

EDICIÓN 02
DICIEMBRE 2019

Actualízate

CON LA AAP



IMPACTO DE UN SISTEMA DE **REVISIONES TÉCNICAS** EFICIENTE: REVISIÓN Y EXPERIENCIAS

INFORME ELABORADO POR LA
GERENCIA DE ESTUDIOS ECONÓMICOS

AAP
ASOCIACIÓN AUTOMOTRIZ DEL PERÚ
FUNDADA EN 1926

Contar con normas y decretos que regulen sistemas de revisiones e inspecciones técnicas de vehículos obligatorios es una práctica bastante común en muchos países del mundo. Desde hace varios años, es un esfuerzo que se ha venido implementando en América Latina. Así, países como Chile, Ecuador, Perú, Costa Rica, entre otros

cuentan con todo un marco normativo que regula el funcionamiento de los centros de inspección, así como los procedimientos para la evaluación de los automóviles.

A la luz de diversos estudios, en las siguientes líneas daremos a conocer los impactos positivos que han tenido las revisiones técnicas eficientes.



BUENAS PRÁCTICAS

En el documento "Study on the Future Options for Roadworthiness Enforcement in the European Union" de Autofore¹ en su sección "Costo del efecto de defectos en accidentes y emisiones" se señala que, en el 2002, en la Unión Europea los costos directos e indirectos de las muertes y lesiones por accidentes de tránsito representaron € 160 mil millones o lo que es lo mismo, el 2% del PBI de dicha región. A ese indicador dice, **hay que añadir que los defectos del vehículo aumentan las emisiones entre un 1.2% y un 5.7% según el tipo y combustible que utilice.** A renglón seguido estima que los costos de la congestión causados por averías de vehículos en la Unión Europea, más Noruega y Suiza, generan un costo de entre 1,300 millones y 1,900 millones de euros por año.

ESTRATEGÍAS

En ese mismo documento se señala las estrategias que se deben seguir para mejorar las inspecciones técnicas vehiculares:

- 1 Estándares más altos de inspecciones técnicas vehiculares, evaluación que se debe realizar antes de que un vehículo se pueda clasificar como apto para circular.
- 2 Ampliar el alcance de las normas para tipos de vehículo que actualmente no están considerados, pero que vale la pena que sean controlados.
- 3 Métodos para mejorar el nivel de cumplimiento.

¹ https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/pdf/projects_sources/autofore_final_report.pdf

Asimismo, es importante indicar que, de acuerdo a un estudio de la CAF² "Inspección técnica vehicular en América Latina" dado a conocer en el 2014, los programas de inspección de vehículos son reconocidos internacionalmente como uno de los **principales instrumentos para la reducción de los accidentes de tránsito**. Además, se añade en el documento, su aplicación mejora la calidad de vida en las zonas urbanas, mediante la reducción de los impactos ambientales de

vehículos motorizados en circulación. Por otra parte, **son un medio eficaz para lograr reducciones significativas de emisiones de gases** de efecto invernadero de la flota. Adicionalmente, se precisa en el documento, permiten reducir los costos que se derivan de la congestión vehicular causada por las averías de los vehículos³.

Según la CAF (2014) destaca otros beneficios como:

REDUCCIÓN DE LA CONGESTIÓN

Generada por vehículos detenidos en la vía pública o accidentes de tránsito.

REDUCCIÓN DE ACTIVIDADES DELINCUENCIALES

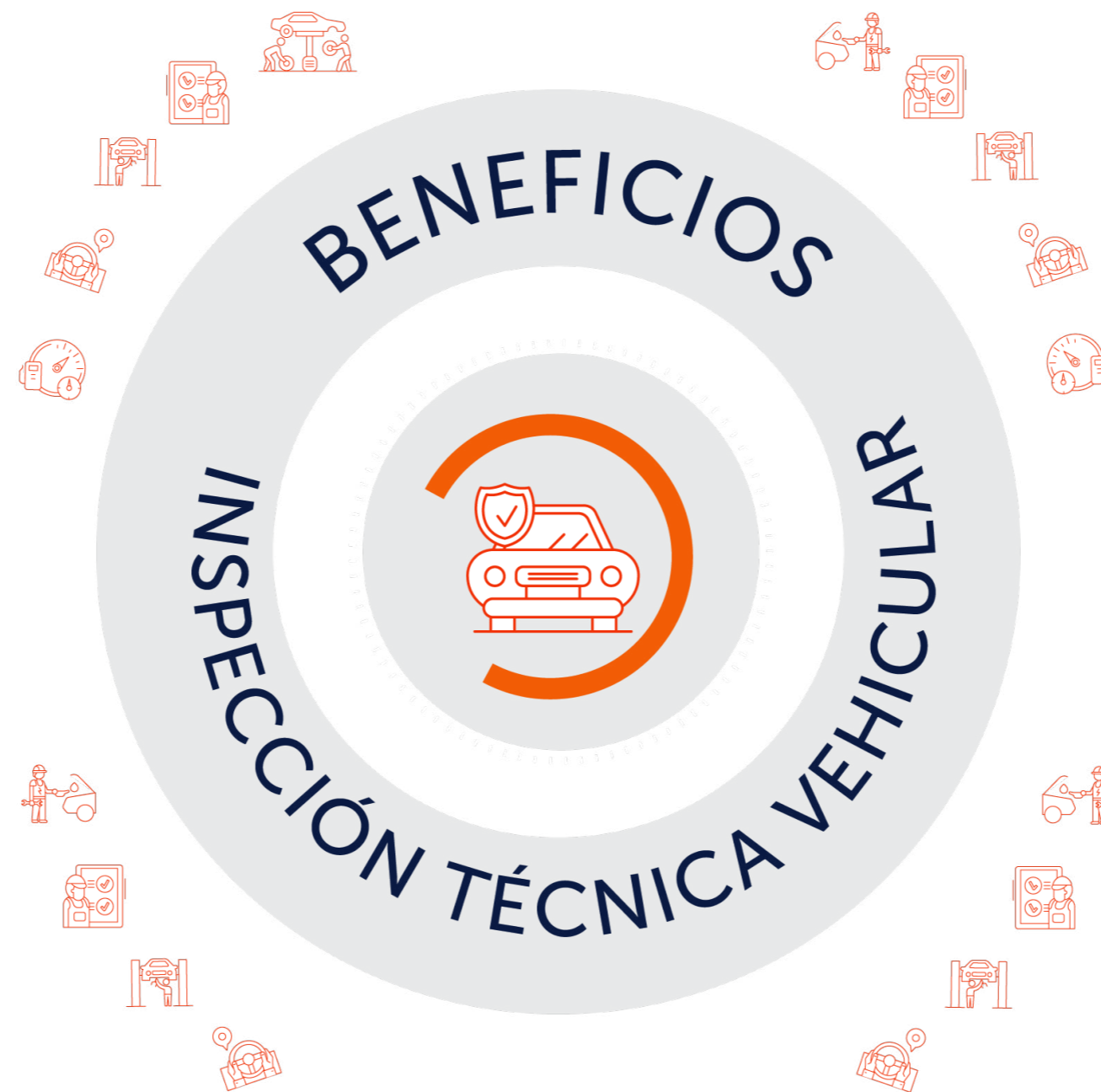
Delincuencias como el robo. Esto porque la identificación anual de los vehículos en la inspección dificulta la comercialización de vehículos sustraídos de sus dueños.

