

Tráfico en Lima: ¿Cuánto nos cuesta estar varados?

El tráfico vehicular en Lima es conocido a nivel global, lamentablemente para mal. Y es que la capital peruana es una de las ciudades con mayor **congestión vehicular** en el mundo y lidera el ranking de esta problemática en **América Latina**. Esta caótica situación genera que la capital peruana registre **altos costos económicos** para millones de ciudadanos que transitan por la metrópoli limeña para realizar sus quehaceres del día a día.

Según el **Índice de Congestión Vehicular 2023** de la firma TomTom, que evalúa el tiempo promedio de viaje de 10 km en 387 ciudades de 55 países, Lima repitió la primera posición en la región y ocupó el quinto lugar a nivel mundial (8º en el 2022). En promedio, realizar un viaje de **10 km en Lima durante el 2023 demoró 28 minutos con 30 segundos**, aumentando en 1 minuto con 20 segundos en comparación con 2022. La segunda posición en América Latina la ocupó **Ciudad de México** (13º a nivel mundial), con 26 minutos y 30 segundos, es decir, a dos minutos de distancia de Lima; seguido de **Bogotá**, con 25 minutos y 30 segundos; y **Buenos Aires**, con 24 minutos y 30 segundos.

MIRA TAMBIÉN:



11 de noviembre del 2024
[electrodomésticos](#)
[verano](#)
[CCL](#)
[Retail](#)
[Pymes](#)
[Leslie Passalacqua](#)

Un verano prometedor: comercios peruanos esperan buenas ventas

[Leer más](#)



28 de octubre del 2024

Óscar Chávez

Rodolfo Ojeda

préstamo

Mypes

PBI

Cámara de Comercio de Lima

Informe Especial

Pymes

Créditos para mypes: altos intereses y trabas burocráticas limitan su crecimiento

[Leer más](#)

Este estudio también señala que manejar en hora punta en Lima le toma a cada vehículo, en promedio, **283 horas al año** (254 horas en 2022), de las cuales **157 horas** (130 horas en 2022) son tiempo adicional debido al tráfico vehicular.

Pérdida de productividad

Alberto Morisaki, gerente de Estudios Económicos de la Asociación Automotriz del Perú (AAP), estima un impacto económico negativo de alrededor de **S/ 11 000 millones al año**, solo en Lima Metropolitana, debido a la congestión vehicular. Además, cada conductor, en las horas punta, gasta en combustible **S/ 2 268** al año, en promedio, de los cuales **S/ 652** son gastos adicionales causados por la congestión.

“Además de los daños en la salud que genera la contaminación por el tráfico vehicular, también le resta competitividad y productividad al país. Este problema, que aún no tiene solución, se debe al mal diseño vial, a la señalización inadecuada, a la falta de educación vial, a un ineficiente

transporte público, a un sistema semafórico obsoleto y a la falta de infraestructura y a la defectuosa conectividad entre rutas que han sido tomadas por transportistas informales”, explica el especialista de la AAP.

¿El tráfico se debe a la mayor cantidad de vehículos?

Existe la idea de que la mayor **congestión vehicular en Lima** se explica por el incremento de la cantidad de vehículos que circulan por las vías. Sin embargo, al revisar las cifras de TomTom sobre motorización en las cuatro ciudades con más tráfico, se observa que en Lima existen **216 vehículos** por cada mil habitantes, mientras que en Ciudad de México hay **262 vehículos** por cada mil habitantes. En Bogotá se situó en **276** y en Buenos Aires, en **496**.

“En nuestra capital, la cantidad de vehículos, con respecto al tamaño de la población, es menor si la comparamos con otras ciudades de la región. De esta forma, el aumento de la congestión vial en Lima no es consecuencia del incremento del parque vehicular, sino por factores como un inadecuado diseño y mala planificación vial. Como señala el estudio, en Lima existen 216 vehículos por cada mil habitantes; mientras que, en Santiago (Chile), hay 305 vehículos por cada mil habitantes y tiene una mejor fluidez de vehículos”, comenta el representante de la AAP.

