

LA EDUCACIÓN VIAL Y LA TECNOLOGÍA, LOS EJES PARA ENFRENTAR LA ACCIDENTABILIDAD

ARCHIVO/EL COMERCIO

El transporte público se enfrenta a usuarios más exigentes, a más competencia y al endurecimiento del control y la prevención.

Mónica Mendoza Macroeditora (I)

El 2019 debería aprobarse un paquete de reformas a la Ley de Tránsito que quedó en suspenso. Los principales ejes son el transporte público, la recategorización de licencias de conducción, sistemas de monitoreo para vehículos pesados y educación vial.

En el último punto se propone incluir la materia en la malla curricular de escuelas públicas y privadas desde el primer año de básica hasta el tercero de bachillerato.

Conducir desatento (por uso de celular, pantallas, comida, maquillaje), exceso de velocidad y no respetar las señales de tránsito, son las primeras causas de siniestros en el país.

Si bien los accidentes se han reducido en los últimos cinco años, se mantienen como una de las principales causas de muerte. El 2014 se registraron 38 658 hechos y el 2017, 28 967.

Hasta noviembre del año pasado hubo 23 181 siniestros, 1 954 fallecidos y 17 961 lesionados. Lo que más causó alarma fueron los casos de magnitud. Hubo 1 586 accidentes de buses.

Alejandro Chanabá, máster en Transporte y Administración de la Espol, señala que las lesiones por accidentes de tránsito son evitables. Las autoridades deben adoptar medidas para abordar la seguridad vial de manera holística. Esto requiere la participación de sectores como Transporte, Policía, Salud y Educación; y medidas de seguridad en carreteras, vehículos y usuarios.



La Agencia Nacional de Tránsito (ANT) se vio obligada a hacer un monitoreo más detallado y controlar el uso de los cinturones de seguridad en los buses. Si pasan las reformas, el transporte de pasajeros, de carga y de más 3,5 toneladas de peso tendrán 365 días para instalar tacómetros y limitadores de velocidad.

La asambleísta Ana Belén Marín recordó que la Policía hizo la propuesta del uso de estos aparatos hace diez años. Otro tema de debate será que esa fuerza recupere el control del tránsito en las troncales del país.

Entre enero y febrero la ANT deberá comenzar la segunda fase de evaluación y práctica de los conductores que pasaron la primera prueba. Los asambleístas plantean que se incrementen de seis meses a dos años los cursos en las escuelas de conducir.

Y volver a la doble revisión vehicular, uno de los temas que generó protestas y bloqueos de los gremios. Para cumplir eso, este año los municipios tienen el reto de terminar de montar los centros técnicos.

• Un accidente de mayor magnitud fue de la cooperativa Nambija, que dejó 12 muertos.

El transporte público se enfrenta también cada vez a usuarios más exigentes que demandan calidad del servicio. Los taxistas protestan por la competencia que ofrecen vehículos particulares a través de plataformas tecnológicas. Pero eso es ir contra una tendencia global. El Municipio de Quito conformó un consejo consultivo ciudadano de movilidad que analizará regularizar su operación.

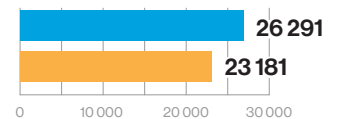
Chanabá menciona el uso progresivo de medios de transporte más sostenibles que tiene efectos positivos sobre la seguridad vial, reduce las emisiones de CO₂, los niveles de ruido, la congestión vehicular y por ende ciudades más agradables.

Para finales del año está previsto que entre a operar la Aerovía en Guayaquil, que movilizará a 40 000 usuarios desde Durán y bajará la presión vehicular en el Puerto Principal.

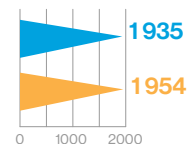
ACCIDENTABILIDAD

ene.-nov 2017 ene.-nov 2018

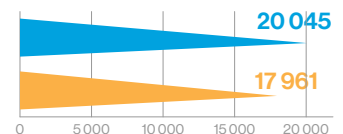
Siniestros nacionales



Fallecidos



Lesionados



FUENTE: ANT/EL COMERCIO