

PERCEPCIÓN Y GRADO DE CONOCIMIENTO DE LEY NO CHAT EN CONDUCTORES DE SANTIAGO

Claudia Rodríguez^{1*} y Cristián Escobedo².

¹ Programa de Doctorado en Salud Pública, Instituto de Salud Poblacional, Facultad de Medicina, Universidad de Chile. Directora ONG No Chat, Chile

² Escuela de Pregrado, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad de Chile, Chile

*Autor para correspondencia:

milevatrice@gmail.com

RESUMEN

La principal causa de siniestros viales en Chile y la segunda con más fallecidos en el tránsito es la conducción no atenta. En 2021 se publicó la Ley 21.377 – Ley No Chat - que sanciona el uso del celular como una infracción gravísima al conducir un vehículo. Sin embargo, dos años después de promulgada la ley, los siniestros viales asociados a la conducción no atenta siguen siendo altos. Así, surge la necesidad de determinar el grado de conocimiento y comprensión de esta ley por parte de los conductores. Para esto se realizó un estudio analítico observacional de corte transversal, cuyo objetivo fue identificar la percepción de los conductores sobre el grado de conocimiento y comprensión de la Ley No Chat en su fase de implementación. Se encuestó a una muestra de 819 personas, que representan a 50 comunas de la Región Metropolitana, en cinco esquinas de la ciudad caracterizadas por su alto flujo y diversidad de modos de transporte. Se encontró que las conductas viales más frecuentes, asociadas a conducción no atenta en los últimos seis meses, eran: chatear, revisar el celular en luz roja, manipular la pantalla en porta celular, contestar llamadas sin manos libres y conectarse a una reunión virtual mientras se conduce; todas estas conductas están sancionadas por la Ley No Chat. Los datos confirman la necesidad de fortalecer la difusión y comprensión de la ley, incrementar su fiscalización y diseñar estrategias para prevenir este tipo de conductas de alto riesgo que son incompatibles con una conducción segura.

Palabras clave Distracción y conducción, seguridad vial, comprensión y conocimiento, Ley No Chat.

ABSTRACT

The main cause of road accidents in Chile and the second cause of most traffic fatalities is inattentive driving. In 2021, Law 21.377 - Law No Chat - was published, which punishes the use of cell phones as a very serious offense when driving a vehicle. However, two years after the law was enacted, road accidents associated with inattentive driving are still high. Thus, the need arises to determine the degree of knowledge and understanding of this law by drivers. For this purpose, a cross-sectional observational analytical study was conducted with the objective of identifying the drivers' perception of the degree of knowledge and understanding of the No Chat Law in its implementation phase. A sample of 819 people, representing 50 communes of the Metropolitan Region, was surveyed at five city corners characterized by their high flow and diversity of transportation modes. It was found that the most frequent road behaviors associated with inattentive driving in the last six months were: chatting, checking the cell phone at red lights, manipulating the screen on the cell phone holder, answering calls without hands-free and connecting to a virtual meeting while driving; all these behaviors are sanctioned by the No Chat Law. The data confirm the need to strengthen the dissemination and understanding of the law, increase its enforcement and design strategies to prevent this type of high-risk behaviors that are incompatible with safe driving.

Keywords *Distraction and driving, road safety, understanding and knowledge, No Chat Law.*

1. INTRODUCCIÓN

Los siniestros de tránsito constituyen una de las principales razones de mortalidad en la categoría de 5 a 29 años a nivel global, y América Latina es una de las regiones más impactadas por este fenómeno. De hecho, según el más reciente informe sobre seguridad vial de la Organización Mundial de la Salud (OMS), 90% de las fatalidades y lesiones relacionadas con siniestros viales ocurren en países con ingreso medio y bajo, y en América Latina se registra aproximadamente un 11% de las muertes por siniestros viales a nivel mundial, esto es, cerca de 155.000 fallecimientos anuales (WHO, 2018).

En Chile se registraron 78.238 siniestros de tránsito en 2023, dejando como consecuencia 1.635 fallecidos (CONASET, 2023). Esto representa una disminución de siniestros viales de un 9,1 % y una disminución de 6,3% de fallecidos respecto al año anterior. Por otro lado, la imprudencia del conductor fue la principal causa de siniestros viales (49.804 casos) y la segunda causa de fallecidos en el tránsito (228) en 2023.

Los traumatismos causados por el tránsito afectan a todos los grupos etarios, constituyendo la principal causa de muerte externa, a nivel mundial, de jóvenes entre 5 y 29 años, y afectando mayoritariamente a hombres (Sánchez Ferreira, 2012). Las causas de muerte externas se definen como el número total de muertes estimadas, e incluyen los homicidios, siniestros viales, suicidios y otras lesiones. Estas causas externas de mortalidad generan un gran impacto en gastos para las familias y el país (Sánchez Ferreira, 2012). Se estima que en Chile los costos asociados a siniestros de tránsito alcanzan al 2,2% del PIB (CONASET, 2017), y se deben principalmente a causas como conducir no atento, pérdida del control del vehículo por exceso de velocidad y conducir en estado de ebriedad (CONASET, 2018).

Tal como lo indican los datos, la conducción no atenta es la principal causa de siniestros viales en Chile y – en particular – el uso y manipulación de celulares es el principal protagonista. A principios del 2014, se presentó ante la Cámara de Diputados un proyecto de Ley que buscaba aumentar las sanciones asociadas a ir manipulando el celular o cualquier dispositivo móvil al conducir, declarándose una infracción gravísima en el tránsito (Rodríguez, 2023).

El 12 de octubre de 2021 se publicó la Ley 21.377 en el Diario Oficial* y su reglamento el 14 de marzo de 2022; así, transcurrieron casi siete años desde que ingresó el proyecto hasta lograr su aprobación. La Ley No Chat, es una política regulatoria (OECD, 2016), es decir, una política pública utilizada para incidir sobre el comportamiento de las personas mediante prohibiciones u obligaciones, que limita las libertades individuales a fin de lograr cambios en los comportamientos de las personas (Meny y Thoenig, 1992).

* Diario Oficial, 12 de octubre de 2021. Ley N° 21377 – Ley No Chat. Modifica No 18.290, de tránsito, con el objeto de aumentar la sanción por el uso de dispositivos de telefonía móvil o cualquier otro artefacto electrónico o digital durante la conducción de un vehículo motorizado.

