

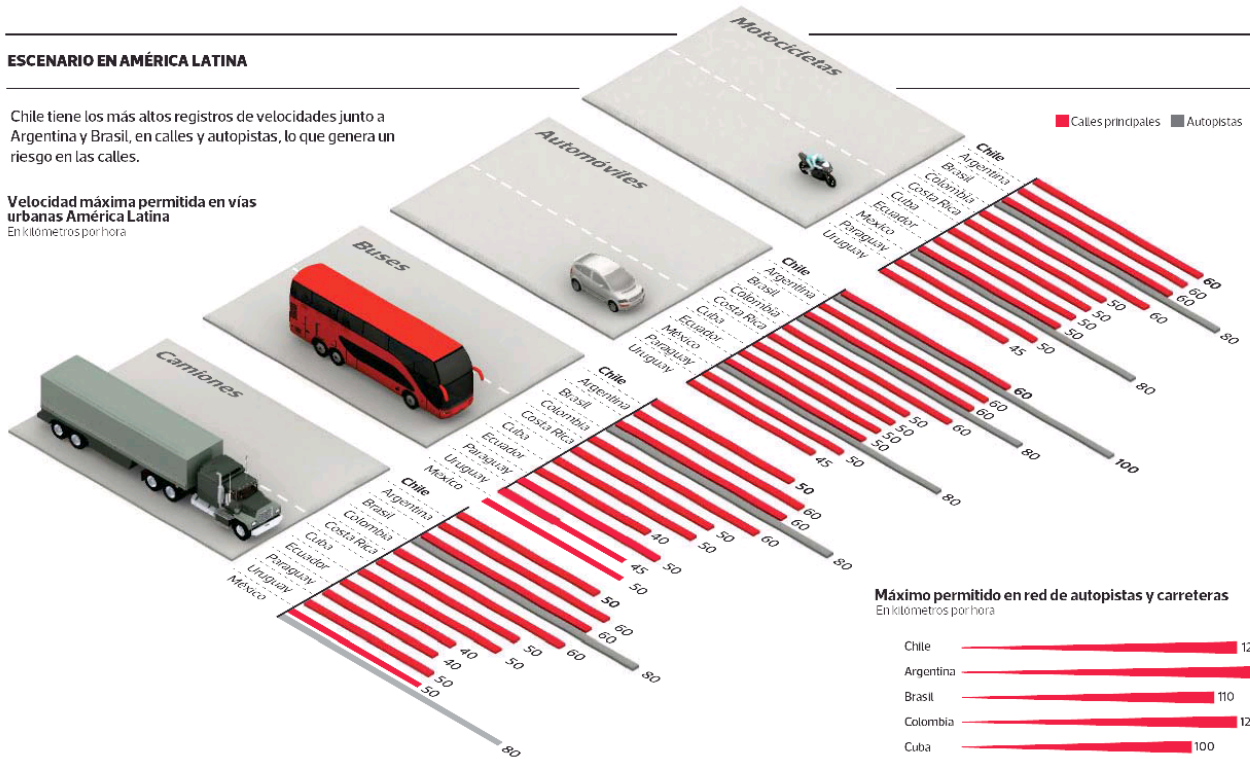
# NACIONAL

## ESCENARIO EN AMÉRICA LATINA

Chile tiene los más altos registros de velocidades junto a Argentina y Brasil, en calles y autopistas, lo que genera un riesgo en las calles.

### Velocidad máxima permitida en vías urbanas América Latina

En kilómetros por hora



FUENTE: Benchmarking de la seguridad vial en América Latina/Foro Internacional de Transporte.

# Chile figura entre las más altas velocidades urbanas en A. Latina

Foro Internacional de Transporte, ligado a la OCDE, indica que en las calles se supera por lejos los 50 km/h recomendados para proteger a la población.

Orlana Fernández G.

Un total de 213.614 automovilistas fueron detectados conduciendo a exceso de velocidad en el país, según el último reporte de Carabineros. Esta conducta lleva a que peatones y ciclistas, considerados como usuarios "vulnerables", tengan altísimas posibilidades de fallecer si son embestidos. Ante este escenario, el gobierno presentó un proyecto de ley que incluye la rebaja de la velocidad de 60 a 50 kilómetros por hora en las zonas urbanas, iniciativa que fue rechazada la semana pasada por el Senado, pero que será repuesta en comisión mixta.

