



61 muertos en calles y carreteras

Carabineros informó que durante el extenso período de Fiestas Patrias murieron 61 personas en accidentes de tránsito; un incremento de 64,9% en relación con 2019, último año comparable por el número de días feriados. Aunque los accidentes disminuyeron en un 30%, a cerca de 1.600 casos, el alza en la cantidad de fallecidos es un indicador preocupante.

De acuerdo con los expertos, el exceso de velocidad y el consumo de alcohol constituyen las causas principales de estos accidentes. En este sentido, el ministro de Transportes y Telecomunicaciones, Juan Carlos Muñoz, reconoció "preocupación" por los datos de fatalidad en Fiestas Patrias, pero también observó que en el transcurso de 2024 ha habido 200 decesos menos que en los años previos a igual fecha. Para que esa tendencia decreciente se acentúe, adelantó, se reforzarán los "incentivos y desincentivos" a los conductores, la comunicación de riesgos y las sanciones.

Con todo, tanto especialistas como parlamentarios han alertado respecto de la demora del Gobierno para elaborar los tres reglamentos de la ley 21.549 que crea el Centro Automatizado de Tratamiento de Infraccio-

"El número de víctimas es lo suficientemente alto como para que las autoridades se hagan cargo de impulsar medidas".

nes de Tránsito (CATI), que administrará una red de cámaras de detección de infracciones a los límites de velocidad y respeto de la luz roja. La ley CATI se publicó en abril de 2023 y debe entrar a regir 90 días después de la publicación del último reglamento; recién en agosto el ministerio reingresó a la Contraloría uno de los tres textos, pero faltan todavía los otros dos. La experiencia comparada revela que el sistema de cámaras tiene un efecto de hasta un 30% en la reducción de muertes.

La actual administración incluyó el CATI como una prioridad de su programa, y se propuso como objetivo recortar en un 50% las muertes y las lesiones graves en zonas urbanas a 2030. En este contexto, el investigador de la UCV Franco Basso advirtió que los recursos normativos se están agotando y, por tanto, se requiere de nuevas herramientas, en especial las asociadas con la tecnología, para aminorar las muertes. El académico ha planteado la conveniencia de explorar la formación de una policía es-

pecífica para tránsito o especializar aún más las unidades de Carabineros a cargo del tema.

A juicio del director de movilidad del Automóvil Club de Chile, Alberto Escobar, desde hace diez años no existe una política de Estado con perspectiva de largo plazo en materia de seguridad en el tránsito, porque ningún sector paga costos políticos por los accidentes. Escobar explicó que se necesita avanzar en mejores estrategias de fiscalización, sanciones, mayor tecnología y educación vial de las personas; existe cierto acuerdo respecto del creciente desdén por las reglas, no sólo en el manejo de vehículos motorizados sino también de peatones y ciclistas.

Si bien las cifras pueden evidenciar una relativa estabilidad en la cantidad de accidentes, su nivel es lo suficientemente alto como para que las autoridades se hagan cargo de impulsar medidas institucionales, legislativas, reglamentarias, de educación y comunicacionales, de acuerdo con la exigente meta de disminución de víctimas fatales definida por el Gobierno. Una señal de este compromiso es, sin duda, acelerar la puesta en marcha de la ley CATI, aunque la acción del Estado demanda cambios también profundos en la conducta y responsabilidad de las personas.