

Inseguridad vial: secuela de un sistema desorganizado



Guillermo Abad
Presidente Justicia Vial

¿Cuáles son los conflictos entre transporte urbano y seguridad ciudadana?

El gran problema del transporte urbano y de todas las modalidades de transporte en el país, es que existe una clara deficiencia empresarial en el sector; y eso genera una desorganización del mismo. Esta situación contribuye a que la seguridad del ciudadano —sea este usuario o peatón— se convierta en un gran problema para la ciudad, como consecuencia de la falta de visión empresarial de las cooperativas y compañías de transporte urbano e incluso de las otras modalidades. ¿Cuál es la causa y el origen de la desorganización empresarial? Hay una falta de políticas, programas y proyectos por parte del organismo controlador que en este caso es el Consejo Nacional de Tránsito y Transporte Terrestres, lo cual se da porque no existe una legislación para el transporte. Ahí radica entonces todo el problema, ya que esto último ocasiona desorganización empresarial que termina en un caos que conlleva inseguridad para el ciudadano. Esto desde el punto de vista del usuario o del peatón, e incluso, del propio conductor tanto del transporte público como privado.

¿Cuáles son los principales problemas que se evidencian de este conflicto?

A parte de la inseguridad del usuario del transporte público o del usuario del tránsito en la ciudad, está el excesivo tránsito que tenemos en las ciudades. Muchas personas desconocemos cuánto le significa a una ciudad mantener el tránsito; éste tiene varios factores dentro de su canasta de costos, entre estos está: la limpieza del aire, el consumo inadecuado o excesivo de hidrocarburos, mantenimiento de las vías y la hora-hombre (que es el tiempo perdido en el tránsito, por ejemplo, si un bus está mal estacionado, el vehículo que le sigue pierde dos segundos, el que está tercero pierde cuatro, y así sucesivamente). Toda esta canasta sumada se convierte en un cálculo geométrico y no aritmético; y eso, traducido a dinero, significa que la ciudad de Quito actualmente está perdiendo USD siete millones al año sólo por mantener el tránsito. Si el cálculo es geométrico, significa que el siguiente año va a perder USD 14 millones, y el próximo USD 28 millones. Esto a mí criterio es el principal problema de la ciudad, mucho más

que la basura o la delincuencia, porque ahora el tránsito está sirviendo como un mecanismo o herramienta para los delincuentes, quienes ahora roban o secuestran mientras estamos en un semáforo en rojo sin ánimo de ser pesimista.

El tránsito se está convirtiendo en caldo de cultivo para que la delincuencia empiece a formar mejores estrategias, y lo estamos percibiendo en los

trancones que tiene la ciudad. A lo que se suma todo lo que el país pierde por esa excesiva cantidad de tránsito, es un reto para las nuevas autoridades que van a ser elegidas, como el alcalde de la ciudad.

¿El tema de la accidentalidad sería la expresión máxima de estos problemas a falta de una ley que regule efectivamente el tránsito?

La accidentalidad vial es una consecuencia o resultado de la falta de organización del transporte; por ende, si no tenemos un buen tránsito no tendremos seguridad vial. De modo que, mientras no se pueda organizar el transporte para así mejorar el tránsito, la seguridad vial será vulnerable en nuestro país. En este sentido, el

índice de mortalidad o las estadísticas de accidentalidad vial son los indicadores que determinan el nivel de la seguridad vial de un país. Vale recalcar que en el 2006, el Ecuador fue el país de Sudamérica con el más alto índice de mortalidad. Esto se mide con dos indicadores *ranking*, que son: la tasa de mortalidad por accidentes de tránsito vs. cada millón de vehículos registrados o matriculados dependiendo de cada país. Se compara estos dos indicadores y esto nos da el *ranking* de accidentalidad vial. El Ecuador en el 2006 tuvo 1801 muertos por cada millón de vehículos registrados - la tasa más alta de mortalidad de la región. Éste es un indicador de seguridad vial, que nos señala que las cosas en nuestro país no han estado bien. Según el Consejo Nacional de Tránsito, en ese mismo año el país perdió USD 575 millones por accidentalidad vial, es decir, cerca de tres veces más de la emergencia de inundaciones que estamos viviendo. Esto es algo de lo cual no nos damos cuenta porque lo hemos hecho una costumbre, hemos hecho de algo anormal, algo normal.

Creemos que uno de los mayores éxitos que Justicia Vial ha tenido es que la ciudadanía se ha empezado a enterar que morir en las carreteras del Ecuador o de cualquier país no es normal; es una

La accidentalidad vial es una consecuencia o resultado de la falta de organización del transporte; por ende, si no tenemos un buen tránsito no tendremos seguridad vial. De modo que, mientras no se pueda organizar el transporte para así mejorar el tránsito, la seguridad vial será vulnerable en nuestro país.



consecuencia de procesos que han sido viciados, más aún, cuando los accidentes de tránsito son prevenibles y totalmente predecibles. Si se lograra entender estas dos palabras: prevenible y predecible, la historia de accidentalidad en nuestra ciudad y en nuestro país sería otra.

Las secuelas que deja la accidentalidad vial en el país son extremadamente altas, y esas huellas también se ven reflejadas en las estadísticas de cuánto pierde el país anualmente. El que una persona se quede inválida se convierte en una carga para el Estado, el que una persona sea tratada en un hospital público por las heridas también le cuesta al Estado, de modo que si es que hay 13 mil accidentes de tránsito en el país, eso significa que tenemos 13 mil procesos legales, peritajes y juicios. Todo esto es un gasto para el Estado, lo que ha significado que en el 2006 hayamos perdido USD 575 millones en algo que es totalmente prevenible y predecible.

