es necesario complementar las campañas educativas con una mayor fiscalización?

-Es fundamental. La experiencia internacional demuestra que ninguna medida por sí sola resuelve el problema. Las campañas educativas son necesarias, ayudan a instalar conciencia, pero si no se acompañan de fiscalización, el impacto es limitado. Generan percepción de vigilancia y control y refuerzan la idea de que las normas existen para proteger vidas. La seguridad vial funciona mejor cuando se aborda de manera integral: educación, fiscalización, infraestructura y normativa al mismo tiempo. Ese enfoque impulsan los países que han tenido mejores resultados en reducción de fallecidos y lesionados graves.



PUBLIRREPORTAJE

DETRÁS DE CADA TRABAJADOR HAY UNA FAMILIA:

Seguridad vial: una mirada desde la operación y el valor de la vida



- Con presencia en todo Chile, Bitumix es un actor principal en el desarrollo de proyectos de infraestructura, conservación vial y producción de mezclas asfálticas en nuestro país, impulsando un desarrollo sostenible desde lo económico, social y ambiental tanto en sus soluciones como en sus procesos productivos.
- En ese marco, para la empresa la seguridad de sus trabajadores es el eje central en cada etapa de desarrollo de las rutas. Así lo demuestra con sus soluciones e innovadoras técnicas constructivas, como también a través de su campaña de seguridad “El Cono Vial”.

A lo largo de más de cinco décadas, Bitumix ha entendido la innovación como una herramienta fundamental no solo para perfeccionar la calidad de sus productos y servicios, sino también para fortalecer la sostenibilidad en cada aspecto de sus operaciones. Esta mirada integral le permite gestionar eficazmente los riesgos, al mismo tiempo que promueve el valor social de cuidar a sus equipos.

“En ese contexto, la seguridad de las personas es el eje central en cada etapa de desarrollo de las rutas donde participamos como empresa. Así lo refleja nuestra campaña ‘El Cono Vial’, lanzada en enero de 2023 y cuya misión es promover el cuidado de los trabajadores, incentivando una sana convivencia vial”, señala Rodrigo Sanhueza, gerente de Prevención y Medioambiente de Bitumix.



Obra de teatro infantil “El Cono Vial”, escuela básica rural, Región Metropolitana.



Actividad educativa en un colegio de la zona sur de Chile.

Esta campaña, protagonizada por un personaje lúdico y cercano que nos guía y concientiza tanto a peatones como conductores, nos permite visibilizar a quienes trabajan en las rutas, generando un compromiso ciudadano por su cuidado. En una primera etapa, la iniciativa se desplegó principalmente en calles, plazas y rutas. En el último tiempo, se ha expandido a otros espacios, realizando más de 26 actividades de vinculación comunitaria, incluyendo colegios y ferias de seguridad vial, en 12 de las 16 regiones de Chile. Incluso, a través de una obra de teatro infantil que el año 2025 fue vista por más de 1.000 niñas y niños.

“A ellos se suman los más de 2.000

trabajadores que han participado en la campaña REACCIONA, una iniciativa interna de nuestra organización, como una nueva forma de cuidarnos entre nosotros, con una invitación clara: pasar de la pasividad a la acción y transformarnos en embajadores de nuestra seguridad tanto en las operaciones en que participamos, como también fuera de ellas, en nuestras casas”, agrega Rodrigo Sanhueza.

Bitumix sigue avanzando con convicción en la generación de una cultura vial empática y positiva; sin embargo, en la empresa están conscientes de que se necesita sumar a más actores a este desafío, por lo que seguirán promoviendo acciones conjuntas con autoridades, instituciones públicas y organizaciones de la sociedad civil, quienes desempeñan un papel fundamental en este proceso colaborativo. “Este trabajo requiere el compromiso de todos y todas para avanzar en una causa tan relevante como la protección de quienes trabajan en las rutas, consolidando este propósito como un valor compartido”, finaliza Rodrigo Sanhueza.

Síguenos en Instagram: [elconovial](https://bitumix.cl)
<https://bitumix.cl>



MAZDA CX-5

A PARTIR DE: \$22.990.000*



DISEÑADO PARA ADAPTARSE A CADA VIAJE

Mazda CX-5 redefine la experiencia de un SUV familiar. Con motorizaciones 2.0, 2.5 y 2.5 Turbo, y transmisión automática, ofrece una conducción suave y equilibrada.

Su interior, con pantalla de 10,25", Mazda Connect compatible con Apple CarPlay y Android Auto, y cargador inalámbrico, se complementa con una cuidada insonorización y tecnología intuitiva que elevan cada trayecto.

