

Lima

CONTACTENOS ► editorlima@comercio.com.pe

Seguridad en San Borja

Si vive en San Borja y desea realizar una denuncia, llame al 790-1000, la central del serenzago del distrito. El teléfono de la comisaría es el 225-5184.



Pronóstico del tiempo

Hoy el cielo limeño estará cubierto y nublado, según el Senamhi. Pronostica una temperatura mínima de 17 °C y una máxima de 19,5 °C.

NO BASTA CON ABRIR MÁS COCHERAS EN LIMA

Crisis de parqueos exige acelerar la reforma del caótico transporte público

■ En lo que va del año se han vendido 19.697 autos ligeros. Calles son el garaje masivo

■ Un trabajador de San Isidro gasta S/2.880 al año por el parqueo de su auto

FABIOLA TORRES LÓPEZ

Los limeños que viajan en auto propio por la capital se libran del infernal transporte público, pero esa ventaja implica un gran costo que se paga al momento de alquilar un estacionamiento: un trabajador de San Isidro abona S/ 2.880 al año por aparcamiento en una playa privada; un visitante ocasional del Centro de Lima paga seis soles para guardar su auto en una cochera segura por dos horas y un usuario del parqueo municipal gasta cincuenta céntimos y una propina para el vigilante aunque se haya cuadrado solo 15 minutos. En tanto, la alternativa de estacionarse en la vía pública es un aporte a la congestión vial y un riesgo de multa y de robo.

Este es el panorama actual, pero la demanda de estacionamientos sigue creciendo con la incesante venta de vehículos en una ciudad donde el progreso económico llega en cuatro ruedas. La Asociación de Representantes Automotores del Perú (Araper) reportó que el 2007 se vendieron 28.430 vehículos ligeros, unos ocho mil más que el año anterior. En lo que va del año, ya se han vendido 19.697 autos.

San Isidro, Miraflores, Surco, La Molina, San Borja y Los Olivos, donde vive y trabaja la población del sector socioeconómico con mayores ingresos de la capital, ya sufren las secuelas de un parqueo automotor que continúa ganando espacio sin que lo acompañen políticas claras de ordenamiento del transporte y de planificación de los espacios urbanos. Así, las calles se han convertido en el garaje de todos.

PROMOVER COCHERAS NO BASTA ¿Ante el evidente déficit de espacios de estacionamiento en Lima cabe solo promover más negocios del rubro? Esta ha sido una de las primeras respuestas de las municipalidades. En Miraflores, la Gerencia de Infraestructura Urbana ha calculado que la zona comercial del distrito, desarrollada en unos 600.000 metros cuadrados, requiere 15.000 espacios de parqueo, pero solo están disponibles 5.000.

Por ello, desde hace un año no cobra el trámite de licencias de funcionamiento a aquellas personas o empresas interesadas en abrir playas de estacionamiento. Asimismo, autoriza el uso provisional de terrenos sin construir



¿CIUDAD PARA LOS AUTOS? Las calles de distritos como San Isidro y Miraflores están copadas de vehículos estacionados en las vías y hasta en las veredas. Los peatones tienen que sortearlos.



COPADAS. El negocio de playas de estacionamiento sigue en ascenso, pero es necesaria una política coherente para ordenar los espacios urbanos y evitar más congestión.

como parqueos. En San Isidro, donde unos 4.500 vehículos se estacionan en la calle, la municipalidad está evaluando recurrir a la figura de la concesión para instalar parqueos en áreas de uso público, como el que ya existe en el parque Cáceres.

A las municipalidades de San Borja, San Miguel, Magdalena y Jesús María les preocupan las nuevas construcciones de vivienda colectiva. El Reglamento Nacional de Edificaciones y el Decreto Supremo 030-2002 del Ministerio de Transportes, referido a proyectos especiales de vivienda, exigen un

estacionamiento por cada tres departamentos. No obstante, estos concejos han aprobado ordenanzas más rigurosas para que en zonas residenciales o en vías principales cada departamento tenga uno y hasta dos espacios de estacionamiento en el interior del edificio. Las constructoras se han desquitado con los precios que hoy tienen las cocheras de los edificios de vivienda: entre 3.000 y 5.000 dólares.

No hay que perder de vista que la instalación de más playas de estacionamiento puede estimular el uso irracional del automóvil.

“La crisis de parqueos en otras ciudades se ha enfrentado con un servicio de transporte público más eficiente que no incentive el uso de vehículos particulares porque representa más congestión”, sostiene Vladimir Arana, presidente de la Sociedad de Urbanistas del Perú.

