

Ley CATI más cerca

Transportes reingresa reglamento que regula radares y cámaras para fiscalizar exceso de velocidad

El segundo texto de tres esenciales para el funcionamiento de la ley que crea un Centro Automatizado de Tratamiento de Infracciones incluye radares fijos y móviles con capacidades avanzadas de captura y verificación. El gobierno había reingresado hace poco otro de los reglamentos, el que establece los alcances de la División de Fiscalización del Transporte, con lo que la cuenta atrás para ver concretada la normativa empieza a acortarse.

Gabriela Mondaca

Hace poco más de una semana, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT) reingresaba a Contraloría uno de los tres reglamentos que permitirán poner en marcha la ley que crea el Centro Automatizado de Tratamiento de Infracciones (CATI) y que permitiría disminuir las muertes por exceso de velocidad a nivel nacional. Esto luego de que la normativa estuviese paralizada a 17 meses de su promulgación en marzo de 2023, pese a que el gobierno ingresara en primera instancia sus tres reglamentos a finales de ese mismo año, para luego retirarlos en enero de 2024, retrasando su aplicación.

Con los ojos encima por el retraso, el Ejecutivo parece haber tomado cartas en el asunto y sí, como se ha dicho, el viernes 23 de agosto había reingresado el primero de los reglamentos, este lunes hizo lo propio y reingresó el segundo de los reglamentos que permitirán aplicar la ley, y que en este caso establece los requerimientos "técnicos, de fiabilidad y certeza" de los dispositivos o equipos automatizados de registro y detección de infracciones de tránsito, fijos o móviles, de conformidad a lo que establece la ley.

En rigor, se trata de tecnología de reconocimiento óptico de caracteres utilizada para leer o reconocer automáticamente las placas patentes de los vehículos, produciendo, como se lee en el texto, un medio de verificación de la infracción que puede consistir en películas cinematográficas, fotográficas, fonográficas u otras formas de reproducción de la imagen. Algunos estarán fijos, situados en edificios, postes, pórticos de vías y otras construcciones, mientras que otros pueden ser móviles para ser trasladados de un lugar a otro.

Este punto en específico es destacado por el gerente de Seguridad Vial de la Mutual de Seguridad, Luis Stuvén, quien comenta a **La**



►Este lunes, el Ejecutivo reingresó el segundo reglamento para poder aplicar la ley.

Tercera que esta definición permitirá poner a disposición la tecnología dependiendo de la necesidad del momento.

En el documento también se sostiene que la división a cargo de los equipos podrá coordinar con otros órganos la instalación de los dispositivos en calles, plazas, parques, caminos y otros bienes nacionales de uso público. La instalación se efectuará de modo que no perjudique el uso principal de los bienes ahí señalados.

"Se lo hicimos ver en su momento a la autoridad el instalar este tipo de radares en las obras de mantención o reparación de las autopistas. Esto porque generalmente se genera mucho conflicto con los usuarios de las autopistas que pasan a exceso de velocidad y ponen también en riesgo a los trabajadores de las empresas que están realizando las reparaciones. Por ese lado es interesante y novedoso", afirma Stuvén.

Así también lo respalda la presidenta de la Sociedad Chilena de Ingeniería de Transporte (Sochitran) y profesora de Ingeniería de Transporte y Logística UC, Camila Balbontín, quien destaca la necesidad de realizar fiscalización en puntos fijos que sean críticos, pero también móviles, sumado a la importancia de que toda la información por infracciones va a la División de Fiscalización, encargada de guardar, procesar y sancionar.

"Esto creo que contribuye a generar una conciencia mayor por los límites de velocidad y luces rojas y, eventualmente, generar un cambio cultural donde se respete la velocidad máxima permitida en todas las vías. Sería ideal que eventualmente se puedan incorporar distintas infracciones, como lo son el uso de pistas exclusivas para transporte público", agrega.

Entre sus disposiciones generales, el reglamento establece que los dispositivos conta-

rán con una opción de registro visual, como fotografía, video o imagen digital, que permita reconocer simultáneamente y en la misma imagen el vehículo infractor, los caracteres de la placa, el lugar donde se cometió el hecho, así como la fecha y hora de la infracción con los detalles de sus minutos, horas y segundos.

Asimismo, esta deberá tener la capacidad de capturar, al menos, dos pistas de circulación de forma simultánea, diferenciando los reconocimientos de cada una, mientras que las imágenes y los datos serán registrados en un archivo que debe ser transferible a través de un canal para el procesamiento de las infracciones que correspondan.

Stuvén también destaca otro elemento clave de la ley y reglamento que permitirá disminuir, según proyecciones, un 30% los siniestros por exceso de velocidad: "Y es que el radar esté muy bien señalizado. De ser así, cualquier usuario que va atento a las condiciones de tránsito se va a percatar de la presencia de un radar que capte la velocidad y en ese sentido debería reducir la velocidad y así tener menos riesgo de un accidente de tránsito. Ahí impacta favorablemente la disminución de estos siniestros".

Pero sin perjuicio de lo anterior, el reglamento también sostiene que los equipos técnicos deben cumplir adicionalmente con capacidad de registro por imagen, video o fotografía que identifique claramente al vehículo que exceda el límite de velocidad registrando su placa patente, la velocidad máxima permitida en el lugar de control y la velocidad constitutiva de infracción.

A esto se suman las condiciones en que estos deben ser utilizados, pues los controles solo deberán utilizarse durante la vida útil de los mismos para verificar su correcta operación y el tratamiento de la información visual y audiovisual capturada mediante los señalados dispositivos o equipos.

Pero los equipos no solo permitirán identificar infracciones por exceso de velocidad, sino también por infringir normas que establecen el no tránsito en un área urbana con restricciones por razones de contaminación ambiental, gracias a tecnología de reconocimiento automático de placa patentes.

"Se espera que con esto exista una mayor conciencia de estas normas y que, en un corto plazo, sean respetadas no solo en los puntos fijos de fiscalización, sino en toda la ciudad. Las normas de tránsito existen para generar calles más seguras para todos y todas, incluyendo a todos los actores del sistema: autos, buses, peatones, ciclistas, entre otros, y si estas son respetadas, esperamos ver una disminución en los siniestros causados por incumplimiento de estas normas", dice Balbontín.

Eso sí, el reglamento sostiene que estos lineamientos solo serán aplicables para los dispositivos o equipos automatizados de registro en territorio nacional -tanto fijos como móviles-, mas no aplicables a los equipos móviles de registros de infracciones utilizados por Carabineros de Chile. ●