¿Cree que la nueva Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial sería la solución a este problema?

Sí, creo que esta ley va a ayudar muchísimo, porque organiza el transporte, el tránsito y dentro de esto, el juzgamiento de las multas y de las penas que se están tratando de manera técnica, porque actualmente el modo de juzgarlas es realmente injusto y en algunos de los casos hasta inconstitucional. Asimismo el proyecto de la nueva "Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial" está considerando el tema de la educación vial como una asignatura obligatoria en escuelas y colegios públicos y privados, pues la educación es un pilar fundamental para la seguridad vial.

Entrevista: Jenny Pontón

EN CORTO

Durante el siglo XX murieron 35 millones de personas por accidente de tránsito a nivel mundial, de ellas ocho millones eran peatones; asimismo hubo 1.500 millones de personas que sufrieron lesiones (leves o graves) por esta causa. Los accidentes de tránsito son la cuarta causa de mortalidad en el mundo, por cada fallecido, hay siete personas gravemente heridas y 15 levemente lesionadas. Las accidentalidades de tránsito son una amenaza a la salud pública mundial.

Según informes realizados por la Unión Europea, es diez veces más seguro viajar en autobús que en auto particular y 20 veces más probable accidentarse en motocicleta que en automóvil, mientras los ciclistas y peatones son los más propensos a ser afectados por el tránsito que aquellos que se movilizan en auto.

Los accidentes y lesiones causados por el tránsito provocan costos sociales y económicos equivalentes al 1% del Producto Interno Bruto-PIB en los países de menores ingresos, el 1.5% en los países de ingresos medios y hasta el 5% en los de altos ingresos. Los costos a nivel mundial oscilan alrededor de los USD 518.000 millones, mientras en los países en vías de desarrollo representan USD 65.000 millones.

Abordando la seguridad vial desde una visión integral en Chile¹

Andrea Betancourt

En 1993, luego de que Chile experimentara un incremento en el número de accidentes, se creó la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (CONASET) como entidad responsable del estudio de la seguridad vial en el país y el diseño de políticas integrales que ayuden a prevenir y reducir los accidentes de tránsito. Esta comisión fue compuesta por un grupo interministerial de político-técnicos, carabineros de Chile, académicos y especialistas de transporte y seguridad. En este mismo año, se creó una Política Nacional de Seguridad de Tránsito (PNST), la cual fomentó la recopilación de información y medidas preventivas. Desde los años 80 hasta 1994, las muertes por accidentes de tránsito se habían elevado considerablemente, reportando los atropellos y las colisiones como los principales motivos, lo cual revelaba que el factor humano era el principal causante de estas muertes. Debido a esto, en el 2003 se calculó una pérdida económica de USD 600 millones que había afectado a 50.000 personas. No obstante, a pesar de haber obtenido estas alarmantes cifras, la seguridad vial no conformaba un aspecto prioritario de la agenda de seguridad ciudadana.

El CONASET se convirtió entonces en la entidad responsable de la medición del nivel de accidentalidad y de la formulación de políticas y medidas preventivas que disminuyeran los diversos "factores de riesgo". Su trabajo inició con la auditoría de la Policía Nacional de Tránsito y se desarrolla en cuatro campos: el área de gestión vial y espacios públicos, el área de servicios de transporte; el área de estudios de accidentes; y, el área de comunicación y ciudadanía responsable. La primera se encarga de formular reglamentos de señalización vial adecuada, de promover el retiro de obstáculos visuales, de realizar rigurosas auditorías de seguridad vial y de realizar estudios sobre velocidad - para crear políticas relacionadas con este aspecto. La segunda área se preocupa por mejorar la formación de conductores/as; de brindar seguridad en los vehículos, ciclovías y servicios de transporte, además de evaluar los proyectos de seguridad vial externos a la comisión. Esta área, entre sus varias actividades, ha creado una *política de fomento de modos no motorizados*, para mejorar las condiciones de movilización de peatones, ciclistas y ciudadanos en general. La tercera área mencionada estudia el fenómeno de la accidentalidad y su impacto en la ciudadanía y el país; se encarga de la investigación de factores viales, la identificación geográfica de accidentes de tránsito, la elaboración de un anuario de accidentes (con datos referentes al factor humano, al factor vehículo, ubicación, etc.) y la difusión del Seguro Obligatorio de Accidentes Personales (SOAP). Por su parte, el área de comunicación se encarga de fomentar el uso responsable del espacio público y de posicionar el tema de la seguridad de tránsito en la agenda pública; además, busca relacionar al CONASET con organismos y actores que puedan contribuir a la formulación de proyectos y soluciones frente a los problemas de tránsito. Esta área cumple con la importante tarea de socializar a la inseguridad vial como amenaza a la salud pública y de educar a la ciudadanía al respecto a través de campañas de difusión, seminarios, redes sociales y publicando información relevante en la red virtual.

Esta comisión fue exitosa en tanto que su desempeño redujo el número de accidentes de tránsito y muertes (causadas por los mismos) entre 1994 y el 2001. Vale recalcar que la eficiencia de la CONASET se dio gracias a un trabajo integral respecto al fenómeno de la accidentalidad - que aborda desde temas técnicos de señalización vial hasta el diseño de políticas y proyectos para promover modos de movilización alternativos al automóvil.

¹ CONASET (2004). *Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito. Cuenta Anual*. Santiago de Chile. (Marzo). Disponible en: http://www.conaset.cl/cms_conaset/archivos/cuenta_anual.pdf