Dado lo anterior, se planteó como objetivo general de este estudio, identificar la percepción de las personas sobre el grado de conocimiento y comprensión de la Ley No Chat en su fase de implementación. En particular, como objetivos específicos, se planteó los siguientes:

- i. Medir el grado de conocimiento y comprensión de la Ley No Chat entre la población objetivo.
- ii. Identificar los aspectos específicos de la ley que son menos comprendidos.
- iii. Recoger sugerencias específicas para hacer ajustes en la comunicación o comprensión de la ley, basadas en la experiencia y percepción de la población objetivo.

Así, la información recolectada debería permitir abordar diferentes estrategias que fortalezcan el grado de percepción, conocimiento y comprensión de esta ley, con el fin de impactar en un futuro los indicadores de seguridad vial de Chile.

2. MATERIALES Y MÉTODO

2.1 Metodología

Se llevó a cabo un estudio analítico observacional de corte transversal. La población de interés incluyó conductores que utilizan uno o más modos de transporte, como bicicletas, automóviles, buses de transporte público y vehículos de carga, identificados por su licencia de conducir. En este sentido, el tipo de licencia de conducir fue usado como una aproximación al tipo de vehículo o modo de transporte. Dadas las dimensiones y características de esta población, no fue posible establecer un marco muestral que permitiera orientar el estudio hacia un diseño muestral probabilístico. Por lo tanto, se optó por una estrategia muestral de diseño no probabilístico por conveniencia, bajo la suposición de una población infinita. El tamaño muestral se computó a través de la relación: $n = \frac{z^2 \cdot p(1-p)}{e^2}$ (Lohr, 2021), donde z es el valor de la Normal estándar (1,96 al 95% de confianza), p la probabilidad de observar un individuo que cumpla las condiciones requeridas (se suele usar 0,5 ya que maximiza el producto en el numerador) y e el error aceptable expresado como proporción. Así, para un error del 3%, el tamaño muestral requerido sería de 1.067 personas. Sin embargo, al realizar la encuesta en terreno, el número de respuestas completas logradas fue de 819, lo que implica un error aceptable de 3,4%.

El cuestionario, aplicado por voluntarios de la ONG No Chat, fue diseñado para levantar información sobre: antecedentes sociodemográficos de la persona, grado de conocimiento y comprensión de la Ley No Chat y percepción sobre la fiscalización realizada por la autoridad. La encuesta se aplicó en forma presencial a la muestra de conductores seleccionados vía la plataforma digital *Google Forms*, en base a un mecanismo de elección aleatoria, en cinco intersecciones con gran afluencia y diversidad de modos de transporte en distintas partes de la ciudad: Alameda y General Velásquez, Alameda y Santa Rosa, Providencia y Tobalaba, Gran Avenida y Américo Vespucio, Manquehue y Apoquindo[†] (ver Figura 1).

[†] Todos los encuestados accedieron a participar del estudio previa aplicación de un protocolo de consentimiento informado de manera libre, gratuita y respetando los principios éticos.

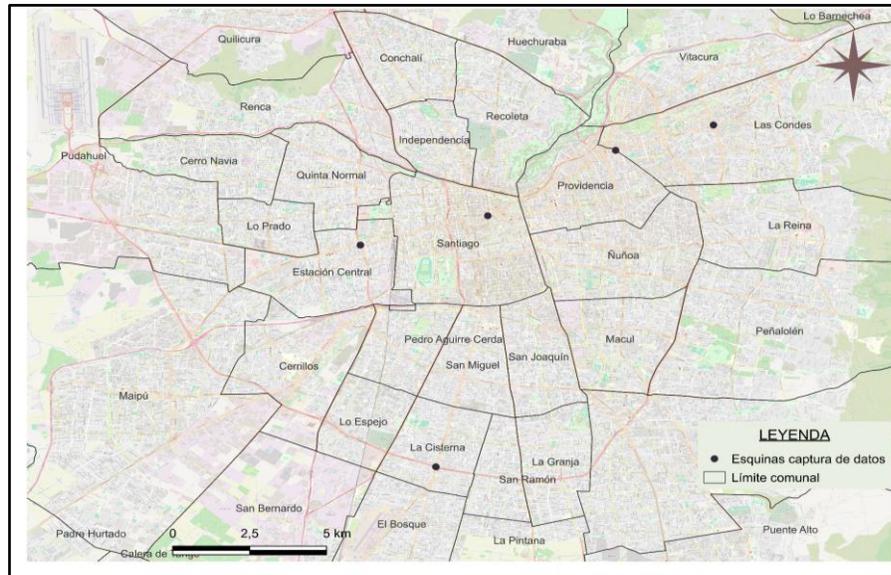


Figura 1 Esquinas con mayor afluencia y diversidad de modos de transportes

2.2 Descripción de la muestra

La Tabla 1 muestra la distribución de los encuestados según el tipo de licencia de conducir que poseen.

Tabla 1 Distribución de los encuestados por tipo de licencia de conducir

Tipo de licencia	N	%
Licencia profesional (clase A)	84	9,4
Licencia no profesional (clase B)	484	54,1
Licencia no profesional (clase C)	50	5,6
Licencia especial (clase D, E y F)	21	2,3
Sin licencia de conducir / ciclista	256	28,6
Total	895	100,0

Notas: (i) Algunos encuestados poseen más de un tipo de licencia, por lo que están contabilizados más de una vez en esta tabla. (ii) No se realizó distinción entre los subtipos de licencias clase A[‡].

Destaca que el 54,1% de los encuestados tienen licencia no profesional tipo B, que permite conducir vehículos de tres hasta cuatro ruedas con un máximo de nueve pasajeros y hasta 3.500 kilos. Además, el 9,4% de los conductores encuestados poseen licencia profesional, la cual los habilita para manejar vehículos de pasajeros y de carga. Asimismo, el 5,6% indica tener licencia para motocicletas, mientras que el 2,3% cuenta con licencias especiales que permiten operar tractores, maquinarias, vehículos de tracción animal y vehículos de emergencia como carros

[‡] De acuerdo con la ley de tránsito, las licencias profesionales habilitan para conducir vehículos particulares clase B.

policiales y bomberos. Por último, 256 conductores declararon no tener licencia de conducir, ya que son ciclistas.

Los encuestados provienen de 50 comunas de la Región Metropolitana, mayoritariamente de Puente Alto, Providencia, Las Condes y, en menor número, Conchalí, Curacaví y Padre Hurtado, como se detalla en la Figura 2.

