

CATI fue promulgada a principios de 2023

Otro año sin fotorradares: La ley que prometía reducir accidentes sigue sin aprobar sus reglamentos

De los tres textos normativos que requiere la ley, solo uno ya fue tomado de razón por la Contraloría.

MACARENA CERDA M.

Introduciendo telerradares en puntos estratégicos, la Ley CATI (Centro Automatizado de Tratamiento de Infracciones) tiene como objetivo detectar infracciones como exceso de velocidad, uso indebido de vías exclusivas para transporte público o tránsito en zonas restringidas por razones ambientales.

Dicha norma fue tramitada durante casi nueve años, siendo finalmente aprobada el 24 de enero de 2023 y promulgada el 1 de abril del mismo año.

No obstante, para que comience a operar, son tres los reglamentos necesarios: uno establece la metodología para definir la ubicación y el número de equipos automatizados, otro detalla los requisitos técnicos de los dispositivos, y un tercero crea la División de Fiscalización del Transporte.

Este último fue retirado en enero de este año y vuelto a ingresar en agosto, pero se retiró nuevamente en octubre, y hasta hoy sigue sin ser reingresado. En tanto, el que establece los requisitos técnicos fue retirado también en dos ocasiones, y vuelto a ingresar en octubre, para finalmente ser tomado de razón por la Contraloría el mes pasado. Del restante, aún no hay noticia alguna.

“Si ya se hubiese implementado”

En un piloto de este sistema, implementado en Temuco por la Mutua de Seguridad, en 30 días la cámara captó más de 40 mil infracciones, siendo la



FISCALIZACIÓN.— Los telerradares tienen como objetivo detectar infracciones como exceso de velocidad, uso indebido de vías exclusivas o tránsito en zonas restringidas por razones ambientales.

1.635
personas resultaron fallecidas en siniestros de tránsito el año pasado en Chile.

78.238
accidentes de este tipo ocurrieron en el país durante el mismo período.

mitad de ellas por exceso de velocidad.

Además, las imágenes muestran que por ese sector circularon los autos involucrados en una carrera clandestina, la cual terminó en una colisión con otro vehículo, provocando la muerte de un lactante de tres meses a principios de octubre.

Al respecto, Luis Stüven, gerente de Seguridad Vial de la Mutua de Seguridad, puntuali-

za que “si ya se hubiese implementado, con el radar debidamente señalado, probablemente se hubiese evitado esa muerte”.

“La mejor forma de fiscalizar es con medios electrónicos; por eso es importante que se ponga en marcha”, agrega Ricardo Giesen, profesor del Departamento de Ingeniería de Transporte y Logística de la UC.

El Ministerio de Transportes

indica por escrito que “hemos trabajado en otras acciones paralelas, a fin de acelerar este proceso”.

Además, con respecto a los retrasos experimentados con los reglamentos, detallan que “sumar una herramienta completamente nueva requiere de revisiones exhaustivas para lograr una óptima implementación”.

Pese a no estar operativo, el programa contempló un presupuesto en 2024 y también para el próximo año (\$2.322 millones). Al respecto, Transportes dice que “en 2025 el gasto estará enfocado en el cierre de la Etapa I y el desarrollo al 100% de la Etapa II de la plataforma, más servicios anexos”.