



## Editorial

# Ley Cati y la integración de cámaras de vigilancia

Chile lleva décadas lidiando con una paradoja frustrante: existen miles de cámaras de vigilancia instaladas en semáforos, autopistas, municipios y edificios públicos que operan de manera aislada, incapaces de comunicarse entre sí en el momento en que más se las necesita. La Ley Cati (Control Automatizado del Tránsito e Infracciones), promulgada en marzo de 2023, pretende romper ese esquema y establecer un marco normativo que integre los sistemas de cámaras de seguridad vial en una red coordinada al servicio de la seguridad pública, la fiscalización del tránsito y de apoyo para la investigación de delitos.

Esta ley entrará en vigencia cuando estén publicados todos los reglamentos que se requieren para su operación. Facultará al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones para que, a través de la red de dispositivos automatizados, pueda detectar faltas como conducir a exceso de velocidad, transitar en área urbana con restricción por contaminación ambiental o infracción a las normas de transporte terrestre, susceptibles de captación automatizada, como es el uso de vías exclusivas para la locomoción colectiva, y también para investigar delitos. La

iniciativa establece estándares técnicos comunes para los sistemas de videovigilancia instalados en la vía pública, obliga a los organismos del Estado a compatibilizar sus plataformas y crea protocolos de acceso que permiten a las policías, al Ministerio Público y a los municipios consultar imágenes de manera oportuna cuando se investigan accidentes, delitos flagrantes o situaciones de emergencia.

Hasta ahora, la fragmentación entre los sistemas del Ministerio de Transportes, las empresas concesionarias de autopistas, los municipios y Carabineros genera demoras en la obtención de registros que podrían ser clave para identificar a responsables de atropellos, robos o colisiones graves. La Ley Cati busca eliminar esa burocracia tecnológica que ha costado caro en términos de impunidad.

En materia de tránsito, los beneficios son concretos e inmediatos. La posibilidad de cruzar información entre cámaras ubicadas en distintos tramos de una ruta permite reconstruir trayectorias de vehículos involucrados en accidentes, identificar patrones de conducción temeraria y fiscalizar de manera automatizada infracciones como el exceso de velocidad, el paso en rojo y la conducción en estado de ebriedad. Para las víctimas de siniestros viales y sus familias, esto representa algo fundamental: la posibilidad real de que exista evidencia que respalde sus casos ante la justicia. En un país donde más de 1.500 personas mueren cada año en accidentes de tránsito, toda herramienta que contribuya a la prevención y a la rendición de cuentas es necesaria.

Pero Chile tiene una larga historia de leyes bien intencionadas que naufragan en su ejecución por falta de recursos, de voluntad política o de coordinación interinstitucional. La Ley Cati no puede seguir ese camino. Su éxito depende de inversión real en infraestructura tecnológica para los municipios más rezagados, de capacitación de los operadores y de plazos de implementación que sean exigentes pero realistas. Las regiones y comunas que hoy carecen de sistemas modernos de videovigilancia no pueden quedar al margen de esta red integrada, pues ello replicaría en el mundo digital las mismas desigualdades que se aprecian en diferentes áreas. Una ley que conecte solo a las grandes ciudades habrá resuelto únicamente la mitad del problema.

Esta legislación en su esencia es una apuesta por un Estado más inteligente y una sociedad más segura. Corresponde ahora a las autoridades realizar las inversiones necesarias, integrar los sistemas de acuerdo con lo que indiquen los reglamentos y demostrar que tienen la capacidad y la voluntad de transformar esa promesa en realidad cotidiana para todos los chilenos, sin distinción de región ni de comuna. El tiempo de las cámaras ciegas debe quedar atrás.

**La fragmentación entre los sistemas del Ministerio de Transportes, autopistas, municipios y Carabineros genera demoras en la obtención de registros para identificar a responsables de accidentes.**