

Según medición hecha en la comuna de Ñuñoa: Mientras piden aprobar uso de telerradar, informe releva poco respeto a límites de velocidad

Expertos aseguran que como no se suele fiscalizar, los automovilistas exceden el máximo permitido de 50 km/h.

JUDITH HERRERA C.

El año pasado, 1.485 personas fallecieron en siniestros viales principalmente por dos causas: la imprudencia del conductor, con un 29% de muertes; y la velocidad imprudente, con 23%.

Ese último factor se ha agudizado, sobre todo en los últimos meses, cuando han aumentado los decesos por accidentes (11,3% más que en el mismo período de 2020), pese a que la norma, que opera desde 2018, permite la circulación hasta 50 km/h.

La fundación Conciencia Vial midió este indicador el 22 de septiembre en el horario punta de la tarde en cuatro puntos de Ñuñoa donde existe alta interacción de movilidad: Eliecer Parada (entre Pucará y Hernando de Aguirre); Diagonal Oriente (entre Carlos Besa y Luis Pereira); Grecia (entre Santa Julia y Doctor Johow); y Exequiel Fernández (entre Gaspar Mora y Las Palmeras).

Según los resultados, la velocidad máxima, de 101 km/h, se registró en Grecia, y esa avenida tiene, además, un promedio de 65 km/h. Solo en Diagonal Oriente la velocidad promedio fue de 50 km/h, pero anotó una máxima de 76 km/h.

Karina Muñoz, directora de la fundación, advierte que "se instauró como condición natural el exceder la velocidad máxima, ya está muy normalizado y eso es porque falta fiscalización. Con velocidades así, si se atropella a alguien, es muy probable que la persona fallezca".



SEBASTIÁN COLLAO

OPERACIÓN.— Los telerradares funcionan con cámaras ubicadas en puntos de alta velocidad, donde detectan la patente de los infractores.

Proyecto

Hace unos días, "El Mercurio" publicó una carta de la Sociedad Chilena de Ingeniería de Transporte para llamar a los senadores a aprobar el proyecto que crea el Centro Automatizado de Tratamiento de Infracciones (CATI), sistema que con el uso de telerradares puede detectar el incumplimiento de la exigencia de velocidad en las calles.

"No es una ley que persiga recaudaciones, que en el pasado desvirtuó la aplicación de medidas similares, puesto que la exigencia de las cámaras es señalizada clara y oportunamente", dice la carta.

Para Ricardo Hurtubia, investigador del Centro de Desarrollo Urbano Sustentable de la UC y firmante de la misiva, actualmente "la ley permite que solo Carabineros controle la velocidad, pero es un problema porque no dan abasto". Añade que en las ciudades donde "funcionan bien los tele-

rradares, las personas saben que no pueden ir a exceso porque les pasarán un parte".

El proyecto fue ingresado en 2014 al Congreso y en 2018 se actualizó con una indicación sustitutiva. Actualmente, está en la comisión de Transportes del Senado; en mayo recibió indicaciones y desde entonces se espera la discusión en particular.

Johanna Vollrath, secretaria ejecutiva de la Comisión Nacional de Seguridad del Tránsito, plantea que "si bien tiene suma urgencia de parte del Ejecutivo, el proyecto no se ha visto en tabla (...). Es urgente iniciar la discusión en particular".

A juicio del senador Alejandro García-Huidobro (UDI), integrante de la comisión *ad hoc*, la iniciativa no se ha retomado porque "no da la confianza suficiente para mantener en forma privada las grabaciones, y eso es algo que el Gobierno no ha podido garantizar".