

**CRIMINOLOGÍA VIAL: ANÁLISIS A LA SEGURIDAD VIAL EN LIMA Y LAS
POLÍTICAS CRIMINOLÓGICAS IMPLEMENTADAS PARA DISMINUIR LOS
FACTORES CAUSANTES DE LOS SINIESTROS DE TRÁNSITO.**

**CRIMINOLOGY VIAL: ANALYSIS ROAD SAFETY IN LIMA TO DEFICIENCY IN
THE IMPLEMENTATION OF THE CRIMINOLOGICAL POLICIES TO REDUCE
FACTORS CAUSES OF TRAFFIC ACCIDENTS.**

Lita Lesly Alfaro Estrada
Alumna de la Facultad de Derecho
Universidad de San Martín de Porres
litalfaro@hotmail.com
Perú

SUMARIO

1. Introducción, 2. Accidente de tránsito o Siniestro de tránsito, 3. Criminología Vial: Concepto, 4. Problemática Vial en Lima, 5. Políticas Criminológicas implementadas, 6. Conclusión 7. Recomendaciones.

RESUMEN

Este artículo nos presentará la problemática de la Criminología Vial en la ciudad de Lima, en el que se mencionará la diferencia entre accidente y siniestro de tránsito. Asimismo, se desarrollará y analizará las principales causas de los siniestros de tránsito, los cuales constituyen una problemática no solo en nuestra ciudad, sino a nivel mundial, basándonos en cuadros estadísticos con información hasta diciembre del 2016 y presentando las deficiencias en algunas políticas criminológicas implementadas por el Estado con el objetivo de disminuir la cantidad de víctimas de la red vial de nuestro país.

ABSTRACT

This article will present us to the Road Criminology in the city of Lima, which will mention the difference between traffic accident and traffic accident. It will also develop the various factors causing traffic accidents, which are a problem not only in our city, but worldwide, based on statistical tables with information until December 2016 and presenting deficiencies in some

criminological policies implemented by the State with the aim of reducing the number of victims of the road network of our country.

PALABRAS CLAVES: Criminología vial, accidentes de tránsito, siniestro de tránsito, Velocidad, problemática, causas,

KEY WORDS: Criminology road, traffic accidents, Speed, problems, causes, Criminology policies.

INTRODUCCIÓN

En la actualidad, todos los días los medios de comunicación vienen transmitiendo la realidad de nuestras vías, al mostrarnos noticias de “Accidentes de Tránsito”, al que en el presente artículo llamaremos “Siniestro de tránsito” (explicando el por qué de este cambio de nomenclatura posteriormente) y que muchos de nosotros nos hemos acostumbrado a ver; y es que esta problemática de seguridad vial no es reciente, teniendo en cuenta que hace más de 100 años, en 1896, se produjo el primer siniestro de tránsito con consecuencia fatal teniendo como víctima a un peatón.

La realidad es que ningún país es ajeno a esta problemática, con mayor o menor número de víctimas todos los países, sin excepción, son parte de este problema, así como son parte de la solución.

La Organización Mundial de Salud OMS, indica que todos los años más de 1,2 millones de personas fallecen en accidentes de tránsito y otros 50 millones sufren traumatismos¹, es decir cada 25 segundos en el mundo fallece una persona y otras 40 sufren traumatismos, como consecuencia de los accidentes de tránsito y si esto aún no es suficiente estas consecuencias no se limitan a afectar directamente a las víctimas del accidente de tránsito sino a sus familias y hasta a la propia sociedad, ya que estos generan una carga económica para los sobrevivientes, familiares y ellos deberán hacer frente a las consecuencias a largo plazo de la tragedia.

En Lima la realidad es otra, pero no lo suficiente para ser indiferentes al tratarse de una causa de mortalidad y traumatismos derivados de accidentes de tránsito que pudieron ser evitados.

Debido a esto, en setiembre de 2015, los Jefes de Estado que asistieron a la Asamblea General de las Naciones Unidas adoptaron la histórica Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible y una de

¹ Ministerio de Transporte. *Plan Nacional de Seguridad Vial 2015 -2024*. Lima, Perú.
https://www.mtc.gob.pe/cnsv/Proyecto-del-Plan-Nacional-de-Seguridad-Vial-2015_2024.pdf

las metas de Desarrollo Sostenible es reducir a la mitad el número mundial de muertes y traumatismos por accidente de tránsito de aquí al 2020, aplicando las medidas establecidas a nivel internacional para mejorar la seguridad de las carreteras².

Las estadísticas de la Organización Mundial de Salud, coloca a los accidentes de tránsito como la quinta causa de mortalidad a nivel mundial y esta se refleja en el 90% de los siniestros de tránsito que son producidos por factores humanos, siniestros que se hubieran podido evitar si el conductor hubiera actuado responsablemente al tener el mando del vehículo, situación tan diferente a las enfermedades que también son causantes de la mortalidad, pero por debajo de los accidentes de tránsito.