DESCÚBRELO EN WWW.MAZDA.CL

Modelo en imagen corresponde a versión CX-5 SIGNATURE 2.5T AWD 6AT, precio final de \$34.490.000 incluye IVA considera bono financiamiento por \$700.000. Precio vigente desde el 1 al 31 de mayo de 2026. Consumo vehicular mixto CX-5 SIGNATURE 2.5T AWD 6AT Mazda 12,4 km/lt. Valor obtenido en mediciones de laboratorio según el ciclo de ensayo de la Comunidad Económica Europea, homologadas en el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Más información en www.consumovehicular.cl.



LA MIRADA DE ALATVI SOBRE EL TRABAJO PENDIENTE DE INFRAESTRUCTURA VIAL EN LA REGIÓN

El organismo fue creado con el objetivo de unir esfuerzos entre los actores involucrados en la gestión del transporte y la vialidad latinoamericana para hacer de estas redes espacios seguros, eficientes y sostenibles.

La infraestructura vial está cambiando de manera acelerada en América Latina debido al aumento del parque automotor, del transporte de carga y de las mayores exigencias de seguridad en rutas y autopistas. Las carreteras deben responder a un volumen creciente y diverso de vehículos, incluyendo transporte pesado y movilidad urbana en

expansión, lo que exige repensar estándares técnicos, fortalecer capacidades institucionales y actualizar marcos normativos.

Ante ese nuevo y desafiante escenario, desde la Alianza Latinoamericana de Vialidades (Alatvi)

y nivelar criterios permite avanzar hacia una red vial más integrada y resiliente. De esa manera, el reto actual no solo se limita a construir más y mejor infraestructura, sino a diseñar y gestionar vías capaces de responder a las crecientes demandas de movilidad para garantizar seguridad, eficiencia y sostenibilidad para el presente y el futuro de la región", plantea.

Salinas puntualiza que el aumento de siniestros de tránsito y la diversidad de marcos regulatorios evidencian la necesidad de promover un espacio común de cooperación. Desde esa perspectiva, plantea que Alatvi hoy se constituye como una plataforma de coordinación entre los gobiernos para facilitar el trabajo conjunto y el intercambio de experiencias en gestión vial, normativa y manuales de carreteras nacionales.

"Para Chile, su rol adquiere

especial relevancia tras la firma de un convenio de colaboración técnica con la Dirección de Vialidad, que le otorga la responsabilidad de capacitar en seguridad vial y dirigir el Comité Nacional de Seguridad Vial. Así, Alatvi articulará esfuerzos entre autoridades, sector privado, academia y otras entidades especializadas, con el fin de mejorar estándares técnicos y fortalecer capacidades institucionales", destaca, sobre un gran esfuerzo que apunta a transformar las redes viales en espacios seguros, eficientes y sostenibles, proyectándose como un puente estratégico para el presente y el futuro de la movilidad en América Latina.



"Alatvi articulará esfuerzos entre autoridades, sector privado, academia y otras entidades especializadas, con el fin de mejorar estándares técnicos y fortalecer capacidades institucionales," dice Esteban Salinas, CEO de la organización.

plantean que la seguridad en este sector y la movilidad sostenible constituyen prioridades para los países del continente.

El CEO y fundador de la organización, Esteban Salinas, especifica que la necesidad de reducir los siniestros de tránsito y garantizar la eficiencia de las redes está impulsando la incorporación de tecnologías de gestión inteligente, sistemas de control y la aplicación de las mejores prácticas en materia de mantenimiento y criterios de sostenibilidad.

"En este sentido, la coordinación entre gobiernos se vuelve esencial: compartir experiencias, homologar manuales de carreteras nacionales



ESPECIALISTAS EN PLANIFICACIÓN, EVALUACIÓN Y MANTENIMIENTO DE INFRAESTRUCTURA VIAL Y AEROPORTUARIA

INGENIERÍA

- ✓ Especialistas en ingeniería vial y aeroportuaria
- ✓ Diseño estructural y funcional
- ✓ Medición de indicadores
- ✓ Auscultación y evaluación experta
- ✓ Planes de mantenimiento

PRODUCTOS

- ✓ Aditivos especializados para asfaltos, emulsiones y mezclas asfálticas

Representantes de **ITERCHIMICA**
roads towards sustainability

EQUIPOS

- ✓ Fabricación de equipos y servicio técnico en Chile

Visítanos



+56 9 5165 2816
info@3ipe.com
www.3ipe.com



PUBLIRREPORTAJE

SEGURIDAD Y PROTECCIÓN DE LA PRIVACIDAD COMO DERECHO FUNDAMENTAL:

GO Focus, el sistema de asistencia a la conducción no invasivo

Triplezeta, como reseller y distribuidor autorizado de Geotab en Chile, comercializa esta tecnología que detecta somnolencia y cuida la privacidad del conductor. Y con ello, cumpliendo con la prevención y el respeto al conductor, ambos aspectos clave para la seguridad vial y el éxito logístico.