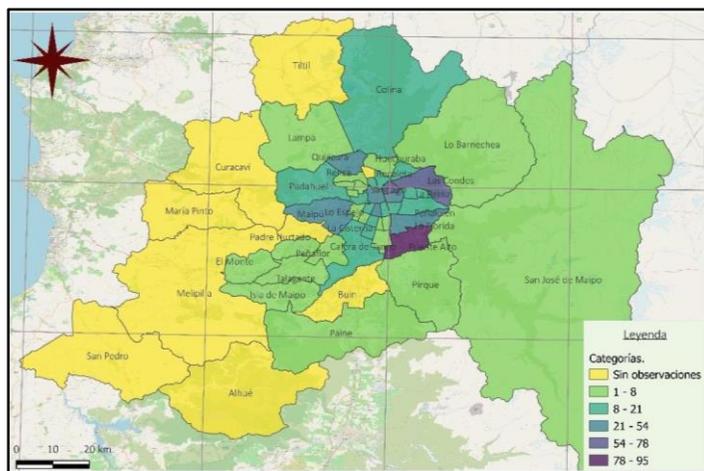


Figura 2 Distribución por comuna de residencia de los encuestados

La distribución por sexo estuvo conformada por un 56% mujeres y 43% hombres (hubo un pequeño porcentaje de personas que rehusaron contestar esta pregunta), mientras que, el 35,5% de los encuestados eran menores de 30 años, y el 6,0% mayor de 60 años, con una edad media de 37,5 años (Figura 3). Por último, la muestra no se estratificó por nivel socioeconómico.

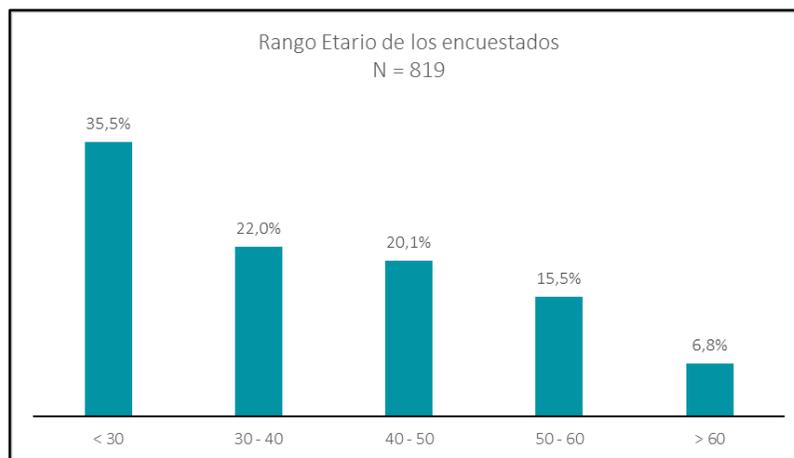


Figura 3 Distribución de los encuestados por rango etario

3. RESULTADOS

Como se señaló anteriormente, el objetivo de la encuesta era determinar la proporción de conductores con conocimiento de las indicaciones de la Ley No Chat en un periodo específico. Se encontró que el 51% de los encuestados admitió no tener conocimiento de las disposiciones de la

ley, dos años después de su promulgación (ver Figura 4), revelando así la escasa difusión que ha tenido la ley. Al desglosar los resultados por género, se observó que 264 mujeres y 193 hombres declararon no conocer dichas indicaciones.

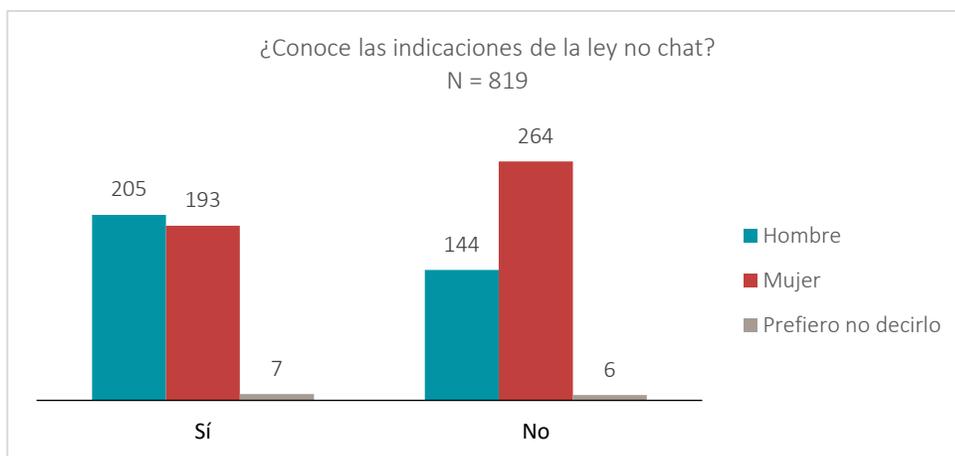


Figura 4 Conocimiento de las indicaciones de la Ley No Chat

Al desagregar por rango etario, se observa que, con excepción de los más jóvenes, la mayoría señala conocer las indicaciones de la ley. En tal sentido, en el rango de edad de 40 a 50 años, el 63,6% declara conocerlas, en contraste con los menores de 30 años, donde el 65,6% afirma no conocerlas (Figura 5)

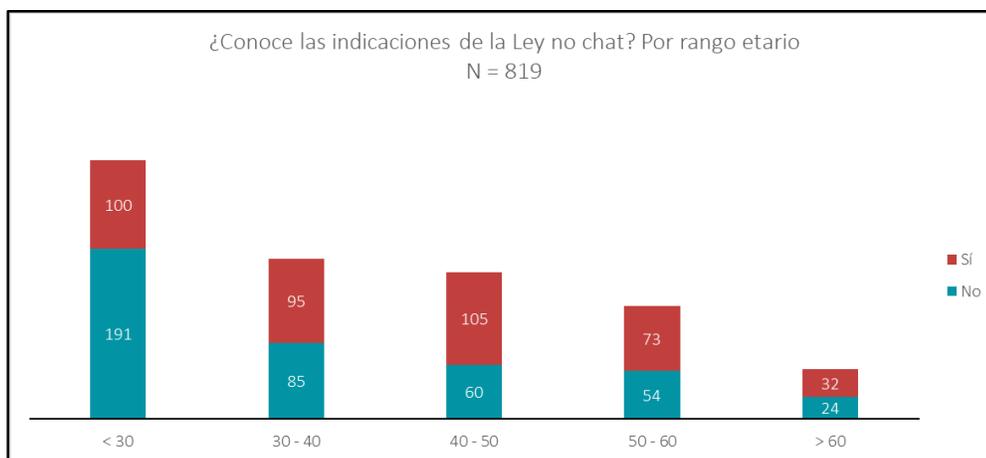


Figura 5 Conocimiento de las indicaciones de la Ley No Chat, por rango etario

También se consultó respecto a las acciones/comportamientos que prohíbe la Ley No Chat. El 42,2% de los encuestados señaló que la “manipulación del celular” era una de las acciones prohibidas en la ley; mientras que 6,2% también señaló al uso y disfrute de la radio del vehículo (Figura 6).

