

**El informe del domingo ►**  
**FRACASO MUNICIPAL ANUNCIADO**

CONTACTENOS ► domingo@comercio.com.pe

La Municipalidad de Lima tardó dos años en iniciar estas fallidas inspecciones. Queda la duda sobre lo que pasará cuando los 180 días de suspensión culminen

# Las revisiones técnicas también carecen de reglamento nacional

NELLY LUNA AMANCIO

Llama la atención que las dos concesiones entregadas por las municipalidades más importantes del país (la vía expresa Faucett, en el Callao, y las revisiones técnicas, en Lima) hayan estado acompañadas por irregularidades, que no solo dilataron las obras y los procesos, sino que, además, perjudicaron a los ciudadanos. En el caso de las inspecciones vehiculares, desde un inicio se cuestionó el monopolio, después los precios, las tres únicas plantas con las que se pensaba comenzar y finalmente las constantes prórrogas que el concejo otorgó al concesionario para el inicio de las evaluaciones.

Nada perturbó al alcalde Luis Castañeda, quien, lejos de salir al frente de las críticas, tuvo un silencio mediático. Recién hace unos días, sorpresivamente, anunció la caducidad del contrato con la empresa concesionaria Lidercon y aludió al incumplimiento en la instalación de la planta del Jockey Plaza.

Esta intempestiva decisión ha dejado preguntas para las que el concejo no tiene respuestas claras. Y es que más allá de que el representante legal de la concesionaria, Raúl Barrios, haya repetido en todos los medios y de todas las formas que fue la municipalidad la que les propuso ese local para finalmente rechazar tardamente el pedido, quedan dudas. ¿Por qué, si estaban evaluando cancelar el contrato, aprobaron el 10 de enero la instalación de una planta en la avenida Nicolás Aylón? ¿Es o no necesario que un acuerdo de concejo ratifique la decisión del alcalde?

**SIN NORMAS CLARAS**

Intentamos dialogar con los abogados de la Municipalidad de Lima sobre estos temas y sobre qué sucederá con las revisiones si en estos 180 días no resuelven el problema (recordemos que tardaron más de dos años y medio en convocar e iniciar las revisiones), pero sobre esto no nos respondieron.

“Estas malas experiencias complican la estabilidad jurídica del país. Es un tema que tiene que ser revisado, pues queda la duda de si las municipalidades pueden o no organizar estos concursos donde lo que se necesita es gente calificada”, dice Juan Tapia Grillo, director del Centro de Investigación y Asesoría del Transporte Terrestre (Cidatt).

Por el momento, una salida legal —antes rechazada y ahora consentida por la autoridad edilicia— es que se apruebe un proyecto de ley del Congreso en el que se transfiera esta competencia al Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC). Sin embargo, para evitar los errores del proceso dirigido por la municipalidad, Tapia Grillo recomienda que se elabore el reglamento nacional de revisiones técnicas. “Ahí se detallarían las características que deben tener las revisiones en todo el territorio. Los estándares y exigencias tienen que ser iguales siempre”, precisa el especialista. Como se recuerda, cuando la municipalidad lanzó las revisiones estableció aisladamente sus propios estándares a través de una ordenanza.

**DEFICIENCIAS EN EL PROCESO**

A la falta de reglamento, se sumó el alejamiento del operador técnico calificado, Ivesur. Tapia Grillo cree que este alejamiento desencadenó las fallencias técnicas que algunos miembros de la comisión investigadora del Congreso han alertado. “Hay que preguntarle a la municipalidad por qué no dijo nada cuando separaron a los que tenían la experiencia”, dice ahora Nilo Vizcarra, representante legal de Ivesur. Un informe del Congreso advierte que en las actuales plantas instaladas era posible que un mismo vehículo obtuviera resultados distintos en diferentes líneas. “En muchos casos estas diferencias alcanzaban el 30%, cuando el tope que ponía el contrato era de solo



ERNESTO ARIAS/ARCHIVO

ESPERA. La municipalidad aclaró que los autos que ya pasaron la inspección no tendrían que pagar otra vez.

**Inspección en otros países**

El éxito de las revisiones técnicas en otros países se basa en la adecuada coordinación con la autoridad nacional de tránsito. En ningún caso hay monopolio.