Este trabajo no pretende únicamente proponer soluciones, sino sobre todo poner al lector en contacto con las preocupaciones más resaltantes de la seguridad vial en nuestra ciudad, como lo ilustra la fotografía tomada inopinadamente, en la que se puede apreciar simultáneamente cómo un hombre cruza irresponsablemente una vía, por un lugar incorrecto y prohibido; mientras que un can cruza la misma vía por el puente peatonal, que es el lugar autorizado y obligatorio para efectuar el cruce de la vía. Las decisiones irracionales de algunos seres humanos llaman poderosamente la atención y, lo que es peor, son continuas causas de siniestros de tránsito, no de accidentes de tránsito, por cuanto el comportamiento errado del conductor o peatón son determinantes, siendo estos elementos absolutamente previsibles.



² Organización Mundial de Salud. Centro de Prensa. Noviembre 2016.
<http://www.who.int/mediacentre/factsheets/fs358/es/>

Accidentes de Tránsito o Siniestro de Tránsito

Para la autora es necesaria una redefinición del término accidentes de tránsito, partiendo en primer lugar que este concepto no encaja en la realidad. Pero, ¿Qué es un accidente de tránsito y qué vemos en las vías? Pues bien, según el Diccionario de la Real Academia Española, accidente es el suceso eventual del cual resulta daño involuntario para las personas o cosas; y tránsito es la actividad de personas y vehículos que pasan por una calle, una carretera. Con estos dos conceptos ya tenemos la definición de accidente de tránsito como “Aquel suceso eventual, producido por la acción de transitar”, teniendo ya clara la definición de accidente de tránsito se explicará por qué del cuestionamiento a este término con un ejemplo: A maneja su vehículo por una vía a una velocidad superior a la permitida y atropella a un peatón quien se encontraba cruzando, ocasionándole la muerte, en este ejemplo observamos un factor causante del accidente de tránsito, la excesiva velocidad, factor 100% humano, y este factor no tiene nada que ver con la casualidad, ni la eventualidad, sino más bien fue un suceso evitable y previsible.

Cuando hablamos de velocidad, estado de ebriedad u otros, nos referimos a causas que dependen del factor humano (siempre y cuando no estemos frente a un vehículo con fallas mecánicas), por lo que solo en esas circunstancias en las que interviene este factor nos encontraríamos frente a un Siniestro de Tránsito, que según el Diccionario de la Lengua Española Siniestro es un suceso que produce daño o pérdida material.

La determinación de que si es un Accidente o Siniestro de tránsito, se concluiría posterior a la investigación realizada por la autoridad competente que determinara que factor desencadenó el Siniestro o Accidente en la Vía.

Principal Causa de Siniestros: La velocidad

Nuestra relación con el tiempo hace que convivamos con frases como: No se cómo se me fue el tiempo, No tengo tiempo para nada, necesito ganar tiempo, No me hagas perder el tiempo, Ahorremos Tiempo, Ojala pudiera hacerme un poco de tiempo para... entre otras, nuestro desplazamiento se vuelve acelerado, andamos apurados de un lugar a otro, tratando de ir contra el tiempo, y ser más rápidos en lo que hacemos, como conducir rápido, a velocidad, si el tráfico vehicular nos lo permite.

La conducción de un vehículo a excesiva velocidad es uno de los problemas en nuestras vías, siendo esta la primera causa de siniestros de tránsito con consecuencias fatales, seguido por el estado de ebriedad que se encuentra en el segundo lugar.

La importancia de la decisión de conducir a una determinada velocidad, teniendo en cuenta que la capacidad y tiempo de reacción se verán disminuidas ante el aumento de velocidad, necesitaremos más distancia para detenernos, por lo que es muy importante tomar conciencia de la magnitud que representa este problema para todos nosotros, la velocidad excesiva o inadecuada

ejerce una influencia negativa sobre nuestras capacidades para conducir y nos expone con facilidad a situaciones de alto riesgo. La explicación de este hecho la encontramos en las leyes de la física, ya que un vehículo en movimiento acumula una energía denominada cinética.

Según la Dirección General de Tránsito de España, si colisionas contra un objeto rígido, el impacto puede compararse a saltar con tu vehículo desde una determinada altura:

Una colisión a 50 km/h equivale a caer desde un tercer piso.

Una colisión a 120 km/h equivale a caer desde el piso 14.