La jurisprudencia de la Dirección del Trabajo (DT) ha sido categórica al calificar ciertos sistemas de control de fatiga y somnolencia, como desproporcionados en el seguimiento y de alta intensidad de controles. El Dictamen ORD. N°5 de 2021 establece que el monitoreo y alertas excesivas en cabina, no se ajustan a derecho, pues imponen un comportamiento "automatizado" que despoja al conductor de su juicio profesional.

El debate se abrió nuevamente con el caso de la minera Sierra Gorda, evidenciando la tensión entre seguridad y derechos

fundamentales. En este escenario nace GO Focus, un sistema de asistencia a la conducción no invasivo, que trabaja en la prevención de accidentes viales con un alto rendimiento. GO Focus logra mantener el perfecto balance entre la seguridad y el bienestar integral del conductor, evitando la vigilancia panóptica que genera estrés.

El asistente que revolucionará la Conducción

GO Focus utiliza inteligencia artificial avanzada para asistir, no para perseguir. Claudio Ibarra, co-fundador y gerente comercial de Triplezeta, destaca: "Nuestra tecnología no busca el control, sino ser un copiloto digital enfocado en la prevención y el respeto al conductor, clave para la seguridad vial y el éxito logístico". El sistema propone una seriedad inédita para una industria, que ha visto vulnerados sus protocolos de confidencialidad. "En Triplezeta tenemos completa trazabilidad de quienes manejan las imágenes y exigimos lo mismo a nuestros clientes; los protocolos incluyen el derecho a saber de los conduc-

tores, dándoles incluso la libertad de ver sus propios registros", señala Ibarra. Esto supone un avance disruptivo en la convivencia entre empresas y trabajadores, cumpliendo con los estándares de la nueva **Ley de Protección de**



Claudio Ibarra, co-fundador y gerente comercial de Triplezeta.

Datos Personales.

El Asistente a la Conducción de Triplezeta promete privacidad real: utiliza algoritmos que funcionan hasta con el rostro difuminado, procesando la información localmente e incluso sin necesidad de almacenar imágenes. A diferencia de los sistemas cuestionados por la DT, su lente enfoca una vista ampliada de la cabina, no centrada exclusivamente en los rasgos faciales. Por otro lado, su potente algoritmo de detección trabaja sobre conductas de riesgo, eliminando los falsos positivos. "Las cámaras son necesarias para la seguridad de todos, pero deben cumplir para ambas partes", afirma Claudio Ibarra, y prosigue: "Nuestra misión es el respeto de las normas y por eso diseñamos soluciones que no generen el agotamiento mental que hoy afecta al 80% de los conductores en Chile". Frente a una realidad donde la fatiga es clave, GO Focus protege vidas y prioriza el respeto por los conductores en las rutas del país.

<https://www.triplezeta.io>



Triplezeta
Powered by
GEOTAB

Driver: 87%
Yawning: 0%
Head Yaw: 4°

Phone: 85%

Privacidad Activa
Difuminado automático de rostros y patentes

Menos Fricción

- Detecta eventos de riesgo
- No invasivo
- Protocolos claros en la Implementación
- Inducciones continuas

Inteligencia Real

- Elimina los falsos Positivos.
- Coaching basado en AI.

Centrado en el Conductor

- Sistema de Asistencia a la conducción
- Botón de pánico incluido
- Conductor reconoce sus faltas

Generación automático de llamados Voice Alert, el asistente virtual 24x7. Exclusivo de Triplezeta

Sistema de **Asistencia a la Conducción de Triplezeta**. El balance perfecto entre privacidad y efectividad

www.triplezeta.io - contacto@triplezeta.io
WhastApp: +56 9 52360443



Distribuidor Autorizado

LAS TECNOLOGÍAS QUE AYUDAN A PREVENIR ACCIDENTES VIALES EN FAENAS MINERAS

A diario, las faenas mineras concentran una gran cantidad de vehículos que circulan en torno a las diferentes labores que se desarrollan en estos centros neurálgicos de la industria: buses para el traslado de personal, camionetas para desplazamientos rápidos, camiones de alto tonelaje para carga y maquinaria pesada forman parte de este contexto.

