

Lima

CONTÁCTENOS ► editorlima@comercio.com.pe

Visite el zoológico en familia
Lleve a su hijo al Parque de las Leyendas o al zoológico de Huachipa. Horario de visitas en ambos sitios de lunes a domingo de 9:00 a 5:30 p.m.



Hoy habría menos frío
Hoy se espera un día cálido. El cielo amanecerá parcialmente nublado pero luego, según Senamhi, habrá brillo solar y temperaturas de 16 °C a 20,5 °C.

PRECISANDO LAS CIFRAS

El 14% del total de ingresos del concejo limeño proviene del peaje

■ En el 2006 se obtuvo 131 millones de soles en las 12 garitas de Emape

■ MTC alista norma para señalar cobro real y técnico por mantenimiento

ELIZABETH SALAZAR

Las diferencias entre los servicios que se brinda en la Panamericana Sur a partir del kilómetro 64, donde acaba la administración de la Municipalidad de Lima y empieza la del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), son más que evidentes. Las señalizaciones, iluminación, equipos de emergencia y buen estado de la vía desaparecen bruscamente.

El asesor de la Empresa Municipal Administradora de Peaje de Lima (Emape), Armando Molina, subraya que desde el 2003 se invirtió en mejorar las vías administradas por el concejo y en dotar al usuario de un mejor servicio, e incluso en el verano que ya nos pisa los talones se dispondrá de mayor equipamiento. ¿Pero de dónde provienen los recursos para financiar todo ello? Pues del peaje que cada uno de nosotros paga en alguna de las 12 garitas que Emape administra en Lima, a lo largo de menos de 100 kilómetros.

En realidad, de acuerdo con los informes de ejecución presupuestal de ingresos de la Municipalidad de Lima, la suma recaudada cada año excede lo que se necesita para dotar de servicios y dar mantenimiento a esas vías. El reporte, elaborado por la Subgerencia de Contabilidad, al cual tuvimos acceso, señala que hasta agosto de este año se obtuvo S/.99'291.529, lo que representa el 36% de los recursos directamente recaudados por el concejo limeño en el mismo período (S/.273'013.538), es decir, entre lo que percibe por limpieza pública, serenazgo, licencias de funcionamiento, registro civil, entre otros.

Dicha cifra no incluye lo obtenido en impuestos como predial, vehicular, tragamonedas, donaciones, transferencias y canon. Si se suma todos los rubros de ingresos presupuestales de la Municipalidad de Lima, el peaje representa



FOTOS: CONSUELO VARGAS

A PAGAR EN FILA. Durante el verano la recaudación por peaje se incrementa en las vías que dan acceso a las playas. En Lima se paga 16 soles por transitar poco más 90 km, pero el promedio internacional recomienda S/.6,20.

CLAVES

Ingresos aumentaron con flujo vehicular

■ Si analizamos los ingresos mensuales por concepto de peaje, veremos que en los dos últimos años lo recaudado se incrementó en un 31%, debido principalmente al incremento del flujo vehicular.

■ De los 9'500.000 soles que se obtenía mensualmente durante el 2005, este año el promedio mensual es de 12'500.000 soles.

■ De acuerdo con el estudio de Apoyo y Asociados Internacionales, el flujo de tráfico de las vías que administra Emape ha tenido un crecimiento sostenido de 2,7%.

■ El peaje norte es el que genera menores réditos (7,9%), le sigue el de Pucusana (26,9%) y el de Evitamiento (65,1%).



MALESTAR. Los conductores que se desvían de la Panamericana Sur se quejan del peaje de San Pedro, el cual se ubica a solo 13 km del peaje de Villa.

un interesante aporte del 14%.

Estas cifras estuvieron disponibles en la página web del concejo hasta la semana pasada, pero al día siguiente de la publicación de un informe referido al costo de los peajes, se retiraron los datos detallados de ingresos y egresos.

En el 2006 Lima recaudó más de S/.131 millones por concepto de

peaje, solo 29% menos de lo que obtuvo el MTC en los 51 peajes que administra a lo largo de los 8.879 kilómetros de red vial nacional.

¿QUÉ SE HACE CON EL DINERO

Molina sostiene que el íntegro de lo recaudado vuelve a las vías, pero confirmó que no necesariamente en aquellas donde se hizo

PUNTO DE VISTA

JUAN CARLOS DEXTRE
Especialista en transporte

¿Para qué se cobra el peaje?

Se pueden distinguir dos tipos diferentes de peajes: en carreteras y en zonas urbanas. El peaje en carreteras permite que empresas privadas inviertan en la construcción y mantenimiento de la carretera, lo cual recuperarán (con su margen de ganancia) mediante el cobro de una tarifa acordada en el contrato de concesión.

Es evidente que cuando la carretera tiene una longitud importante, el costo de construcción y mantenimiento es también importante y, por lo tanto, será necesario poner varios peajes (uno cada 100 kilómetros). Aumentar el monto del peaje o su frecuencia con la finalidad de conseguir recursos para destinarlos a rubros diferentes a la construcción y mantenimiento de la vía constituye una desnaturalización de su uso.

