Nuevos límites de velocidad: ¿Son la solución para el tráfico en Lima?

Desde el 15 de agosto de este año se vienen aplicando los nuevos límites de velocidad máxima en avenidas, calles y jirones en Lima. Ello ha generado diversos comentarios a favor y contra de la medida, por ello, los expertos consultados para este informe explican que, si bien podría ser una buena medida, no ataca el problema de fondo del transporte en la ciudad y puede no tener los efectos que se esperan por falta de la infraestructura e implementación adecuada.

Cabe resaltar que el Reglamento Nacional de Tránsito (Decreto Supremo 025-2021-MTC) que establece los nuevos límites de velocidad fue modificado y publicado en julio del año pasado (ver cuadros). Las municipalidades provinciales tenían un año para señalizar las vías adecuadamente, pero no cumplieron, a esto se suma el problema de falta de diseño de vías adecuadas en toda la capital. Así, lo indica el experto en **transporte** Lino de la Barrera.

“En un país donde fallece tanta gente en accidentes de tránsito, la medida es oportuna. Pero en la práctica sí tenemos un problema, porque la norma la dio el **Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC)** para que la ejecuten las municipalidades y estas no han señalizado las calles ni tienen elementos para fiscalizar las nuevas velocidades. Además, existe una enorme confusión en infraestructura urbana respecto de qué es una avenida, calle, jirón”, explica.

Nuevos límites de velocidad máxima

Vías	Límite de Velocidad
Calles y jirones	30 km/h
Avenidas	50 km/h
Vías que crucen escuelas, hospitales y zonas comerciales	30 km/h

Sanciones por exceso de velocidad en el Perú

Infracción	Multa
Superar hasta en 10 Km/h el límite máximo de velocidad.	- 18% de una UIT = S/ 828 - 50 puntos negativos en el récord del conductor.
Superar entre 10 km/h y 30 km/h el límite máximo de velocidad.	- 24% de una UIT = S/ 1.104 - 60 puntos negativos en el récord del conductor.
Superar en más de 30 km/h el límite máximo de velocidad.	- 50% de una UIT = S/ 2.300 - 70 puntos negativos en el récord del conductor.

Falta de señalización genera problemas

Por su parte, el gerente general de la Fundación Transitemos, Alfonso Florez, agrega que la falta de implementación se debe a que no se contemplaron presupuestos suplementarios para ello, como los gastos en señalización, letreros, planificación de estrategias de fiscalización por parte de la policía, entre otros. “Prácticamente todo el año pasado la norma quedó en el papel”, anota.

No obstante, apunta que es una medida buena, considerando que el objetivo es reducir los accidentes de tránsito y la muerte por exceso de velocidad, ya que en los últimos cinco años hubo 420.000 siniestros viales, con un promedio de casi 3.000 fallecidos y 14.000 discapacitados por año. Entonces, hoy en el mundo las velocidades ya no se fijan por el ancho de la vía, sino en función de la resistencia biomecánica del cuerpo humano.

“Los estudios internacionales dicen que una persona que es impactada por un auto que va a 30 kilómetros por hora (km/h) tiene 85% de probabilidades de sobrevivir y 15% de quedar con alguna lesión. Si el auto va a 50% km/h la cifra se invierte radicalmente, el 85% muere y el 15% queda discapacitado”, sostiene Florez.

Sistema de tránsito

Mientras que el gerente general de la **Asociación Automotriz del Perú (AAP**), Adrián Revilla, advierte que el gran problema es que tenemos un muy mal sistema de tránsito en todo el Perú, desde el diseño de las vías hasta la semaforización y señalización, y eso genera que el **tráfico** tenga mayor demora de la que debería tener de acuerdo a estándares internacionales.

“Si se arreglaran las intersecciones, se colocaran buenos semáforos y hubiera una adecuada señalización, estaríamos incrementando la velocidad vehicular en un 40%. Lo que le corresponde hacer a la autoridad no lo hace, sino obliga a los usuarios a pagar multas. Esa no es la forma de administrar el país. La autoridad está al servicio de los ciudadanos y

tendría que dar el primer ejemplo”, recalca.