Por ende, la seguridad vial constituye un pilar estratégico para las actividades de esta industria, subraya el director de la carrera de Ingeniería Civil en Minas de la Universidad San Sebastián, César Arredondo, quien puntualiza que las condiciones extremas en las cuales hay que desenvolverse imponen grandes desafíos, en especial para integrar adecuadamente la tecnología desde una lógica preventiva.

“La minería está incorporando una combinación de sensores,

Según expertos, la minería está incorporando una combinación de sensores, analítica de datos, inteligencia artificial y automatización para disminuir los riesgos tanto dentro de las operaciones como en rutas externas.

analítica de datos, inteligencia artificial y automatización para disminuir los riesgos viales tanto dentro de las operaciones como en rutas externas. Entre las principales tecnologías destacan sistemas de monitoreo de fatiga y sueño de los conductores, considerando que son dos factores muy relevantes en la ocurrencia de accidentes. Estos

avances se complementan con plataformas GPS que permiten controlar en tiempo real la velocidad y detectar comportamientos anómalos, con el afán de activar alertas inmediatas”, resalta.

El académico de Ingeniería en Minas de la Universidad Andrés Bello, Manuel Reyes, plantea que el impacto que posee un accidente

puede ser devastador en múltiples niveles.

Por ello, sostiene que la inversión en prevención y seguridad es vital. “Las compañías han integrado sensores y dispositivos de comunicación, cuyo costo no es comparable con el gasto que tiene la detención de la faena. Es así como se ha pasado de alertas pasivas a una intervención activa, tal como el frenado autónomo de emergencia que detiene el equipo si el operador no reacciona ante un riesgo inminente. Para que esto sea

efectivo se requiere de la interoperabilidad de sistemas que resulta esencial”, sostiene.

Arredondo añade que la minería es una de las actividades líderes en la incorporación de vehículos autónomos y semiautónomos, lo que permite reducir de manera significativa la exposición de las personas a labores o zonas de alto riesgo, con el propósito de disminuir los accidentes asociados a la conducción. “La tendencia apunta hacia una industria cada vez más autónoma, conectada y predictiva”, anticipa.



PUBLIRREPORTAJE

Resolver donde el camino cambia: la propuesta técnica de Tecnovial

En los proyectos de seguridad vial, la complejidad no siempre está en los tramos continuos, sino en los puntos donde el camino cambia de condición. Transiciones entre barreras, llegadas a puentes, conexiones con terminales certificados o encuentros entre sistemas instalados en distintas etapas pueden transformarse en zonas críticas si no se resuelven con el mismo rigor técnico que el resto del sistema.

Para mandantes, proyectistas, concesionarias e inspecciones técnicas, este desafío es habitual. La infraestructura existente no siempre permite aplicar soluciones estándar. Un puente puede impedir el hincado tradicional de postes; una ruta puede requerir la conexión entre barreras de distinto desempeño; una obra de mejoramiento puede exigir continuidad operacional y plazos acotados. En estos casos, el problema no es solo contar con un producto certificado, sino asegurar que su integración en terreno mantenga la continuidad del sistema.

Ahí aparece una brecha relevante: entre la especificación y su correcta resolución en obra. Cerrar esa brecha requiere ingeniería

aplicada, conocimiento normativo, adaptación y fabricación oportuna.

Tecnovial ha desarrollado su propuesta en ese punto. La compañía combina ingeniería, producción local e investigación y desarrollo para resolver particularidades de los caminos. Su trabajo se orienta a apoyar la especificación, analizar condiciones particulares, desarrollar soluciones especiales y fabricarlas en plazos compatibles con cada proyecto.

Un ejemplo son sus transiciones de barreras de contención, diseñadas para dar continuidad al estándar cuando distintos sistemas deben



conectarse. Estas soluciones son diseñadas y fabricadas en Chile, bajo especificaciones del Manual de Carreteras del Ministerio de Obras Públicas y Norma Europea CEN/TS 1317-10:2023.

También son críticos los encuentros con puentes y estructuras existentes. En estos puntos, la conexión entre sistemas de contención debe asegurar continuidad, a través de una transición de rigidez de manera de evitar puntos rígidos, condiciones que deben

verificarse en terreno. Para estas situaciones, Tecnovial cuenta con un equipo de ingeniería y capacidad de producción local, orientadas a adaptarse a diferentes escenarios.

En Latinoamérica, con caminos de realidades diversas, esta capacidad de resolver localmente cobra especial valor. La seguridad vial no depende solo del estándar declarado en el diseño, sino también de cómo cada transición, conexión y llegada a estructura queda resuelta en terreno.

