

Ya se han promulgado leyes para contar con GPS:

Nueva exigencia de grabar patentes en vidrios abre debate sobre rol del Estado en seguridad

Expertos aseguran que se les transfirió toda la responsabilidad a los particulares, cuando debe primar la gestión estatal en medidas como, por ejemplo, evitar la venta ilegal de piezas. Eso sí, todos defienden iniciativas como portar el chaleco reflectante.

FERNANDA AROS B.

Pocos días pasaron desde que el Presidente Boric promulgó la ley que obliga a que los automovilistas graben la patente de sus vehículos en los vidrios —el viernes pasado, con el argumento de evitar la venta de piezas robadas— para que los reclamamos multiplicaran.

Los conductores criticaron, entre otras cosas, que ellos tendrán que correr con los gastos del proceso —que puede bordear los \$40 mil, actualmente—, pues arriesgan una multa si no lo realizan. Pero también cuestionaron por qué el Estado no toma medidas para mejorar la seguridad, en vez de impulsar sucesivas exigencias a los particulares al respecto.

De hecho, expertos en transportes remarcaron que no es la primera vez que los conductores deben cumplir con resguardos exigidos por norma.

En 2019 se promulgó la llamada ley Antiporrazos, que obliga a las aseguradoras a entregar un GPS para evitar porrazos, pero la instalación y seguimiento corre por parte de los propietarios de los vehículos. Antes de eso, en 2016, se obligó a contar con chalecos reflectantes, los cuales deben ser usados cada vez que un conductor descienda del automóvil en una situación de emergencia.

¿Pero son efectivas estas iniciativas para los fines que se mencionan?

“El Estado le transfirió al usuario todo lo relativo a seguridad, y el enfoque verdadero es que es el Estado el que provee, el que regula, el que contribuye a mejorar la seguridad vial”.

FRANCISCO FRÉSARD
 INVESTIGADOR DE INGENIERÍA UC

“Este tipo de medidas tienen que ir acompañadas de un accionar mucho más fuerte, más presente por parte del Estado, porque es el Estado el que me tiene que proporcionar seguridad pública”.

ALBERTO ESCOBAR
 DIRECTOR DE MOVILIDAD DE AUTOMÓVIL CLUB

La exministra de Transportes Gloria Hutt comenta que la ley de grabado de patentes en los vidrios “apunta a razones de seguridad pública, no de seguridad vial, y creo que tiene una buena justificación si miramos las estadísticas de robo, y es un inhibi-



PENDIENTE.— Aunque se promulgó la ley, aún faltan 6 meses para la redacción del reglamento que estipulará cómo debe ser el grabado. Por el momento, la inscripción de la patente va desde los \$40 mil, aproximadamente.



CHALECO.— En 2016 se promulgó la ley que obliga a contar con un reflectante, lo cual es considerado como un elemento de seguridad vial. El no portarlo se puede traducir en una multa de hasta 0,5 UTM.

dor de esos robos. Puede proteger especialmente los vehículos que quedan en la vía pública”.

Eso sí, dice que “uno podría cuestionar si es necesario hacerlo exigible por ley a los automovilistas; muchos ya lo tenían voluntariamente”.

Hutt afirma que “el chaleco reflectante sí es un elemento

cuya efectividad está probada en la prevención de accidentes, tanto en el uso, por ejemplo cuando un vehículo queda en pana en la ruta, y también en el uso de los vehículos no motorizados. Es uno de los elementos de más impacto para la reducción de siniestros viales. No solo el chaleco, sino todos los ele-

mentos reflectantes”.

A juicio de Alberto Escobar, director de Movilidad y Políticas Públicas del Automóvil Club, “debemos separar lo que son medidas para la seguridad ciudadana”, como la entrega del GPS y el grabado de patentes, con el chaleco.

“Creo que nadie podría decir que son malas medidas, ninguna es una tontería. Pero la posición de nuestra institución es que este tipo de medidas tienen que ir acompañadas de un accionar mucho más fuerte, más presente por parte del Estado, porque es el Estado el que me tiene que proporcionar seguridad pública. No soy yo quien se tiene que auto-proteger permanentemente, y esas medidas han sido, con precisión, bastante discretas”.

Escobar sostiene que en el tema del robo de accesorios de autos, el Estado debe, más allá de exigir que se marquen las piezas, “atacar la base del problema, que son las bandas que se dedican a este negocio de los repuestos robados, y segundo, al 90% de las

desarmaduras en Chile que funcionan de manera irregular. Por lo tanto, existe un poder comprador y un poder que está robando permanentemente porque tiene dónde procesar o liquidar estos objetos robados. Súmale a eso que el chileno tiene la tendencia a comprar cosas en la calle, cosas truchas, más baratas”.

¿Falta inversión?

Más crítico es Francisco Frésard, investigador en seguridad vial de Ingeniería de la U. Católica. Dice que, actualmente, “el usuario debe grabar las patentes, debe comprar un vehículo con buenos elementos de seguridad, o con buenos airbags, por ejemplo. Es decir, el Estado le transfirió al usuario todo lo relativo a seguridad, y el enfoque verdadero de seguridad es que es el Estado el que provee, el que regula, el que contribuye a mejorar la seguridad vial” mediante las fiscalizaciones de exceso de velocidad, consumo de alcohol, diseño de buenas vías, o control de delincuencia. Pero ese tipo de medidas, dice, implican “inversiones gigantescas” para las cuales no hay recursos, por lo cual se plantean exigencias como el grabado de patente que “no contribuyen, no contribuirán, ni han contribuido nada a mejorar el mal resultado de seguridad vial que tenemos en nuestro país”.

En tanto, Vicente Inostroza, académico de la U. Diego Portales y magíster en Desarrollo Urbano, opina que el grabado de patentes “tiene que ir acompañado de mejor vigilancia policial y con una mayor seguridad para los automovilistas”.

“Esto no tienen que ser perspectivas aisladas (...), sino que tiene que ir acompañado con un paquete de medidas efectivas, potentes siempre, coordinadas también entre varias instituciones públicas”.