

Fue promulgada hace 17 meses

Gobierno reingresa uno de los reglamentos que permitirán poner en marcha la Ley CATI

Gabriela Mondaca

A más de un año de la promulgación -marzo de 2023- de la ley que crea el Centro Automatizado de Tratamiento de Infracciones (CATI), la normativa ve una luz después de casi 17 meses de pausa para poder ser aplicada. O al menos para avanzar hacia ello. Esto, luego de que el pasado viernes el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT) reingresara a la Contraloría General de la República (CGR) uno de los tres reglamentos necesarios para que el sistema pueda funcionar.

Se trata de la misiva que establece los alcances de la División de Fiscalización del Transporte, la que tendrá por objetivo proponer al subsecretario de Transportes planes y programas de fiscalización; gestionar el sistema informático y administrativo que permitirá la gestión electrónica de infracciones; cursar y tramitar infracciones, además de coordinar con los órganos competentes la instalación de equipos de registro automatizados, entre otros.

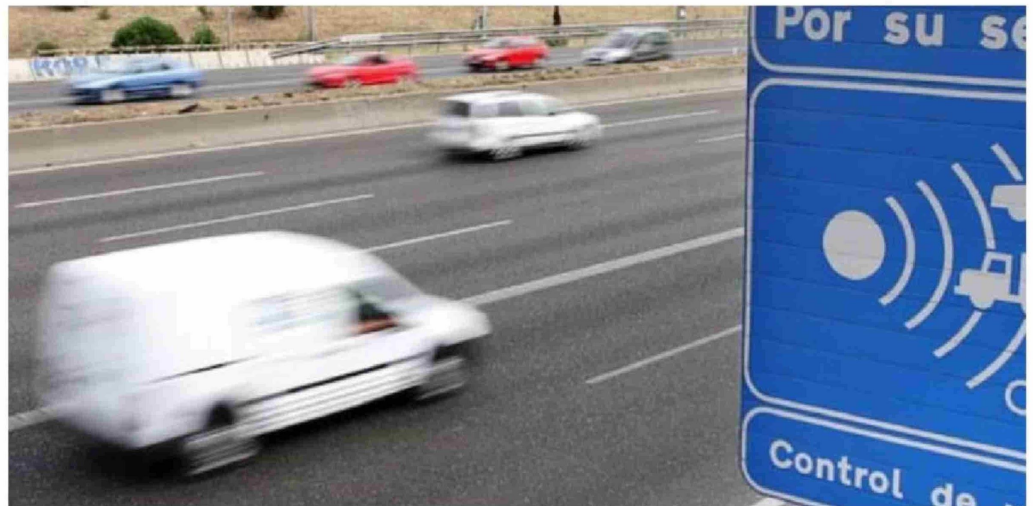
Si bien el cuerpo legal faculta al MTT a fiscalizar el exceso de velocidad de los automovilistas a través de una red de dispositivos automatizados, la propia normativa también sostiene que para su correcta implementación es necesario que el ministerio dicte tres reglamentos: uno con la metodología para determinar la ubicación y cantidad de los equipos automatizados; uno que fija los requerimientos técnicos de los dispositivos y otro que crea la División de Fiscalización del Transporte, el recientemente reingresado.

Estos habían sido ingresados el pasado 13 de octubre de 2023 al ente contralor, pero luego fueron retirados en enero de este año por el MTT para "revisar su contenido". Desde esa fecha, una ola de críticas se desató frente a la demora en la puesta en marcha de la legislación, pues tomó alrededor de nueve años para su promulgación, sumado a que expertos señalan que su aplicación reduciría en 30% las muertes por exceso de velocidad.

El propio ministro Juan Carlos Muñoz incluso señaló este año que gracias a un sistema que centralizará las infracciones capturadas a través de cámaras fijas o móviles ubicadas en lugares debidamente señalizados, se estimaba que 600 vidas se podrían salvar.

¿Qué es lo que sigue? Desde el MTT sostienen que "cabe hacer presente que esta normativa requiere tres reglamentos distintos para regir, a saber, el orgánico, el metodológico y el técnico. Una vez que los tres son aprobados deben pasar 90 días para comenzar a

Tras haber transcurrido seis meses desde su retiro de Contraloría para "revisiones menores" en enero pasado, el 23 de agosto el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones reingresó al ente contralor uno de los tres reglamentos que permitirán el correcto funcionamiento del Centro Automatizado de Tratamiento de Infracciones (CATI). Expertos valoran la medida, aunque apuntan a poner urgencia en la toma de razón para evitar muertes por exceso de velocidad.



► Con el reglamento reingresado este viernes, falta que los otros dos corran esa misma suerte.

operar".

Con el reglamento reingresado este viernes, falta que los otros dos corran esa misma suerte.

Opiniones divididas

Si bien la tardanza en el proceso puede ser normal, como explican en el MTT, el retraso en su implementación por el retiro del reglamento desde la CGR también genera impaciencia y frustración en expertos en seguridad vial, entre ellos quienes participaron en el proyecto de la ley.

El gerente de Seguridad Vial en Mutual de Seguridad, Luis Stiven, menciona a **La Tercera** que aún no quedan claros los motivos de los atrasos en el reglamento, "pues la ley fue promulgada a inicios de 2023, desde ahí se ha trabajado en los reglamentos. Después fueron retirados, y ahora solo tenemos el ingreso de uno de tres".

"De todos modos hay que ver con optimismo que se estén empezando a reingresar, pero para nosotros como mutual es necesario que se tramite y rápido, porque la urgencia de salvar vidas está en el día a día. En pro-

medio mueren en temas de tránsito cinco personas al día y la principal causa es el exceso de velocidad", recalca.

El director de Movilidad de Automóvil Club de Chile y especialista en seguridad vial de la institución, Alberto Escobar, también valoró la reactivación de los reglamentos "para comenzar a materializar un sistema tecnológico que funcione 24/7 para evitar la principal causa de muertes y lesionados que actualmente tiene nuestro país, como es el exceso de velocidad", asevera.

Sobre todo, dice, porque para aquellas organizaciones de la sociedad civil que han trabajado por más de 10 años por la ley CATI ha sido frustrante evidenciar la demora de su implementación. "El escenario ideal hubiese sido que la fiscalización electrónica estuviese funcionando previa a las celebraciones de Fiestas Patrias, para generar un efecto disuasivo importante entre la población para estas fechas, pero lamentablemente no se dio. Sabiendo que en los últimos cinco años 138 personas han perdido la vida y más de 3.500 han resultado lesionadas en este tipo de ce-

lebraciones, hubiese sido un señal extremadamente potente su entrada en vigencia en esta fecha".

La presidenta de la Sociedad Chilena de Ingeniería de Transporte (Socitrán) y profesora de Ingeniería de Transporte y Logística UC, Camila Balbontín, señala que si bien es necesario que el reglamento esté bien hecho para asegurar una buena implementación y un correcto funcionamiento, "este proyecto es urgente ya que representa un avance significativo en nuestro país que se espera que tenga un impacto importante en seguridad vial, contaminación ambiental y, en general, el correcto funcionamiento de la red".

Aunque precisa que tomará algún tiempo para que esté operando adecuadamente. "Por ejemplo, en definir los puntos de fiscalización a lo largo del país, la tecnología, las infracciones que serán fiscalizadas en distintos puntos, entre muchos otros factores que deben ser evaluados cuidadosamente en distintos contextos, por eso entre antes empiece a funcionar, mejor". ●