

MÁS LEYES Y REGLAMENTOS NO SON GARANTÍA DE EFICIENCIA

Por Luis E. Quispe Candía

Presidente de Luz Ámbar

Las autoridades peruanas tienen la imperiosa necesidad de generar todo tipo de normas —para regular la conducta humana, sancionar con medidas draconianas, fijar multas impagables o conmemorar algún acontecimiento irrelevante que las justifique— sin medir su alcance ni prever sus consecuencias. Un ejemplo muy ilustrativo es la Ley General del Tránsito y Transporte Terrestre (Ley 27181), que los gobiernos regionales no suelen respetar.

Se publicó el 8 de octubre de 1999, después de muchos debates y audiencias, y está compuesta de ocho reglamentos. A lo largo de sus diecisiete años de vigencia, solo ha incorporado algunas modificaciones poco efectivas y bastante problemáticas, especialmente la del artículo 11.2, que le atribuye funciones normativas a las autoridades regionales: «Los gobiernos locales emiten las normas complementarias para la aplicación de los reglamentos nacionales dentro de su respectivo ámbito territorial y de sus competencias, sin trasgredir ni desnaturalizar la presente Ley ni los reglamentos nacionales». El problema radica en que gobiernos regionales y municipalidades emiten ordenanzas propias que contravienen los reglamentos de la ley. Por ejemplo, la AFOCAT (Asociación de Fondo de Seguro contra Accidentes de Tránsito) ha sido autorizada para vender seguros (CAT) a motos lineales, pese a que estos están destinados exclusivamente a vehículos de transporte (motocar, taxi y urbano). Ni el Congreso ni las distintas autoridades de la Comisión de Transporte se han preocupado por modificar ese ineficiente artículo.

Tampoco se ha respetado lo dispuesto por el artículo 17.2: «Cuando dos ciudades o áreas urbanas pertenecientes a provincias contiguas conforman un área urbana continua que requiere una gestión conjunta del transporte y tránsito terrestre, las municipalidades correspondientes deben establecer un régimen de gestión común». Para todos es evidente que Lima y Callao conforman una sola metrópoli: basta cruzar la pista para ir de una provincia a la otra. Por ello, resulta inexplicable que durante tantos años ninguno de los dos municipios haya tenido la capacidad de sobreponer el bien común por encima de sus intereses. Ambos han permitido el crecimiento desmesurado de múltiples empresas afiliadoras, cuyo servicio pernicioso solo beneficia económicamente a sus dueños. Si se cumpliera la Ley, habría una autoridad única que impulse con celeridad la reforma e implementación de un transporte integrado. El Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) también tiene su cuota de responsabilidad en este asunto.

Resulta frustrante constatar que el Reglamento Nacional de Tránsito se ha modificado más de cuarenta veces en quince años. Registra 117 infracciones para conductores y 15 para peatones. Sumadas a las de los siete restantes reglamentos y a las ordenanzas relativas al tránsito y transporte que dicta la Municipalidad de Lima y el Callao, existen más de cuatrocientas sanciones. La cifra sería muchísimo mayor si añadimos las infracciones establecidas en las ordenanzas regionales y municipales de todo el país. Ningún conductor es capaz de conocerlas todas y saber que son susceptibles de incurrir en cualquiera de estas miles de faltas. Entonces, ¿es correcto multiplicar estas infracciones y sanciones?

El penúltimo reglamento de la licencia de conducir, bastante escueto (DS N° 015-94-MTC), fue reemplazado por otro de 37 artículos (DS N° 040-2008-MTC). Asimismo, dentro de poco tiempo entrará en vigor el novísimo y extenso reglamento de 120 artículos expuesto a lo largo de 20 páginas del cuadernillo de Normas Legales. Es justo reconocer el esfuerzo de los funcionarios de turno, que tratan de contener la grosera corrupción en la gran mayoría de escuelas de conductores. Sin embargo, hay que advertir que muchas veces el remedio puede resultar peor que la enfermedad. Debemos analizar con bastante

detenimiento la publicación. Ya que se trata de una norma decisiva para acreditar al ciudadano como conductor de un vehículo motorizado, conviene atender a todas las críticas constructivas y evitar que estas desaparezcan en el cúmulo de papeles de la burocracia peruana, siguiendo el mismo destino al que se refería Manuel Atanasio Fuentes (1820-1889): «Las leyes en el Perú sirven para tres cosas: para leerlas, para reírse de ellas y para botarlas a la basura».