elNuevoHerald.com

Publicado el jueves 20 de junio del 2013

Usuarios de la 836 molestos por aumento del peaje en la autopista

Alfonso Chardy

Juan Rondón es un contratista en Miami con una pequeña flota de camiones y furgonetas que sus trabajadores utilizan para responder a las solicitudes de servicio de sus clientes.

Rondón dijo que ordenará a sus choferes dejar de usar la autopista 836 una vez que nuevos peajes más elevados entren en vigor el próximo año.

“Voy a tener que buscar otras alternativas”, dijo Rondón, quien es dueño de la compañía J & J Prof/Electrical Contractor. “Es abusivo”.

Rondón fue uno de más de media docena de usuarios de la 836 que fueron entrevistados el miércoles y el jueves sobre la polémica decisión del martes por parte de la Autoridad de Carreteras de Miami-Dade (MDX) de no rebajar la tasa de peaje en la 836. Todos los entrevistados expresaron sorpresa y rechazo a la decisión.

La junta de directores del organismo votó 7-5 a favor de mantener una tarifa de peaje más alta que ya había sido aprobada en marzo. El alza del peaje entrará en vigor en el verano del 2014, cuando el pago en efectivo y las casetas de cobro serán eliminadas y se active el cobro electrónico en la 836.

En la actualidad, los peajes en la autopista varían entre 25 centavos al extremo occidental, cerca de la avenida 137, y $1 en la caseta de cobro cerca del Estadio de los Marlins. Sin embargo, muchos conductores no pagan peajes, ya que salen de la autopista antes de la caseta de cobro. Según MDX, solo un 55 por ciento de todos los usuarios termina pagando.

Pero a partir del próximo año, cuando el peaje será cobrado electrónicamente, el no pagar ya no será una opción. Todos los conductores tendrán que pagar, independientemente del lugar donde entren a la autopista, ya que el dinero se cobrará por vía electrónica, a través de dispositivos fijados en pórticos por encima de la autopista en sitios estratégicos que no darán cabida a evadir el pago.

El 19 de marzo, la junta de directores de MDX acordó establecer un peaje uniforme de 70 centavos en la 836. Pero a causa de la protestas del público, la vicepresidenta de la agencia, Shelly Smith Fano, presentó en una reunión posterior de la junta una moción para bajar la tarifa de peaje a 60 centavos.

Esa propuesta fue rechazada el martes, permitiendo así a MDX mantener la tasa de 70 centavos aprobada en marzo.

Directivos del MDX dicen que la agencia necesita aumentar los ingresos por concepto de los peajes para así reconstruir la congestionada 836 y lograr que el tránsito fluya con más

facilidad y rapidez.

Entre las mejoras propuestas está la reconstrucción de los distribuidores de vías desde el entronque de la 836 con la autopista I-95 y la intersección con Avenida 87 en Doral. MDX también tiene previsto mejorar otras autopistas, incluyendo la extensión del Gratigny Parkway hasta el Turnpike de la Florida.

El argumento de que las carreteras congestionadas tienen que ser mejoradas para así hacer el sistema más eficiente parece haber prevalecido durante la reunión que culminó con el voto del martes, combinado con el temor de que una tarifa más baja pudiera molestar a los inversores en bonos.

“MDX pide prestado dinero mediante la venta de bonos y utiliza los ingresos por concepto del peaje como garantía, similar a un préstamo hipotecario que toma como garantía la propiedad para asegurar el préstamo hasta su pago total en un período aproximado de 30 años”, explicó la agencia en un comunicado.

Pero para los usuarios de la 836, el impacto adverso del aumento en los peajes en sus bolsillos debería haber sido el argumento central, no factores como el congestionamiento o el impacto sobre los compradores de bonos. “Si ya sacaron lo que cuesta la construcción de la 836, no deberían de cobrarlo más”, dijo Alex Fong, un técnico en computación que viaja con frecuencia en la autopista . “Yo veo a la 836 bien, no veo que haya que reconstruirla. Lo veo muy bien. Está ancha. Está amplia”.

Mientras que Fong señaló que no veía alternativa al uso de la 836, porque las calles y avenidas regulares están aun más congestionadas, Rondón dijo que evitará la 836 una vez que los nuevos peajes entren en vigor el año próximo porque de lo contrario las ganancias de su empresa se verán severamente erosionadas.

“No hay razón para elevar el peaje”, apuntó Rondón. “Es muy caro ya. Yo soy contratista y yo uso el expressway todo el día, back and forth, back and forth. Yo tengo tres vanes y este carro y pago más de 40 dólares al día en todos los peajes”.

Rondón dice que bien podría tener que pagar el doble o más en peajes una vez que la tasa suba a 70 centavos, quizá en agosto del 2014.

“Me va a costar casi 5 dólares en recorrer la 836 ida y vuelta. Y si tengo 4 vehículos estamos hablando de más de 70 dólares u 80 dólares. Y si por una casualidad tienes que regresar a buscar materiales porque los materiales que llevaste te faltan por equis motivo, es abusivo. Voy a tener que buscar otras vías”.

Para Leslie Tomasini, pagar peajes más altos quebrantará su presupuesto y, como a Rondón, la obligará a utilizar rutas alternas sin peaje.

“Si sigue aumentando, voy a tener que usar carreteras que no tenga que pagar peaje”, apuntó. Las preocupaciones expresadas por los usuarios de la 836 en entrevistas con El Nuevo Herald reflejan las advertencias de los funcionarios electos y activistas comunitarios que hablaron durante una audiencia pública en las oficinas de MDX el martes por la tarde antes del la votación de la junta directiva.

“Por favor, escúchennos”, declaró Carlos García, del grupo comunitario RollBackTolls.com. “Por favor, tengan un poco de consideración para con las familias y las pequeñas empresas”.

© 2013 El Nuevo Herald. All Rights Reserved.
http://www.elnuevoherald.com