

El informe del domingo ►
CRISIS SOBRE RUEDAS

En el Perú circulan solo 1'400.000 vehículos. Sin embargo, su antigüedad promedio es de 17 años, son muy contaminantes y registran la más alta tasa de accidentes

CONTACTENOS ► domingo@comercio.com.pe

El parque automotor es pequeño, pero es el más mortal de la región

IVÁN HERRERA ORSI

No nos engañemos. Contra lo que podríamos suponer cada vez que atravesamos la ciudad camino al trabajo, el parque automotor del Perú y de Lima es relativamente pequeño. Mientras que en Buenos Aires existen aproximadamente 335 vehículos por cada mil habitantes, y en Santiago de Chile 172, en Lima hay 108. También en Ecuador y Bolivia la tasa de motorización es más alta que en nuestro país, según el Centro de Investigación y de Asesoría del Transporte Terrestre (Cidatt).

Sí, con más de un millón 400 mil vehículos, el parque automotor peruano tiene, en teoría, campo de sobra para expandirse. La pregunta es cómo queremos que sea en el futuro, porque lo que vemos ahora es una flota vieja y en mal estado, por mencionar solo dos de sus principales características.

De acuerdo con la Asociación Automotriz del Perú (AAP) y la Asociación de Representantes Automotrices del Perú (Araper), los vehículos que circulan por nuestras pistas tienen, en promedio, 17 años de antigüedad. El viceministro de Energía, Pedro Gamio, afirma que en el Perú hay 130 mil automóviles (vehículos ligeros) fabricados hace más de 10 años.

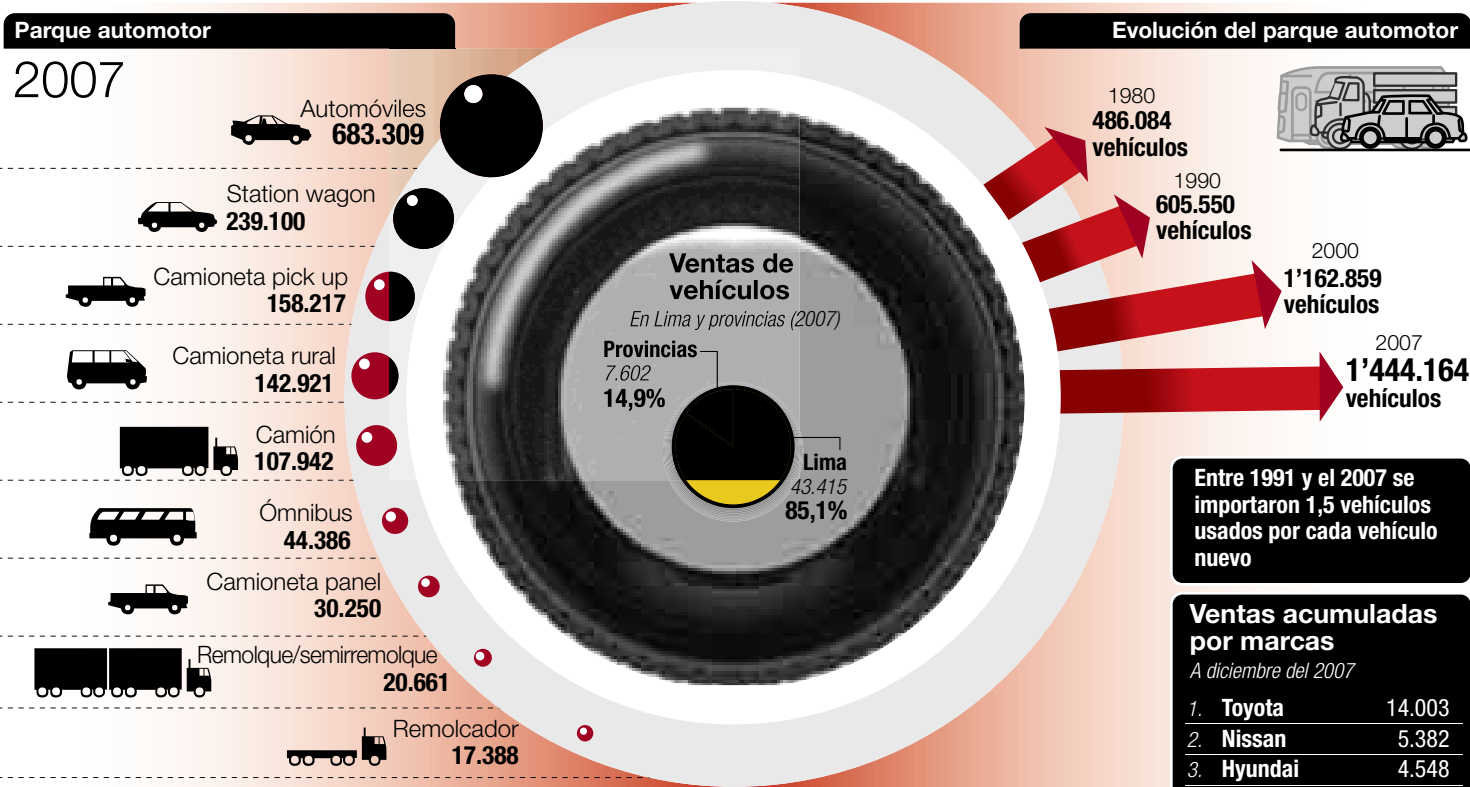
Si en algo coinciden los especialistas es que esta situación se explica, en gran medida, por el continuo ingreso de autos de segunda mano al país. Desde 1991, año en que el gobierno de Alberto Fujimori abrió las puertas a la importación de carros usados, y hasta el año 2007 han entrado 653.742 vehículos de segunda, de los cuales 476.695 eran automóviles y camionetas station wagon.

