

FacebookTwitterLinkedinemailEl especialista en transporte y académico de la **Universidad de Santiago** de Chile, Dr. **Juan Pedro Sepúlveda**, considera insuficiente bajar el límite de velocidad máxima de 60 a 50 km/h, como se plantea en un proyecto de ley que se discutirá este miércoles en el Congreso. Según el académico se trata de un problema de falta de fiscalización. "El mayor número de fallecimientos por esta causa se produce los viernes, sábados y domingos, días en que no hay tanta congestión y los vehículos tienen más libertad para desplazarse. Es decir, la gente sobrepasa ese límite porque sienten que no hay nadie controlándolos", afirma. Un informe de la Comisión Nacional de Seguridad del Tránsito (Conaset) reveló que los fallecidos en accidentes originados por velocidad imprudente y pérdida de control del vehículo subieron un 26% entre 2008 y 2017. Frente a ese escenario, el Gobierno planea automatizar el control de velocidad y apoyar la disminución del límite de velocidad urbana, de 60 a 50 km/h que se discutirá este miércoles en el Senado. Para el especialista en transporte y académico de la **Universidad de Santiago** de Chile, Dr. **Juan Pedro Sepúlveda**, reducir la velocidad urbana no es suficiente para disminuir los accidentes de tránsito. A su juicio, los accidentes no se producen porque el límite sea alto, sino porque los automovilistas no lo respetan cuando tienen oportunidad de hacerlo, independiente de que sean 60 o 50 kilómetros por hora. Por ende, se trata de un problema de fiscalización. "El mayor número de fallecimientos por esta causa, según Conaset, se produce los viernes, sábados y domingos, días en que no hay tanta congestión y los vehículos tienen más libertad para desplazarse", explica. "Al cruzar la información, se puede interpretar que los conductores avanzan a mucho mayor velocidad los viernes, sábados y domingos porque está más libre la vía. La gente sobrepasa ese límite de 60 kilómetros por hora porque sienten que no hay nadie fiscalizándolos", insiste. El especialista valora que se discuta la posibilidad de establecer un control automático de la velocidad en las principales vías de la ciudad. No obstante, considera que la responsabilidad de administrar las multas por este concepto debiese recaer en la Conaset y no en las municipalidades, dado que tiene mayor competencia en la materia y asegura que los recursos se centralicen, para usarse en aspectos que apunten a disminuir y reparar las faltas por accidentes. "Los recursos que provengan de las infracciones debieran ir a un fondo cuya finalidad sea educar a los automovilistas, o para ayudar a quienes han sido víctimas de accidentes, y no necesariamente a las municipalidades. Tendría mayor impacto", considera. Finalmente, el especialista señala que otras causas del aumento de la mortalidad de los accidentes es el aumento explosivo del parque vehicular en los últimos años y a la escasa educación vial de los conductores. "Tiene que haber mayor exigencia al momento de sacar la licencia de conducir y un seguimiento para que el proceso completo entregue garantías de que la persona maneja todos los conceptos de la educación vial", concluye.



La Serena Online

Experto sostiene que reducción de la velocidad resulta insuficiente para disminuir las muertes por accidentes

El especialista en transporte y académico de la Universidad de Santiago de Chile, Dr. Juan Pedro Sepúlveda, considera insuficiente bajar el límite de velocidad máxima de 60 a 50 km/h, como se plantea en un proyecto de ley que se discutirá este miércoles en el Congreso. Según el académico se trata de un problema de falta de fiscalización. "El mayor número de fallecimientos por esta causa se produce los viernes, sábados y domingos, días en que no hay tanta congestión y los vehículos tienen más libertad para desplazarse. Es decir, la gente sobrepasa ese límite porque sienten que no hay nadie controlándolos", afirma.

Un informe de la Comisión Nacional de Seguridad del Tránsito (Conaset) reveló que los fallecidos en accidentes originados por velocidad imprudente y pérdida de control del vehículo subieron un 26% entre 2008 y 2017. Frente a ese escenario, el Gobierno planea automatizar el control de velocidad y apoyar la disminución del límite de velocidad urbana, de 60 a 50 km/h que se discutirá este miércoles en el Senado.

Para el especialista en transporte y académico de la Universidad de Santiago de Chile, Dr. Juan Pedro Sepúlveda, reducir la velocidad urbana no es suficiente para disminuir los accidentes de tránsito. A su juicio, los accidentes no se producen porque el límite sea alto, sino porque los automovilistas no lo respetan cuando tienen oportunidad de hacerlo, independiente de que sean 60 o 50 kilómetros por hora. Por ende, se trata de un problema de fiscalización.

"El mayor número de fallecimientos por esta causa, según Conaset, se produce los viernes, sábados y domingos, días en que no hay tanta congestión y los vehículos tienen más libertad para desplazarse", explica. "Al cruzar la información, se puede interpretar que los conductores avanzan a mucho mayor velocidad los viernes, sábados y domingos porque está más libre la vía. La gente sobrepasa ese límite de 60 kilómetros por hora porque sienten que no hay nadie fiscalizándolos", insiste.

El especialista valora que se discuta la posibilidad de establecer un control automático de la velocidad en las principales vías de la ciudad. No obstante, considera que la responsabilidad de administrar las multas por este concepto debiese recaer en la Conaset y no en las municipalidades, dado que tiene mayor competencia en la materia y asegura que los recursos se centralicen, para usarse en aspectos que apunten a disminuir y reparar las faltas por accidentes.

"Los recursos que provengan de las infracciones debieran ir a un fondo cuya finalidad sea educar a los automovilistas, o para ayudar a quienes han sido víctimas de accidentes, y no necesariamente a las municipalidades. Tendría mayor impacto", considera.

Finalmente, el especialista señala que otras causas del aumento de la mortalidad de los