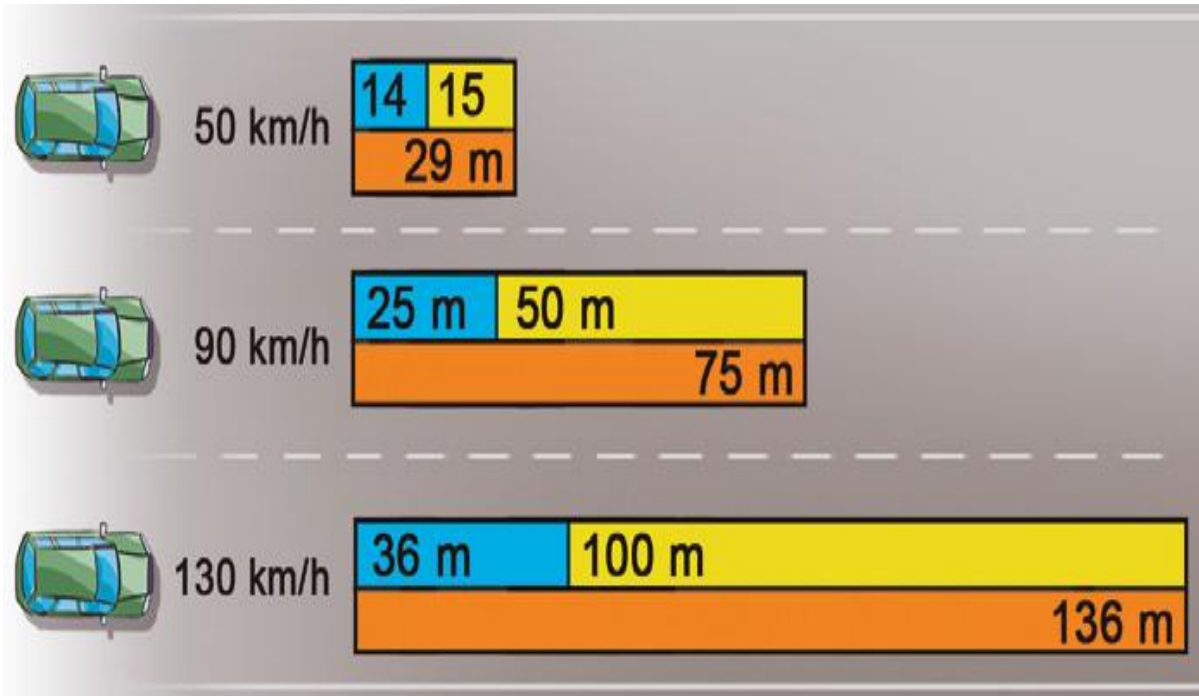
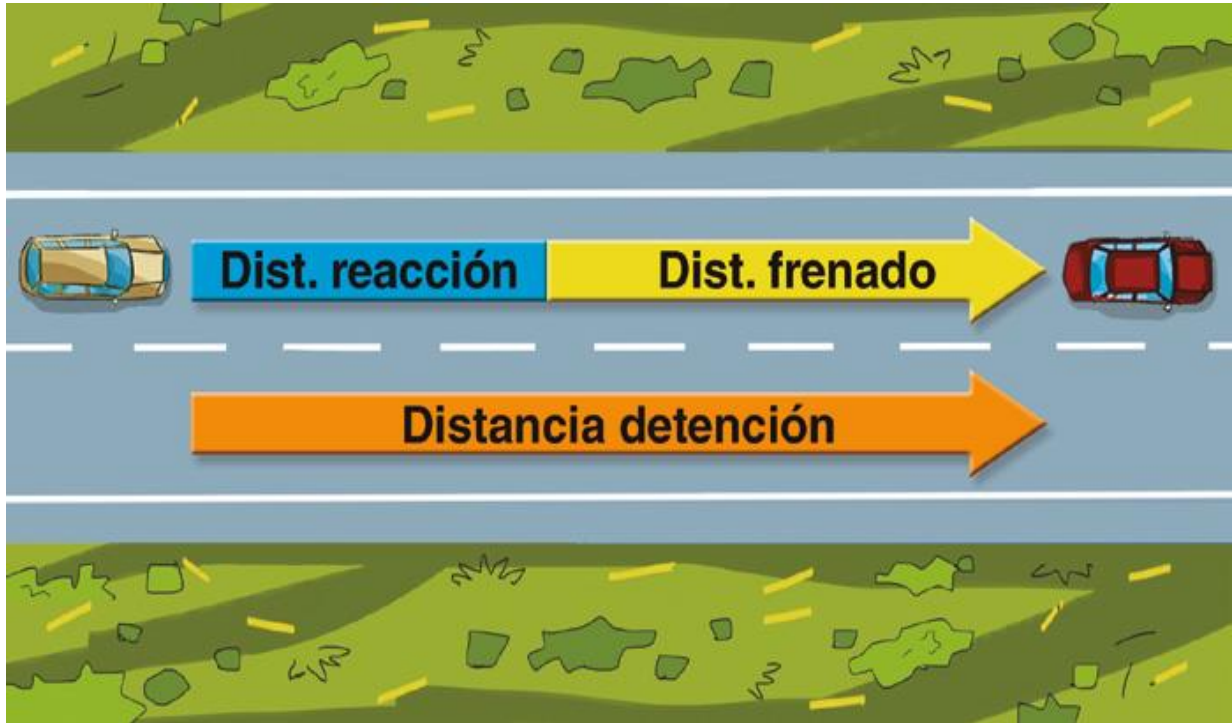
Una colisión a 180 km/h equivale a caer desde el piso 36.

