

ES NECESARIO CONSTRUIR UNA NUEVA AGENDA, EN RELACION AL TRANSPORTE URBANO EN LA CIUDAD DE LIMA

Con el reciente anuncio del inicio de la construcción de una nueva Vía Segregada exclusiva para Buses, sobre el hoy existente corredor central de la Vía Expresa del Paseo de la República, surge la necesaria pregunta, de que significado tienen estas obras para los ciudadanos y transportistas de Lima, y que se puede esperar de la visión que debería tener el transporte al 2010, cuando concluya la actual gestión municipal.

El 83% de los viajes motorizados en Lima, que equivalen aproximadamente a 10 millones de viajes, se realizan en transporte público, y de este total, el 37% en combi, 30% en microbús, 16% en ómnibus, 9% en taxi, 6% en moto taxis, y, 2% en auto colectivo.

Si tenemos en cuenta que el Metropolitano o Cosac, a su plena puesta en operación transportara 713,000 pasajeros, lograra transportar algo mas del 7% de este total, es decir que el 93% esta en otros servicios que deberán de hacerse cargo. La gestión municipal prevé que a través de los denominados corredores complementarios se podría ampliar esta oferta al 50% de la demanda, y en el mismo contexto el tren eléctrico transportaría de ser el caso un 3% adicional de la demanda.

Un escenario, que podría limitar el desarrollo de los proyectos municipales esta referido principalmente al tema financiero. Se estima que el COSAC o Metropolitano requiere de 60 millones de dólares para adquirir buses y equipamientos, y, los corredores complementarios con algo más de 5,000 buses podría requerir de unos 500 millones adicionales, que en conjunto podría llevar que de aquí al 2010 se tenga que requerir del sistema financiero unos 600 millones de dólares, cifra muy similar a la que requiere el transporte interprovinciales de pasajeros, y, otros 1,000 millones el transporte de carga en el mismo periodo. Todo indica que la competencia de recursos de los distintos servicios de transportes es alta, y, va ha requerir evaluaciones muy finas para poder atender estos requerimientos.

Por un lado, el conocimiento que por lo menos que un 50% de la oferta, que no incluye al COSAC y Corredores Complementarios, será probablemente no atendida, y, que los recursos del sistema financiero soporta para el periodo 2007 – 2010, una presión del transporte urbano, interprovincial y de carga superior a los 2,200 millones de dólares lleva a pensar en una agenda de contingencia que pueda resolver las necesidades crecientes del servicio del transporte urbano capitalino.

Por lo antes expresado, me permito sugerir que es necesario construir una nueva agenda, en relación al transporte urbano en la ciudad de Lima, complementaria o distinta a la hasta hoy en discusión. Como parte de esta discusión cabria evaluar lo siguiente:

1. Variar la discusión empezada hace 10 años, sobre la sobre oferta de servicios en el transporte urbano. Lima Metropolitana en los últimos 10 años ha perdido aproximadamente 20,000 unidades entre omnibus, microbús y camionetas rurales, que indudablemente han reducido la sobreoferta existente.

Infotransporte

Ejecutivo

2. Poner en la agenda, el tema del reordenamiento del Taxi, en especial la modalidad de Taxi-Colectivo que adopta en determinadas horas del día, en distintas zonas de Lima, en algunos casos, en condición de privilegio sobre el transporte público. Un claro ejemplo de este privilegio lo tienen las distintas rutas de Auto – Colectivos, que circulan por la Vía Rápida de la Av. Paseo de la República, y otros servicios que tienen también acceso al Centro Histórico de Lima. Es necesario tener en consideración que el mayor usuario de la vialidad en la ciudad la tiene el taxi, estimada en 51%, frente al 12% del que hace el omnibus y camioneta rural de forma conjunta.
3. Aprobar la configuración de un vehículo padrón, el cual, deberá definir las características del omnibus para Lima, sobre aquellas rutas que no serán materia de tratamiento especial como en el caso del Metropolitano o Cosac, o corredores complementarios seleccionados. Los que adquieran un vehículo padrón, deberían poder acreditar el mismo, dentro de los próximos 10 años, en los procesos futuros de licitación de rutas que acredite la Municipalidad, incluso para el caso de rutas que no tengan impactos sobre los principales corredores seleccionados por la autoridad, podrían obtener nuevas concesiones de servicio.
4. Discutir sobre las normas reglamentarias que otorguen estabilidad jurídica a las inversiones en renovación de flota, e incentivos requeridos de parte del gobierno nacional, por las altas externalidades del actual sistema sobre la contaminación, accidentes de tránsito y daños a la salud de la población.
5. Nueva estructura empresarial que debe adoptar el transporte público, y, la posición del personal de conductores, cobradores, y personal auxiliar dentro del nuevo sistema.

No definir, estos cinco (5) aspectos básicos en la agenda del transporte público esta puede llevar al involuntario exterminio del transporte masivo iniciado desde los inicios de los años 90, sustituido cada vez más por medios individuales de transporte como el taxi, el auto colectivo, el moto taxis, el uso del auto privado entre otros. Las consecuencias, se observan en las estadísticas que evidencian el incremento acelerado de Infecciones respiratorias agudas en menores de 5 años, incremento del cáncer pulmonar, incremento de heridos y muertos en accidentes de tránsito, incremento de la contaminación ambiental varias veces por encima de los estándares aprobados por el Ministerio de Salud y Organismos como Organización Mundial de la Salud.

Las reflexiones antes indicadas, desean propositivamente colaborar en elaborar esta nueva agenda, en tanto, que como profesional vinculado al tema de transporte y la oportunidad de haber participado en otros procesos de otras ciudades en Latinoamérica, observo por preocupación se siga tratando los mismos temas, en algunos casos de forma inercial, sin darnos cuenta que han pasado algo más de 15 años desde que se inició la libre apertura de los mercados de transporte y que en el camino se han ido adoptado un conjunto de medidas, que nos llevan a confirmar, que los tiempos, en algo han cambiado y no son tan idénticos que en el pasado. Solo sugerir que es mejor reflexionar alto

Infotransporte

Ejecutivo

alrededor del tema, y contribuir desde la posición que estemos en la definición de esta nueva agenda.

Juan Tapia Grillo
Presidente
CIDATT

Artículo publicado en Revista Concertando N° 26 Mayo 2007
Director: Juan Carlos Arroyo Ferreyros