En el caso de los peajes urbanos, el objetivo es disminuir la congestión y contaminación ocasionada por el uso irracional de los vehículos particulares. Sin embargo, su implementación solo se justifica si forma parte de un conjunto de medidas destinadas a mejorar el transporte, el medio ambiente y la seguridad vial.

Por lo tanto, es imprescindible que los recursos recaudados se utilicen únicamente para mejorar el transporte público masivo e incrementar las facilidades para peatones y ciclistas.

miento de las carreteras donde se efectuó el cobro. El dinero restante se destinó para financiar diversas obras de infraestructura vial no directamente ligada a peajes.

Limber Meza, vicedecano del Colegio de Ingenieros de Lima, aclara que el concepto del cobro no es por el derecho a ingresar a la vía, sino por recibir un servicio que debe ser calculado de modo particular dependiendo del tráfico, distancia y beneficios. "Es un sistema muy bueno para obtener rentas y a partir de ahí hacer obras, pero toda tasa debe tener una justificación técnica que responda únicamente a los kilómetros recorridos y a servicios recibidos, si no, se deja la puerta abierta a arbitrariedades como la vía expresa del Callao, donde se paga por un recorrido ínfimo".

La supervisión de obras y la fijación de tarifas que imponen las municipalidades en sus peajes se encuentran excluidas del ámbito de Ositrán, además la Ley de Descentralización les da autonomía en esta labor.

REGULACIÓN LEJANA

"Hay un excedente que no se reierte en otras obras del cual no se tienen cuentas claras. Por las garitas de Lima pasan diez veces más vehículos que en cualquier otra ruta y sus casetas están a una distancia menor a los 100 kilómetros como en el resto del país", señala el congresista Yonhy Lescano, miembro de la Comisión de Defensa del Consumidor. En efecto, el especialista en transporte de la ONG Luz Ámbar Luis Quispe Candia dice que los estándares internacionales plantean dicha distancia entre un peaje y otro.

La titular del MTC, Verónica Zavala, precisó hace unos días que estos mismos parámetros generales indican que debe destinarse US\$1,50 por auto cada 100 km de recorrido. Según pudimos conocer, este ministerio elabora una norma para definir en todo el país que el cobro por peaje tenga un sustento técnico que responda efectivamente al mantenimiento de la vía.

La norma está en fase de revisión, sin embargo, no tendría injerencia sobre las tarifas municipales, pues la Ley Orgánica de Municipalidades también da autonomía a los concejos en este campo, pero al menos buscará sentar regulaciones y estándares nacionales al respecto. ■

NADIE DETIENE ILEGAL ACTIVIDAD

Una costumbre vecinal se está haciendo el hurto de cables de cobre en Barrios Altos

■ Martinete y Huerta Perdida se quedan sin luz y sin teléfono constantemente

El precio del cobre bajó 11% durante el último mes, pero en Barrios Altos eso poco importa, pues se ha desatado tal fiebre por ese metal, que decenas de personas están haciendo hoyos y zanjas en pistas y veredas en busca de cables eléctricos o telefónicos. No importa si están en servicio o se encuentren inoperativos. Esos conductores eléctricos son sustraídos para su venta a recicladores informales a 20 soles el kilo.

Por ejemplo, entre las cuadras 10 y 13 del jirón Áncash, así como en el asentamiento humano La Huerta Perdida y en la zona de Martinete, se puede observar decenas de metros de zanjas abiertas por los propios vecinos y hasta por drogadictos en bus-



FOTOS: LUIS CHOY

¿Y LA POLICÍA? La sustracción de los cables de cobre se realiza a vista y paciencia de las autoridades. Hasta ahora nadie ha sido detenido.



¿NEGOCIO LÍCITO? En el Jr. Rivera Bravo, en el Centro de Lima, algunos jóvenes pasan el día pelando cables, que luego venderán a 5 soles el rollo.

ca de ese metal. Sin embargo, cuando hallan algún cable con electricidad, se las ingenian para cortar el fluido y retirarlo sin problemas. Pero ello sí ocasiona perjuicios en su vecindario, pues las zonas de Martinete y Huerta Perdida se quedan sin luz y teléfono de manera cons-

tante, según las quejas de los propios vecinos.

Tal como se pudo comprobar, la sustracción de los cables ocurre a plena luz del día, en medio de un ambiente vecinal festivo, y sin que la policía haga algo por detenerla. Según una alférez de la comisaría de San Andrés, solo

CLAVES

De nada sirvió aumentar las penas

■ En los jirones Rivera Bravo, Oroya y Huancavelica, en el barrio de Monserrate, hay varios locales que compran todo tipo de metales.

■ Según Telefónica del Perú, el hurto de cables ha afectado a alrededor de 1,8 millones de usuarios entre el 2006 y el 2007.

■ El año pasado se incrementó la pena de cárcel para quienes causen perjuicio contra las instalaciones de producción o transmisión de electricidad y de agua. Pero ello sirvió de nada.

han detenido a una persona que tenía las herramientas para realizar las sustracciones, pero luego fue liberada porque no la habían hallado cometiendo el delito.

Asimismo, confirmó que no tenían registrada ninguna denuncia de las empresas de electricidad o telefonía afectadas. ■