ESTADÍSTICA MÁS PRECISA DEL PARQUE AUTOMOTOR

Circulante a través de las bases de datos de registros de las inspecciones de parte de las empresas operadoras.

VALORIZACIÓN Y SEGURIDAD

En la comercialización de vehículos usados.



REDUCCIÓN DE COMERCIALIZACIÓN DE PIEZAS DE BAJA CALIDAD

Se genera mayor desconfianza del usuario ante una posible reprobación en la inspección.

RENOVACIÓN DEL PARQUE AUTOMOTOR

AUMENTO EN LA RECAUDACIÓN FISCAL

Como consecuencia de impuestos derivados directamente de los servicios de inspección e indirectamente de los servicios de reparación, así como de la producción y comercialización de autopartes.

GENERACIÓN DE EMPLEOS DIRECTOS

(en las estaciones de inspección) e indirectos (en la industria de autopartes, reparación de vehículos, equipamiento, etc).

REDUCCIÓN DE LOS COSTOS DE SEGUROS

Vehiculares como resultado de la disminución del índice de accidentes.

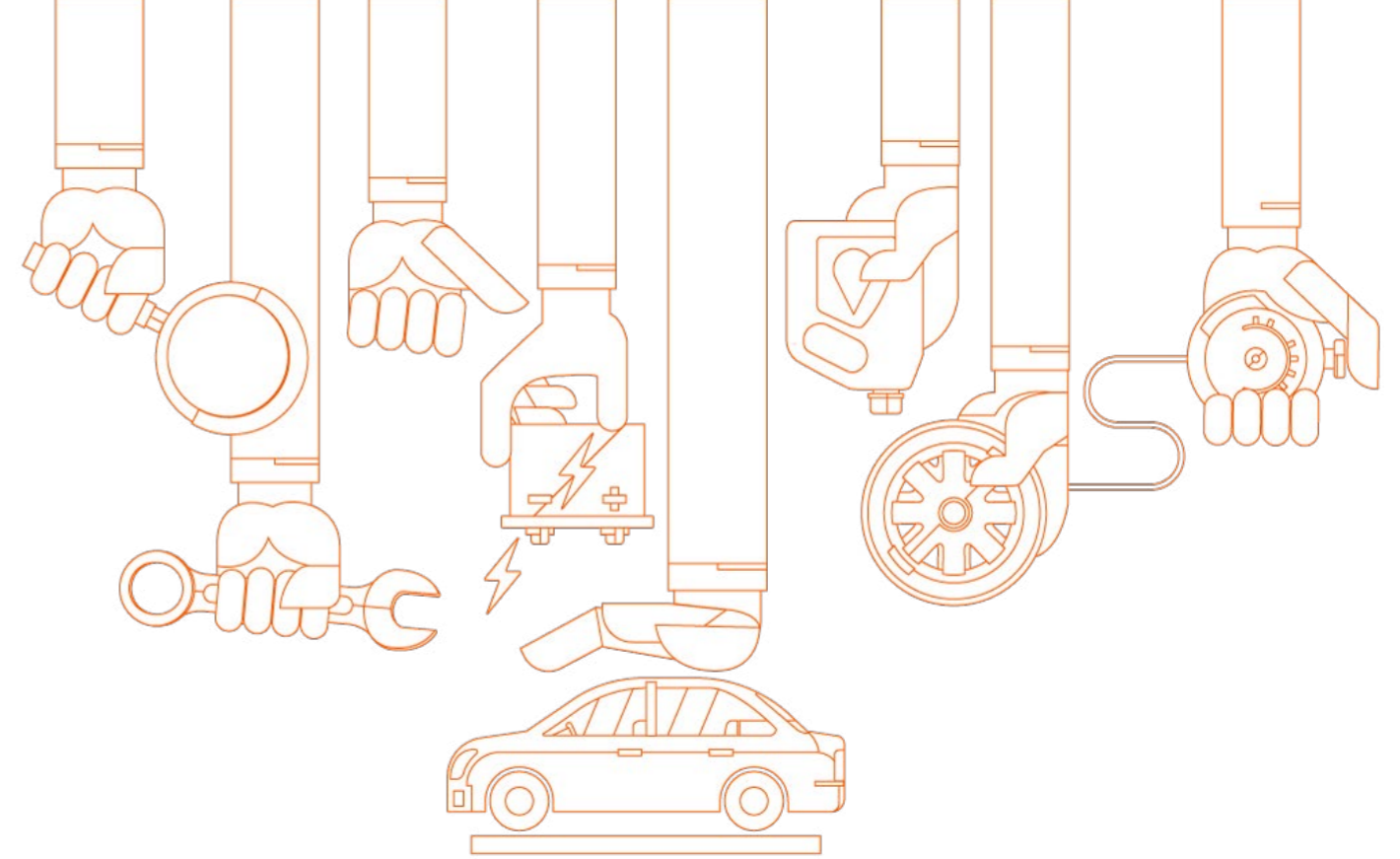
² Banco de Desarrollo de América Latina.