**Argentina - Buenos Aires**

**Revisiones obligatorias en todo el país**

**Costo**  
Autos particulares: US\$13  
Buses urbanos: US\$20  
Camiones tipo 4x2: US\$27 a US\$33

**Unidades vehiculares**  
Solo en Buenos Aires circulan cada día 2'700.000 autos, 300.000 vehículos de carga pesada y alrededor de 15.000 colectivos.

**Concesión**  
El servicio fue concesionado a diferentes empresas.

**Servicio público**  
La amplia mayoría de los ómnibus y camiones cumple la revisión técnica en cualquiera de los 100 centros de inspección auditados por la Universidad Tecnológica Nacional.

**Los particulares**  
Los autos particulares, en cambio, hacen la revisión en la jurisdicción donde están matriculados.

**Obligatorio**  
La revisión técnica es en general obligatoria para todos los vehículos (automóviles, camiones y buses), aunque, por ser un país federal, hay ciertas particularidades y en algunos casos no la aplican.

**Ecuador - Quito**

**Estudios económicos previos y solución integral**

**Costo**  
Vehículos livianos: US\$20  
Ómnibus: US\$26  
Taxis: US\$13  
Motos: US\$11  
Vehículos pesados: US\$31

**Unidades vehiculares**  
En Quito circulan alrededor de 370 mil vehículos, tres mil son buses de transporte público, 15 mil particulares y unos 9 mil taxis.

**La concesión**  
La Municipalidad de Quito y el Consejo Nacional de Tránsito formaron una comisión ad hoc integrada por diferentes instituciones de la sociedad civil para que llevara a cabo una licitación internacional. Así se formó Corpaire (Corporación para el mejoramiento del aire en Quito). La concesión es por 10 años.

**Autoridad nacional**  
Por el momento solo en Quito y Cuenca las revisiones técnicas son obligatorias. Sin embargo, siempre se coordinó con el Consejo Nacional de Tránsito.

**Frecuencia**  
Las revisiones para los particulares son una vez al año y cada seis meses para las unidades de transporte público.

**Chile - Santiago**

**27 plantas en la región metropolitana**

**Costo**  
Autos particulares: US\$10  
Buses urbanos: US\$10  
Camiones: US\$18,8  
Taxis: US\$11,3  
Motos: US\$5,4

**Unidades vehiculares**  
Solo en Santiago de Chile circulan 1'200.000 vehículos. En la zona metropolitana existen 23 plantas revisoras en la capital.

**Ministerio controla**  
Las plantas revisoras del país son controladas por el Departamento de Fiscalización del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

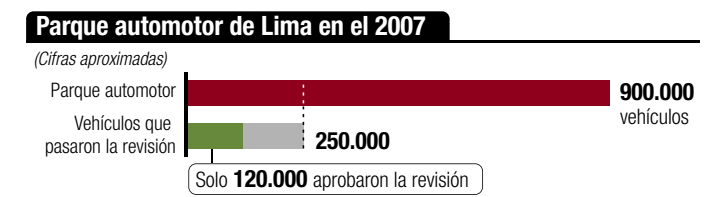
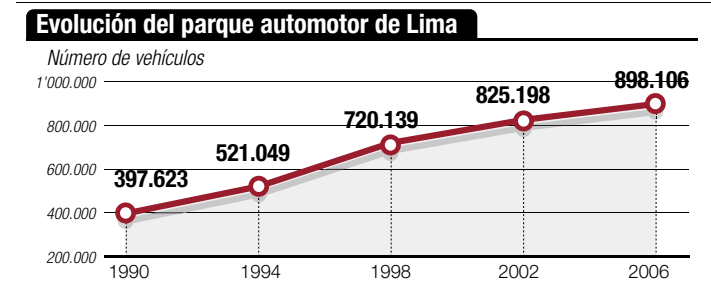
**Obligatorio**  
Desde 1990 es obligatoria la revisión técnica para todos los vehículos motorizados que circulan en las vías públicas a lo largo y ancho de Chile.

**Frecuencia**  
Las revisiones técnicas se realizan cada seis meses en el caso de:  
- Vehículos de transporte de más de 9 asientos.  
- Vehículos con una capacidad de carga superior a los 1.750 kilos.  
- Taxis, vehículos escolares.

Fuente: Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones de Chile / Corpaire - Quito / Cidatt

**¿Cuántos autos hay en Lima?**

Una de las principales debilidades del proceso de revisiones técnicas es la ausencia de un estudio que identifique el número exacto de autos en la capital.



