

La revisión técnica no reduce el riesgo de que los ómnibus tengan accidentes

Según investigación, la antigüedad de las unidades incrementa la probabilidad de sufrir un percance grave.



UNIVERSIDAD
DE PIURA



CIES
consorcio de investigación
económica y social

MIGUEL ÁNGEL CARPIO R.

RODRIGO ESCUDERO RIQUELME

Los accidentes de tránsito son un grave problema de salud y desarrollo en el Perú. Según la policía, dejaron 2.856 fallecidos y 49.716 heridos en el 2010. Un informe de la OMS revela que el Perú fue el segundo país sudamericano con mayor tasa de mortalidad por accidentes de tránsito en el 2007 (21,5 individuos por cien mil habitantes). Una razón que explica esa alta tasa es el elevado número de accidentes de buses interprovinciales.

Aunque las autoridades son conscientes de la importancia de la prevención, la falta de estudios sobre el tema hace que no tengan claro el potencial efecto de las medidas que pueden aplicar. Por ejemplo, el reciente Decreto Supremo N°006-2012 del Ministerio de Transportes prorrogó hasta diciembre el retiro de las unidades interprovinciales con más de 22 años de antigüedad, que debían salir de circulación el 1 de julio. En compensación, se estableció que estas unidades sigan circulando sujetas a una revisión técnica vehicular (RTV) frecuente.

¿Cómo afectarán estas dos medidas la probabilidad de que ocurra un accidente? ¿Realmente una compensará a la otra?

La investigación –desarrollada con el auspicio del CIES– evalúa económicamente si la obligatoriedad de aprobar las RTV, es-

tablecidas en el Perú entre el 2007 y el 2008, disminuyeron los accidentes de transporte interprovincial. Dado que el cronograma establecido según el último número de la placa fue interrumpido por los problemas entre la Municipalidad de Lima y la empresa Lidercon, el estudio compara la ocurrencia de accidentes del grupo que tuvo la obligación de pasar las RTV (grupo de tratamiento) con el que no llegó a tenerlas (grupo de control).

El estudio encuentra que la obligatoriedad de las RTV no tuvo impacto sobre la probabilidad de accidentes.

La ausencia de un efecto podría tener dos razones. En primer lugar, los individuos podrían no haber tenido incentivos a obedecer la norma. Lamentablemente, las instituciones consultadas

CUIDADO
La probabilidad de un accidente es 48% mayor para un bus con diez años que para un bus nuevo.

–Municipalidad de Lima, Ministerio de Transportes, Tribunal Constitucional, Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías (Sutran) y la Policía Nacional del Perú– no tienen la lista de buses que cumplieron con la RTV, de tal modo que no es posible saber si el grupo de tratamiento fue efectivamente sujeto de las RTV. En segundo lugar, las RTV pudieron carecer de la calidad que asegurara su efectividad.

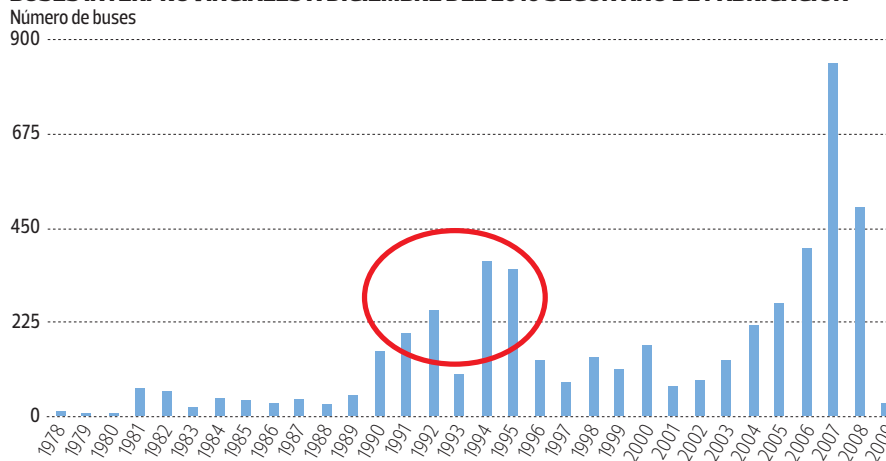
Riesgo viene con los años
El estudio también demuestra que la antigüedad de los buses incrementa la probabilidad de accidentes. La probabilidad promedio de que un bus interprovincial tenga