Pero seguro nos preguntamos por qué es tan importante la velocidad en la que manejamos y que tiene que ver la capacidad y tiempo de reacción, pues bien comenzaremos con la premisa que a mayor velocidad necesitaremos más distancia para detenernos, la distancia para detener un vehículo consta de dos partes³:

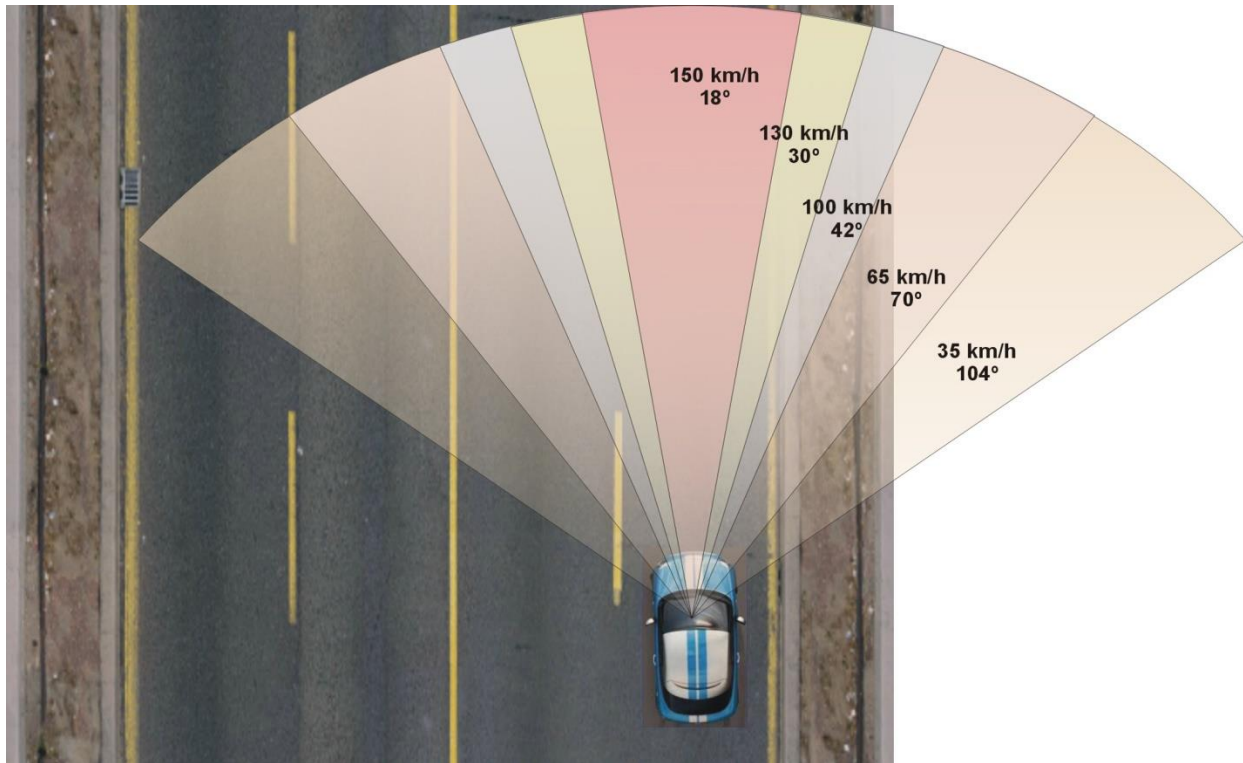
1. La que se recorre hasta que el conductor se da cuenta de que debe frenar (Tiempo de Reacción) entre 1 y 15 segundos - (conductor atento).
Es decir, desde que percibimos el peligro hasta que pisemos el pedal del freno pasa un cierto tiempo que se llama tiempo de reacción y la distancia que se recorre en ese tiempo es la distancia de reacción.
El tiempo de reacción dependerá de nuestros reflejos, estados de ánimo, nivel de alerta si estoy o no bajo los efectos del alcohol entre otros factores.
2. La que el sistema de frenado necesita para detener totalmente el vehículo (distancia de frenado) es decir, es aquella distancia que el vehículo recorrerá desde que el conductor pisa el pedal del freno hasta que se detiene el vehículo.