³ Según la Fundación Transitemos de la AAP, una persona pierde 20 días de su vida en desplazarse en la capital y esto equivale a una pérdida por congestión vehicular de aproximadamente S/ 27,000 millones anuales.



RECOMENDACIONES

Sin embargo, la CAF destaca que, para obtener el máximo beneficio, los programas de inspección vehicular se deben implementar de manera eficiente y segura. Para ello, se agrega, es fundamental obedecer al pie de la letra las mejores prácticas recomendadas por los expertos. Entre estas recomendaciones podemos señalar las siguientes:



- 1 El reglamento de la inspección de vehículos debe evolucionar siguiendo los cambios tecnológicos y éstos deben ser transferidos inmediatamente a la realidad de los centros de inspección.
- 2 Siempre que sea posible, la inspección de elementos de seguridad se debe realizar de manera integrada con la inspección de elementos del medio ambiente, en el marco de un sistema único de redes de estaciones de inspección que operen de modo centralizado. Para que esto ocurra es importante que exista absoluta armonía entre los órganos de tráfico y ambientales, con una orientación del Estado fuerte y determinada.
- 3 Los programas de inspección vehicular deben ser aplicados uniformemente y estandarizados, a nivel regional. Para ello, es fundamental la coordinación de los organismos regionales competentes. De esta forma, no existirá la posibilidad de discontinuidades geográficas de cobertura del programa o diferencias de criterios, procedimientos y tarifas de inspección entre municipios vecinos.

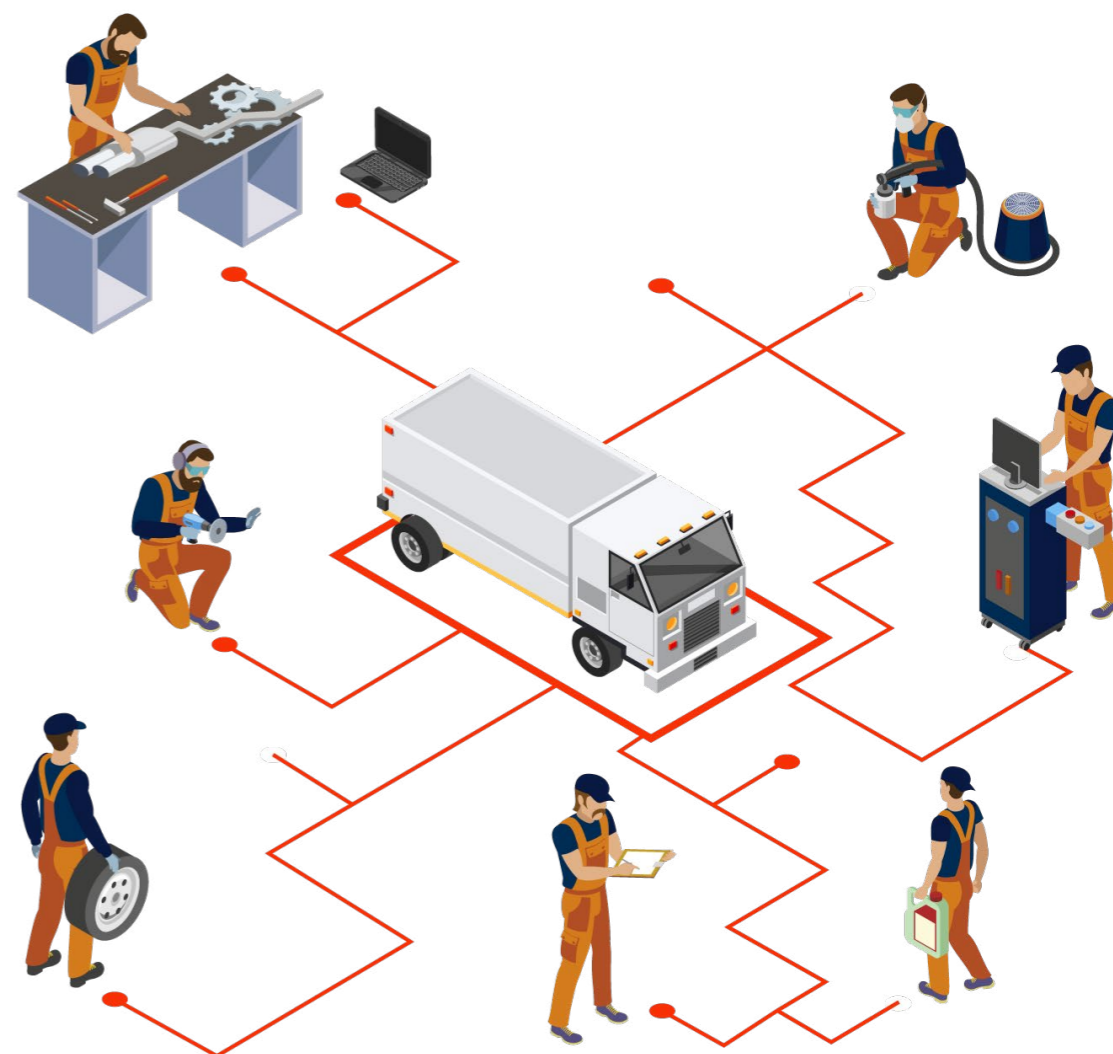
4 Se debe revisar y actualizar continuamente los manuales de las inspecciones técnicas vehiculares (documento que establece los lineamientos generales durante las inspecciones; identifica los elementos, componentes y equipos de los vehículos que deben ser inspeccionados y señala el método de inspección correspondiente a cada uno de ellos).

