

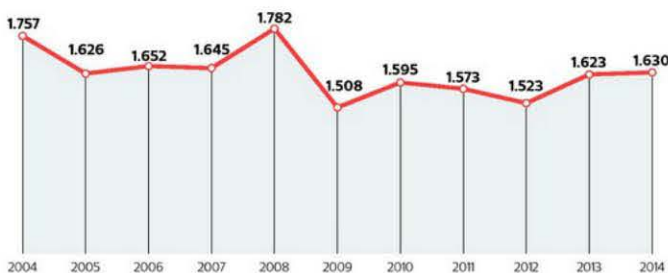
Expertos advierten estancamiento en reducción de muertes por accidentes de tránsito en Chile

- ▶ Número de víctimas fatales se han mantenido similares en la última década, donde el número no disminuye de los 1.500 decesos.
- ▶ Estadísticas revelan que en países de la Unión Europea la cifra de fallecidos bajó en un 45% durante el mismo período.
- ▶ Medidas para controlar la velocidad es uno de los principales aspectos que podrían reducir las fatalidades.

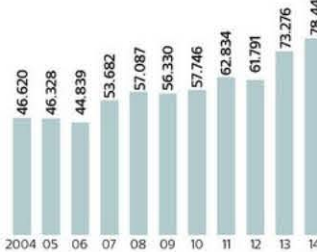
ACCIDENTES DURANTE LA ÚLTIMA DÉCADA

En los últimos 10 años, los decesos por accidentes de tránsito se han mantenido en torno a los 1.500.

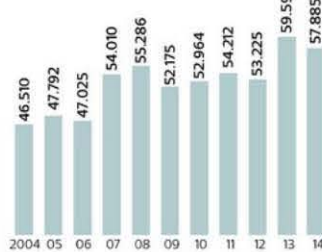
Muertos en accidente de tránsito



Número de accidentes de tránsito



Lesionados en accidentes de tránsito



FUENTE: Carabineros.

Valentina Mery

En la década pasada, las muertes ocurridas por accidentes de tránsito se han mantenido por sobre las 1.500 víctimas al año, sin que las políticas públicas logren disminuir estas cifras. Mientras tanto, en otros países de la Oede las fatalidades relacionadas por este hecho se han reducido en más de un 40%. Ante esta situación, el experto internacional de seguridad de tránsito y académico de la U. de Chile, Milton Bertin, no duda en bautizar a este período como "la época perdida" en la prevención de los fallecimientos en calles y carreteras del país. "En el 2000, la Unión Europea hizo una promesa de reducir en un 50% el número de víctimas fatales. Y efectivamente hubo una

reducción en varios países (...). En cambio, Chile se quedó y perdió la década", sostiene.

Según cifras de Carabineros, en el año 2005 hubo 1.626 víctimas fatales por accidentes de tránsito, mientras que durante el año pasado, esta cifra alcanzó los 1.630 fallecidos. Francisco Fresard, especialista en seguridad vial, sostiene que la causa de este estancamiento debe a la inexistencia de una política pública en este tema. "La cantidad de personas fallecidas se mantienen en los niveles de hace 20 años, esto se debe principalmente a que no hay una política sobre seguridad de tráfico vial: no hay metas, no hay plazos, no hay responsabilidades", comenta.

Por su parte, el gerente de asuntos públicos de Au-

tomóvil Club de Chile, Alberto Escobar, explica que el principal factor de muerte en las calles es la velocidad. "Ese punto es responsable del 40% de los muertos y la mitad de ellos son peatones o usuarios vulnerables. Efectivamente nos hemos mantenido estancados", comenta.

A pesar de que el número de víctimas fatales se ha mantenido en los últimos años, esta cifra no se relaciona necesariamente con el aumento del parque automotor. "Hay que preocuparse por la cantidad absoluta de personas fallecidas, es intolerable que hayan mejorado las carreteras, hayan mejorado los vehículos, haya mejorado todo lo demás, pero la cantidad absoluta de fallecidos no haya bajado", dice Fresard. Para Bertin, el aumento

Parque automotor



LA TERCERA

MEDIDAS IMPLEMENTADAS POR OTROS PAISES

Alcotest evidencial

Una de las críticas de los expertos es que en Chile aún se realizan pruebas de sangre para detectar el grado de alcohol de los automovilistas en caso de un choque. En Europa hace 30 años que no se realiza y se utilizan el alcotest como principal medio para fiscalizar e infraccionar.

Fotoradares

La fiscalización por medio de cámaras detectoras de velocidad es uno de los principales sistemas que ocupan en países europeos para disminuir el número de accidentes de tránsito. Según los expertos, esta medida tiene resultados inmediatos en el número de muertes.

ANÁLISIS

"Ya tuvimos una década perdida y los datos sugieren que vamos a una segunda década perdida"

Milton Bertin
Académico U. de Chile

Licencia con puntos

Según explica Milton Bertin, una de las medidas para controlar a los conductores es por medio de una licencia de conducir con 12 puntos, donde se van perdiendo con las infracciones y recuperando cuando existe un buen comportamiento. Y al llegar a cero puntos, se pierde la licencia.

Automóviles con luces diurnas

Para que la policía no pierda tiempo fiscalizando a los vehículos que no llevan las luces encendidas, en países como Estados Unidos se estableció como norma que los automóviles tengan un dispositivo para que cuando el motor sea utilizado, se prendan las luces.

"No hay una política pública sobre seguridad de tráfico vial, no hay metas, no hay plazos"

Francisco Fresard
Especialista en seguridad vial

de congestión no debería tener incidencia en el número de muertos. "Al aumentar el parque disminuyen las velocidades por la congestión, entonces disminuyen las fatalidades, incluso puede aumentar el número de accidentes, pero estos producen menos fallecidos", asegura.

Implementar medidas

Ante esta realidad, los expertos plantean rescatar las principales medidas que han tomado otros países, como es el uso de la fiscalización por medio de fotoradares. "En España y Francia es muy fuerte la fiscalización fotográfica y automática del exceso de velocidad, porque cuando hay un accidente, la velocidad es la que define el nivel de daño. Cambios pequeños en la velocidad

promedio hacen grandes diferencias en términos de muertos", argumenta.

En esta materia, durante el año pasado el Ministerio de Transportes ingresó al Congreso un proyecto de ley, denominado Ley Cati, que pretende crear el Centro Automatizado de Tratamiento de Infracciones, para controlar mediante cámaras detectoras de velocidad, zonas que registran altos índices de accidentes en el país.

Según Bertin, existen varias medidas que se han rescatado de otros países, pero que se han implementado mal. "En Chile se fiscaliza el alcohol en los lugares de más riesgo, por ejemplo la salida de centros nocturnos. Y la literatura internacional se ha demostrado que es una forma muy mala de ha-

cerlo, porque un sábado en la noche deben haber unos dos mil conductores con trago y se terminan detectando sólo cinco o diez". Según el experto, lo que se hace en Europa y en Estados Unidos es fiscalizar con equipos especiales de forma aleatoria para que la gente no pueda predecir dónde y cuándo se realizará el control.

Además, según detalla, estudios avalan que con el encendido de luces diurnas los más favorecidos son los peatones y los ciclistas en áreas urbanas. "Aquí en Chile se utilizó esta medida, pero sólo para carreteras, a pesar de que hay información donde dicen que ese no es el lugar donde es más útil y eso muestra que hay medidas sensatas, pero que se hacen mal", añade Bertin. ●