Con respecto al tiempo de reacción, este no será el mismo en todas las circunstancias, ya que esto dependerá si el conductor está atento, distraído o en estado de ebriedad. Un conductor atento reacciona, como media en 1 segundo; uno cansado en 2; otro distraído o bebido puede no reaccionar. A 90 km/h un conductor atento recorre 25 metros antes de frenar y cansado el doble (50), distraído por sintonizar la radio a 120 km/h se recorren 200 metros sin mirar la vía.

³ Dirección General de Tráfico. *Velocidad*. Julio 2015. Madrid. España
www.dgt.es/PEVI/documentos/catalogo_recursos/did_adultas/velocidad.pdf



Ahora seguiremos con la siguiente premisa a mayor velocidad, disminuye la amplitud de nuestro campo visual útil, este es el llamado efecto túnel, que impide apreciar cualquier peligro en los laterales de la carretera, es decir que las imágenes laterales pasan a tal velocidad que el ojo es incapaz de captarlas y solo ves con nitidez el centro de la imagen, por ejemplo a 80km/h ya se produce una pérdida del 35% en tu eficacia visual.



CRIMINOLOGÍA VIAL

La criminología vial es la ciencia que estudia la conducta desviada que se desarrolla en el tránsito vehicular, como fenómeno social e individual, e incluye básicamente el estudio de sus causas y la medición de su gravedad. Entonces la criminología se ocupa del estudio y la prevención de los comportamientos desviados dentro de las vías de tránsito.

Es alarmante ver como las estadísticas sobre las causas de mortalidad a nivel mundial juegan un papel poco esperanzador al predecir un futuro al 2030, no solo veamos enfermedades sino “accidentes” de tránsito, subiendo de posición, queriendo apoderarse de los primeros lugares. A continuación veamos estos cuadros estadísticos publicados por la Organización Mundial de Salud:

2004		
N° de Orden	Principales Causas	%
1	Enfermedad Isquemica del Corazon	12,2
2	Enfermedad Cerebrovascular	9,7
3	Infecciones de las Vias respiratorias inferiores	7,0
4	Enfermedad Pulmonar obstructiva	5,1
5	Enfermedades diarreicas	3,6
6	VIH/Sida	3,5
7	Tuberculosis	2,5
8	Canceres de Traquea, los bronquios y el pulmon	2,3
9	Traumatismos de accidentes de transito	2,2
10	Prematuridad y bajo peso al nacer	2,0
11	Infecciones neonatales	1,9
12	Diabetes mellitus	1,9
13	Paludismo	1,7
14	Enfermedad Cardiaca Hipertensiva	1,7
15	Asfixia y traumatismo de nacimiento	1,5
16	Lesiones autoinflingidas	1,4
17	Cancer del estomago	1,4
18	Cirrosis del higado	1,3
19	Nefritis y Nefrosis	1,3
20	Cancer colorectal	1,1

2030		
N° de Orden	Principales Causas	%
1	En fermedad Iquemica del Corazon	14,2
2	Enfermedad Cerebro Vascular	12,1
3	Enfermedad pulmonar obstructiva cronica	8,6
4	Infecciones de las vias respiratorias inferiores	3,8
5	Traumatismos por accidentes de transito	3,6
6	Canceres de la traquea, los bronquios y el pulmon	3,4
7	Diabetes mellitus	3,3
8	Enfermedad cardiaca hipertensiva	2,1
9	Cancer del estomago	1,9
10	VIH/Sida	1,8
11	Nefritis y Nefrosis	1,6
12	Lesiones autoinflingidas	1,5
13	Cancer del Higado	1,4
14	Cancer Colorectal	1,4
15	Cancer del esofago	1,3
16	Violencia	1,2
17	Alzheimer y otras demencias	1,2
18	Cirrosis del higado	1,2
19	Cancer de mama	1,1
20	Tuberculosis	1,0

Fuente: Organización Mundial de Salud – Publicaciones

En este esquema vemos que la proyección de la causa de mortalidad por traumatismo por accidentes de tránsito está en ascenso, quizás algunas personas dirán que es mínimo aquel porcentaje, sin embargo a estas alturas donde son accesibles la prevención y el control con el uso de las nuevas tecnologías, esta causa debería desaparecer o reducirse a un porcentaje imperceptible en el cuadro publicado, teniendo en cuenta además que es la única causa que podría ser previsible y podría evitarse con un adecuado control humano.

PROBLEMÁTICA VIAL EN LIMA

Una persona cruza una vía rápida no haciendo uso del puente peatonal que tiene a unos metros, metros que la podrían separar a esta persona de la muerte. Esta escena se repite a diario en cada momento en las diferentes vías de Lima, esta escena antes descrita solo podría reflejar la escasa cultura vial que tenemos algunos de los limeños, sin embargo no solo estamos acostumbrados a

ver peatones tomando las vías sin el más mínimo cuidado, sino conductores que circulan a velocidades superiores a las permitidas. A más velocidad menor será el tiempo de reacción del conductor para poder evitar un siniestro y peor aún si el conductor se encontrara en estado de ebriedad.