5 La experiencia internacional muestra que la forma más segura de implementar la inspección vehicular es la tercerización. Así, las empresas especializadas con experiencia comprobada, contratadas por licitación pública, operan los programas durante algunos años en régimen de concesión. En este caso, la esencia del éxito del proyecto de concesión son auditorías técnicas rigurosas, detalladas y rutinarias bajo responsabilidad del gobierno. A lo que se deben sumar penalidades contractuales bien definidas y siempre aplicadas, sin excepción. Los monopolios se deben evitar, cuando la escala de la concesión así lo permita, así como los plazos muy largos.

6 El mayor reto para el gobierno y las autoridades políticas, especialmente en países con un nivel de organización social no muy alto, es reducir los niveles de evasión del sistema de inspecciones anuales. Y es que, la flota de vehículos no inspeccionada -que en ciertas áreas urbanizadas de América Latina alcanza millones- será la razón del fracaso de los programas de inspección vehicular. Esta flota marginal "no inspeccionable" es la principal responsable por la amenaza a la salud y bienestar de la población.

7 Se debe revisar y actualizar constantemente la tabla de interpretación de defectos de las inspecciones técnicas vehiculares (documento que establece los criterios que permiten determinar si el vehículo en evaluación está o no en condiciones aceptables).

8 Buscar implementar un sistema informático centralizado y un centro de gestión y monitoreo de las inspecciones técnicas vehiculares. Esta instancia deberá estar a cargo de un operador tecnológico que realice el seguimiento electrónico en tiempo real del proceso de las inspecciones técnicas vehiculares en todas sus modalidades.



EXPERIENCIAS INTERNACIONALES

ESTADOS UNIDOS

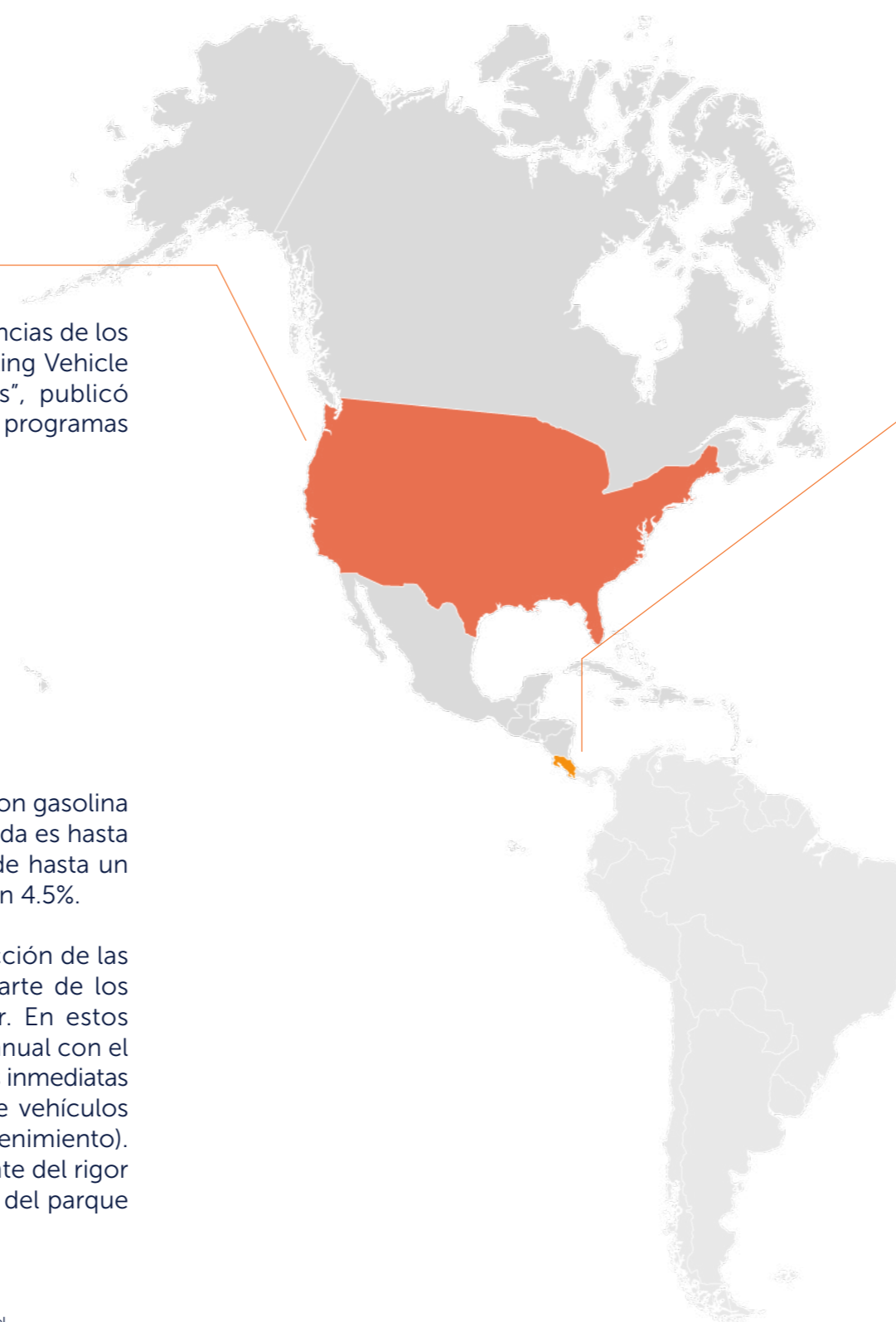
Según la CAF (2014), la Academia Nacional de Ciencias de los Estados Unidos, en su informe de 2001, "Evaluating Vehicle Emissions Inspection and Maintenance Programs", publicó algunos números relacionados a la eficiencia de los programas de I/M (Inspection and Maintenance) en dicho país.