Al examinar las respuestas de aquellos que afirmaban tener conocimiento de la Ley No Chat, se observa que un 46,4% relaciona la prohibición con la manipulación del celular, y un 6,7% la vincula con el uso de la radio del vehículo (Figura 7). En contraste, entre aquellos que no tenían

conocimiento de las disposiciones de la Ley (414 personas), el porcentaje que relacionaba la prohibición con la manipulación del celular disminuyó al 32,5%.

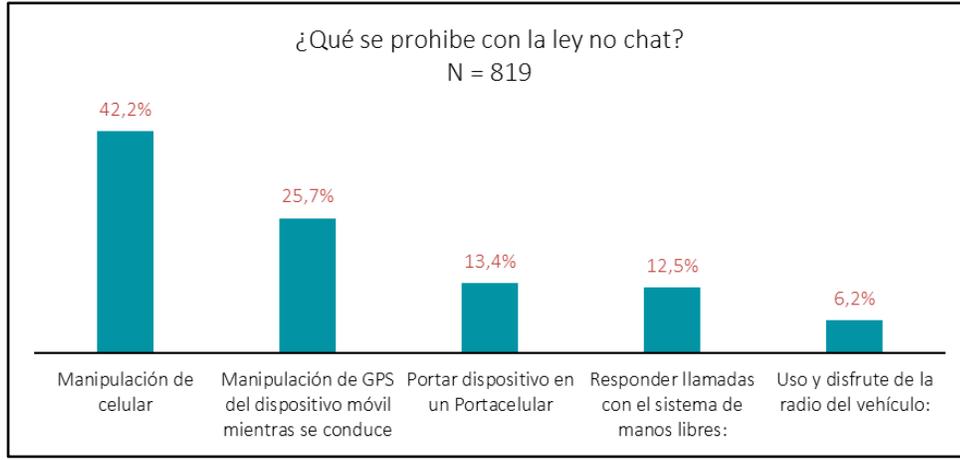


Figura 6 ¿Qué se prohíbe con la Ley No Chat?

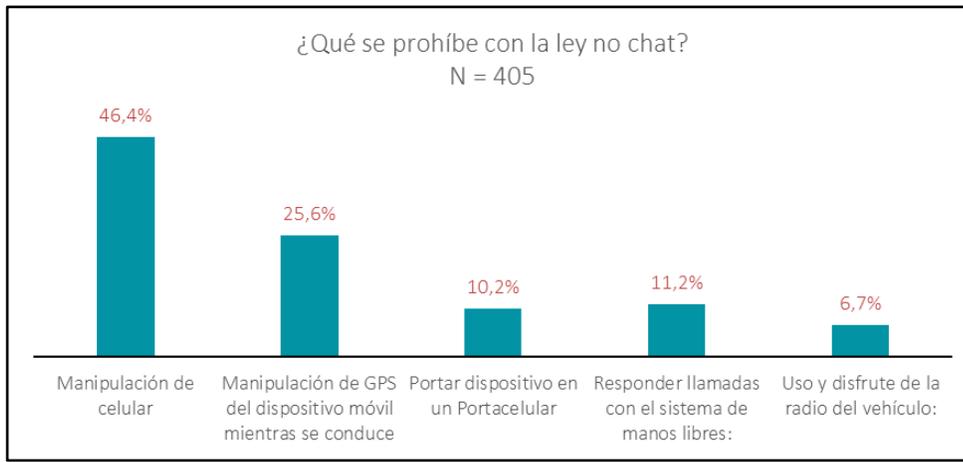


Figura 7 ¿Qué se prohíbe con la Ley No Chat? Responden quienes señalan conocer la Ley

Por otro lado, un 19,2% de quienes declaraban no conocer la ley, la vinculaba con portar el dispositivo en un porta-celular, y un 16,2% con responder llamadas utilizando el sistema de manos libres (Figura 8). Estos resultados evidencian una disparidad en la comprensión de las restricciones impuestas por la Ley No Chat entre aquellos que tienen y no tienen conocimiento de ella, develando la necesidad de lograr una mayor y efectiva difusión y educación de sus disposiciones, para mejorar el entendimiento y cumplimiento de sus restricciones. Esto, a su vez, debiera contribuir a fortalecer la seguridad vial, comportamientos seguros y reducir los riesgos asociados a – por ejemplo - usar el celular mientras se conduce.

Dentro del cumplimiento de toda ley es clave contar con una adecuada fiscalización, para prevenir y promocionar conductas viales seguras. Ante ello, 22% de los encuestados percibía a la fiscalización de la Ley No Chat como “muy mala”. Contrariamente, sólo 13,8% la evaluaba como “muy buena”, y la mayoría la consideraba de regular a muy mala (Figura 9).

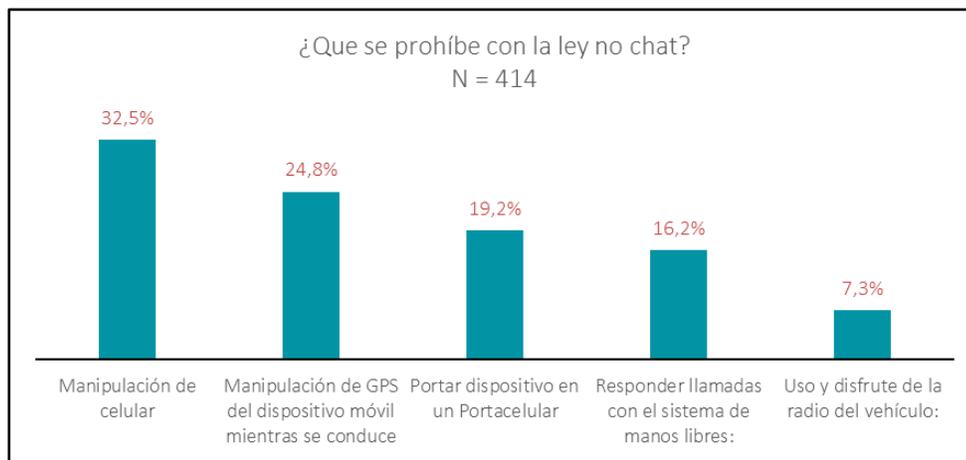


Figura 8 ¿Qué se prohíbe con la Ley No Chat? Responden quienes señalan no conocerla

