

Temadeldía

Mucho cuidado con el timón cambiado

Según el Centro de Investigación y de Asesoría en el Transporte Terrestre (Cidatt), se precisa que 6 de cada 10 station wagon con el timón cambiado que sufrieron accidentes fatales son taxis.



PREOCUPANTES CIFRAS DE LA POLICÍA NACIONAL

El 75% de accidentes fatales de tránsito tiene como víctima al peatón

■ De 331 accidentes 175 fueron por atropello y otros 73 por atropello y fuga

■ En lo que va del año, de los 347 muertos, 259 fueron peatones

JOSÉ SANTILLÁN ARRUIZ

Ponga mucha atención. Mire a la izquierda, también a la derecha, no se distraiga y vuelva a mirar a sus lados antes de cruzar una pista. Pasar una con el semáforo a su favor no significa estar libre de un accidente que puede acabar con su vida.

De eso pueden dar fe las cifras que el Departamento de Prevención e Investigación de Accidentes de Tránsito de la Policía Nacional reveló a **El Comercio**: del 1 de enero al 6 de julio de este año han ocurrido 331 accidentes fatales en las pistas de Lima y, en 248 de ellos, los peatones fueron las víctimas. La cifra equivale nada menos que al 74,9% de accidentes fatales ocurridos durante los últimos seis meses en la capital. Traducido en número de muertos, son 259 las personas que perdieron la vida en lo que va del año, una cifra significativa si tomamos en cuenta que en total los fallecidos en accidentes de tránsito han sido, entre enero y julio, 347. Además, hubo 180 heridos.

¿Qué ocurre en las pistas de Lima? “En realidad es como haber decretado la pena de muerte a los peatones distraídos”, sostiene Juan Tapia Grillo, presidente del Centro de Investigación y de Asesoría en el Transporte Terrestre (Cidatt) tras explicar que “los accidentes, que en teoría deberían ser casuales son recurrentes y forman una epidemia urbana que requiere una urgente acción de las autoridades”.

“La Municipalidad de Lima –agrega– no ha enfrentado aún el problema con la decisión o las medidas que se requieren para

La muerte circula en las pistas

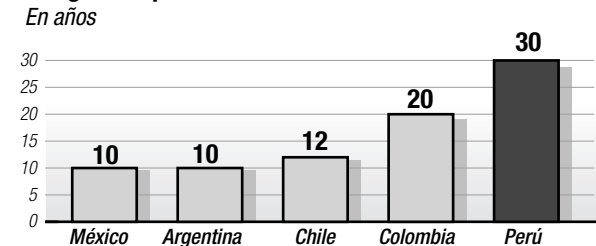
Las estadísticas señalan que las altas tasas de mortalidad entre los limeños se encuentran en las pistas, cada vez más inseguras. Los peatones suelen ser las víctimas principales. Ya han muerto 259 personas atropelladas, según el Departamento de Prevención e Investigación de Accidentes de Tránsito de la PNP.

Perfil recurrente del conductor y vehículo en un accidente fatal

Menor de 40 años de edad (según PNP)



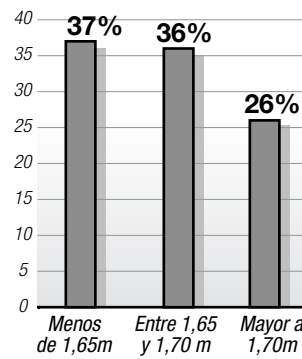
Antigüedad permisible en América Latina



Fuentes: Centro de Investigación y de Asesoría en el Transporte Terrestre (Cidatt) / PNP

Distribución porcentual de conductores involucrados en accidentes de tránsito fatales, según estatura

(Muestra: 187 conductores)



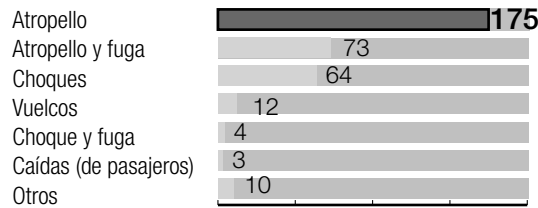
Cantidad de accidentes fatales en el 2007 (según PNP)

625 accidentes
653 muertos
269 heridos

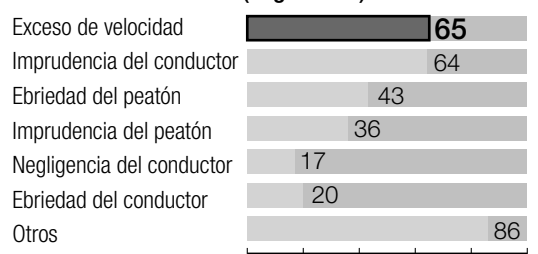
Del 1 de enero al 6 de julio del 2008 (según PNP)

