



Tráfico

Para Lima, que concentra casi el 70% del parque automotor nacional, el embotellamiento es una

palabra de referencia común. Soluciones como El Metropolitano o el Tren Eléctrico son urgentes.

La Policía no Puede Todo

"Falta de cultura vehicular es el mayor problema", dice coronel PNP José Alvarado. Súmense mil millones de dólares en horas perdidas al año por congestiones y un excedente de 59 mil unidades de transporte público.



Coronel Alvarado y videovigilancia de tráfico.

FOTO: APOLIMARIO ROJES
FOTO: LUIS JULIAN

“¿Por qué cuando un conductor maneja por el Callao lo hace respetuosamente, en San Isidro respeta la mayoría de normas, pero en el Cono Norte hace lo que quiere?”, apunta el coronel PNP José Alvarado, jefe de la División de Policía de Tránsito (Divpoltran) para Lima Metropolitana. Su trabajo, en teoría, es resolver los espantosos congestionamientos de tránsito de Lima. Este dilema parece contextual, pues la falta de educación vial genera una omosis dañina de atravesadas en luz roja o contra el tránsito. Y no respeta ni a la autoridad física: “En lo que va del año ya han causado más de 50 accidentes contra los policías de tránsito”, agrega Alvarado. “El mayor problema es esta falta de cultura vehicular, y esto involucra tanto a conductores como a peatones y pasajeros”, señala.

Según Alvarado, los 2,300 efectivos de la Divpoltran —de los que el 90% es personal femenino— son capaces de regular congestionamientos con las 60 cámaras controladas por las 6 unidades de videovigilancia interdistrital de la PNP, pero no

➔ pueden impedir imprudencias. Entre enero y julio de 2010, el registro da un total de 287 accidentes que han devenido en la muerte de 301 personas, y lesiones para otras 87 (ver cuadro estadístico). Pero puede hablarse de una mejora frente al mismo período de 2009, cuando los accidentes fueron 336 y las muertes 659.

La incultura vehicular ha hecho que en 2010 ya se hayan repartido 240,000 papeletas para los 113 tipos de infracción existentes. ¿Las más populares? Por no contar con el certificado de Revisión Técnica: 8,924 multas; por no usar cinturón: 19,927; y por atentar vía claxon con la paz sonora: 45,000 papeletas.

EL RETRASO ES LA REGLA

Los cálculos de las pérdidas económicas que sufre la capital ante el caótico parque automotor son de cuidado.

Pérdidas de tiempo por congestionamiento rebasan hasta las dos horas en la Av. Javier Prado en hora pico.

Mientras el Banco Mundial ha señalado que el tráfico nos cuesta US\$ 500 millones al año, la ONG Luz Ámbar ha situado la cifra en US\$ 1,000 millones. Pero la consultora Pro Expansión alzó la cantidad a US\$ 6,000 millones perdidos al año. Al conductor limeño, no obstante, lo primero que parece preocuparle es cuánto tiempo le va a costar salir del embotellamiento de la Javier Prado en hora pico.

“El retraso será de una hora a la ida en la mañana, otra hora más de regreso en la noche”, indica Luis Quispe Candia, director de Luz Ámbar. Si la ruta era por la avenida Angamos, en cambio, “el retraso actual, debido a las obras que se están realizando, añade media hora más de espera para llegar a destino”, especifica. Y media hora más para volver, bocinazos incluidos, en la tónica de obras de asfaltado a discreción pro campaña electoral en varios distritos.

Manejar en Lima, que según la Gerencia de Transporte Urbano de la Municipalidad de Lima concentra 800,000 vehículos (el 68.5% del parque automotor nacional) es hace



Obras de la Av. Benavides o Angamos no van de la mano con desvíos más ágiles.

mucho una pesadilla de horas perdidas (ver gráfico). Si bien se viene poniendo asfalto en Angamos, bypasses hace tanto urgentes como el de la Ramiro Prialé o servicios de transporte masivo como El Metropolitano y el Tren Eléctrico, hay aún muchos problemas a resolver.

La buena noticia, según el coronel Alvarado, es que “hemos dictado un total de 77 cursos de capacitación a más de 4,900 conductores”. A

la par, la Comisión de Transportes del Congreso acaba de presentar el “Libro Blanco de la Seguridad Vial”, con propuestas para mejorar la realidad vehicular, como prohibir la ingesta de alcohol para conductores y crear un Área de Auditoría Vial en el Consejo Nacional de Seguridad Vial. Por ahí arranca la educación vial. Ahora faltarían capacitaciones a autoridades y funcionarios para pensar mejor el asfalto metropolitano. **(Thor Morante)** ■

Candidatos al Volante

Propuestas electorales con luz ámbar.

SI bien Lourdes Flores, Álex Kouri y Susana Villarán han propuesto todos una autoridad única para administrar y controlar el transporte de Lima, Callao y Lima-Provincias, tienen también carriles de diferencia. Flores Nano tentará la construcción de la Vía Periurbana (Vía de Evitamiento entre Puente Piedra y San Bartolo de 111 km y a US\$ 230 millones) y extender Paseo de la República 5.5 km hasta la Panamericana Sur. Kouri apuntó la necesidad del transporte masivo, proponiendo construir un metro y concluir

el Tren Eléctrico, al considerar al Metropolitano como insuficiente. Villarán apunta a la alternativa de transporte, proponiendo reorientar el gasto en infraestructuras para ciclovías y vías peatonales, un día del No-Auto y adicionar vías exclusivas para los buses. Ver para creer.



Soluciones viales diferenciadas entre candidatos.