



Entre 2022 y 2023, la tasa de vehículos motorizados en el país aumentó un 4,6%:

Expertos piden priorizar seguridad de peatones en plan de operación centralizada de semáforos

El Ministerio de Transportes busca que 7.745 señales luminosas de once regiones funcionen de forma integrada, mientras los especialistas advierten sobre la necesidad de ajustar los tiempos de cruce para proteger a los transeúntes.

MACARENA CERDA M.

El proyecto de integración semafórica del Ministerio de Transportes se originó en 2020 con el objetivo de que todos los equipos administrados por la Unidad Operativa de Control de Tránsito (UOCT) en 11 regiones operen de manera centralizada.

Una mejor gestión del tránsito se ha convertido en una necesidad frente al crecimiento exponencial del parque automotor. Según el último reporte entregado por el Instituto Nacional de Estadísticas, la tasa total de vehículos motorizados del país aumentó en 4,6% entre 2022 y 2023.

Actualmente, existen 7.745 semáforos a nivel nacional, y 5.800 de estos cruces ya se encuentran con semaforización integrada. De acuerdo con la cartera, los cruces presentan, aproximadamente, un 3% de fallas entre apagados y vandalizados.

Juan Carlos Muñoz, ministro de Transportes, señala que el principal beneficio de este sistema in-

“Gracias a esto es posible gestionar para agilizar y destrabar las vías, entregando mayor seguridad tanto para conductores como para peatones”.

JUAN CARLOS MUÑOZ
MINISTRO DE TRANSPORTES

“Una vez que se tome control de ellos (semáforos), se deben definir criterios mucho más amigables con las personas que caminan, sobre todo las personas mayores”.

RODRIGO MORA
ACADÉMICO DE LA U. DE CHILE



MONITOREO.— La Unidad Operativa de Control de Tránsito de la Región Metropolitana es la principal del país.

tegrado es que “se pueden detectar en forma inmediata incidencias y contingencias que son alertadas en tiempo real al sistema de control. Así, los operadores en la sala pueden efectuar las modificaciones y gestiones en el minuto, haciendo las modificaciones a los ciclos de los semáforos, promoviendo una mejor fluidez”.

Asimismo, el ministerio detalla que a fines de este año O’Higgins se transformará en la primera región fuera de la Metropolitana en conectar el total de sus 308 cruces semaforizados. Actualmente, 276 se encuentran integrados al Centro de Control, lo que representa el 90%, según la cartera.

Avance en el resto de las regiones

En el caso de Arica y Parinacota, el proyecto de “Construcción Centro de Control de Tránsito” contempla una inversión que superará los \$10.750 millones, y se estima que la adjudicación de las obras de construcción del edificio sea en los primeros meses de 2025.

En el caso de Tarapacá, se proyecta que durante el primer trimestre del próximo año se apruebe el proyecto, que tendría una inversión de más de \$8 mil millones.

Magallanes, en tanto, se alista para la licitación de las obras del

“Diseño Centro de Control SCAT”, que tiene una inversión asociada de \$72 millones. Asimismo, en Atacama se prepara la presentación formal del proyecto al Ministerio de Desarrollo Social.

“Por medio de la integración es posible realizar la gestión de tránsito de los semáforos de manera remota. Así, gracias a esto es posible gestionar para agilizar y destrabar las vías, entregando mayor seguridad tanto para conductores como para peatones. Por ejemplo, según la demanda que se tenga en el momento, se pueden gestionar las modificaciones de los tiempos de verde semafórico”, dice el ministro Muñoz.

Peatones primero

La velocidad promedio de caminata para el cálculo del mínimo de tiempo que debe permanecer en verde un semáforo en Chile es 1,1 metro por segundo para la población en general y de 0,9 para adultos mayores, niños y personas con movilidad reducida, de acuerdo con el Manual de Señalización de Tránsito de Conaset. No obstante, en países como España, los semáforos son programados para un ritmo de caminata de 0,7 metro por segundo, detalla Rodrigo Mora, investigador del Cedeus y académico de la U. de Chile.

“Tenemos cerca de 450 personas atropelladas en 2023, de las cuales 142 son niños de hasta 14

años. Actualmente tenemos un problema importante de atropellos, vidas que se están perdiendo. Si uno dice: ‘Hubo un incendio en un hospital y murieron 140 niños’, probablemente eso derive en la renuncia de un ministro. Pero nadie se arruga mucho porque mueran todas estas personas atropelladas, de las cuales el 56% es por responsabilidad del conductor”, advierte el arquitecto, que aunque ve con buenos ojos el avance del ministerio en esta materia, también tiene sus reparos.

“La Unidad Operativa de Control de Tránsito históricamente ha priorizado el auto por sobre el peatón, y tiene supuestos de caminata un poco altos”, señala Mora.

“Lo encuentro muy positivo, eso sí, porque es necesario tomar control de los semáforos, y una vez que se tome control de ellos, se deben definir criterios mucho más amigables con las personas que caminan”.

Alejandra Valencia, ingeniera de transporte de la U. Católica de Valparaíso, añade que, además de estudiar los tiempos semafóricos para los peatones, también es una buena opción considerar los cruces tipo Tokio —que permiten cruzar en diagonal hacia la esquina opuesta, evitando dos cruces de calle— para agilizar el tránsito peatonal en las intersecciones más transitadas de las ciudades.