En Lima, sin embargo, los accidentes de tránsito han disminuido teniendo como referencia los índices del 2014 hasta la actualidad, pero no deja de preocuparnos porque los factores que causaron estos siniestros son netamente humanos, y esto es un reflejo que algo nos falta hacer como sociedad.

CUADRO ESTADISTICO POR CAUSAS DE ACCIDENTES DE TRANSITO FATALES						
OCURRIDOS EN LIMA METROPOLITANA						
PERIODO 01 ENE AL 31DIC AÑO 2014-2015-2016						
DESCRIPCION	TOTAL 2014	%	TOTAL 2015	%	TOTAL 2016	%
EXCESO DE VELOCIDAD	67	13.04	168	32.68	43	8.37
IMPRUDENCIA DEL PEATON	39	7.59	62	12.06	51	9.92
IMPRUDENCIA TEMERARIA DEL CONDUCTOR	272	52.92	208	40.47	262	50.97
EBRIEDAD DEL PEATON	52	10.12	55	10.70	30	5.84
EBRIEDAD DEL CONDUCTOR	48	9.34	46	8.95	30	5.84
NEGLIGENCIA DEL CONDUCTOR	32	6.23	16	3.11	13	2.53
FALLA MECANICA	0	0.00	0	0.00	1	0.19
IMPRUDENCIA DEL PASAJERO	1	0.19	0	0.00		0.00
NEGLIGENCIA DE LOS PADRES/ FAMILIARES	2	0.39	1	0.19	1	0.19
IMPERICIA DEL CONDUCTOR	0	0.00	0	0.00		0.00
MAL ESTADO DE LA VIA	1	0.19	0	0.00		0.00
OTROS	0	0.00	1	0.19	3	0.58
FALTA DE UN ELEMENTO(FUGA)	0	0.00	0	0.00		0.00
SE INVESTIGA	0	0.00	0	0.00	62	12.06
T O T A L	514	100.00	557	100.00	496	100.00

FUENTE: AREA DE ESTADISTICA DEL DIVPIAT-PNP.

Al observar el cuadro, sin duda nos damos cuenta que las causas previsibles de “accidentes de tránsito”, son producto de factores humanos.

CUADRO OPERATIVO PARA DETECTAR A CONDUCTORES EN ESTADO DE EBRIEDAD (ALCOHOLEMIA)													
PERIODO 01 ENE AL 31DIC DEL AÑO 2014 2015 2016													
MESES	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SET	OCT	NOV	DIC	TOTAL
Cantidad de Operativos 2014	149	165	278	170	193	162	168	151	120	155	116	193	2020
Cantidad de Operativos 2015	172	122	155	170	171	156	257	239	232	136	176	159	2145
Cantidad de Operativos 2016	122	132	107	94	205	278	264	219	240	285	202	232	2380
Conductores Intervenido 2014	8687	11590	20497	12363	11914	10475	25256	28476	20432	12456	6072	11385	179603
Conductores Intervenido 2015	12271	9880	12491	12714	14000	12561	22112	24860	25019	15443	16828	15129	193308
Conductores Intervenido 2016	13603	12322	11312	8359	18187	24663	21842	15602	19018	22929	15367	18075	201279
Cantidad de Positivos 2014	580	773	830	478	584	508	409	370	450	327	354	191	5854
Cantidad de Positivos 2015	646	506	435	388	499	435	521	343	311	256	196	44	4580
Cantidad de Positivos 2016	180	262	242	146	95	113	205	155	179	201	101	91	1970

FUENTE: AREA DE ESTADISTICA DEL DIVPIAT-PNP.

CUADRO OPERATIVO PARA DETECTAR A CONDUCTORES QUE EXCEDAN LAS VELOCIDADES PERMITIDAS													
PERIODO 01 ENE AL 31DIC DEL AÑO 2014 2015 2016													
MESES	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SET	OCT	NOV	DIC	TOTAL
Cantidad de Operativos 2014	0	0	0	0	0	0	0	142	210	200	194	175	921
Cantidad de Operativos 2015	124	90	113	98	85	45	33	47	5	26	42	22	730
Cantidad de Operativos 2016	133	156	143	146	112	113	122	74	85	87	54	82	1307
Vehiculos Captados 2014	0	0	0	0	0	0	0	1039	2268	998	534	394	5233
Vehiculos Captados 2015	606	521	1830	1456	2477	797	774	812	138	451	626	277	10765
Vehiculos Captados 2016	607	2016	2485	2514	3092	1536	2226	1316	819	1265	643	775	19294
Pits. Impuestas 2014	0	0	0	0	0	0	0	642	557	525	1216	381	3321
Pits. Impuestas 2015	446	270	1174	667	1157	356	174	325	202	283	271	227	5552
Pits. Impuestas 2016	265	829	780	1781	2287	1165	577	1518	624	533	672	687	11718

FUENTE: AREA DE ESTADISTICA DEL DIVPIAT-PNP.

