

Especialistas lo atribuyen a más profesionalización de conductores, sistemas de control de velocidad de los vehículos y un mayor respeto por las normas de tránsito.

MARIANNE MATHIEU

Incluso con un número levemente mayor de micros disponibles para la Región Metropolitana, los accidentes viales en los que se ven involucrados buses de transporte público ha caído 44% desde 2018, una tendencia que expertos atribuyen, entre otras cosas, a una mayor profesionalización de los conductores y a los sistemas de control de velocidad en los vehículos.

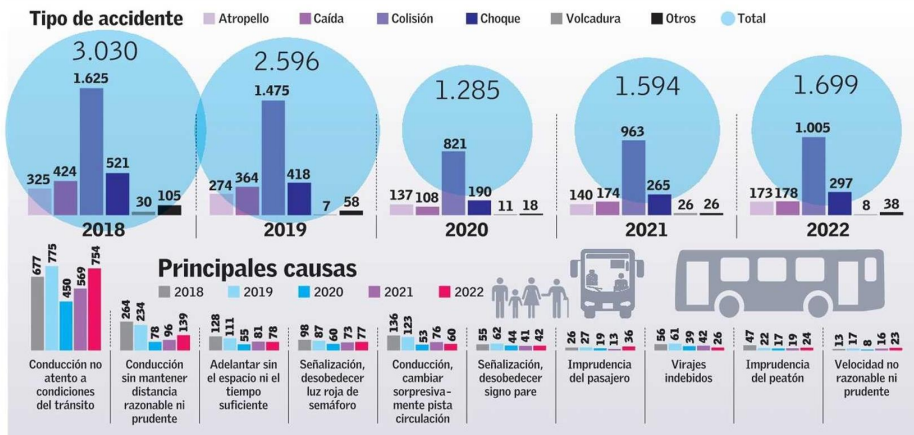
Según el Directorio de Transporte Público Metropolitano (DTPM) la "flota base" de micros que recorre las calles de la capital actualmente llega a los 6.373 vehículos, los que sumados a la reserva que existe ascienden a unos 6.800. En 2018, ese número rondaba los 6.600. Ese año, Carabineros registró 3.030 casos en los que estaban involucrados buses del transporte público, mientras que en 2022 fueron 1.699 accidentes, un 44% menos. De ellos, la mayoría se concentró en las comunas de Maipú, Puente Alto y Santiago. La principal causa de estos accidentes es, a lo largo del tiempo, conducir sin prestar atención a las condiciones del tránsito. A eso se suma con menor preponderancia no mantener una distancia prudente, adelantar sin espacio o tiempo suficiente y cambiar sorpresivamente de pista de circulación (ver infografía).

El menor número de accidentes también ha implicado una baja en la cantidad de personas

En la Región Metropolitana, según datos de Carabineros:

Accidentes de tránsito que involucran a micros bajan 44% respecto de 2018

Radiografía a los accidentes que involucran micros urbanas



Fuente: Carabineros de Chile

EL MERCURIO

40% ha disminuido el número de lesionados graves involucrados en accidentes con locomoción colectiva.

lesionadas o afectadas, aunque el cruce de peatones por pasos no habilitados es, como en otros años, la principal causa de fallecimiento en siniestros que involucran a la locomoción colectiva, pero que la responsabilidad del accidente recae en el peatón. El coronel Emilio Teixidor, de

la Prefectura de Tránsito de Carabineros, menciona que "notamos en la fiscalización una mayor cantidad de gente que respeta las normas del tránsito (...). En lo que sí estamos al debe es en la velocidad, que es la primera causa con resultado de personas fallecidas, y el conducir no atento a las normas del tránsito, que va de la mano con manipular el teléfono celular", cuando la responsabilidad del accidente es del conductor.

Los expertos y autoridades aluden a múltiples factores que explican esta baja en los accidentes, pero todos concuerdan en un factor que estaría dando frutos: el aumento de capacitación a los conductores del Transantiago.

Patricia Galilea, académica en Transportes de la U. Católica, destaca que ha habido compras de micros eléctricas y renovación de flota, lo "que también obviamente hace que el material rodante esté en mejores condiciones".

Y añade que "ha habido una mayor capacitación, se les ha exigido más a los operadores capacitar a los choferes, en el sentido de respetar las normas (...). Pero, además, hemos estado respetando más, nosotros como automovilistas, las pistas Solo Bus".

El gerente de Movilidad y Políticas Públicas de Automóvil Club, Alberto Escobar, concuerda con Galilea, y en ese sentido menciona que "los operadores, los choferes, la gestión y tremen-

do trabajo del DTPM, más la ciudadanía y la formación, conforman el círculo perfecto que se ha dado para ir mejorando en estas cifras. Ahora, tienes que estar todos los años encima de ello, porque tú no sabes cuándo alguien va a cometer un error y (ocurra) un siniestro vial".

Por su parte, el ministro de Transportes, Juan Carlos Muñoz, dice que mediante el DTPM "hemos puesto como uno de nuestros pilares la convivencia vial. Esto se traduce en trabajar con las empresas operadoras de Red Movilidad para disminuir los excesos de velocidad, concientizar a los conductores en la vulnerabilidad de otros modos y también en desarrollar un trabajo con la so-

ciudad civil y con autoridades". Y, al igual que Galilea, señala que "ha sido fundamental la incorporación de tecnología. La renovación de flota nos ha permitido sumar sistemas que limitan la velocidad de los buses, además de cámaras y sensores en cada bus que alertan al conductor de la presencia de vehículos, peatones o ciclistas en puntos que de otra manera permanecerían invisibilizados".

Ley CATI

Si bien las cifras han disminuido, todos apuntan que el próximo paso es la implementación del Centro Automatizado de Tratamiento de Infracciones (CATI).

El ministro Muñoz prevé que "será una importante herramienta para el control automatizado de los excesos de velocidad y de las infracciones a las normas del tránsito, lo que permitirá reducir los siniestros viales en todo ámbito".

En la misma línea, Escobar plantea que "falta que CATI comience a operar en propiedad y que haya un cambio en la conducta de todo el sistema. Porque hoy el sistema de transporte está siendo súper monitoreado, sumamente bien gestionado, con buena formación por parte de los conductores en las escuelas. Pero lo que falta es que el resto de los actores del sistema vial también tenga ese tipo de gestión y eso lo puede dar solamente el control automatizado de la velocidad".

Galilea dice que "el CATI nos va a ayudar a todos. A los automovilistas nos va a enseñar también a respetar las normas del tránsito, porque hay veces en que el bus tiene la culpa, pero muchas veces es el auto".