Estos resultados están relacionados con la reducción de las emisiones globales de los diversos contaminantes tóxicos de la flota de vehículos livianos

Así, para las emisiones de hidrocarburos (HC), que son gasolina sin quemar y vapores de aceite, la reducción estimada es hasta de casi un 14%; para Monóxido de Carbono (CO) de hasta un 15.5%; y para Óxidos de Nitrógeno (NOx) de hasta un 4.5%.

Asimismo, en dicho documento se analiza la reducción de las emisiones globales de material particulado por parte de los vehículos diésel debido a la inspección vehicular. En estos casos, se estima que la aplicación de la inspección anual con el opacímetro⁴ podría dar como resultados reducciones inmediatas de las emisiones totales de material particulado de vehículos diésel en hasta un 45% (resultado posterior al mantenimiento). El porcentaje de la reducción dependerá básicamente del rigor del mantenimiento y del estado de deterioro inicial del parque automotor sometido a la inspección.

⁴ Aparato para el control de los gases emitidos por los vehículos equipados con motor diésel.



COSTA RICA

De acuerdo a cifras del Ministerio de Obras Públicas y Transporte⁵, más del 45% de vehículos que pasan por la revisión técnica no aprueban en el primer intento. En ese sentido, según un estudio elaborado por el Convenio Costarricense-Alemán de Cooperación Técnica⁶, al obligar a los autos que no aprobaron inicialmente la inspección, pasen nuevamente, se evita que circulen mientras resuelven las observaciones. De esta forma se puede llegar a reducir en 34% la emisión de dióxido de carbono (CO₂).

En el estudio se analiza el impacto de la renovación de la flota vehicular gracias a la implementación de las revisiones técnicas obligatorias, obteniendo como resultado que el nivel de emisión de CO₂ se reduce hasta en 6.9%

De otro lado, la verificación obligatoria anual de los vehículos, y por ello la obligatoriedad del ajuste de sus sistemas de carburación, inyección y funcionamiento de los catalizadores catalíticos, por lo menos una vez al año, genera un mejor mantenimiento de los vehículos y por lo tanto, una disminución de los promedios de las emisiones. Este resulta en una reducción de hasta 6.5% de CO₂.

⁵ <https://www.crhoy.com/nacionales/atencion-estas-son-las-principales-causas-de-rechazo-en-la-revision-tecnica/>

⁶ http://www.nacion.com/ln_ee/2007/enero/06/gasolina.pdf

EXPERIENCIAS INTERNACIONALES

ECUADOR

El estudio titulado "Diagnostico y análisis de los procedimientos utilizados en la revisión técnica vehicular y su impacto en la ciudad de Cuenca" de la Universidad del Azuay de Cuenca - Ecuador⁷ midió qué tan positivo para el medio ambiente ha sido la implementación de los procesos de revisión técnica en dicha ciudad ecuatoriana.

En la referida investigación se sostiene que, a pesar de que año tras año se incrementa el parque automotor, y por ende hay una mayor demanda de combustible, las inspecciones técnicas han permitido que los aumentos de las emisiones de CO, CO₂ (dióxido de carbono) y N₂ (nitrógeno) hayan sido apenas marginales.

Por tal motivo, los autores de dicho estudio señalan que los centros de revisión técnica en dicho país están realizando una labor eficiente.

Están cumpliendo uno de sus objetivos principales al mantener las emisiones de las fuentes móviles considerablemente estables a pesar de que se queman mayor número de galones de combustible.

⁷ <http://dspace.uazuay.edu.ec/bitstream/datos/3398/1/07919.pdf>

ARGENTINA

Según un estudio del Instituto de Seguridad y Educación Vial (ISEV)⁸, el 30% de los vehículos que pasan la revisión técnica en Buenos Aires son rechazados la primera vez, por lo que tienen que ser nuevamente verificados. Asimismo, los resultados muestran que casi 2 de cada 10 vehículos verificados (17.8%) evidenciaron defectos graves (por lo menos en alguno de los sistemas) que los inhabilitaban para circular por el alto riesgo que presentaban.

Con dicha información en mano, los autores del estudio calcularon el costo-beneficio de las revisiones técnicas sobre la seguridad vial.

Así, afirman que, por cada dólar invertido en el servicio de revisión técnica vehicular, la sociedad obtiene un retorno de entre 10 y 30 dólares, al evitarse los costos generados por un accidente de tránsito grave.

⁸ http://novedadesaacs.org.ar/doc/2016-08_infRevisionTecnicaSegVial.pdf

EXPERIENCIAS INTERNACIONALES

CHILE

En Chile existe un modelo regulatorio que permite supervisar y educar a la población respecto de la importancia del cuidado de su vehículo para aumentar la seguridad vial y disminuir los riesgos de accidentes; así como tomar en cuenta las emisiones de gases y limitar el uso de vehículos altamente contaminantes. En ese sentido, las revisiones técnicas tienen por objetivo verificar si los vehículos reúnen las condiciones técnicas necesarias para garantizar la seguridad de circulación.

De acuerdo a un trabajo del BID⁹, el éxito del Sistema Nacional de Inspecciones Técnicas implementado en Chile y ...

su correcto funcionamiento se demuestran con una tasa de cumplimiento de la revisión técnica que supera el 90% del total de vehículos a nivel nacional

Asimismo, el ente multilateral señala que las fortalezas del sistema chileno son:

- 1 La existencia de un marco legislativo que garantiza el cumplimiento de la obligación de realizar la inspección técnica vehicular.
- 2 La inspección técnica vehicular permite verificar que el parque automotor reúne las condiciones técnicas necesarias para garantizar la seguridad de la circulación.
- 3 El sistema está acompañado de una fuerte labor de control asociado a multas, para garantizar por sí mismo, un 100% de cumplimiento.