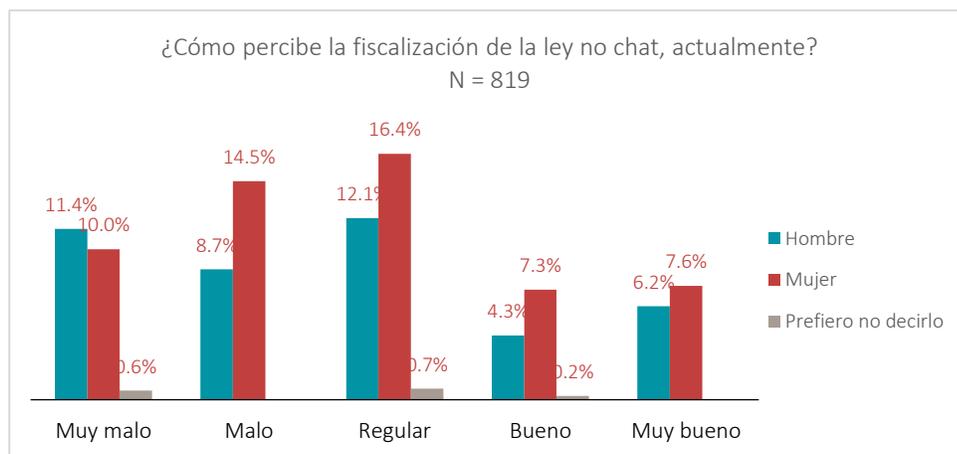


Figura 9 ¿Cómo percibe la fiscalización de la Ley No Chat?

Por otro lado, sólo 5% de los encuestados había sido fiscalizado por la Ley No Chat en los últimos seis meses y 83% declaró estar de acuerdo con utilizar cámaras viales, debido a tres razones centrales: ayudan a prevenir siniestros viales, hacen cumplir la ley y mejoran las conductas viales.

Estos resultados evidencian que existe un espacio significativo para fortalecer el nivel de conocimiento, comprensión, adherencia y cumplimiento de las restricciones establecidas en la Ley No Chat. Esto podría lograrse mediante un riguroso plan de fiscalización, mayor número de fiscalizadores en terreno o mediante el uso de cámaras viales, que es una práctica común en ciudades de Europa, Norteamérica, e incluso Latino América y el Caribe, como lo ejemplifica la ciudad de Buenos Aires (Ministerio de Desarrollo Urbano y Transporte, 2023).

A los participantes también se les consultó si habían observado comportamientos distractivos en otros conductores, tanto en movimiento como cuando estaban detenidos en un semáforo. El 98,3% admitió haber observado a otros conductores usando el dispositivo mientras conducían el vehículo (Figura 10).



Figura 10 ¿Has observado otras personas utilizando celular mientras conducen?

Por su parte, 95,2% señaló que otros conductores miraban sus dispositivos al estar detenidos en un semáforo en rojo (Figura 11). Esto sugiere que este sería un comportamiento frecuente de los conductores en las vías.

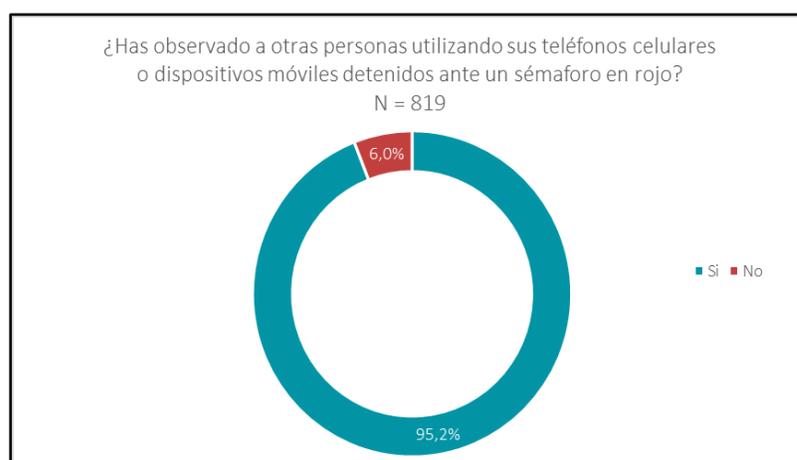


Figura 11 ¿Has observado otras personas utilizando celulares en un semáforo en rojo?

Respecto al uso de cámaras viales para fortalecer la fiscalización, el 83% de los encuestados señaló estar de acuerdo con esa estrategia (Figura 12).

Las principales razones que respaldan esta medida de fiscalización (Figura 13) fueron: prevención de siniestros y seguridad vial (50,1%), fiscalización y cumplimiento de la ley (22,8%), y mejoras en la conducta y responsabilidad vial (14,7%).

Sin embargo, como se muestra en la Figura 14, las personas que no están de acuerdo con esta medida (132) señalaron como principal motivo la privacidad y vigilancia (47%) y la baja efectividad de esta tecnología (31,1%).

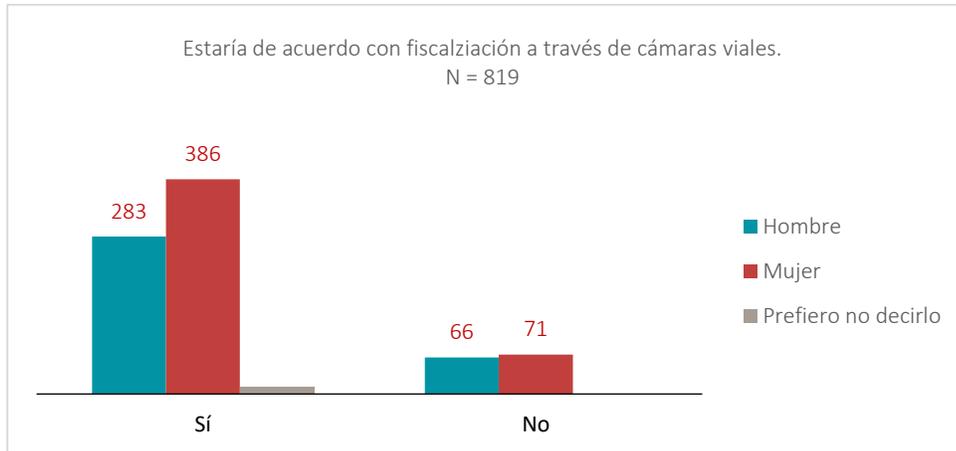


Figura 12 ¿Está de acuerdo con la fiscalización a través de cámaras viales?