IRRESPIRABLE

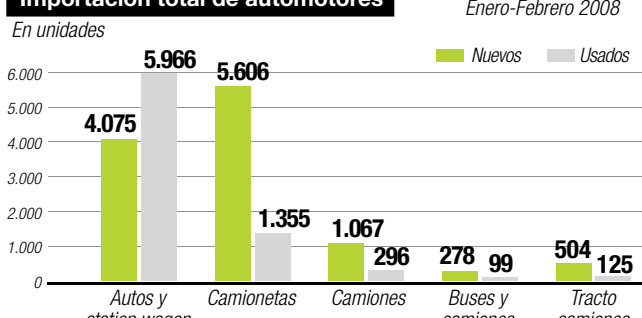
Combine autos viejos con un combustible "sucio" y obtendrá un preparado letal contra el medio ambiente. Buena parte de los

Con el pie en el acelerador

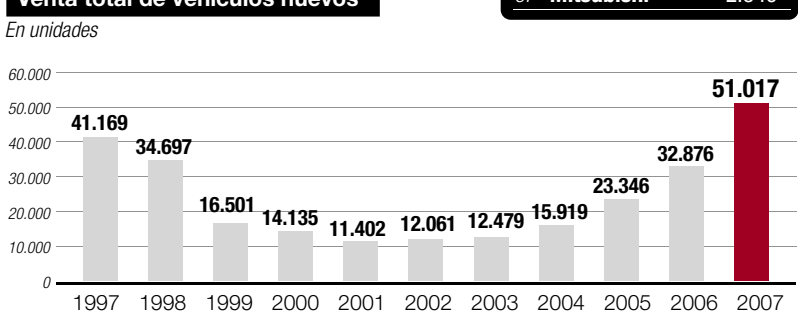
El parque automotor peruano no ha dejado de crecer en los últimos veinte años y la venta de automóviles nuevos también apunta al alza. No obstante, el número de vehículos por habitante sigue siendo menor que en otros países.