De hecho, la secretaria técnica del Consejo de Transporte de Lima y Callao considera que acabar con el caos del tráfico vehicular pasa, entre otras estrategias, por ordenar el parqueo. Así lo indican el Plan Maestro de Transporte Urbano, elaborado en el 2004, y el estudio de

LAS CIFRAS

■ 54.187

personas con auto propio tienen una tarjeta de abono en Los Portales, la empresa más grande que administra playas de estacionamiento en Lima.

■ 10.756

parqueos en 65 playas, entre propias, arrendadas o en administración y en concesión tiene esta empresa en zonas de alto tránsito empresarial y comercial.

■ 33,4

millones de soles facturó en ingresos Los Portales el 2007, 28% más con respecto al 2006 y se espera que estos ingresos sigan aumentando.

rán la congestión. Sin embargo, no se percatan de que los vehículos deberán utilizar las vías para llegar hasta el estacionamiento y, por lo tanto, a mayor cantidad de automóviles accediendo a la zona, mayores serán los problemas de congestión.

“Es necesario que la política de estacionamientos contemple, además de un mínimo número de parqueos, un número máximo según la zona donde se ubique el centro comercial, para que haya un equilibrio de tráfico razonable por los alrededores”, sostiene.

DISEÑO DE LAS PLAYAS

En nuestra ciudad no hay estándares o parámetros específicos para el diseño de una playa de estacionamiento. No se exige tampoco un estudio de impacto vial dentro de los requisitos para abrir este negocio. ¿Se ha percatado que muchas zonas de acceso a cocheras interrumpen el tránsito vehicular y peatonal? “Es necesario en estos casos diseñar una zona protegida donde los conductores puedan detenerse para recibir un ticket de un controlador o accionar el sistema electrónico”, apunta Dextre. El déficit de estacionamientos requiere propuestas menos improvisadas. ■

OPINE EN LA WEB

Buscar un espacio para estacionar es un problema cotidiano. Ingrese a nuestro foro y cuéntenos su caso y sus propuestas de solución.

► <http://www.elcomercio.com.pe>

ÁREAS DEBEN ESTAR SEÑALIZADAS E INCLUIR GUARDIANÍA

Hay 20 concejos autorizados para cobrar parqueo municipal en vías

En Lima hay 20 municipalidades que cuentan con ordenanzas vigentes para cobrar una tasa por el derecho de parqueo vehicular en determinados espacios de la vía pública, según el Instituto Peruano de Administración Municipal (IPAM).

Para que los concejos realicen este cobro, las zonas de estacionamiento temporal deben estar señalizadas y contar con un aviso

que especifique la tarifa. Si no se cumplen esos requisitos, el usuario no está obligado a pagar. Tampoco si solo se estaciona menos de diez minutos. El cobro es legal en San Isidro, Pueblo Libre, Lince, La Punta, Jesús María, Barranco, Chorrillos, Comas, El Agustino, La Victoria, Los Olivos, Rimac, San Juan de Lurigancho, San Juan de Miraflores, San Luis, San Martín de Porres, Santa Anita y Surquillo.

Tanto en el Cercado de Lima como en el Callao están vigentes las ordenanzas de la tasa de estacionamiento vehicular. En Magdalena, Miraflores y Surco, las municipalidades eliminaron esa tasa y el estacionamiento es gratuito.

En la mayoría de distritos la tarifa establecida es un sol por cada hora de uso del espacio público. Carmen del Pilar Robles Moreno, especialista en Derecho

Tributario de la Universidad Católica, precisa que la administración de los espacios de la vía pública no justifica en sí misma el cobro de una tasa. “Para exigir un pago, las municipalidades tienen que prestar un servicio efectivo a las personas que estacionan su vehículo, como la vigilancia”, indica.

Lo cierto es que ninguna municipalidad se hace responsable por un robo o daño al vehículo en las zonas de parqueo vehicular. Por lo general, los concejos no definen en sus ordenanzas de parqueo en qué consiste el servicio que prestan. ■

Falta precisar estándares de cocheras

Las playas de estacionamiento colectivo son un servicio poco regulado en Lima porque no existen requisitos homogéneos en todos los distritos ni el mismo grado de exigencia para cumplirlos.

San Borja es uno de los pocos distritos preocupado por este problema. Desde 1984 hasta la fecha, la municipalidad ha autorizado 30 cocheras, siete de ellas el año pasado. Aunque el concejo está interesado en promover

las playas de estacionamiento privadas, no descuida los parámetros mínimos para aceptar un servicio de este tipo. Uno de sus requisitos para zonas residenciales contempla la respuesta favorable del vecindario.

En San Isidro, el trámite para abrir un negocio de playa de estacionamiento es más engorroso que en otros distritos, pero tampoco se han definido los parámetros mínimos para estas zonas.