331 accidentes
347 muertos
180 heridos

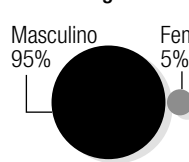
Tipos de accidente (según PNP)



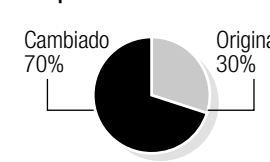
Causas de accidentes (según PNP)



Participación de conductores en accidentes de tránsito fatales según sexo



Porcentaje de station wagon involucrados en accidentes fatales, según el tipo de timón



MAL. Culpable o no, el peatón es la principal víctima en los accidentes viales.

darle una solución inmediata, tampoco hay sanciones adecuadas, pues el sistema de multas lejos de ser correctivo se impo-

ne como un modelo pecuniario y, para colmo de males, nadie va preso por atropellar y matar accidentalmente a una persona”.

CLAVES

■ Según el Cidatt, los vehículos de transporte público participan en 4 de cada 10 accidentes fatales, en 4 de cada 10 muertes y en 7 de cada 10 heridos.

■ Añade también que el 78% de los vehículos de transporte público involucrados en accidentes fatales posee más de 10 años de antigüedad.

■ De enero a junio de este año, el Concejo de Lima impuso 86.457 sanciones al transporte público.

Tapia refiere que no se trata simplemente de afirmar que el peatón distraído es el culpable de un accidente. “Hemos aceptado

erróneamente que la preferencia en las pistas la tiene el vehículo y no el peatón que está cruzando y ello se debe a que no hay una estructura vial que lo proteja... No hay semáforos o señalización peatonales, por ejemplo”, expresa.

¿PEATÓN IMPRUDENTE?

No obstante, el coronel PNP Manuel Guillén Haro, jefe del Departamento de Prevención e Investigación de Accidentes de Tránsito, piensa que el peatón tiene una responsabilidad compartida en esta fatídica racha: “Las estadísticas señalan que entre las causas de los accidentes tenemos que 43 casos fatales se debieron a la ebriedad del peatón y otros 36 por imprudencia... Estamos hablando de 79 accidentes, es decir, casi la cuarta parte de hechos fatídicos han sido causados

por los propios peatones”.

¿Tenemos entonces un peatón irresponsable y que no sabe cruzar una pista? Luis Quispe Candia, presidente de Luz Ámbar, piensa que hay ciertas conductas que nos hacen suponer que, lamentablemente, esa es nuestra realidad. “Tenemos un peatón temerario que no respeta la luz roja, que no utiliza los cruces y los puentes peatonales o que prefiere abordar un vehículo en mitad de la pista y que, muchas veces, camina por la pista antes que por la vereda”, indica.

Para Quispe, estos hechos, sin embargo, no eximen a las autoridades. “La municipalidad y las autoridades en general también tienen una enorme responsabilidad cuando no señalizan una vía, o no colocan cruces peatonales o semáforos donde son necesarios...”, comenta.

El coronel PNP Guillén añade que otro factor que acrecienta la cifra de accidentes radica en la escasa cultura vial que hay entre conductores y peatones. “Por ello, la educación vial es básica y esta debe empezar en las escuelas”, precisa.

Aunque Quispe coincide en ese aspecto, recuerda también que al no aplicarse un sistema de sanciones que sea correctivo, el panorama puede continuar igual. “El reglamento nacional de tránsito contempla multas para los peatones infractores, pero nunca se aplicó”, asegura.

El coronel PNP Carlos Vega, jefe de la División de Policía de Tránsito, confirma esta versión al señalar que nunca se impusieron, porque nunca hubo los talonarios respectivos. Estos deberían ser emitidos por el Servicio de Administración Tributaria (SAT) de la Municipalidad de Lima.

Aunque en ese organismo no hubo un pronunciamiento oficial al respecto, trascendió que fue la propia policía la que solicitó suspender la imposición de esas sanciones en el 2002. “Tenemos las papeletas, es cuestión de que la policía las recoja”, indicaron. ■

ESTUDIO ELABORADO POR EL CIDATT

Elaboran perfil del conductor que sufre accidentes fatales en Lima

Créalo o no, pero al momento de conducir un vehículo el tamaño sí importa. Dentro del “Estudio de caso de accidentes de tránsito fatales en Lima Metropolitana: causas y alternativas de solución”, elaborado por el Centro de Investigación y de Asesoría en el Transporte Terrestre (Cidatt), se señala que los conductores de baja estatura están involucrados en la mayoría de accidentes de tránsito.

Así, se precisa que el 37% de los conductores que intervienen en los

accidentes de tránsito fatales tiene una talla menor a 1,65 m, mientras que en el caso de los choferes de transporte público es de 1,64 m.