PELIGRO SOBRE RUEDAS

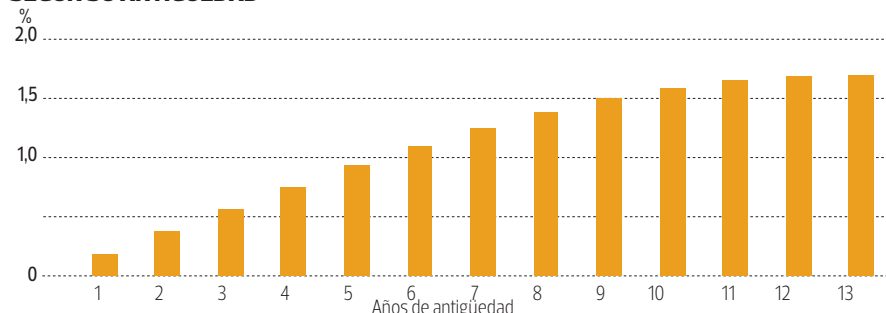
Mientras más antiguos mayor es el riesgo

La probabilidad de accidentes de tránsito aumenta con la antigüedad de los vehículos. En el Perú circulan vehículos que datan desde 1978, lo que significa un grave riesgo para sus pasajeros y para las demás unidades con las que comparten la vía.

BUSES INTERPROVINCIALES A DICIEMBRE DEL 2010 SEGÚN AÑO DE FABRICACIÓN



PROBABILIDAD ADICIONAL DE ACCIDENTE DE UN BUS INTERPROVINCIAL SEGÚN SU ANTIGÜEDAD



Fuente: Miguel Ángel Carpio Ramírez y Rodrigo Escudero Riquelme / Universidad de Piura (UDEP)

un accidente en un semestre es 3,3%, pero sube según su antigüedad (ver infográfico). Por ejemplo, esa probabilidad sube 1,6 puntos porcentuales si el bus tiene diez años, lo cual significa que la probabilidad de accidente es 48% mayor para un bus con diez años que para un bus nuevo.

Este hallazgo es importante, pues la flota de buses en el Perú incluye un contingente importante de unidades antiguas (ver gráfico).

La flota incluye anómalamente más vehículos fa-

ACCIDENTES Y MORTALIDAD

- Un ómnibus accidentado en alguna carretera del país deja, en promedio, una persona fallecida y nueve heridas.
- La probabilidad de sufrir un accidente disminuye 1,3% si el ómnibus es de la marca Volvo.
- Los accidentes que ocurren en Lima tienen menor probabilidad de causar muertes si ocurren en alguna carretera del país.

bricados entre 1991 y 1995 que entre 1996 y 2000. Eso resulta inusual, pues la participación de buses debería decrecer con la antigüedad. Esta anomalía se debió a normas que permitieron la importación de vehículos usados para el transporte público en los 90. Un decreto supremo de 1991 favoreció la importación de vehículos a los cuales se les cambiaba el timón del lado derecho al izquierdo en Iquique, Chile. Un decreto legislativo de 1996 permitió que el cambio se realizara en el Perú. Esas

normas hicieron que la flota incluyera un contingente importante de unidades fabricadas antes de 1995. Si consideramos la importancia de la antigüedad del bus sobre la ocurrencia de accidentes, se entiende por qué el problema es particularmente grave en el Perú.

Los resultados del estudio permiten analizar, por ejemplo, el posible efecto del Decreto Supremo N°006-2012 antes mencionado. Por un lado, la prórroga del retiro de los buses interprovinciales con más de 22 años mantiene en circulación unidades con alta probabilidad de accidentarse. Por otro lado, si el proceso de RTV actual es parecido al llevado a cabo en los años 2007 y 2008, el incremento de la periodicidad de las RTV no disminuirá la probabilidad de accidente y el mayor riesgo no se verá compensado.

¿Qué medidas deberían implementarse para disminuir los accidentes? En primer lugar, se debe apoyar decididamente la renovación de la flota. Solo dejar de aprobar nuevas prórrogas sería un buen inicio. En segundo lugar, se requiere un registro único de las unidades interprovinciales que han aprobado la RTV, el cual permitiría que la supervisión alcance a las empresas y centros de inspección. En tercer lugar, es preciso elaborar una base de datos que cruce información de flota, RTV, SOAT y accidentes, para medir el impacto de esas medidas. Ojalá las autoridades implementen estas propuestas, pues desafortunadamente en este ámbito tendrían consecuencias trágicas sobre numerosas familias peruanas.

* Ph.D. Economics – UPF.

** M.Sc. Economics – UPF.