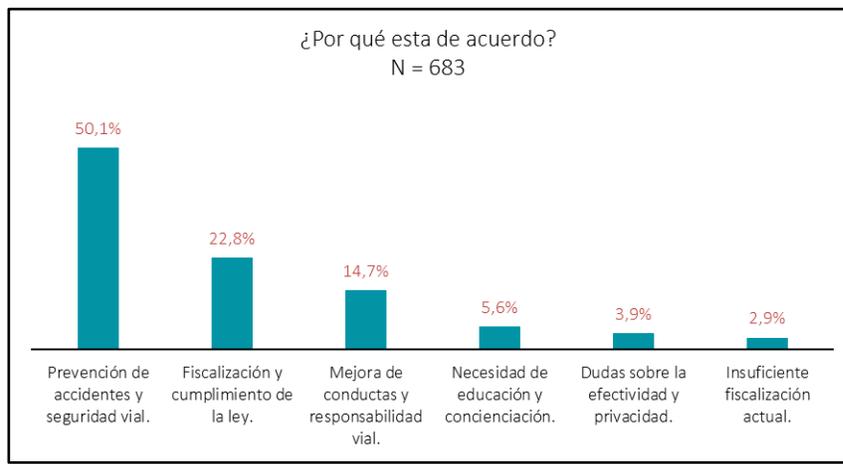


Figura 13 ¿Por qué está de acuerdo con la fiscalización con cámaras viales?

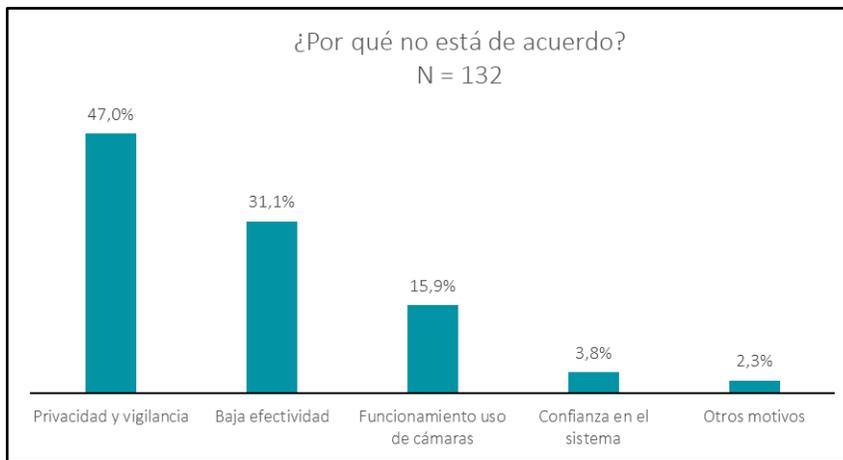


Figura 14 ¿Por qué no está de acuerdo con la fiscalización con cámaras viales?

Para evaluar el grado de comprensión de la Ley No Chat se realizaron, además, tres preguntas hipotéticas sobre situaciones específicas de conducción. La primera situaba al conductor en circunstancias en que no conocía la ruta para llegar a su destino, y le ofrecía tres alternativas de

respuesta. En la Figura 15 se muestra que el 93% de los encuestados indicó planificar y estudiar la ruta antes de iniciar el viaje, pero el 7% restante declaró asumir comportamientos riesgosos y prohibidos por la ley, como buscar ayuda en aplicaciones de navegación (5,5%) durante el viaje, o solicitar ayuda a través de mensaje de texto o voz desde sus dispositivos móviles (1,5%).



Figura 15 ¿Qué haría Usted al ir a un sector que no frecuenta?

La segunda pregunta colocaba al conductor en una situación de congestión vehicular (Figura 16). Un 71,2% de los encuestados indicó que respondería una llamada utilizando el sistema de manos libres, acción que no está prohibida por la Ley No Chat. En contraste, 28,9% eligió una de dos opciones prohibidas por la ley: 24,1% señaló que escucharía un audio recibido a través de WhatsApp, y 4,8% enviaría un correo electrónico desde su teléfono móvil.

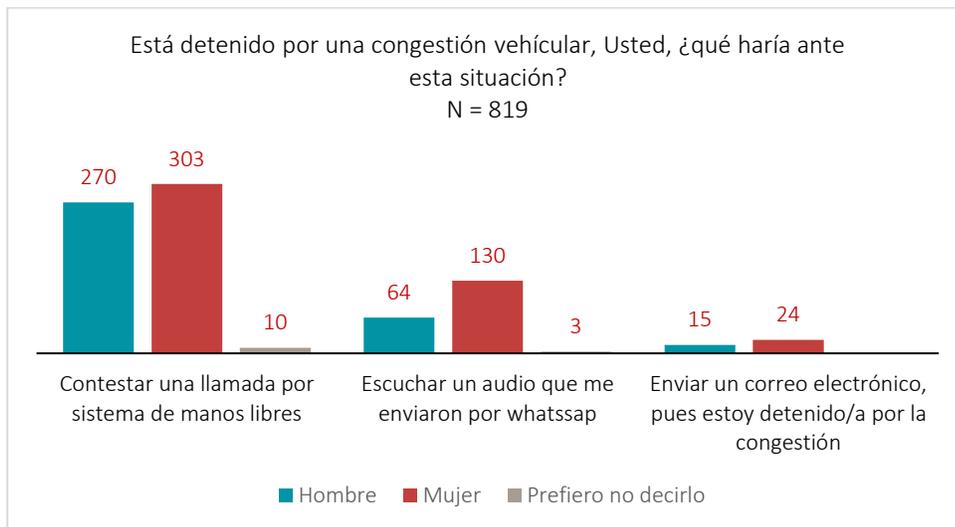


Figura 16 ¿Qué haría usted en una congestión vehicular?