Juan Tapia Grillo, presidente del Cidatt, explica que ello obedece a una razón muy simple: ninguna autoridad se ha preocupado en determinar y analizar las consecuencias de las soluciones que, de forma muy artesanal, propone una persona de baja estatura al momento de conducir un vehículo de transporte público.

“Una persona bajita enfrenta dos problemas. El primero de ellos es el de la visibilidad panorámica. Para solucionarlo coloca almohadillas sobre el asiento, pero ahí surge el otro problema: los pies se alejan de los controles mecánicos del vehículo, entre ellos el freno. Ninguna autoridad exige la regulación de estos mecanismos para personas de baja estatura que han tenido problemas al momento de poder evitar un accidente... Y no podían porque los pies no llegaban”, comentó.

Aun cuando la policía no tiene un perfil de esa naturaleza, para esta institución está claro que los conductores menores de 40 años son los que intervienen en el mayor número de accidentes fatales.

Según el Departamento de Prevención e Investigación de Accidentes de Tránsito de la Policía Nacional, de los 331 accidentes ocurridos hasta el 6 de julio pasado, 189 fueron protagonizados por conductores menores de 40 años. De ellos 99 tenían entre 21 y 30 años.

Si a esto se agrega que –según el Cidatt y sobre una muestra de 114 vehículos de transporte público–, el 78% estuvo involucrado en accidentes fatales, tendremos el perfil de un chofer causante de accidentes. ■

CLAVES

Cidatt pide priorizar revisiones técnicas

■ Priorizar las revisiones técnicas, especialmente a los vehículos de transporte público y con más de 10 años de antigüedad, es una de las principales recomendaciones del Cidatt para enfrentar el problema de los accidentes de tránsito.

■ Aprobar la distancia máxima sobre los controles mecánicos en los que debe conducir una persona y realizar controles móviles pa-

ra verificar su aplicación.

■ Prohibir la importación de vehículos usados sobre todo los de timón cambiado.

■ También sugiere exigir exámenes médicos periódicos a los conductores de vehículos de transporte público, los cuales deben variar en función del tipo de servicio, cobertura y tipo de vehículo que conducen.

¿SE CONDUCE MEJOR?

Imposición de multas se redujo en 30% entre el 2006 y el 2008

Durante el primer semestre de este año se impusieron 334.853 papeletas por infracciones de tránsito en la capital. Esta cifra representa una reducción del 6% en relación con las 357.845 que se impusieron en el mismo período del año pasado y 30% menos si la comparamos con las 476.607 impuestas entre enero y junio del 2006.

Para el coronel Carlos Vega, jefe de la División de la Policía de Tránsito, “hay un saludable cambio de actitud entre los conducto-

res, que son los principales usuarios de la vía”.

Sin embargo, esto no sería totalmente cierto. **El Comercio** estuvo el miércoles 9 a las 1:30 p.m., y durante 20 minutos, en la esquina de las avenidas Tacna y Emancipación y allí pudo contabilizar hasta 30 faltas al Reglamento Nacional de Tránsito, sin que el único policía presente pudiera hacer algo al respecto. Infracciones como pasarse la luz roja, colocarse sobre el cruce peatonal, recoger pasajeros en

medio de la pista, manejar temerariamente para ganar a la competencia, fueron solo algunas faltas observadas en esa zona.

Luis Quispe Candia, de Luz Ámbar, sostiene que “las estadísticas sobre imposición de multas no son necesariamente un reflejo de la conducta de un chofer, pues las infracciones se cometen a cada rato y en cualquier lugar”.

Dijo que el problema radicaría en la disminución de los montos de las multas, lo que ha desalentado a



ALTO. Las multas aplicadas no tienen capacidad sancionadora.

EN PUNTOS

Conserve su derecha

De acuerdo con la Policía de Tránsito, de las 334.853 papeletas impuestas en el primer semestre de este año, 34.308 fueron por la infracción A12 (no conservar su derecha al conducir) y 22.493 por no llevar puesto el cinturón de seguridad (C28).

Maneje con cuidado

Por no respetar los límites de velocidad (D1) se impusieron 15.969 papeletas de tránsito y otras 17.321 por efectuar maniobras peligrosas (C15).

muchos policías a imponerlas.

Juan Tapia Grillo, del Cidatt, señaló que ante esta situación urge revisar y replantear un régimen de infracciones al reglamento de tránsito con una orientación correctiva y no pecuniaria, como ocurre a la fecha. “Como ahora las multas no tienen un costo elevado, cualquiera las puede pagar y así cometen una infracción”, comentó.

Manuel Casaverde, de la Corporación de Empresas de Transporte Urbano, señaló que la disminución de multas es el resultado de la capacitación de los choferes y el mayor control en las empresas sobre los conductores, aunque reconoció que algunos transportistas deben salir del mercado. ■