

## FRENTE A FRENTE

# ¿Se deberían utilizar los fotorradares para reducir la accidentalidad vial?



Milton Bertin

Docente Universidad de Chile. Experto internacional en Seguridad Vial

## Eficiencia en el control de velocidades excesivas

**E**L PAÍS muestra altos niveles de tragedias en el tránsito, estamos en el peor nivel de OECD, y las víctimas fatales anuales ya triplican las que ocurren en el área criminal, sin que existan progresos en reducir estas tragedias. Así mientras la Unión Europea obtuvo una reducción en fallecidos del 45% en la década pasada, Chile no mostró progresos y tampoco los muestra en la presente década, a pesar de un compromiso en las Naciones Unidas de reducir las víctimas fatales a la mitad. Parte del problema es la proliferación de medidas efectistas, pero no efectivas, como lo muestra la falta de resultados.

Los fotorradares, de triste recuerdo, dado el mal uso que hicieron algunos municipios con afanes recaudatorios, han vuelto a ser propuestos para reducir las víctimas fatales en el tránsito, pero antes de analizar su uso, debemos identificar el problema, que es la extendida costumbre de circular a velocidades excesivas, y a partir de ello decidir si los fotorradares, como herramienta, son apropiados o no.

La comunidad científica avala que la velocidad excesiva es un componente importante de la inseguridad de tránsito, impactando tanto en el número de accidentes como en su gravedad, así, se estima que una disminución pequeña en la velocidad promedio de circulación, por ejemplo de apenas un 10%, se traduce en una reducción de las víctimas fatales de un 25%. Es decir, el control del exceso de velocidad es una herramienta clave para reducir las tragedias en el tránsito.

Una vez establecido ese punto técnico debemos preguntarnos cuál es la herramienta más eficiente para lograr los beneficios antes señalados, existiendo básicamente dos alternativas, fiscalizar los excesos de velocidad sobre la base de personal policial, o hacerlo en forma automática, usando fotorradares.

Chile ha probado en estos años la primera alternativa con magros resultados, lo que no es de extrañar. Las investigaciones científicas señalan que la fiscalización usando personal para cursar las infracciones

tiene un pobre rendimiento, tanto por el escaso personal que se asigna como por las dificultades prácticas de fiscalizar en áreas de alto tránsito, donde obligar a un vehículo a detenerse es, en sí mismo, un factor de riesgo de accidentes.

El uso de fotorradares ha demostrado ser la manera más eficiente para controlar las velocidades excesivas. Los estudios internacionales, especialmente en la Unión Europea, han identificado sus beneficios, los que se traducen en una disminución de 40% en accidentes fatales. Lo anterior avala que estamos en presencia de una medida central en todo programa de seguridad de tránsito. Los datos de Chile también van en la misma dirección, el único año en que 28 municipios usaron fotorradares, éstos lograron una reducción de 28% en las víctimas fatales, produciendo el mejor año en la reducción de tragedias de tránsito en Chile, con un 16% de reducción en fallecidos a nivel nacional.

La inexistencia de fotorradares en Chile es, finalmente, un símbolo de lo precaria que son las acciones en el

**El uso de fotorradares ha demostrado ser la manera más eficiente para controlar las velocidades excesivas; sus beneficios llegan a un 40% de disminución en accidentes fatales.**

área de la seguridad de tránsito, pues el Poder Ejecutivo, siempre ha estado autorizado por ley, vía una de sus agencias, Carabineros, a usarlos. Su inexistencia es un claro indicador de las falencias institucionales. No solo el país carece de una estrategia de seguridad de tránsito actualizada, también Carabineros carece de una estrategia nacional de fiscalización, es decir, se cursan infracciones pero no hay una demostración de que ese esfuerzo provenga de una definición de metas en esta área, y por consiguiente, no hay cómo verificar si el esfuerzo de fiscalización es útil, y en el caso de no serlo cómo reorientarlo.



Raimundo Cruzat

Docente Universidad Católica. Máster en Planificación Urbana MIT

## Control de carabineros aporta el criterio

**H**OY EL tema de los fotorradares vuelve a ser noticia. Las estadísticas muestran que el exceso de velocidad está presente en un

40% de los accidentes fatales en nuestro país, por lo tanto, tratar de reducir la velocidad tiene mucho sentido desde el punto de vista de salvar vidas. Sin embargo, la aplicación de este sistema trajo múltiples críticas y cuestionamientos desde su primera aparición hace ya más de 15 años. El proyecto de ley que reinstauraría los fotorradares mejora lo que tuvimos en el pasado en ciertos aspectos, pero en muchos otros sigue adoleciendo de los mismos problemas de antes.

Apenas tres de cada diez mil excesos de velocidad son fiscalizados hoy en día. Es decir, prácticamente nada. Sin embargo, ese escaso control tiene varias bondades que el fotorradar no tiene como está planteado.

En primer lugar, el control de velocidad que hace Carabineros es bastante aleatorio y muchas veces oculto, lo que hace que el conductor sienta que en cualquier momento puede ser fiscalizado. Aplicaciones tecnológicas como Waze reducen el factor sorpresa de los controles en persona, pero no hay que olvidar que el proyecto de ley de fotorradares obliga a que estén señalizados claramente los lugares donde se ubican estos dispositivos.

¿Qué va a pasar? Lo mismo que pasó antes: la gente va a respetar la velocidad en los lugares donde sabe que hay un fotorradar. Incluso peor: la gente que vaya a exceso de velocidad va a frenar bruscamente debajo de los pórticos de las autopistas urbanas, por ejemplo, lo que puede ser un riesgo incluso mayor que el exceso de velocidad mismo.

Por otra parte, el fotorradar es una medición instantánea, que carece de cualquier contexto de condiciones del tránsito o de cualquier criterio para determinar la gravedad real de la infracción. En contrapartida, un buen carabinero es capaz de diagnosticar las condiciones que enfrentaba el conductor al momento de la infracción, lo que le permite aplicar ciertos criterios

a la hora de redactar su versión en la temida papeleta.

Adicionalmente, los partes por fotorradar serían empadronados, es decir, se multa al dueño del auto por una infracción que cometió el conductor, y ambos no necesariamente son la misma persona. Por esa razón, el elemento más disuasivo de la multa a mi entender —la suspensión de la licencia de conducir— se pierde, y sólo se multa con plata. Al final del día, alguien podría decir que el que tiene plata para pagar los partes puede andar a la velocidad que quiera.

Sin perjuicio de lo anterior, el proyecto que está en discusión sí tiene una mejora importante frente a lo que estábamos acostumbrados. El proyecto crea el "Centro Automatizado de Tratamiento de Infracciones (CATI)", que entre otras cosas es una especie de unidad recaudadora central de multas, que —afortunadamente— no depende de los municipios. Esto resuelve una de las principales críticas que tenía el sistema original, y que era que los fotorradares no eran más que una excusa para engordar las arcas municipales.

**El fotorradar es una medición instantánea, que carece de cualquier contexto de condiciones del tránsito o de cualquier criterio para determinar la gravedad real de la infracción.**

En conclusión, es mucho mejor que se controle la velocidad a través de carabineros y/u otros inspectores ad hoc, con criterio, con un sistema legal que permita retener el carnet de manejar al infractor, en vez de dejar el trabajo a los fotorradares, multando al dueño del auto y no necesariamente a quien se lo merece.

Finalmente, si se aprueba el proyecto, ojalá que los fondos que se recauden no terminen subsidiando a Transantiago, al menos mientras no hayan compromisos concretos de mejora en la calidad del servicio, como inminentemente va a pasar con la Ley de Aportes al Espacio Público en trámite.