Finalmente, la tercera pregunta situaba al conductor ante una de las acciones más frecuentes relacionadas con el uso del celular mientras se conduce, esto es, la recepción y envío de mensajes. Un 84,1% declaró realizar una práctica adecuada, esto es, estacionarse en un lugar seguro para leer

y responder los mensajes. Sin embargo, el 5,8% admitió llevar a cabo una de las dos acciones riesgosas ofrecidas (Figura 17).

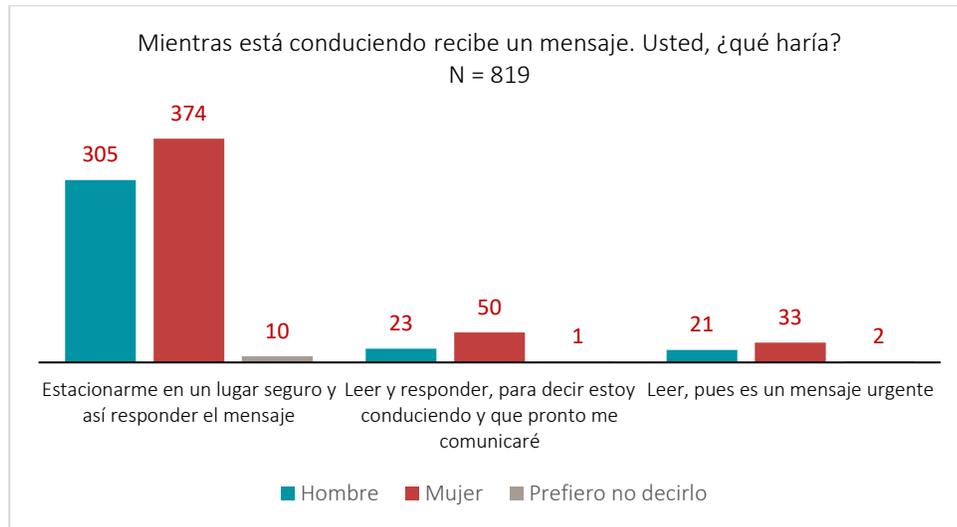


Figura 17 ¿Qué haría usted si recibe un mensaje mientras conduce?

Por último, se preguntó a los encuestados si habían estado involucrados en siniestros viales en el último año (Figura 18). El 88,6% declaró no haber estado involucrado en accidente vial alguno. Sin embargo, 6,8% de los encuestados menores de 30 años reportó haber participado en un accidente de tránsito, de los cuales 0,3% fue responsable del accidente y 6,5% víctima. En contraste, 9,0% del grupo mayor de 60 años (2,2 puntos porcentuales más que el grupo menor a 30 años) indicó haber estado involucrado en un accidente de tránsito, con 3,6% siendo responsables y 5,4% víctimas

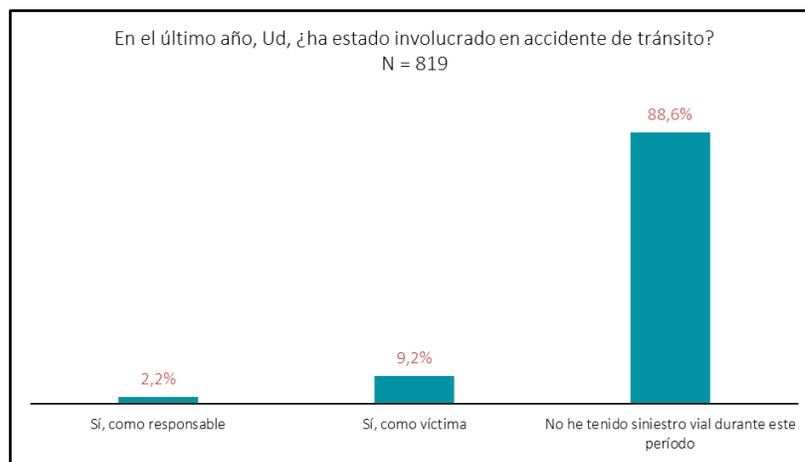


Figura 18 ¿Ha estado involucrado en un siniestro vial en el último año?

4. DISCUSIÓN Y CONCLUSIÓN

Al analizar los datos del estudio, que tuvo como objetivo medir el grado de conocimiento y percepción que declaran las personas que conducen algún tipo de vehículo respecto a la Ley No Chat, se evidencian cuatro principales ámbitos a considerar:

- i. *Conocimiento limitado de la Ley No Chat.* Es claro que a dos años de su promulgación y en plena fase de implementación, aproximadamente 51% de los conductores encuestados no conoce ni comprende sus indicaciones. Esto indica una falta de conciencia ante las regulaciones del tránsito y responsabilidades de todo conductor en materia de normativa de tránsito y seguridad vial.
- ii. *Baja tasa de fiscalización.* Aunque la mayoría de los encuestados (83%) está de acuerdo con el uso de cámaras viales para prevenir siniestros y hacer cumplir la ley, 83% también informa no haber sido fiscalizado en el último año. Esto sugiere una falta de aplicación efectiva de la Ley No Chat.
- iii. *Conductas viales riesgosas.* La encuesta revela que un porcentaje significativo de los conductores se ha comportado de forma peligrosa en los últimos seis meses, al chatear, revisar el celular en luz roja, manipular la pantalla en el porta-celular y contestar llamadas sin manos libres. Esto pone de manifiesto la necesidad urgente de abordar el comportamiento de los conductores y hacer cumplir la Ley No Chat de manera más efectiva. Se deben llevar a cabo campañas de concientización e implementar sanciones más rigurosas para disuadir estas conductas peligrosas.
- iv. *Apoyo a la fiscalización tecnológica.* El alto porcentaje de conductores (83%) que está de acuerdo con el uso de cámaras viales para prevenir siniestros viales y hacer cumplir la ley, sugiere la existencia de un respaldo significativo a la implementación de tecnologías de fiscalización; por este motivo, se recomienda considerar la expansión de los sistemas de monitoreo vial y la utilización de tecnología para hacer cumplir la Ley No Chat de manera más efectiva.

A más de dos años de promulgada la Ley 21.377 (que está en pleno proceso de ejecución), un alto porcentaje de la muestra encuestada la desconoce y declara mayoritariamente no haber sido fiscalizada al conducir en el último año. También gran parte de la muestra se declara a favor de contar con cámaras viales para fiscalizar infracciones del tránsito, como uso y manipulación del celular, para prevenir siniestros viales. Ante ello, para asegurar que la implementación de la Ley No Chat sea efectiva y adecuada, resulta clave reforzar aspectos que influyen en el éxito de su aplicación.

