



Bancolombia

Comentario Económico del día



Director: Sergio Clavijo
Con la colaboración de Andrea Ríos

Agosto 8 de 2018

Caos vehicular y pedagogía urbana en Colombia: ¿Ganamos la guerra del centavo y perdimos la vida?

Por décadas pensamos que la forma caótica como se conducen los vehículos automotores en Colombia radicaba en la doble problemática de desorganización institucional del sector, de una parte, y la pobre educación sobre conducción de vehículos, de otra parte. A pesar de progresos importantes en la “institucionalidad” del sector transporte (creándose un viceministerio para tal fin, según Decretos 087 y 088 de 2011), la forma en que se desenvuelve el transporte terrestre en Colombia continúa siendo caótico, con elevado tiempo improductivo y, sobre todo, con alta accidentalidad y mortalidad.

No es gratuito que Bogotá, por ejemplo, figure actualmente entre las ciudades con el peor tráfico del mundo (32% del tiempo vehicular en “trancones”) y, por lo tanto, causando alta polución (ver <http://fortune.com/2018/02/06/most-congested-cities-worst-traffic/>).

Además, la accidentalidad vehicular en Colombia afecta a unas 40.000 personas/año y ella implica el fallecimiento de unas 6.500 personas/año, equivalentes a tasas de homicidios vehiculares (no intencionales) de 13 por cada 100.000 habitantes frente a tasas de 8 observadas en Chile. Sin embargo, estas cifras son similares a la tasa de 12 observada en fallecimientos en accidentes de tránsito en Estados Unidos (en parte, dadas las altas velocidades

alcanzadas en sus autopistas), ver gráfico adjunto. La principal falla en la “institucionalidad” vehicular en Colombia tiene que ver con la ausencia de adecuados controles y sanciones a quienes violan permanentemente el código de tránsito. Para empezar, las llamadas “escuelas de conducción” dejan mucho que desear en su calidad pedagógica y preventiva. Si bien algo se ha progresado, todavía se tiene una fuerte oposición a la utilización de mecanismos modernos de control a través de fotomultas y, recientemente, la “inseguridad jurídica” se ha manifestado a través de poner en duda la responsabilidad última en cabeza de los propietarios de los vehículos frente a las sanciones. En Colombia, la única forma efectiva de hacer cumplir la ley vehicular es responsabilizando a los propietarios de los vehículos, pues difícilmente los conductores terminarán en la cárcel, aun si transitan con pases falsos o no pagan sus multas. Este enfoque tiene la ventaja de responsabilizar directamente a “la empresa” de transporte, lo cual debe generar incentivos para que ella misma se asegure de monitorearlos de forma efectiva.

Con referencia al grave problema de baja educación a la hora de conducir vehículos automotores, se pensaba que bastaba con acabar con la “guerra del centavo”. Recordemos que dicha guerra del centavo incentivaba a que los conductores públicos

Continúa

Director: Sergio Clavijo

Con la colaboración de Andrea Ríos

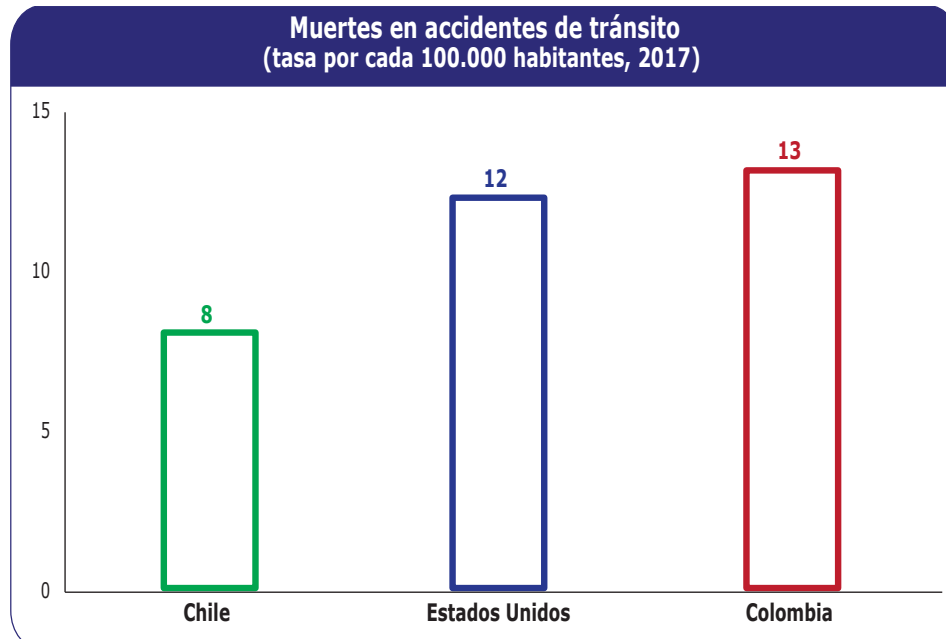
se detuvieran en cualquier lugar donde apareciera un cliente (aunque se sabía que a la hora de apearse era probable que el conductor lo llevara hasta cerca de su morada y no de la de uno).

Pues bien, los sistemas masivos de transporte urbano acabaron con dicha “guerra del centavo”, pero resulta simplemente frustrante constatar que esos nuevos conductores de buses modernos continúan comportándose (en muchos casos del SITP) de forma similar a cuando manejaban “busetas” (con zapaticos y escapulario de la virgen en el panorámico, por si aparecía un “chupa”). Bastaría con que el sistema Transmilenio-SITP montara supervisores encubiertos entre el público para tomar los correctivos sobre inapropiado comportamiento de dichos conductores. ¿Es tan difícil implementar una medida de este tipo?

La situación de caos vehicular se ha agravado en la última década por cuenta de la expansión de las motos, las cuales cuentan con serios problemas de “selección adversa” en materia del bajo costo

de su seguro obligatorio SOAT, el no pago de peajes y la alta evasión regulatoria (ver *Comentario Económico del Día* 7 de abril de 2016). A pesar de que se afirma que la “moto es igualitaria” en materia de movilidad, ello puede ser cierto en lo referente a sus bajos costos, pero estas representan una grave amenaza a la seguridad vehicular en ausencia de adecuada supervisión y regulación. ¿Acaso queremos emular a Cambodia o Vietnam donde es prácticamente imposible cruzar una calle sin poner en riesgo la vida del transeúnte?

En síntesis, ahora deben conjugarse, para bien del sistema de transporte urbano, la mejor institucionalidad nacional con los sistemas de supervisión-prevención de las autoridades locales. En particular, los sistemas masivos están en mora de asegurarse que sus conductores siguen un estricto protocolo, donde claramente los conductores del SITP no pueden seguir actuando como cuando conducían su “querida buseta” y, fuera de eso, contaminando con su horripilante diésel por los aires.



Fuente: cálculos Anif con base en Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito, National Safety Council y Medicina Legal.