

AL MUNDO LIBRE

SEGURIDAD CIUDADANA Y TRÁNSITO

Francisco Bascuñán Letelier

Dic- 2000

RESUMEN

Ante la grave situación de la seguridad ciudadana y de accidentes del tránsito, se propone una línea de acción.

1. Separar las funciones de seguridad con las del tránsito en instituciones independientes
2. Profesionalizar ambas instituciones, tal vez privatizarlas.
3. Aclara conceptos de la normativa y quehacer del tránsito.
 - 3.1 El fin es evitar los accidentes y no financiar municipios
 - 3.2 Define agente del tránsito: activo y pasivo
 - 3.3 El producto de las infracciones va a una institución de beneficencia y no al municipio.
 - 3.4 Costo y financiamiento de las señalizaciones restrictivas
 - 3.5 No hay preferencia alguna. Todos iguales ante la ley.
 - 3.6 Muchas dudas sobre inconsistencias que se debieran responder

Base

Servicio Público
Eficiente
Ético

Diagnóstico

Carabineros de Chile es un cuerpo disciplinado que tiene dos funciones de primera importancia que debiera cumplir, a saber:

- 1.- Seguridad Ciudadana, y
- 2.- Seguridad del Tránsito.

Una de las principales causales de muerte en Chile es por falta de seguridad en las calles y por accidentes del tránsito.

A tal afirmación, no hay duda que se debiera tomar un lineamiento con respecto al Cuerpo de Carabineros, a la organización de la seguridad y a la organización del tránsito.

Proposición

De acuerdo a la base, los objetivos serían:

- 1º Profesionalizar el Servicio Público
- 2º Exigir métodos eficientes, y
- 3º El accionar se somete a rigurosa ética

Para lograr los tres objetivos anteriores, proponemos algunas medidas básicas

A.- Independizar las labores de seguridad ciudadana con respecto a las de seguridad del tránsito; en dos entidades a parte, con profesionales y personal diferentes, tal que acrediten capacidad, conocimiento y honorabilidad cada uno de ellos en los temas que le competan.

B.- En el caso de la **seguridad ciudadana**, distinguir a su vez, al personal de cuidado de barrios y/o entidades (tipo guardias azules), del personal destinados a manifestaciones, motines, control de drogas, etc.

El primero se debe a una organización civil para tratar con civiles, niños, mujeres, etc., que estén a disposición del barrio.

Los segundos a cargo de una organización tipo militar, con amplios conocimientos de cada uno de los temas ya mencionados como motines, drogas, etc. todo lo cual requiere de alta especialización.

C.- Con respecto a la **seguridad del tránsito**, se deben respetar algunos conceptos básicos:

1. El fin de esta **nueva** institución es prevenir un accidente más que condenarlo,
2. En una infracción de tránsito existen dos o más entes que intervienen con grados de responsabilidad. Unos, son los agentes activos, los choferes. Los otros, son los responsables pasivos, que tiene que ver con la calidad de los medios; a saber, calidad del camino, de las señalizaciones, de las reglamentaciones, de los controles, etc.
 - En el primer caso, los choferes, es indudable que para obtener una mayor seguridad, se requiere de una mayor

capacitación. Este es un tema largamente aludido por la prensa y por los actuales carabineros, por lo que no creemos necesario profundizar este punto; pero es del todo necesario.

