

# Accidentes a la orden del día y Ley CATI sigue sin reglamento

**TENDENCIA.** En la zona bajaron 5,5% en 2024 respecto de 2023, pero los atropellos subieron 11%. Expertos urgen automatizar control y sanción de infracciones.

S. Casanova/R. Zamora  
ciudades@mercuriovalpo.cl

La seguridad vial se ha convertido en una preocupación apremiante y así lo demuestran las cifras de la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (Conaset): en 2023 se reportaron 78.238 accidentes, que dejaron 1.635 fallecidos. Ese año, la imprudencia del conductor se consolidó como la principal causa de muertes en siniestros, representando un 33,3% de los decesos.

Durante las Fiestas Patrias de 2024, perdieron la vida en accidentes 61 personas, lo que representa un incremento del 64,9% en comparación con 2019, a pesar de una reducción en el número total de accidentes, situación que el exsubsecretario de Prevención del Delito, Eduardo Vergara, calificó como un “dolor de Estado”, señalando que estas tragedias reflejan la necesidad de un cambio urgente en las políticas de seguridad vial.

En la Región de Valparaíso, de acuerdo a los antecedentes de Carabineros, los accidentes disminuyeron en un 5,5% en 2024 en comparación con el año anterior, pero los atropellos aumentaron 11,2%. Las causas más comunes son la conducción descuidada, desobedecer la señalización y no respetar el derecho de paso, explica el informe entregado por la institución.

## PRUDENCIA Y LARGO PLAZO

El antropólogo social y director de Movilidad y Políticas Públicas del Automóvil Club de Chile, Alberto Escobar, dice que “a pesar de la disminución de las cifras, aún faltan medidas para establecer una tendencia clara. Las de seguridad vial suelen mostrar resultados a largo plazo, entre seis y diez años, lo que requiere un compromiso sostenido en la implementación y seguimiento de políticas efectivas para disminuir la siniestralidad y mejorar la cultura vial entre los conductores”.

¿El conductor chileno es imprudente? “Depende de con quién se compare. Si lo hacemos con el de países como Venezuela, Paraguay, e incluso Perú, el chileno es más consciente. En nuestro país práctica-



IMPRUDENCIA Y CONDUCCIÓN DESCUIDADA SON LAS PRINCIPALES CAUSAS DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO.

**“Es impresentable el atraso de reglamento CATI. Eso permitiría utilizar tecnología para controlar infracciones de tránsito, sobre todo la velocidad”.**

Louis de Grange  
Decano Ingeniería y Cs. UDP

mente todos los cruces tienen señalización, lo que no ocurre en la mayoría de las ciudades de Latinoamérica. También la tasa de motorización es más elevada”, señala Louis de Grange, decano de la Facultad de Ingeniería y Ciencias de la Universidad Diego Portales, para quien el factor clave es la concentración de la persona que conduce.

La subgerente de Prevención de la Asociación Chilena de Seguridad (Achs), Lilian Padilla, enfatiza que “es crucial que los conductores mantengan atención constante en la señalización, respeten los límites de velocidad y eviten distracciones como el uso del celular, ya que una conducción responsable puede salvar vidas”.

## PRESIÓN Y ESTRÉS

Alberto Escobar percibe una preocupante cuota de agresividad y estrés. “El 93% de los conductores ha tenido un evento vial en los últimos años. Las cifras muestran a un chileno

que, en promedio, opera su vehículo bajo presión y con desdén hacia las normas viales”.

También expone que “el 56% de los automovilistas ha admitido incurrir en algún tipo de infracción diariamente, lo que crea un ambiente de desconfianza y agresión en la vía pública”, apunta el antropólogo, ante lo cual considera fundamental promover campañas de educación vial centradas en la concientización sobre los peligros de la imprudencia al volante, la importancia de evitar distracciones como el uso del celular y de respetar los límites de velocidad.

El directivo del Automóvil Club también repasa en que la tasa de fiscalización de tránsito en Chile es notablemente baja en comparación con otros países de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE).

Plantea que en países como Suecia y Suiza, donde las tasas de fiscalización son significativamente más altas, “las infracciones se controlan regularmente, lo que genera un comportamiento más cauteloso entre los conductores”, y releva la urgencia de aumentar la frecuencia y la efectividad de los controles en el país, ya que “el 70% de la solución a los siniestros viales está dado con la fiscalización”.

## LEY SIN REGLAMENTO

Este mes se cumplen dos años de la promulgación de la ley CATI (Centro Automatizado de

Tratamiento de Infracciones de Tránsito), que busca automatizar la fiscalización y sanción de infracciones de tránsito, especialmente por exceso de velocidad, utilizando cámaras y radares en puntos de riesgo.

Pero no se aplica porque falta el reglamento, lo que para De Grange y Escobar es impresentable e inaudito. “En el tema de seguridad el factor clave es la concentración del conductor. El cinturón de seguridad y los límites de velocidad han sido efectivos, y en ese sentido es impresentable el retraso que tiene el reglamento CATI, porque eso permitiría usar tecnología para controlar infracciones de tránsito, en particular la velocidad, que es un factor crítico”, señala el experto de la UDP.

“Resulta inaudito que una de las políticas públicas en seguridad vial más importantes de los últimos 15 años, diseñada para salvar vidas y combatir el exceso de velocidad en las calles, siga sin aplicarse debido a que la autoridad aún no dicta los reglamentos correspondientes”, reclamó Escobar en carta a *La Tercera*.

“No solo sorprende la indiferencia de la autoridad frente a este drama social, sino también el retraso injustificable en la implementación de una normativa que ya podría haber prevenido la muerte de 740 personas en las vías si la ley hubiera estado operativa durante los últimos 24 meses”, agregó. Aunque los radares sean populares.