⁹ <https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/Experiencias-de-%C3%A9xito-en-seguridad-vial-en-Am%C3%A9rica-Latina-y-el-Caribe-Resumen-ejecutivo.pdf>



INSPECCIONES TÉCNICAS VEHICULARES EN PERÚ


De acuerdo al **Reglamento Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares (DS N° 025-2008-MTC¹⁰)**, los Centros de Inspección Técnica Vehicular – CITV en el país, pueden ser personas naturales o jurídicas autorizadas por la Dirección General de Transporte Terrestre del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (DGTT) para realizar las inspecciones técnicas vehiculares.

¹⁰ https://portal.mtc.gob.pe/transportes/terrestre/entidades_complementarias/documentos/D.S.%20025-2008-MTC%20-%20Reglamento%20Nacional%20De%20Inspecciones%20T%C3%A9cnicas%20Vehiculares.pdf

Ahora, en dicho documento se define a la inspección técnica vehicular como el procedimiento a cargo de los CITV, **a través del cual se evalúa, verifica y certifica el buen funcionamiento y mantenimiento de los vehículos y el cumplimiento de las condiciones y requisitos técnicos establecidos en la normativa nacional.** El objeto de este esfuerzo es garantizar la seguridad del transporte y tránsito terrestre, y las condiciones ambientales saludables.

Así, el vehículo que no apruebe la inspección técnica no debe seguir circulando. La razón es muy simple, el procedimiento al que fue sometido ha acreditado que representa un peligro para los usuarios de la vía, la seguridad vial o el medio ambiente. **Como se puede observar, la finalidad de este sistema es disminuir los accidentes de tránsito en el país y mejorar las condiciones ambientales del mismo.**

“El vehículo que no apruebe la inspección técnica no debe seguir circulando”



¿Quiénes están obligados a someterse a las inspecciones técnicas periódicas?

Todos los vehículos inscritos en el Registro de Propiedad Vehicular que circulan por las vías públicas terrestres a nivel nacional, con excepción de aquéllos exonerados como son los de categoría L1 (bicimotos) y L2 (trimotos), los de matrícula extranjera y de colección

De la misma manera, es importante llamar la atención a las cifras oficiales del Ministerio de Transportes y Comunicaciones a abril de 2019. En el Perú aproximadamente sólo el 8% de los vehículos desaprueban la revisión técnica, porcentaje muy inferior al que presentan otros países de la región y del mundo, con un parque automotor mucho más joven y eficiente que el peruano.



TASA DE RECHAZO DE INSPECCIONES TÉCNICAS

PERÚ	8.25% ¹
ESPAÑA	20% ²
ALEMANIA	21.2% ³
ARGENTINA	30% ⁴
CHILE	30% ⁵
ECUADOR	37% ⁶
COSTA RICA	45.2% ⁷

1. Ministerio de Transporte y Comunicaciones - Abril 2019
 2. Asociación Española de entidades Colaboradoras de la Administración en la Inspección Técnica de Vehículos - 13 de Junio 2018.
 3. TUV Report 2019.
 4. Instituto de Seguridad y Educación Vial - 2016
 5. Diario La Tercera - 6 de Marzo 2017.
 6. Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial del Municipio del Distrito metropolitano de Quito - Marzo 2017.
 7. Crhoy.com Noticias - 12 de Marzo 2019

Elaboración: Gerencia de estudios Económicos - AAP

Más aún, según se señala en el documento "Study on the Future Options for Roadworthiness Enforcement in the European Union" de Autofore, para tres millones de vehículos de pasajeros inspeccionados en Alemania en el 2004, más del 10% de los vehículos que tenían cinco años en el momento de la inspección tenían defectos graves, y este porcentaje superó el 31% en el caso de vehículos mayores de nueve años. Es importante recordar que la antigüedad promedio del parque automotor del Perú es de 13 años, y que pesar de ello la tasa de rechazo no llega al 10%.



OBJETIVOS DE LAS REVISIONES TÉCNICAS

Como se indicó líneas arriba, los objetivos que persiguen las inspecciones técnicas eficientes son:

- 1 La reducción de los accidentes de tránsito**
- 2 La disminución de los niveles de contaminación**

En ese sentido, es relevante conocer cómo está nuestro país en estas materias.

CONTAMINACIÓN

Comenzamos señalando que de acuerdo al documento del Ministerio de Salud del 2018 "Análisis de las Causas de Mortalidad en el Perú, 1986-2015" se ratifica -en ese periodo de tiempo- que las enfermedades y muertes más frecuentes vinculadas a la contaminación del aire son las infecciones respiratorias, la enfermedad pulmonar obstructiva, el cáncer y las enfermedades cardiovasculares.

Según la Organización Mundial de la Salud (OMS), aproximadamente un 91% de la población mundial respira un aire insalubre¹¹, que a su vez es causa de unos siete millones de muertes anuales. Por esa razón, la OMS asume el liderazgo en la lucha contra lo que es hoy una de las principales causas mundiales de muerte prematura.

Así, la lucha contra el cambio climático y la contaminación del aire es una de las cinco grandes prioridades mundiales de la OMS para el periodo 2019-2023

Este tema toma mayor relevancia en el Perú, puesto que según el World Air Quality Report del 2018 -documento en el que se da cuenta sobre la medición de la calidad del aire a través de la existencia de materia particulada o PM (por sus siglas en inglés) 2.5, que son partículas consideradas dentro de los seis criterios de contaminantes del aire de la U.S. EPA (Agencia de Protección Ambiental de Estados Unidos)- nuestro país muestra un ratio de PM2.5 de concentración en un microgramo por metro cúbico superior al que se observa en Chile, México, Brasil, Colombia, entre otros.

