

CÓMO AVANZA LA IMPLEMENTACIÓN DE LA LEY CATI

La Contraloría ha tomado razón de dos de los tres reglamentos que harán operativa la norma. Mientras se despacha el último, está en desarrollo la plataforma tecnológica y la contratación de los equipos necesarios para el nuevo proceso de fiscalización. POR ANDREA CAMPILLAY



En enero de 2023 se promulgó la ley que creó el Centro Automatizado de Tratamiento de Infracciones (CATI), el cual -mediante una red automatizada de cámaras- permitirá la detección, notificación y tramitación de infracciones relacionadas con el exceso de velocidad, las restricciones por contaminación ambiental y el uso de vías exclusivas.

A poco más de dos años de este hecho, la normativa permanece a la espera de sus reglamentos y, a la fecha, la Contraloría General de la República ha tomado razón de dos de los tres instrumentos normativos -orgáni-

co, metodológico y técnico- que la hacen operativa, cuenta el ministro de Transportes y Telecomunicaciones, Juan Carlos Muñoz, y precisa que "el faltante, y que se encuentra ad portas de su

ingreso, es el relativo a la metodología, la cual está en desarrollo por parte de Conaset". Su función será posibilitar la determinación del lugar y la cantidad de equipos automatizados (cámaras de

registro) para la detección de infracciones de tránsito.

En paralelo a este proceso, Muñoz resalta que la implementación sigue avanzando. Actualmente está en desarrollo la plataforma tecnológica que requiere su puesta en marcha, además de la contratación de profesionales y técnicos para este nuevo proceso de fiscalización automatizada.

Sobre las razones tras la demora en su aplicación, el gerente general del Club Europeo de Automovilistas de Chile (CEA Chile), Íñigo Osborne, plantea que "la propia preparación para la entrada en

vigencia (...) es el principal motivo de la demora de la liberación de la Contraloría General de la República", ya que una vez publicada en el Diario Oficial, el sistema deberá comenzar a regir a los 90 días y "no es menor el trabajo que hay detrás de este importante proyecto y que tendrá que estar listo para empezar a funcionar desde el primer minuto".

Bajo su mirada, algunos de los puntos críticos para asegurar el éxito del proyecto son preparar y educar a la ciudadanía "y que no se genere un rechazo al confundir el proyecto como recaudador de ingresos, en vez de su razón real, que es salvar vidas", así como la formación del equipo que estará a cargo del centro y sus gestiones.

La instalación de los radares electrónicos en su primer año de operación "debería generar al menos un 30% de reducción de muertes por siniestros viales en Chile, lo que implicaría salvar aproximadamente 600 vidas y, posteriormente, un 10% de manera anual", añade el director de Movilidad de Automóvil Club de Chile, Alberto Escobar, sobre el impacto esperado, y resalta que también podría disminuir hasta en un 50% el número de heridos graves y lesionados.