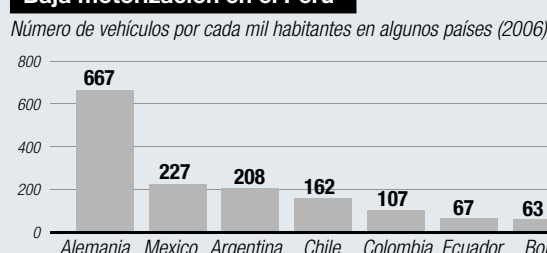
Importación total de automotores



Venta total de vehículos nuevos

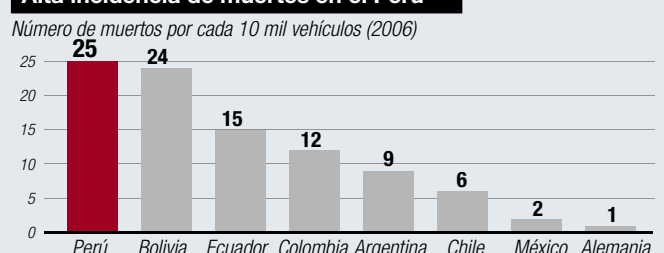


Baja motorización en el Perú



Antigüedad promedio de la flota en el Perú: 17 o 18 años

Alta incidencia de muertes en el Perú



Fuente: MTC/ Cidatt/ Araper/ AAP

EL COMERCIO

EL DATO

Demasiados accidentes
Al comparar la tasa de motorización peruana (20 habitantes por vehículo) con países de la región, nos encontramos en la cola. Sin embargo, con 25 fallecidos por cada diez mil vehículos, registramos la mayor tasa de accidentes de tránsito fatales.

vehículos usados que se importan y se comercializan en el país emplea diésel, un hidrocarburo que contiene mayores niveles de azufre que la gasolina y que provoca la emisión de finísimas partículas muy peligrosas para el sistema respiratorio.

El Consejo Nacional del Ambiente (Conam) ha encabezado una campaña para promover que este combustible sea paulatinamente reemplazado por otros menos dañinos, en especial por el gas natural. Sin embargo, hasta el momento, el 60% del parque automotor del país se alimenta del diésel, calcula el viceministro Gamio.

Esto contribuye a que el transporte sea, en nuestro medio, la principal fuente de contaminación atmosférica, con serias consecuencias para la salud pública.

"Más gente muere a causa de la contaminación que por los accidentes de tránsito", sostiene Juan Tapia, presidente de Cidatt. Lo afirma teniendo en mente las estadísticas sobre enfermedades respiratorias agudas, que diversos estudios asocian a la polución.

De hecho, en el 2000, 3.118 personas fallecieron a causa de accidentes de tránsito y en el 2006, lo hicieron 3.481. En cambio, el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI) revela que, en el 2000, las enfermedades respiratorias agudas acabaron con la vida de 9.753 peruanos y que, un año después, mataron a otros 10.373, lo que las convierte en la principal causa de decesos en aquellos



TÁPESE LA NARIZ. El parque automotor es la principal fuente de contaminación del aire en nuestro país. "Más gente muere a causa de la contaminación, que por los accidentes de tránsito", advierte Juan Tapia, presidente de Cidatt.

La flota de automóviles tiende a crecer

El parque automotor peruano crece sostenidamente, empujado por la importación de vehículos usados y, más recientemente, por el progresivo incremento de la venta de autos nuevos. Como se aprecia en el gráfico de arriba, entre 1991 y el 2007, el número de vehículos se elevó en 131%. Es decir, se duplicó. Todo indica que la tendencia se mantendrá.

Esta situación no tendría por qué ser, en sí misma, un motivo de inquietud. A fin de cuentas, en el Perú el parque automotor tiene dimensiones modestas. "Nuestro problema no es de volumen de vehículos, sino de gestión de tránsito -insiste Juan Tapia, presidente de Cidatt-. La falta de una buena gestión hace que el tránsito sea caótico, y es-

to sería así aun si el parque automotor no creciera".

Para muestra, un botón. Al comparar la tasa de motorización de México, Argentina, Chile, Colombia, Ecuador, Bolivia y Perú, nuestro país se ubica en la cola. En cambio, al revisar los accidentes de tránsito fatales, la relación se invierte. El Perú pasa al primer puesto con una tasa de 25 fallecidos por cada 10 mil vehículos.

¿Si ahora que hay relativamente pocos autos tenemos tantos accidentes, qué ocurriría si la flota creciera más? ¿Si, con un parque automotor reducido, el tráfico atormenta a los limeños, qué podemos esperar, a menos que se adopten medidas correctivas? ¿Si el transporte, en sus condiciones actuales, representa una agresión para

el medio ambiente, qué clase de aire respiraremos si la flota aumenta tanto en número como en antigüedad? "Esto es una bomba de tiempo", resume Tapia.

La importancia del tema obliga a contar con estadísticas ciertas y aquí también hay una tarea pendiente. El Ministerio de Transportes y Comunicaciones estima el tamaño del parque automotor a partir de proyecciones. Iván Besich, de Araper, señala que ni siquiera los datos del Registro Vehicular son plenamente seguros, porque no todos los autos que salen de las pistas son dados de baja en el sistema, ni todos los que existen están inscritos, debido a argucias como la clonación de placas. Haría falta un reempadronamiento, dice.

