

# Estudio en Santiago, Valparaíso y Concepción: Cuatro de cada 10 automovilistas circulan a exceso de velocidad

Las zonas donde más se cometen estas infracciones son los accesos a ciudades y vías intercomunales. En Santiago, el camino a Melipilla es la calle donde se observó la mayor infracción a la normal, con 163 km/h.

MANUEL VALENCIA

Aunque la creciente congestión vial ha generado una progresiva baja de la velocidad urbana en el país, la circulación a más de 60 km/h, establecida como límite en 2002, es recurrente en las calles chilenas. De hecho, de los 91.711 accidentes de tránsito ocurridos durante el año pasado, 76.564, el 83%, se registraron en zonas urbanas. Y casi todos se debieron o tuvieron como causa directa o indirecta el exceso de velocidad.

Un estudio realizado por el Ministerio de Transportes midió la velocidad promedio en las principales ciudades del país entre septiembre de 2014 y enero de 2015. De ese análisis se conocen hoy datos llamativos: el 38% de los vehículos (es decir, cuatro de cada diez) circuló a una velocidad mayor al límite de 60 km/h en las tres zonas metropolitanas de Chile: Santiago, Valparaíso y Concepción.

En la capital, los mayores excesos de velocidad se observaron en vías de acceso o de carácter intercomunal. La mayor se detectó en el camino a Melipilla, con 163,9 km/h. Le sigue Camino Henríquez-El Peral con 163,4 km/h, Isabel Riquelme-Club Hípico (156,5 km/h) y Escrivá de Balaguer, en Vitacura, la zona



**LÍMITE.**— Chile y Japón son hoy los países con una velocidad mayor al estándar de la OCDE de menos de 50 km/h.

urbana más “veloz” del sector oriente, con 152,2 km/h.

El general de tránsito y carreteras de Carabineros, Jorge Garrido, dice que pese al incremento en el parque, los excesos de velocidad se producen y se observa una mayor interacción entre autos “y eso eleva la posibilidad de que se genere un accidente. Se eleva proporcionalmente. Como Carabineros, vamos a aumentar los controles, focalizados en las avenidas y horarios donde más se excede la velocidad”.

En todos los casos la velocidad

más que duplica el límite actual de 60 km/h, que el Gobierno busca reducir a 50 km/h en un proyecto de ley. Con ello, Chile dejaría de ser uno de los dos países (junto a Japón) con una velocidad mayor al estándar de la OCDE de menos de 50 km/h.

“Resulta muy relevante hacerlos cargo de este tema. Si un niño aparece a 36 metros de distancia y el conductor va a más de 60 km/h, ese niño fallece. Si va a 50 km/h, el conductor logra reaccionar y, tal vez, evitar esa muerte”, explica la ministra de Trans-

DAVID VELÁSQUEZ

## Dónde se han detectado las mayores velocidades del Gran Santiago

Las vías de acceso a la capital o avenidas intercomunales como Camino a Melipilla, Isabel Riquelme o Escrivá de Balaguer evidencian el paso de vehículos que alcanzan los mayores excesos de velocidad. Estos infractores más que duplican el límite de 60 km/h.

A cuánto circularon los vehículos más rápidos de cada tramo

Tramos	Velocidad en km/h
Camino a Melipilla - Los Pajaritos	163,9
Camilo Henríquez - El Peral	163,4
Isabel Riquelme - Club Hípico	156,5
Escrivá de Balaguer	152,2
Concha y Toro - San Carlos	146,2
Buzeta - Pedro Aguirre Cerda	142,1
Ossa - Tobalaba	138,4
Larrain - Carlos Ossandón	136,6
Carlos Valdovinos - Las Industrias	116,9
Camino Agrícola - Pedro de Valdivia	112,9
Santa Rosa - Biobío	112,8
Segunda Transversal - Cinco de Abril	111,4
La Florida - Trinidad	93,4
Diagonal Rancagua	92,9
Gerónimo de Alderete - La Florida	84,4
Martín Alonso Pinzón - Robinson Crusoe	73,9

Fuente: Ministerio de Transportes

EL MERCURIO

portes, Paola Tapia.

El proyecto de ley se vota en las próximas semanas en el Senado, donde ha encontrado resistencia de parlamentarios de oposición.

## Efectos de una baja

Para el especialista en seguridad vial de la UC, **Francisco Frésard**, la baja de velocidad máxima “evitaría la muerte del orden de 200 personas anualmente. En su mayoría las personas salvadas de morir serían peatones y ciclistas”, explica, y añade que para que ese cambio legal sea efectivo “es crucial mejorar la fiscalización”. A su juicio, la “mala ley” implementada en 2002, que subió la velocidad urbana de 50 km/h a 60 km/h, y que hoy se trata de revertir con el proyecto, “asesinó a muchas personas en

las vías públicas de nuestro país”.

El gerente de asuntos públicos de Automóvil Club, Alberto Escobar, dice que esta baja responde a la tendencia internacional que se ha implementado en ciudades como Londres, que bajó a 40 km/h. “Es clave reducir porque por cada kilómetro que se excede la velocidad, se tiene un 7% de probabilidades de tener un siniestro vial. Entonces, en la medida en que se baja la velocidad máxima se logran menores lesiones sobre todo en atropellos, que representan la mitad de la mortalidad chilena en tránsito”. Añade que es

clave fiscalizar electrónicamente, mediante fotorradares. “Los conductores exceden en más de 20 km/h el límite de velocidad y eso se requiere controlar con radares porque no se puede tener un caso de rabinero en cada esquina”.

El general Garrido agrega que los excesos de velocidad “son precursores importantes para que se produzcan los accidentes y son un elemento importante en la consecuencia de los estos. Bajar la velocidad va a contribuir de manera importante en evitar que se produzcan accidentes y en la cantidad de mortalidad y lesiones”.

## EFFECTO

**Tras el cambio legal de 2002, que incrementó el límite de velocidad máxima urbana de 50 a 60 km/h, el año siguiente los accidentes de tránsito en zonas urbanas, cuya causa puede ser atribuible a velocidad inadecuada, aumentaron en un 29%.**