

Según encuesta realizada a cientos de automovilistas del Gran Santiago:

Más de la mitad de los conductores reconoce cometer infracciones a diario tras el volante

Estudio señala que el 71% admite que excede los límites de velocidad si no hay fiscalización. Expertos destacan la urgente necesidad de implementar pronto la Ley Cati para mejorar la seguridad vial.

MACARENA CERDA M.

En la última década, la velocidad imprudente y la pérdida de control del vehículo han sido las principales causas de fallecimientos en accidentes de tránsito, con un total de 4.680 víctimas, según datos de la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (Conaset).

Estas cifras quedan también en evidencia con un estudio realizado por el Automóvil Club de Chile y que será presentado hoy, el cual revela que el 71% de los conductores reconoce exceder los límites de velocidad cuando sabe que no hay fiscalización, y que el 56% admite cometer al menos una infracción diaria tras el volante.

La encuesta, que abarcó a 500 automovilistas de diversas comunas del Gran Santiago, muestra además que un 25% de los consultados está dispuesto a cruzar una luz roja. Esta cifra aumenta a 36% si tienen la certeza de que no habrá control.

“La famosa Ley Cati”

De acuerdo con el análisis, un 20% de los conductores opina que no es grave manejar después de haber consumido alcohol, mientras que el 35% justifica el uso y la manipulación de teléfonos móviles al volante en ciertas

¿Cuántas infracciones de tránsito cree que podría cometer en un día promedio, ya sea de forma intencional o accidental?



El 56,1% sí comete al menos una infracción al día.

Fuente Automóvil club de Chile EL MERCURIO



Según la medición, un 41% de los encuestados por Automóvil Club desconoce la manera en que hay actuar ante una luz amarilla del semáforo.

situaciones.

Luis Alberto Stuvén, gerente de Seguridad Vial en Mutua de Seguridad, afirma que “si las personas que no consideran grave manejar con el teléfono en la mano supieran que es la principal causa de siniestro de tránsito en Chile, claramente la conducta cambiaría”.

Agrega que los conductores se acostumbraron a manejar más rápido durante la emergencia sanitaria, al encontrarse con calles

más expeditas: “Se esperaba que la mortalidad en el tránsito disminuyera en la época de pandemia, pero se redujo en porcentajes muy bajos. Nosotros hicimos un piloto de la Ley Cati, e instalamos un radar de velocidad en la avenida Andrés Bello con Ricardo Lyon a fines de 2022. Y lo que más llamó la atención es que en horarios de menor congestión, se registraron los mayores excesos de velocidad; el mayor detectado fue de 133 kilómetros por hora en

una zona de 50”.

A juicio de Alberto Escobar, director de movilidad de Automóvil Club, “hace más de un año y medio que está aprobada la fiscalización electrónica, la famosa Ley Cati, y es vergonzoso que aún no tengamos ingresado el total del reglamento. Aquí falta mayor voluntad política e interés genuino por querer bajar los fallecidos y heridos”.

Añade que “la fiscalización representa el 70% de la solución. Chile nunca ha tenido una política

ca de seguridad vial coherente y visible para la ciudadanía, y mientras sigamos naturalizando continuarán falleciendo cinco chilenos al día por esta causa”.

“Sanción educativa”

El 53% de los automovilistas reconoció que conduciría sin tener al día la revisión técnica; el 45% lo haría sin una licencia de conducir vigente, y el 44%, sin el Seguro Obligatorio de Accidentes Personales (SOAP). Además, el 20% indica que no usaría el cinturón de seguridad en ciertas situaciones.

Jorge Fábrega, sociólogo del Centro de Investigación de Complejidad Social de la U. del Desarrollo, observa que “hay que entender que las reglas existen en función de su eficacia en la vida social (...). El que una norma ingrese y que las personas la respeten depende de la gravedad de la sanción y la probabilidad de ser sancionado”.

Asimismo, sostiene que, con respecto a la posibilidad de endurecer las penas ante las infracciones descritas, “si el regulador quiere que la norma universal tenga más efecto, va a tener que hacer eso, con la consecuencia práctica de que, si parecen absurdas en algunos contextos, la gente igual no las va a respetar (...). La sanción no necesariamente tiene que tener efecto; a veces basta con una sanción educativa”.