El PM2.5 es considerado el elemento con mayor impacto en la salud de todos los tipos de contaminantes del aire que son comúnmente medidos

Debido a su pequeño tamaño, PM2.5 es **capaz de penetrar profundamente en el sistema respiratorio humano y desde allí esparcirse a todo el cuerpo**, causando una amplia gama de efectos negativos a la salud a corto y largo plazo.

El material particulado puede provenir de una variedad de fuentes naturales y artificiales. Las fuentes comunes de PM incluyen la combustión (de motores de vehículos, industria, quema de madera y carbón), así como a través de otros contaminantes que reaccionan en la atmósfera.



¹¹ Primera Conferencia Mundial de la OMS sobre contaminación del aire y salud, realizada entre el 30 de octubre al 1 de noviembre de 2018, en la Sede de la OMS, Ginebra (Suiza).

World country/region ranking

Sorted by estimated average PM2.5 concentration ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)

1	Bangladesh	97.1	26	Chile	24.9	51	Puerto Rico	13.7
2	Pakistan	74.3	27	South Korea	24.0	52	Belgium	13.5
3	India	72.5	28	Serbia	23.9	53	France	13.2
4	Afghanistan	61.8	29	Poland	22.3	54	Germany	13.1
5	Bahrain	59.8	30	Croatia	22.2	55	Japan	12.0
6	Mongolia	58.5	31	Turkey	21.9	56	Netherlands	11.7
7	Kuwait	56.0	32	Macau	21.2	57	Switzerland	11.6
8	Nepal	54.2	33	Mexico	20.3	58	Russia	11.4
9	United Arab Emirates	49.9	34	Czech Republic	20.2	59	Luxembourg	11.2
10	Nigeria	44.8	35	Hong Kong	20.2	60	Malta	11.0
11	Indonesia	42.0	36	Cambodia	20.1	61	United Kingdom	10.8
12	China Mainland	41.2	37	Romania	18.6	62	Spain	10.4
13	Bosnia & Herzegovina	40.9	38	Israel	18.6	63	Portugal	10.3
14	Uganda	40.8	39	Taiwan	18.5	64	Ireland	9.5
15	Macedonia	35.5	40	Slovakia	18.2	65	USA	9.1
16	Uzbekistan	34.3	41	Cyprus	17.6	66	Canada	7.9
17	Vietnam	32.9	42	Lithuania	17.5	67	New Zealand	7.7
18	Sri Lanka	32.0	43	Hungary	16.8	68	Norway	7.6
19	Kosovo	30.4	44	Brazil	16.3	69	Sweden	7.4
20	Kazakhstan	29.8	45	Austria	15.0	70	Estonia	7.2
21	Peru	28.0	46	Italy	14.9	71	Australia	6.8
22	Ethiopia	27.1	47	Singapore	14.8	72	Finland	6.6
23	Thailand	26.4	48	Philippines	14.6	73	Iceland	5.0
24	Bulgaria	25.8	49	Ukraine	14.0			
25	Iran	25.0	50	Colombia	13.9			

ACCIDENTES DE TRÁNSITO

Según un informe elaborado por la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal del Ministerio de Transportes (MTC), en el Perú, en el transcurso de los últimos diez años, se han dado 900 mil siniestros viales. Lo implica que, en promedio ocurren al mes 7,500 choques, vuelcos, caídas o atropellos, 250 al día y 10 cada hora.

De igual manera, en el estudio de la OMS denominado Global Urban Ambient Air Pollution Database, del 2018, se señala que Lima es la segunda ciudad más contaminada de América Latina, entre las cuales se encuentran: Santa Gertrudes - Brasil (95 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ de PM10) en primer lugar, Lima - Perú (88 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ de PM10), Monterrey - México (86 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ de PM10), La Paz - Bolivia (82 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ de PM10) y Toluca - México (80 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ de PM10)¹².

Así, los diversos indicadores que miden el nivel de contaminación y calidad del aire -buenos parámetros para saber si estamos enfrentando adecuadamente los problemas de contaminación y emisiones de gases de efecto invernadero-, nos señalan que **es de vital importancia que nuestro sistema de revisiones técnicas vehicular mejore**. Para lograr resultados óptimos y convertirse en una herramienta que verdaderamente contribuya al cambio es fundamental que cuente con controles más eficaces. **De esa manera, contribuirá positivamente a un mayor bienestar de toda la sociedad.**

¹² La materia particulada presente en la atmósfera, varía ampliamente en su composición química y física en función de la fuente emisora y del tamaño de la partícula emitida. El material particulado presente en la atmósfera se clasifica en fracciones que tienen que ver con el tamaño de cada una de las partículas que lo constituyen. Tres son los grupos de clasificación más habituales. Material con tamaño de partícula superior a 10 micras, material con tamaño inferior o igual a 10 micras conocido como PM10, y material con tamaño de partícula inferior a 2.5 micras conocido como PM2.5





ACCIDENTES DE TRÁNSITO

Lamentablemente, el Perú supera en número de accidentes de tránsito a los países de la región con similar tamaño de parque automotor. Así, tenemos el caso de Chile, en donde ocurren un promedio de 70 mil siniestros viales al año y por ellos mueren entre cuatro y cinco personas al día. **En nuestro país, hay cerca de 90,000 accidentes al año con un promedio de nueve fallecidos al día.**

Las fallas mecánicas, neumáticos o frenos en mal estado, luces dañadas y otros elementos rotos o dañados, son una causa relevante de los accidentes de tránsito. En ese contexto, según el Global Status Report on Road Safety de 2018, **elaborado por la Organización Mundial de la Salud, el Perú ocupa el puesto 107 de 175 en víctimas por accidentes de tránsito a nivel mundial.** En Sudamérica está en el puesto 15 (de 18 países evaluados). Es decir estamos en la cola y lejos de los estándares mundiales.