**Costo de la revisión técnica vehicular**

<b>Motos</b> (Motos y mototaxis) <b>S/ 19,00</b> US\$6,3	<b>Vehículos ligeros</b> (Peso seco inferior a 3.500 kg) <b>S/ 53,30</b> US\$17,7	<b>Vehículos pesados</b> (Peso seco superior a 3.500 kg) <b>S/ 85,30</b> US\$28,4
---	--	--

Fuente: Municipalidad de Lima / Lidercon / MTC

**LAS FRASES**

“Las revisiones técnicas le competen a la municipalidad. Creo que hubo una equivocación por parte del Ministerio de Transportes al decir que este tema no era de nuestra competencia”

**LUIS CASTAÑEDA LOSSIO**  
10 DE SETIEMBRE DEL 2005

“Si las revisiones técnicas no se concretan dentro del plazo previsto, haremos uso de la carta fianza por un millón de dólares”

**LUIS CASTAÑEDA LOSSIO**  
10 DE SETIEMBRE DEL 2005

“La disputa entre Lidercon e Ivesur es solo un lío societario, no afecta las revisiones técnicas”

**MARCO PARRA**  
21 DE SETIEMBRE DEL 2005

“No negamos que existen problemas. ¿Con qué cara vamos a salir a imponer papeletas si ha sido un proceso que comenzó mal?”

**MARCO PARRA**  
30 DE DICIEMBRE DEL 2007

2%”, explicó el asesor técnico de la comisión, Karsten Kunckel.

Algunos de los problemas que arrastra la concesión tienen su origen en el contrato, que ha sido modificado por lo menos en cuatro ocasiones. En él se exigía solo tres plantas de revisión. Si en Quito circulan alrededor de 370 mil unidades y existen 6 plantas (con un total de 18 líneas), ¿cómo en Lima, donde el parque automotor es de 900 mil unidades, se exigía solo tres?

El mismo Raúl Barrios reconoce que el contrato que elaboró la municipalidad tiene serios errores. “Ni siquiera se mencionaba a los mototaxis”, sostiene. Y es que el concejo metropolitano ni siquiera conocía con exactitud el número de vehículos en Lima. “No se tenía un estudio técnico económico que amparara el proceso”, afirma Tapia Grillo.

**¿QUÉ MODELO DE REVISIÓN?**

Si es que el Congreso aprueba la ley que entrega al MTC la responsabilidad de las revisiones técnicas, se deberá elaborar antes —como ya alertó el Cidatt— un reglamento nacional de revisiones técnicas. Solo dentro de un marco normativo integral los exámenes vehiculares tendrán éxito.

Veamos la experiencia de Quito, cuyo proceso de revisiones se inició hace ya 9 años dentro de un programa contra la contaminación. Se formó una corporación para el mejoramiento del aire (Corpaire) para que llevara a cabo varias tareas, una de ellas la licitación pública internacional. El jefe del departamento técnico del Sistema de Revisiones Técnicas de esta institución, Roberto Custode, señala que

uno de los pilares fundamentales fue llegar a un acuerdo con el Consejo Nacional de Tránsito (el MTC de Ecuador). “Es necesario estar amparados en una legislación nacional. Por ejemplo, los estándares de Cuenca son iguales a los de Quito”, explica el especialista.

Adicionalmente, Custode explica que ellos no lanzaron un concurso de precios, sino uno basado en el mejor estándar.

**LÍO PARA RATO**

El abogado experto en arbitrajes Alfredo Bullard sostiene que probablemente un nuevo arbitraje decidirá el futuro de la caducidad anunciada por el alcalde. Si en ese arbitraje la municipalidad pierde, deberá asumir las consecuencias. Si gana, se enfrenta al reto de llevar una nueva licitación o ceder su competencia al MTC.

Entre tanto, Lidercon dice que así como el contrato fue ratificado por un acuerdo de concejo, la caducidad también tendría que hacerlo. Por su parte, en la municipalidad solo aclararon que los autos que ya pasaron la inspección no tendrían que pagar otra vez, aunque no precisaron si los resultados tendrían validez en una nueva inspección.

¿Quién gana y quién pierde en este lío? La municipalidad ha recibido alrededor de 200 mil soles por canon de revisiones, el concesionario un total de ingresos estimados en 7 millones de soles (hay que descontar IGV, canon y 1% para Invermet). El usuario no recibió nada. El que pasó la prueba apenas un papel, que no sabe si le servirá más adelante. Y aún falta el fallo final de Indecopi sobre el monopolio en el que habría incurrido el concejo. ■