



EXPRESO

[Contáctenos](#)
[Ediciones Anteriores](#)
[Publicidad](#)
[Reseña Historica](#)

■ La ministra Zavala debe explicar mucho



Experto Julio Rissotto señala que los brevets que emite el Ministerio de Transportes cuentan con una barra de control inservible para esos efectos.

Para nadie es un secreto que el Perú es el segundo país con mayor índice de accidentes de tránsito en el mundo, después de Bolivia.

Así lo establecen las estadísticas elaboradas para Latinoamérica por el Instituto de Seguridad Vial (ISEV) de Argentina. Sólo en los diez últimos años se ha registrado un total de 31 mil 555 personas muertas por esta causa, una cifra que nos lleva a preguntarnos ¿qué se está haciendo y qué se ha dejado de hacer para evitar que este índice siga creciendo?

Y es precisamente esta interrogante la que deberá responder hoy jueves –ante el Congreso– la ministra de Transportes y Comunicaciones Verónica Zavala, quien pese a destacar en anteriores oportunidades la correcta aplicación del llamado Plan Tolerancia Cero, ha tenido que hacer frente a la muerte de más de mil personas por accidentes vehiculares en lo que va del primer semestre del 2008, un índice alarmante si consideramos que en todo el 2007 los muertos ascendieron a alrededor de dos mil.

Las causas de estos accidentes han sido muchas, entre ellas la falta de terminales terrestres, la presencia de empresas informales, las flotas de autobuses defectuosos, los permisos de conducir falsificados y la falta de control de las autoridades, todo lo cual lamentablemente ha ido agravando el triste panorama del transporte terrestre en el Perú.

“Era previsible que ocurrieran estas muertes. Se habló que con el Plan de Tolerancia Cero iba a haber mayor control, pero se cometió una serie de errores. Para controlar el tráfico se necesita hacer lo mismo con quienes manejan los autos y para eso es necesario controlar los brevets. Este fue un tema que se trató desde el inicio, incluso se anunció la puesta en marcha de un sistema que hacía imposible falsificar los brevets. Sin embargo pese a que meses después de aplicarse el Plan Tolerancia Cero se anunció la puesta en marcha de dicho sistema, misteriosamente fue desactivado, se rompió el contrato con la empresa americana Werner Pegasus para este fin y hoy ya estamos viendo los resultados”, manifestó.

Contra licencias falsas.

Julio Rissotto explica que con este sistema se sacaba de las calles a todos los choferes con licencia falsa, una de las causas que viene provocando los accidentes vehiculares. “Los brevets que pasaron por este sistema tenían un código que era controlado por unos lectores, mediante los cuales se podía conocer si el conductor de un vehículo tenía antecedentes de infracción o si el brevet era falso. Fueron 260 mil licencias dadas bajo esta tecnología, no obstante ninguna de ellas hoy sirve porque de la noche a la mañana se decidió no contar con el sistema”, añadió.

Según afirma Rissotto los lectores permitían revisar los brevets que contaban con una barra de control, conectado a un sistema de base de datos que facilitaba el trabajo de la policía, porque le permitía identificar a los malos conductores. “Curiosamente se quitaron los lectores, nunca llegaron a manos de la policía. ¿Por qué? Nadie da una respuesta clara. Una lectora de estas podía leer mil códigos por día. Imagínese todo lo que hubiéramos podido ahorrar en costos de vida”, puntualizó.

De acuerdo al Reglamento Nacional de Tránsito, la retención de un brevet debe constar en la papeleta y el efectivo policial está obligado a remitirlo en el término de 24 horas de impuesta a la autoridad municipal provincial. El conductor lo recupera al pagar la multa, pero si tiene un mínimo de tres faltas muy graves acumuladas, el MTC suspende la licencia por un año. Con el sistema aplicado por la empresa americana el tiempo de retención del brevet –manifiesta Rissotto– sería más breve.



Otro hecho que denuncia Rissotto es que actualmente el Ministerio de Transportes viene emitiendo los brevets con la barra de control, pese a que ésta no funciona, engañando de esta manera al usuario de los vehículos cayendo en la modalidad de estafa, en especial porque la empresa americana dueña del sistema muy bien puede hacer la denuncia por seguir distribuyendo brevets como si realmente el sistema estuviera activado.

“La empresa que hizo las licencias, creó los códigos, el software, la base de datos. Estaba todo listo, pero tiempo después se decidió no aplicar el sistema. No obstante se han emitido 800 mil brevets, como si se contara con esta tecnología engañando a las personas que sacan sus licencias de conducir. Es un tema grave porque si la Werner Pegasus lo desea podría denunciar al Estado por falsificación del sistema”, subrayó.

Si bien para el especialista, el sistema no es la panacea a la solución del problema de transporte que actualmente tiene el Perú hubiera disminuido la cifra alarmante de muertos por accidente en el país. “Ya no seríamos el segundo país del mundo con más accidentes. Había un sistema que debió ser aplicado y que hubiera sacado de la calle a los malos conductores. Por qué fue retirado, es algo que la ministra debe responder ante el Congreso. Tenemos la medalla de plata de los países que más muertos tienen por estas causas, si no hacemos algo ahora, tendremos la medalla de oro. No esperemos que el costo de la improvisación y el descontrol sigan cobrando más vidas”, puntualizó.

Cambios al Reglamento.

En junio pasado, el Ministerio de Transportes publicó el Decreto Supremo 019-2008-MTC, que modifica el cuadro de tipificación, las multas y las medidas preventivas aplicables a las infracciones de tránsito. Con esa medida suman 15 las modificaciones realizadas al Reglamento Nacional de Tránsito (Decreto Supremo 033-2001-MTC), desde su promulgación. De todos estos cambios lo que llama la atención es que a partir de la publicación de esta norma la Policía Nacional del Perú no podrá retener el brevete de los conductores, que cometan infracciones muy graves a las normas de tránsito: cruzar una intersección o girar con la luz del semáforo en rojo; desobedecer las indicaciones del efectivo de la PNP asignado al control del tránsito y no detenerse al llegar a un cruce ferroviario a nivel. Medida que realmente es vergonzosa si observamos que la cifra de muertos va en aumento.

Si bien el Decreto Supremo 019-2008-MTC elimina la retención del brevete para las infracciones señaladas en el punto 1 (pasarse la luz roja o desobedecer al policía), esa medida seguirá vigente para otras 30 faltas al Reglamento Nacional de Tránsito, que figuran en el Decreto Supremo 003 que el MTC publicó en enero del 2003. Lo cierto es que con acciones como éstas se empeora más la crisis del transporte en nuestro país.

La Organización Mundial de la Salud (OMS) ha considerado los accidentes de tránsito como un grave problema de salud pública, y los identifica como la primera causa de muerte entre la población joven del mundo. Los estudios indican que los accidentes de tránsito están matando tanta gente como el más temible virus. El problema es grave a nivel mundial y peor en los países en desarrollo. Según los expertos de la OMS, “si no se actúa ahora mismo para mejorar la seguridad vial, se calcula que el número de defunciones causadas por el tránsito aumentará en un 80% en los países de ingresos bajos y medios de aquí a 2020”.

JEANETTE PÉREZ OSORIO

El dato

En el 2007 se retuvieron 5,760 brevets por tener procesos de suspensión o inhabilitación.