Modificar la norma

Para Alfonso Florez, lo que tendría que hacer el MTC es revisar la norma, y como no se han considerado los presupuestos, tener una reunión con todos los gobiernos regionales y locales a nivel nacional para ver qué necesitan para implementar dicha medida y poder incluirlas en el presupuesto del próximo año.

“Debería haber un periodo de ampliación mientras se adecúe la norma y colocar, por ahora, papeletas educativas, concientizando a la gente, explicando las razones de porqué se ha dado y gradualmente implementarla. Pero de ninguna manera eliminar la norma”, asevera.

Adrián Revilla, de la AAP, sostiene que, por ejemplo, en otros países siempre hay un rango para colocar una papeleta por exceso de velocidad (pues los cinemómetros tienen un margen de error de ± 5%) de 10 km/h. Añade que eso debería aplicarse en el país.

En tanto, el presidente de la ONG Luz Ámbar, Luis Quispe Candia, asegura que la norma no tendría el efecto esperado porque para establecer la infracción por exceso de velocidad, este tiene que ser reportado por un control electrónico, no por el policía, pero en ninguna ciudad del Perú hay ese tipo de controles, salvo la Provincia Constitucional del Callao, con sus famosas fotopapeletas.

“Es urgente la implementación de cámaras como sistema de control de velocidad, sin eso no se puede poner orden. Además, se necesitan semáforos inteligentes, pues tenemos actualmente 1.700 intersecciones semaforizadas, pero necesitamos que se implementen en 3.000 o 4.000 intersecciones en toda la ciudad. No tenemos un sistema integrado de transporte, llevamos 30 años con combis y cústers. Y la semana pasada el Congreso de la República aprobó, a pedido de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU), la ampliación de la autorización de las combis y cústers”, advierte.

¿Cómo mejorar el tránsito en Lima?

Lino de la Barrera comenta que Lima es una ciudad bastante hostil con el peatón, por ello, además de mejorar la **infraestructura urbana**, las vías, cambiar la señalización, poner semáforos inteligentes, se deben establecer dinámicas que permitan la convivencia pacífica de todos los sectores de la calle.

“Eso parte por dos acciones concretas: acción pública, un Estado, municipalidad, que sepa lo que tiene qué hacer; y segundo, un ciudadano que sepa respetar la ley. Eso es también un problema de educación. Las medidas cuando son solo normas no sirven para cambiar conductas, pero cuando se aplican inteligentemente sí”, subraya.

El gerente general de la Asociación Automotriz del Perú (AAP), Adrián Revilla, concuerda en primero educar a la población y añade que no solo se debe pensar en cómo recaudar más.

“Se debería crear una conciencia de respeto al peatón: a mayor velocidad, mayor riesgo de afectar al peatón. El peatón también tiene que aprender a respetar el sistema de tránsito y debemos tener sistemas de educación vial adecuados para que las personas sepan cómo desplazarse en vías y veredas”, manifiesta.

Autoridad

Subraya que desde la AAP vienen proponiendo la creación de una Agencia Nacional de Tránsito de Seguridad Vial, como ya existe en Chile, Argentina y Ecuador, con el ánimo de liderar la solución al tráfico en nuestro país, pero aún no tienen respuesta del MTC.

También comenta que otra opción puede ser la reducción del ancho de los carriles o la colocación de chicanes (una serie de curvas pronunciadas), en las que puede ingresar un vehículo a poca velocidad.

Alfonso Florez, de Transitemos, coincide con la idea de tener una autoridad para el control del tráfico en Lima y Callao, y exhorta a que se comience a realizar un inventario vial, el cual no existe desde hace 60 años, para rediseñar la ciudad.

Recuerda que hace unos años un experto estudió la velocidad de los autos que salen de la Costa Verde y demostró que si uno iba a la velocidad constante de 40 km/h nunca se generarían atoros. “Aunque parezca mentira, yendo más lento se llega más

rápido. Entonces, qué hago yendo a 100 km/h si me voy a atorar en la salida, lo que genero es más congestión, ya que acelero y paro, consumo combustible y contamino por las aceleraciones constantes”, aclara.

Finalmente, recalca que el número de vehículos que circulan en la ciudad no es el problema, pues el parque automotor de Lima es pobre comparado con otras capitales del mundo y no llega ni a los 2 millones de vehículos.