POLÍTICAS CRIMINOLÓGICAS IMPLEMENTADAS PARA DISMINUIR LOS FACTORES CAUSANTES DE LOS SINIESTROS DE TRÁNSITO

Campañas de sensibilización y educación vial, dirigido a centros educativos, instituciones y público en general, realizado por un equipo de la policía que de manera didáctica difunden el respeto de las normas de seguridad vial.

Implementación del Programa Educativo en Seguridad Vial al Interior del Sistema Educativo Nacional.- En el año 2008 se diseñó el programa de Educación en Seguridad vial, cuyo objetivo fue generar en los estudiantes, valores, el respeto de las normas de convivencia de la sociedad, priorizando las de seguridad vial. Para ello se implementó Guías de Educación en Seguridad Vial, para docentes de educación primaria y secundaria. Estos documentos fueron oficializados mediante Resolución Ministerial N°374-2008-ME, que determinó su implementación en cada aula de las instituciones educativas a partir del 2009.

Sin embargo, en esta política solo se cumplió con el diseño y oficialización del programa educativo, mas no con la implementación ni mucho menos con los resultados, ya que no existió seguimiento por parte del Ministerio de educación y del Concejo Nacional de Seguridad Vial.

Implementación del Programa de Comunicaciones en Materia de Seguridad vial.- Se diseñaron e implementaron acciones comunicacionales durante los años de vigencia del Plan Nacional de Seguridad de Seguridad Vial 2007-2011, haciendo un total de 24 mensajes radiales, televisivos o mediante la distribución de volantes o flyer, dirigidos a conductores, pasajeros y peatones, por lo que se podría considerar que se cumplió con la difusión de masiva de campañas dirigidas a conductores, peatones y pasajeros. Posteriormente a partir de la año 2012 se desarrolló la campaña publicitaria “Cambiemos de actitud”.

Programa de revisiones técnicas.- En el año 2008 se aprueba el D.S N°041-2008-MTC que crea el Sistema Nacional de Inspecciones técnicas Vehiculares, que es la encargada de certificar el funcionamiento y mantenimiento de los vehículos automotores y el cumplimiento y requisitos establecidos en el D.S N°025-2008-MTC y sus modificatorias.

A fines del 2013, según el anuario Estadístico del MTC, existen 48 establecimientos autorizados a nivel nacional distribuidos en 12 departamentos, de los cuales 12 se encuentran en lima y callao.

Programa de mejoramiento del sistema de calificación del postulante para la obtención de la licencia de conducir.- Se dictó el, Decreto Supremo N°017-2016-MTC Reglamento Nacional del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir. Sin embargo su cumplimiento será a partir de Marzo del 2017, ya que aún no se regulado la infraestructura de los centros de evaluación.

Operativos de Alcholemla.- Una de las principales causas de los siniestros de tránsito, es la conducción de un vehículo en estado de ebriedad, donde el grado de alcohol permitido a los conductores y peatones que sean intervenidos por la autoridad se establece en 0.50 gramos de alcohol por litro de sangre (D.S. N°016-2009-MTC, art. 307), lo cual equivale al consumo de 3 vasos de cerveza o 2 copas de vino. En este caso existen muchas campañas, tanto del estado como de particulares como el caso de la Backus y PNP: Si tomas no manejes, el amigo elegido. Según estadísticas de la PNP pese a que ha aumentado la fiscalización de alcholemla se ha reducido un aproximado de 40% de conductores infractores.

Control de Velocidad.- Siendo el segundo factor de accidentabilidad, durante el año 2009 se suspendió el Plan de Operaciones AutoveloX, porque su reparación era muy onerosa debido a su desfasada tecnología donde pese a los esfuerzos que hacen las autoridades podemos ver una triste realidad, como por ejemplo la autoridad competente de control de velocidad en lima, solo cuenta con cinco autoveloX operativos, y donde la señalética informativa y/o restrictiva es mínima y solamente se fiscalizan en muy pocas vías.

Implementación de la señalética y semaforización.- Se necesita una inversión real ya que Lima no cuenta con una eficiente señalética y semaforización, solo algunas municipalidades han venido trabajando en sus distritos: cruce peatonal, señales preventivas.

Los llamados semáforos inteligentes, son semáforos sincronizados y no inteligentes, manejados por una central en el caso de la Municipalidad Provincial de Lima en las vías que le corresponden como son las troncales (Av. Arenales, Av. Javier Prado, Av. La Marina, Av. Brasil entre otras) y cada distrito tiene su propia sistema de semaforización y esto debería homologarse y ser administrado por una sola autoridad.

