



Freno a los accidentes de tránsito:

SEGURIDAD VIAL Y REVISIONES TECNICAS

por **Manuel Luque Casanave (*)**

(*) Analista

Las muertes por accidentes de tránsito en nuestro país son alarmantes, las estadísticas nos señalan como uno de los países en el mundo donde más accidentes se presentan anualmente.- Entre las causas destacan los errores humanos, la imprudencia de los choferes y su desconocimiento de normas elementales de tránsito, la informalidad en el transporte, la irresponsabilidad de las empresas, el mal estado de los vehículos, la imprudencia de los peatones, el incumplimiento del Reglamento Nacional de Tránsito y la ausencia del ejercicio de autoridad para sancionar drásticamente a los infractores.

La situación de caos en el transporte a la que hemos llegado implica mayores exigencias para la obtención de brevets, homologando los procedimientos de obtención a nivel nacional, con exámenes psicológicos más profundos, que eviten otorgar brevets a futuros criminales del volante, implementando además exigencias de exámenes psicológicos anuales a los choferes de servicio público, de no aprobar se les obligaría a acudir a talleres de modificación de conducta, luego del cual sería reevaluado, de no aprobar que daría inhabilitado para brindar el servicio.- Un Informe realizado en el año 2005 por la Facultad de Psicología de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos, daba cuenta que cerca del 40 por ciento de los choferes estudiados en una muestra representativa, padecían de alteraciones psicológicas, entre las que se encontraban graves psicopatías, manifiesta impulsividad, ansiedad y tendencias antisociales, demostraban también falta de respeto a los usuarios y a las normas de tránsito, a la menor contrariedad, se irritaban con accesos de cólera desproporcionada, sostenía el informe.

Ante la racha de accidentes de tránsito, debemos declarar en emergencia al sector e implementar la “tolerancia cero”.- Considerando la grave situación, las acciones de solución efectivas han rebasado las competencias de un solo sector, por lo que se hace necesario contar con una Autoridad Autónoma del Transporte Automotor, representada por una personalidad idónea de nuestro país, que asuma la tarea de dirigir, integrar y coordinar acciones al más alto nivel con todos los actores, como el MTC, las Direcciones Municipales de Transporte, la Policía Nacional, las empresas, los gremios de choferes, la asociación de empresas aseguradoras, los representantes de los usuarios, fijándose objetivos y plazos perentorios para revertir la situación de gravedad del transporte automotor que tantas vidas le cuestan al país.

Para contar con vehículos más seguros y reducir la contaminación ambiental, el Ministerio de Transporte y Comunicaciones (MTC) debería emitir a la brevedad un **Reglamento Nacional de Revisiones Técnicas** compatible con el Reglamento Nacional de Tránsito, con las normas ambientales vigentes de Límites Máximos Permisibles en el sector transporte y con las normas de transporte terrestre; reglamento a partir del cual las municipalidades provinciales del país elaborarían las bases para la concesión de plantas de revisiones técnicas.-

A fin de asegurar que las revisiones técnicas realizadas en una provincia cumplan con las exigencias técnicas que garanticen la seguridad vial a nivel nacional, se debe contar con la homologación de las revisiones, lo que implica que se cumplan estrictamente con todos los procedimientos y etapas de la revisión del vehículo establecidas en el reglamento nacional, y que los equipos utilizados estén homologados, de modo que los resultados a obtenerse en Lima -operando con equipos de última generación por economía de escala- sean equivalentes a los obtenidos en cualquier provincia, por contarse con la misma exigencia técnica.

Con la emisión de un reglamento nacional, se evitaría que las concesiones locales -caso de la concesión otorgada por la Municipalidad Metropolitana de Lima- sufran de inconsistencias al no tener un referente nacional.- Parte de las exigencias a los concesionarios sería el contar circuitos cerrados de televisión para garantizar transparencia y en ningún caso permitir contacto entre el usuario y los revisores técnicos.- La revisión se pagaría a través de la banca con las tarifas vigentes según el tipo de vehículo, para evitar aglomeración de vehículos, los usuarios separarían su turno con el número de comprobante de pago vía Internet o directamente en la oficina de la planta de revisión.-

En las provincias donde exista la posibilidad convendría otorgar más de una concesión para una libre competencia, mientras que en provincias de menor parque automotor con un solo concesionario, los potenciales abusos de posición dominante se evitarían con la fijación de tarifas máximas en el proceso de licitación, junto con una exigencia mínima en la calidad del servicio.

Para subsanar las deficiencias técnicas de los vehículos que no pasaron la revisión y facilitar la reparación, se podría considerar el otorgamiento de créditos a los choferes a través de las cajas municipales de crédito articuladas con talleres que garanticen una reparación adecuada, la cancelación oportuna del crédito sería requisito para la renovación de la autorización de circulación.

La alta siniestralidad en el transporte por accidentes de tránsito, es un factor que ocasiona contar con tasas de SOAT más altas que en otros países de la región.- Con las revisiones técnicas el SOAT podría bajar de precio, por la potencial reducción de siniestros asociados a un parque automotor más seguro.

Red de información integrada entre el MTC y las garitas de peaje.

Aprovechar e implementar una red de información computarizada que comprenda a todas las garitas de peaje interprovinciales, para registrar y monitorear a los choferes de las empresas de transporte a fin de que no se ponga en riesgo la vida de los pasajeros por

incumplimiento de normas que establecen un máximo número de horas continuas de manejo del chofer.

En el parabrisas de los vehículos de servicio público se debe exhibir la identificación del chofer.- Según ordenanza municipal tanto chofer como cobrador deben estar correctamente aseados y uniformados, el vehículo debe estar en buen estado de conservación, de otra forma son sujetos a sanción.

Debería entrar en vigencia la “tolerancia cero”, con sanciones inmediatas a choferes infractores mediante los “juzgados de flagrancia” para evitar las injerencias de un poder judicial que detenga procesos de sanción por dar curso a acciones de amparo, que desconocen el principio de autoridad de la PNP.