Los organismos internacionales que promueven una conducción segura presionan para que los países aprueben normas más es-

trictas en la materia. Este mes el Foro Internacional del Transporte, ligado a la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE) publicó un estudio al respecto, denominado "Benchmarking de la seguridad vial en América Latina", donde se entrega un panorama sobre las causas y recomendaciones para reducir la accidentabilidad en el continente. Los datos de Chile alertan sobre el riesgo que hay en las vías. El país aparece junto a Argentina y Brasil entre los de mayor velocidad permitida (60 km/h) en las calles principales, autopistas y vías rurales (ver infografía).

Otro dato: el informe plantea que en la práctica este límite no es respetado: los pilotos nacionales llegan a circular a 83 km/h en las áreas urbanas, al igual que en Uruguay. En el caso de las carre-

teras, las cifras arrojan que la velocidad establecida en Chile se iguala a la de Colombia (120 km/h).

### Riesgos

Según el estudio, la velocidad en las ciudades debe llegar a 50 km/h, lo que se traduce en que los peatones y ciclistas tengan una menor posibilidad de fallecer en caso de siniestros viales (cuatro de cada diez personas mueren si son impactadas a 80 km/h).

Alberto Escobar, gerente de estudios del Automóvil Club de Chile, añade que un tercio de los conductores jóvenes reconocen no estar atentos a la señalética destinada a informar sobre los límites permitidos. "Esto demuestra que a los automovilistas les gusta desafiar las normas del tránsito y que no tienen noción sobre los peligros", dice Escobar. El problema, remar-

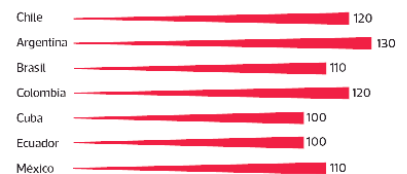
can los expertos, es que en 2002 los legisladores aprobaron el aumento de velocidades. Esto llevó a que al año siguiente crecieran los decesos en los accidentes en un 29%. No obstante estos datos, senadores como Juan Antonio Coloma (UDI) rechazan bajar este límite, pues dijo que la norma aprobada hace 15 años "no ha generado más accidentes".

Gabriela Rosende, secretaria ejecutiva de la Comisión Nacional de Seguridad del Tránsito (Conaset), afirma que este resultado se podría revertir al incentivar la aplicación de puntos de "tráfico calmado" en todas las comunas. Para ello, dice que se deberían establecer perímetros seguros en las rutas alejadas a plazas y a sectores residenciales (no solo en áreas de escuela).

El análisis del Foro señala que es "urgente" aprobar la

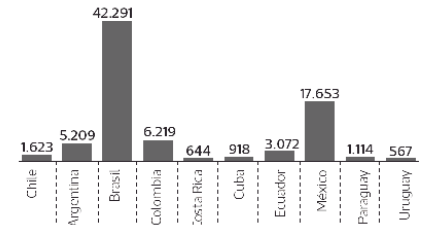
### Máximo permitido en red de autopistas y carreteras

En kilómetros por hora



### Fallecidos en accidentes de tránsito

(Cálculo de la OMS a 2013)



### Velocidad media detectada en cinco países

En zonas donde se puede conducir a 60 km/h  
En kilómetros por hora



INFOGRAFÍA: Heglar Fleming • LA TERCERA

ley de convivencia vial, para que entre en vigencia la reducción de velocidad, pues así se puede disminuir, en promedio, un 20% los fallecidos en accidentes de tránsito. También se plantea que debe haber un "control automático" de las velocidades, lo que se relaciona, por ejemplo, con la puesta en marcha de fotorradares, lo que se resistió por los automovilistas.

El académico y experto en tráfico y seguridad vial de la U. Católica, Francisco Frey sard, sostiene que las municipalidades que han imple-

mentado medidas para reducir la velocidad "no lo hacen bien", además de que son variables los recursos destinados a este ítem al depender de la voluntad de las autoridades de turno.

El reporte del Foro del Transporte añade que la velocidad y el consumo de alcohol aumentan las posibilidades de un incidente grave, por lo que se deben reforzar los controles. Según el Senda, este año se han realizado 172.282 alcohol test a pilotos. De ese grupo, 2.564 personas han sido sacadas de circulación. ●