CLAVES

Los buses están en peores condiciones

1 En los cuatro meses que duraron las inspecciones técnicas en Lima, se examinó 62.500 unidades de transporte público. De ellas, solo 14.500 aprobaron la evaluación en la primera revisión. Otras 12.500 nunca llegaron a aprobarla.

2 El año pasado, el Gobierno redujo el Impuesto Selectivo al Consumo para los autos gasolineros nuevos, susceptibles de ser adaptados a gas natural (la tasa pasó de 30% a 10%).

3 La mayoría de autos de segunda importados desde 1991 circula con el timón cambiado, lo cual es riesgoso, según el Cidatt.

años. En el 2004 estas enfermedades fueron el principal motivo de hospitalización en el Instituto Especializado de Salud del Niño. Esta es razón más que suficiente para intentar mejorar la calidad de nuestro parque automotor.

ARITMOLENTO

La importación de vehículos nuevos va en aumento. El 2007 se vendieron en el país alrededor de 51 mil unidades, cifra que representa un alza de 55% respecto del año anterior. Armando Negri, presidente de la AAP, estima que este año se colocarán, al menos, 80 mil vehículos nuevos.

No obstante, cada mes, la importación de vehículos ligeros de segunda continúa superando la de los nuevos (ver gráfico). Y los esfuerzos del Gobierno por impulsar la renovación del parque automotor, como el "bono de chatarra", aunque importantes, son aún insuficientes, advierte Negri. Constantemente

DEL CONSULTOR

TOMÁS UNGER
Investigador

Por una política de transporte

Con un parque automotor de 1,4 millones de vehículos, 20 habitantes por vehículo, somos el país menos motorizado de Sudamérica. Además de chico, nuestro parque es viejo, lo que explica en parte el altísimo índice de accidentes. Los 55.000 vehículos nuevos importados el año pasado representan menos del 4% de un parque cuya edad promedio se estima en 15 años (desde que se eliminó la renovación de placas no hay una estadística confiable y algunos afirman que son 17). Con solo 15 años, esto significa que por cada auto nuevo hay uno que tiene 30 años.

Para comparación, Ecuador con 14 millones de habitantes importó 90 mil y Chile con 16 millones importó 210 mil. Debido a la falta de una política de transporte, a través de los años hemos ido empeorando. La importación de autos usados, en vez de renovar, nos ha llenado de chatarra que hoy representa más del 15% del parque. La situación deplorable de la seguridad vial se debe en gran parte al estado de nuestro parque automotor.

En el caso de Lima, donde circula la mayor parte de la chatarra importada, contribuyen otros factores. La falta de un sistema de transporte público eficiente ha atorado las vías con micros y taxis. La indisciplina y la falta de estacionamiento también contribuyen. Los edificios reemplazan a las casas aumentando exponencialmente la densidad, sin que se provea el estacionamiento que generan.

Tenemos un déficit acumulado, resultado de muchas décadas sin una política de transporte coherente. Es urgente la renovación masiva del parque automotor, comenzando con el transporte público, que requiere parar el ingreso de chatarra y cifras de importación mucho mayores a los 55 mil vehículos nuevos del año pasado. Además habrá que tomar en cuenta los cambios que se producen a nivel global.

El precio del petróleo y otros problemas están generando nuevas soluciones y cambiando la oferta mundial. No debemos volvernos nuevamente receptores de lo que nadie quiere. Para evitarlo necesitamos que se tomen en cuenta todos los factores, desde el costo en seguridad y en combustible, hasta los problemas urbanos que genera la falta de una política de transporte.

más carros aparecen en nuestras calles, sin que los más antiguos, aquellos que están en peores condiciones, salgan de circulación.

Iván Besich, director ejecutivo de Araper, asegura que si nuestro parque automotor tuviera una antigüedad promedio de 10 años, necesitaría renovarse a una tasa de 5% al año; 8% si se deseara que el mercado creciera. Sin embargo, como la antigüedad media bordea los 17 años, dicha tasa quedaría corta. Lo óptimo sería renovar anualmente el 12% del parque automotor (unos 170 mil vehículos), una meta que aún resulta difícil de alcanzar.

En ese contexto, las revisiones técnicas dispuestas por la Municipalidad de Lima fracasaron, y ahora que la responsabilidad está en manos del Ministerio de Transportes también en la capital, siguen siendo una promesa por cumplir. Al ritmo que vamos, el parque automotor continuará envejeciendo, opina Besich. ■