- En el segundo caso, los agentes pasivos, debería existir una adecuada coordinación entre los controladores y las personas que reglamentan, y entre éstos y los diseñadores de las vías de comunicación. La responsabilidad debería de estar centralizada en una sola institución que debiera ser capaz de responder a los requerimientos del tránsito incluso de sus accidentes (Seguros). Es probable que esta institución debiera ser de tipo privado con alto grado de profesionalismo. (Licitación por tramos comunas, etc.)
3. Si correspondiere una condena, el producto de las infracciones debe ir a financiar una institución de beneficencia, a elección del infractor de entre las seleccionadas por del Estado, independiente de las partes en conflicto (Ej. Hogar de Menores, Hogar de Cristo, María Ayuda, Fundación Las Rosas, etc.). Consideramos que este concepto es de primordial importancia, a tal punto que sin él, no creemos que el problema del tránsito, que estamos estudiando, tenga solución. El dinero que hoy se recolecta al año en infracciones del tránsito a lo largo del país, equivale a siete (7) Teletones; mucho dinero para que quede en manos de una de las partes, como la Dirección de Vialidad o algún Municipio. Hoy, bien se puede pensar que las infracciones lejos de prevenir accidentes es un medio de financiar los municipios. Cabe hacer notar que en nuestra propuesta, las infracciones o condenas en general, pueden recaer tanto en los agentes activos como pasivos, cualquiera sea el responsable.
4. La colocación de señales restrictivas deben ser pagadas, tanto en su costo directo como indirecto, por el que necesita de la señal. El costo indirecto es el que se le produce al usuario; como lo es el costo de frenado, tiempo perdido, menor rendimiento, baja de la productividad, etc.
- La solicitud para colocar una señal restrictiva, debe ser previamente evaluada y aprobada por la institución responsable del tránsito. Posteriormente, debe ser cancelada por quien la requiera.
 - Por ejemplo, el costo de colocar una señal de reducción de velocidad, corresponde al valor del letrero propiamente tal, más el costo de frenado y pérdida de tiempo y de concentración del usuario; se debe cobrar **tantos pesos por**

kilómetro reducido y por vehículo que pasa al mes por esa señalización. Así no cualquiera pondrá la señalización que se le ocurra. Si hubiere un arreglo en el camino, el tiempo y el costo de las señalizaciones deben estar consideradas en el valor del trabajo. Y todo este dinero, destinado también a la institución de beneficencia.

5. No puede haber preferencia en el tránsito por nada ni para nadie. Ej. Donde se puede estacionar uno, se podrán estacionar todos. Todos los ciudadanos son iguales ante la ley. No debiera existir excepción alguna, muy especialmente con personeros de los poderes del Estado.
6. Existen muchas inconsistencias en las leyes del tránsito. Estos y otros problemas, deben ser atendidos por la institución responsable del tránsito. Por ejemplo:
 - ¿Por qué no existe una señalización diferenciada que responda a las necesidades de los diferentes vehículos? Al menos, para grandes vehículos como camiones, buses, etc. y otras para vehículos livianos. ¿Cómo se puede legislar del mismo modo para un camión cargado con 45 tons. y un vehículo deportivo último modelo con todo tipo de adelantos en frenado, luz, seguridad, etc.?
 - ¿Por qué existen señalizaciones imposibles de respetar, las cuales son sobrepasadas en un 100%? Por ejemplo velc. máx. 30 Kms/hr en plena carretera panamericana con doble pista y sin trabajos. ¿Es sólo para lucrar? Esto trae aparejado un gran inconveniente, cual es el de acostumbrar a los choferes a violar sistemáticamente las señalizaciones.
 - ¿Por qué no existe la velocidad mínima en carretera? Hay camiones que suben a 5 Kms/hr en cuestas que a veces tienen curva. Un vehículo que corre a 100 Kms/hr y se encuentra con otro que va en su misma dirección a 5 Kms/hr, choca por atrás con una fuerza equivalente a 95 Kms/hr contra una muralla. A nadie se le ocurriría poner una muralla en un camino sin avisar! La estadística de este accidente es exceso de velocidad chocando por atrás; la justicia al revés.
 - ¿Porqué hay señalizaciones indicativas que se ubican después del cruce? Debe ser el único país del mundo que pasa esto! Hasta algunos semáforos están colocados después del cruce; si esto se llegara a requerir, se deben colocar dos semáforos, antes y después.

- Muchas de las infracciones son con retención de documentos. ¿Se ha pensado en el costo social, en la baja de la producción, etc., al tomar esta medida? ¿La cantidad de horas-hombres perdidas diariamente en espera de entrega de documentos, partes, vales vista, etc.?

..... la lista de inconsecuencias es enorme.

Francisco J. Bascuñán Letelier

Ingeniero Civil (U de CH).

www.mundolibre.cl