En cuanto al impacto negativo al sector empresarial, Morisaki indica que el tráfico no solo afecta a las personas que pierden tiempo en sus desplazamientos, sino también a sectores económicos importantes como la logística, la construcción, la minería y el comercio en general.

“La demora de tiempo en estos sectores genera mayor gasto, ya sea en el traslado de mercaderías o por el costo en el

combustible o la mano de obra”, argumenta el experto.

Impacto social

Según un estudio de la empresa británica **Compare The Market**, el Perú es el segundo país en el mundo con los **peores conductores del mundo** y el primero a nivel de Sudamérica. En este estudio, los factores evaluados fueron el índice de tránsito, la calidad de las carreteras, los límites de velocidad, el número de muertes causadas por el tráfico, el porcentaje de conductores detenidos por alcohol en la sangre y referencias en redes sociales.

Desde una mirada social, Agustín Espinoza, especialista en psicología social y docente del Departamento de Psicología de la Pontificia Universidad Católica del Perú (PUCP), indica que el hecho de contar con un mal sistema del transporte público incide en un enorme caos vehicular en la capital, lo que genera un deterioro de la calidad de vida y el bienestar de los peruanos.

“Tener un sistema vial como el de nuestra capital resulta agobiante; y esto genera altos niveles de estrés, lo cual gatilla conductas de autoprotección por el riesgo al que estamos expuestos cuando nos trasladamos de un lugar a otro. Este malestar constante, producto de la mala calidad de las vías y el transporte, afecta nuestra salud mental”, refiere el especialista.

El psicólogo social también resalta que en nuestro país se vive una cultura de transgresión de las normas, la cual se evidencia con mayor magnitud en el **transporte vehicular**, donde los **conductores** se pasan una luz roja o agraden a la autoridad fiscalizadora.

“El Perú tiene una de las tasas más altas de siniestralidad en el mundo. O sea, cuando uno sale de su hogar no sabe si va

a llegar a su destino o va a regresar a casa, y esto genera muchos niveles de ansiedad en la persona. Por otra parte, vemos que los conductores tienen muchas infracciones y siguen manejando como si nada pasara. Entonces, observamos que hay un debilitamiento institucional producto de las mafias y la corrupción que afecta al bienestar de los ciudadanos”, sostiene Espinoza.

Asimismo, el experto manifiesta que el **caos vehicular** afecta la calidad de vida entre el tiempo de trabajo y el tiempo de ocio y descanso de los ciudadanos, lo cual lleva a tener más bajos niveles de productividad en las empresas.

“Estar varado en el tráfico limeño genera mayor cansancio y estrés, por lo que se reportan menores niveles de bienestar”, acota.

Condiciones de vida

Por su parte, **Álvaro Bustamante**, docente de psicología de la Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas (UPC), comenta que el hecho de estar dentro de un **vehículo** por bastantes horas en un área congestionada por vehículos, repercute en la calidad del trabajo, afectando la atención, concentración y el estado ánimo.

“El tráfico también causa situaciones de ansiedad, ya que el empleado busca llegar temprano a su trabajo porque, en muchos casos, llega fuera del horario requerido, lo cual le genera una penalidad o multa. Estas situaciones llevan a que no sepamos regular nuestro enojo e ira y a que, en algunos casos, nos volvamos más violentos, lo que nos lleva a desfogar dicha furia con cualquier persona que se nos cruce”, refiere el especialista.

En relación con los factores socioculturales, Bustamante

indica que la **educación cívica** que reciben los ciudadanos va a impactar también en su estabilidad emocional.

“El país tiene bajos índices a nivel educativo, lo cual la posibilidad de aprender el respeto mutuo o el sentido de comunidad se vuelven muy distantes”, puntualiza.

En conclusión, el tráfico vehicular en Lima tiene consecuencias económicas, sociales y psicológicas significativas, afectando la productividad, la salud y el bienestar de los ciudadanos. Es necesario implementar medidas efectivas para mejorar la infraestructura vial, promover el transporte público eficiente y fomentar una cultura de respeto y seguridad vial.

LEER MÁS:

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