En este sentido, parece importante mencionar algunas estrategias que se orientan a fortalecer la fiscalización, mediante el fomento de la capacitación de los encargados de fiscalizar la normativa vial, dotación adecuada de tecnología para realizarla e instalar cámaras en diferentes puntos estratégicos de la ciudad. Por otro lado, resulta clave que las sanciones declaradas por la Ley No Chat sean efectivas y se cumplan, es decir, que se aplique la multa de 1.5 a 3 UTM, con suspensión de la licencia hasta por 90 días por conducta reiterada.

Por otro lado, para fomentar el conocimiento de la ley se debieran incorporar diversas estrategias que orienten a sensibilizar las conductas viales de alto riesgo, como el uso y manipulación de celular, y fomentar las conductas viales protectoras, mediante campañas de concientización y

difusión efectivas, dirigidas a los conductores de vehículos, utilizando diversos medios de comunicación y estableciendo alianzas público-privadas junto a la sociedad civil organizada (Maroscia y Ruiz, 2021). En conclusión, los datos revelan la necesidad de fortalecer la comprensión sobre la Ley No Chat (Rodríguez, 2023), incrementar su fiscalización y aplicar futuras sanciones más estrictas para abordar las conductas viales riesgosas. Ante ello, se han desarrollado pilotos para fiscalizar la Ley No Chat mediante cámaras viales y abordar el desafío de notificar al conductor o infractor de esta normativa, como establece la Ley de Tránsito (Ley tránsito 18.290), esto es, el conductor es quien asume la responsabilidad de esta infracción gravísima y la multa se asocia al RUT y licencia de conducir.

Finalmente, es interesante constatar que los conductores entrevistados en este estudio respaldan la utilización de tecnología para mejorar la seguridad vial, por ejemplo, las cámaras viales. Chile cuenta con la Ley CATI[§] (Ley 21.549, 2023), *ad-portas* de su implementación, que establece un centro automatizado de infracciones. Este se considera una estructura clave para el fortalecimiento de la movilidad segura en el país.

5. LIMITACIONES

Como el estudio consideró un diseño muestral no probabilístico, los resultados no son necesariamente representativos de la población en estudio; no obstante, muestran una tendencia que debe ser considerada y profundizada. No se compararon estratos económicos, lo que se sugiere incluir en próximos estudios junto a otras variables de interés.

REFERENCIAS

CONASET (2017). *Costo Social de los Siniestros de Tránsito*. Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito, Santiago.

CONASET (2018). *Libro del Nuevo Conductor 2018, versión 2.0*. Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito, Santiago.

CONASET (2023). *Informe Nacional de Siniestros de Tránsito en Chile 2023*. Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito, Santiago.

Lohr, S. (2021). *Sampling: Design and Analysis*. Tercera edición, Chapman & Hall, Boca Ratón.

Meny, Y. y Thoenig, J. (1992). *Las Políticas Públicas*. Editorial Ariel, Barcelona.

[§] Diario Oficial, abril 2023. Ley 21549 – Ley CATI. Crea un sistema de tratamiento automatizado de infracciones del tránsito, modifica la ley 18.290 y 18.287.

Ministerio de Desarrollo Urbano y Transporte (2023). Cámaras Fijas de Control Vehicular. SEC de Transporte. DG Cuerpo de Agentes de Control de Tránsito y Seguridad Vial. <https://data.buenosaires.gob.ar/dataset/camaras-fijas-control-vehicular>.

Maroscia, C. y Ruiz, P.C. (2021). Las organizaciones de la sociedad civil en época de pandemia: reflexiones hacia una nueva normalidad: ¿Nuevos desafíos o mismas realidades? *Ciencias Administrativas* **17**, 97-107.

OECD (2016). *Política Regulatoria en América Latina y el Caribe*. Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico, París.

Rodríguez, C. (2023). Las organizaciones de la sociedad civil como grupo de interés en temas de movilidad segura y su impacto en la formulación de políticas públicas: el caso de la Ley No Chat – Chile. *Gobierno y Administración Pública* **5**, 3-14.

Sánchez Ferreira, E. (2012) Hacia un análisis sociológico de la siniestralidad vial. *Revista de Ciencias Sociales* **52**, 1- 18.

WHO (2018) *Global Status Report on Road Safety 2018*. World Health Organization, Ginebra.

Anexo 1

Preguntas cuestionario aplicado estudio percepción y grado de conocimiento de Ley No Chat en conductores de Santiago.

Caracterización Muestra	
1	Género
2	Edad
3	Nivel escolaridad
4	Comuna
Seguridad Vial	
5	Licencia Conducir
6	Tipo Licencia conducir
7	¿Ha estado involucrado/a en un siniestro vial en este último año?
8	¿Cuál fue la causa del siniestro vial?
9	¿Usted conoce las indicaciones/normativas de la Ley No Chat ?
Normativa: Ley No Chat	
10	A partir de su conocimiento, ¿Qué se prohíbe con la Ley No Chat?
11	Suponga que Usted está conduciendo su vehículo y está detenido frente al semáforo en rojo. ¿Qué haría usted ante esta situación?
12	Usted, ha sido invitado/a a un evento ubicado en un sector que no frecuenta. ¿Qué haría usted ante esta situación?
13	Está detenida/o en un taco. ¿Qué haría usted ante esta situación?
14	Mientras esta conduciendo Usted recibe un mensaje urgente. ¿Qué haría usted ante esta situación?
15	En los últimos 6 meses, ¿Usted ha realizado las siguientes conductas? (Mandar mensaje por audio portando celular en mano, Contestar llamada sin sistema manos libres, llevando celular a oreja, Manipular pantalla celular en el portacelular, Estar conectado/a a una reunión virtual durante la conducción, En luz roja revisar celular, Llevar el celular en las piernas o falda mientras está conduciendo, No he realizado ninguna de estas conductas)
Fiscalización	
16	¿Ha sido fiscalizado en su desplazamiento este último año, por Carabineros o inspectores de Tránsito al conducir?
17	¿Ha sido fiscalizado en estos últimos 7 meses de vigencia la Ley No Chat por Carabineros o inspectores municipales?
18	¿Cómo percibe usted la fiscalización de la Ley No Chat actualmente?
19	¿Estaría de acuerdo para fortalecer la fiscalización de la Ley No Chat que se utilicen Cámaras viales a nivel nacional?
20	En base a la respuesta anterior indicar. Podría indicar el ¿Por qué?