Creación de nuevas vías y mejora de estas.- La estructura vial no está diseñada para el parque automotor actual, las vías han colapsado, para los más de 1.5 millones de vehículos

Recurso humano.- Las instituciones que tienen a cargo el control, regulación y fiscalización de tránsito y transporte de mercancías son totalmente insuficientes vemos que la policía en Lima operativamente no cuentan con más de 2000 efectivos distribuidos en 7 unidades de control de tránsito las mismas que se tienen que emplear en 2 turnos, reduciendo a la mitad de los efectivos en forma diaria fuera de sus efectivos administrativos,

Lima Sur 1 tiene a cargo San Isidro, San Borja, Surquillo, Surco, Barranco, La Molina, Lince, Miraflores, La Molina, Lince, esto muestra la necesidad de incrementar efectivos, dado por la propia función de la policía y lo mismo se presenta con los inspectores municipales y la Sutran en carreteras, que también cuenta con un personal mínimo que no es suficiente para la fiscalización correspondiente.

Últimamente las autoridades tiene la intención que este trabajo de tránsito pase a cargo de la municipalidad lo mismo que no ha prosperado ya que no todas las municipalidades cuentan con la capacidad de contratación de personas y logísticas para esta función entre otras cosas. Por lo que la Policía y algunas municipalidades vienen trabajando en conjunto, como en el caso del Miraflores, San Borja, La Molina, Surquillo, Surco, San Isidro.

CONCLUSIÓN

Todo esta problemática que hemos descrito, corresponde a una realidad indiscutible a la que nadie es ajeno, sino por el contrario, todos somos parte de ella, porque aun como sociedad nos desenvolvemos en un escenario donde convivimos con la falta de cultura vial, desencadenando el incumplimiento de la normatividad de tránsito, por lo que no es difícil extraer conclusiones que como sociedad aun necesitamos a un policía de tránsito parado en cada esquina para poder respetar un semáforo o un paradero o ser conscientes del problema con el que convivimos, que es grave porque los siniestros de tránsito son una de las causas de mortalidad, no solo en nuestro país sino a nivel mundial, lo que hace aún más difícil la eficacia de las campañas implementadas por el Estado.

RECOMENDACIONES

Inversión en el mejoramiento del Transporte Público.- El suficiente para promover el desuso de vehículos particulares.

Implementación y Control del Programa de Educación de Seguridad vial ya oficializado por el Ministerio de Educación.- Una de las principales recomendaciones es se debería enfatizar aquellas políticas preventivas, tales como la difusión de la educación vial desde las escuelas, para formar generaciones que sepan usar las vías y sobre todo cuidar sus vidas en ellas. Haciendo un adecuado aprovechamiento del diseño y oficialización del programa educativo de seguridad vial que ya

existe y que solo falta su implementación y respectivo control de resultados. Solo así se logrará un nivel de concientización y sensibilización necesaria para que, en pocos años, los siniestros de tránsito en las vías no sean una de las primeras causas de mortalidad.

Diseño e implementación de un Sistema de Información de accidentes de tránsito.- En el Perú no existe una única fuente de información de accidentes de tránsito, y es de suma importancia integrar la recolección de datos proveniente de la Policía Nacional del Perú (DIVPIAT), el Instituto de Medicina Legal y la Dirección de Epidemiología del Ministerio de Salud, que permita disponer de una estadística unificada, única, de consulta nacional.

Implementación de protocolos para la evaluación de normas de tránsito y regular las infraestructuras de los centros de evaluación de los postulantes a la licencia de conducir.

Crear un sistema de semaforización que sea la misma a nivel de la ciudad de lima, y que sea controlado por una sola autoridad.

Teniendo en cuenta que la primera causa de siniestros de tránsito es el exceso de velocidad, debería incrementarse los radares de velocidad (autovelox), previa implementación de señalética para poder realizar una adecuada fiscalización de control de velocidad sobre todo en vías rápidas.

Incremento de personal de tránsito, ya que el personal actual no es suficiente para dirigir el tránsito y fiscalizar a la vez.

Promover el desuso de vehículos con antigüedad superior a los 20 años.- Gravando impuesto a vehículos que superen los 20 años de antigüedad y no a los vehículos nuevos, para promover el uso de vehículos que no contaminen y también teniendo en cuenta que los vehículos antiguos no solo generan contaminación sino también pueden ocasionar “accidentes”.

BIBLIOGRAFIA

- 1.-Ministerio de Transporte. *Plan Nacional de Seguridad Vial Perú. 2015-2024.* Lima Perú.
- 2.- Dirección General de Tráfico. *Velocidad.* 2015. Madrid. España
- 3.- Organización Mundial de Salud. Prensa.