De otro lado, los resultados del Índice de Progreso Social de 2019 que brindan nuevas ideas integrales sobre cómo es realmente la vida para más de siete mil millones de personas en 149 países de todo el mundo, muestran al Perú en la ubicación 57 de 149 países, por debajo de Chile (37) y México (55), pero por encima de Colombia (60), todos países que conforman la Alianza del Pacífico. Cabe mencionar que dicho indicador es una medida integral de la calidad de vida real, independiente de los indicadores económicos y está diseñado para complementar, y no reemplazar, medidas económicas como el PBI.

En ese orden de ideas, en la dimensión de "Necesidades básicas humanas" en el componente de "Seguridad personal" se tiene al indicador "Muertes por accidentes de tránsito (número de muertes por cada 100,000 habitantes)", en el que el Perú aparece en la posición 70, por debajo de Chile (60), Colombia (69), y por encima de México (82).

PERU

2019 Social Progress Index Score/Value 71.31/100 Rank 57/149
 GDP PPP per capita \$12,794 70/149 Strength/Weakness

	Score/Value	Rank	Strength/Weakness
BASIC HUMAN NEEDS	80.06	85	
Nutrition & Basic Medical Care	89.26	81	
Undernourishment(% of pop.)	8.80	82	
Maternal mortality rate (deaths/100,000 live births)	71.34	84	
Child mortality rate (deaths/1,000 live births)	15.00	74	
Child stunting(% of children)	13.60	76	
Deaths from infectious diseases (deaths/100,000)	73.11	89	
Water & Sanitation	81.67	93	
Access to at least basic drinking water (% of pop.)	91.13	92	
Access to piped water(% of pop.)	87.11	72	
Access to at least basic sanitation facilities (% of pop.)	74.34	97	
Rural open defecation(% of pop.)	18.76	102	
Shelter	85.31	74	
Access to electricity(% of pop.)	96.36	91	
Quality of electricity supply (1=low; 7=high)	5.07	56	
Household air pollution attributable deaths (deaths/100,000 people)	11.88	75	
Access to clean fuels and technology for cooking(% of pop.)	75.06	81	
Personal Safety	64.01	91	
Homicide rate ^a (deaths/100,000)	7.67	109	
Perceived criminality (1=low; 5=high)	4.00	82	
Political killings and torture (0=low freedom; 1=high freedom)	0.86	60	
Traffic deaths (deaths/100,000)	15.10	70	

Key	
	Overperforming by 1 or more pts.
	Overperforming by less than 1 pt.
	Performing within the expected range
	Underperforming by less than 1 pt.
	Underperforming by 1 or more pts.
	No data available

La falta de castigo y la circulación de vehículos viejos, sin mantenimiento y propensos a los accidentes, contribuyen a mantener altos niveles de siniestralidad

De otro lado, el disponer de un sistema de inspecciones vehiculares eficiente redundaría en menores niveles de congestión originados por los accidentes de tránsito y vehículos que se malogran en las vías, obstaculizando el flujo vehicular. En ese contexto, es importante destacar que recientemente el ranking TomTom del 2018 de la empresa GPS reveló que Lima pasó de ser la novena ciudad con la mayor congestión vehicular en el mundo, en el 2017, a la tercera ciudad con esa nefasta característica, sólo por debajo de Mumbai (India) y Bogotá (Colombia), y por encima de ciudades importantes de la región como Sao Paulo, Rio de Janeiro, Santiago y Buenos Aires.

Lo anterior se da a pesar que Lima, la tercera ciudad más congestionada del mundo, tiene solo 223 vehículos por cada 1,000 habitantes, mientras que Sao Paulo con 463 vehículos se ubica en la posición 21 en el ranking de TomTom; Rio de Janeiro registra 310 vehículos por cada mil personas y está en la posición 22 del ranking, Santiago con 364 vehículos en la ubicación 28 y Buenos Aires con 535 vehículos en la posición 46.

Es este punto es importante destacar nuevamente que según el documento "Study on the Future Options for Roadworthiness Enforcement in the European Union" de Autofore, se estima que los costos de congestión causados por averías de vehículos en la Unión Europea son entre 1,300 millones y 1,900 millones de euros por año.

COMENTARIOS FINALES

La evidencia muestra que la implementación de un sistema de inspecciones técnicas eficiente y estricto puede traer beneficios importantes para la sociedad y mejorar la calidad de vida de las personas. Existen diversas experiencias en nuestra región de países en donde, con un buen sistema, se ha empezado a evidenciar una reducción de las emisiones de gases nocivos para la salud de parte de los vehículos; así como una mayor seguridad vial. La causa es muy simple. Los automóviles que han pasado dichas inspecciones circulan con las condiciones mecánicas necesarias para un buen funcionamiento.

En ese sentido, los esfuerzos que se desplieguen en el Perú, por parte del sector público y privado deben apuntar a ello.

Las evidencias señaladas muestran que únicamente mediante un sistema eficiente de inspecciones técnicas vehiculares, se puede garantizar la reducción de la contaminación ambiental y la disminución del número de accidentes de tránsito por fallas mecánicas. En ese orden de ideas, resulta necesario que se tomen en cuenta las mejores experiencias y recomendaciones antes citadas, para garantizar un parque vehicular moderno y eficiente.

The logo for the Asociación Automotriz del Perú (AAP) features the letters 'AAP' in a bold, dark blue, sans-serif font. The letters are slightly italicized and have a thick, solid appearance.

ASOCIACIÓN AUTOMOTRIZ DEL PERÚ
FUNDADA EN 1926

Edición y diseño

SubGerencia de
Comunicaciones y Marketing

(511) 640 - 3637

comunicaciones@aap.org.pe