

TRANSPORTE PÚBLICO

*(Propuestas extraídas del Plan de Gobierno de
Enrique Cornejo)*

**ENRIQUE
CORNEJO**



La falta de un transporte público eficiente, el caos del tráfico, los problemas en la infraestructura vial y el tiempo que pasamos diariamente trasladándonos de un lado a otro, son identificados como el segundo problema en importancia que aqueja a todos los que vivimos en la ciudad de Lima, después de la seguridad ciudadana.

En promedio perdemos tres horas diarias en el transporte público y hoy tampoco es una solución emplear autos privados ya que las velocidades promedio han bajado como consecuencia de la congestión y la mala gestión del tránsito. Esa pérdida de tiempo se traduce en disminución de la calidad de vida de los limeños, estrés, así como en una evidente degradación de la productividad y competitividad de la ciudad. Un reciente Foro auspiciado por Radio Programas del Perú (RPP) estimó que el caos del tránsito se lleva el 3% del producto bruto interno (PBI).¹

Se trata de un asunto mayúsculo, ya que de acuerdo a “Lima Cómo Vamos” (2017), el 73 por ciento de los que vivimos en Lima, nos movilizamos en transporte público (combi, buses, Metro corredores, colectivos); el 17 por ciento lo hacemos en transporte individual (auto, taxi, mototaxi, moto lineal); y, el 10 por ciento se moviliza en transporte no motorizado (bicicleta, camina).

Un tema transversal que nos afecta a todos los que nos movilizamos en transporte público es la pésima calidad del servicio evidenciada en el empleo de vehículos inadecuados, en el hacinamiento que es medio de propagación de enfermedades contagiosas, en el maltrato que recibimos y en el riesgo de sufrir un accidente.

En Lima Metropolitana, la flota de transporte público es de casi 16,000 unidades, de las cuales el 25 por ciento corresponde a combis o camionetas rurales, el 38 por ciento corresponde a microbuses y el 37 por ciento corresponde a buses. En Lima Metropolitana existen 264 empresas de transporte que operan en 352 rutas concesionadas,² desarrollando actividades bajo un sistema económico mercantilista en el que prima la “guerra del centavo”.

No contamos con un sistema integrado de transporte público masivo; ha habido esfuerzos no sistemáticos, visiones parciales, que han producido, por ejemplo, que equivocadamente se consideren que algunos modos de transporte compiten entre sí. Además, se les ha puesto colores políticos. El Metro se les atribuye a unos, el Metropolitano y los corredores de buses a otros. Ante la falta de políticas de Estado, cada quien -cuando llega al gobierno- prioriza “lo suyo” y no continúa lo que hacían sus antecesores. Craso error.

La Línea 1 del Metro de Lima y Callao ya funciona en sus 35 kilómetros y 26 estaciones entre Villa El Salvador y San Juan de Lurigancho. La oferta actual es de 24 trenes con 127 coches y una capacidad de entre 1000 y 1200 pasajeros/tren. En el año 2016 se realizaron 107 millones 237 mil viajes de usuarios lo que hace un promedio de 9 millones de pasajeros/mes o cerca de 300,000 pasajeros/día. Mientras se incrementa la oferta de servicio con nuevos trenes la frecuencia entre tren y tren es de 6 minutos en hora punta.³

¹ Integración, Instituto de Análisis y Comunicación; Foro Bicentenario auspiciado por RPP; Lima, 2018.

² Fuente: “Lima cómo Vamos”, 2017

³ Fuente: “Lima cómo Vamos”, 2017

La Red troncal de El Metropolitano recorre 12 distritos y 26 kilómetros. Tiene 38 estaciones más la estación central. Cuenta con 4 rutas regulares y 10 rutas rápidas, con 21 rutas alimentadoras. En el año 2016, el sistema fue utilizado en 210 millones de viajes. En promedio, lo usan 578 mil pasajeros/día. ⁴

Además del Metro y el Metropolitano, en Lima Metropolitana existen (2017) tres corredores: Azul (Tacna-Garcilaso-Arequipa); Rojo (Javier Prado); y Morado (San Juan de Lurigancho). El Corredor Azul tiene 4 rutas y 216 paraderos; el Corredor Rojo tiene 2 rutas y 147 paraderos; el Corredor Morado tiene 1 ruta y 55 paraderos. En promedio, los Corredores Azul y Rojo transportan 228 mil pasajeros por mes mientras que el Corredor Morado transporta 65 mil pasajeros por mes. ⁵

La sumatoria de la oferta de los servicios integrados a duras penas llega al 10 por ciento de la demanda de viajes en transporte público de Lima, el otro 90 por ciento se desarrolla en el sistema tradicional, con todos los problemas ya señalados.

Los problemas en el transporte público han empujado al desarrollo del servicio de taxi y el de actividades al margen de la regulación como el denominado “auto colectivo”. En Lima Metropolitana existen aproximadamente más de 200,000 taxis, de los cuales sólo cerca del 50 por ciento están empadronados formalmente. Alrededor de un tercio de la flota de taxis existente incluye vehículos con antigüedad entre 5 y 9 años. ⁶ Somos una de las ciudades con mayor ratio de taxis por habitante.

La falta de un sistema de transporte público masivo y el mayor poder adquisitivo de las familias, han determinado el crecimiento geométrico del parque automotor privado.

En Lima Metropolitana existen alrededor de 1.7 millones de unidades vehiculares, casi el 70 por ciento del parque automotor a nivel nacional; el parque automotor ha crecido en 40 por ciento entre 2010 y 2015, a razón de casi 100 mil vehículos por año (MTC, 2015). Hay sólo 170 vehículos por cada mil habitantes, pero está tan desorganizada la ciudad, que parece que hubiera muchos más y, por supuesto, todos los días tenemos congestión de tránsito al punto que ya no podemos hablar sólo de “horas punta”, sino de “días punta”, “noches punta”. ⁷

Los nuevos fenómenos del transporte se dan a partir del crecimiento del parque de motos lineales que vienen generando serios problemas de desorden que es necesario atacar en tiempo oportuno antes que se vuelvan inmanejables; y por el cada vez más creciente interés en el uso de la bicicleta. En Lima Metropolitana existen 175.5 kilómetros de ciclovías, de los cuales el 60 por ciento están administradas por la Municipalidad de Lima. La iniciativa del “Ciclodía” mediante la cual los días domingo se destina toda la avenida Arequipa al uso de ciclistas y peatones muestra resultados exitosos. En el año 2016, 300 mil personas hicieron uso de esta vía. ⁸

Para completar el diagnóstico de esta compleja problemática del transporte, se debe señalar que, en Lima Metropolitana hay un total de 156,482 camiones pertenecientes a

⁴ Fuente: “Lima cómo Vamos”, 2017

⁵ Fuente: “Lima cómo Vamos”, 2017

⁶ Fuente: Municipalidad de Lima Metropolitana, 2016

⁷ Fuente: Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), 2015

⁸ Fuente: “Lima cómo Vamos”, 2017

empresas de servicio de carga⁹ a los que se deben sumar los que vienen del interior del país con cargas de exportación, productos alimenticios, entre otros.

Si consideramos sólo la pérdida de una hora diaria en transporte público (de las tres que en promedio utilizamos) y el consumo adicional de por lo menos 1 galón de 84 octanos a precios de mercado, cada año que no tenemos disponible un sistema de transporte público integral y masivo, los que vivimos en Lima Metropolitana gastamos (o dejamos de ganar) alrededor de US\$ 4,000 millones, es decir, alrededor de US\$ 440 por habitante.¹⁰

Todo nuestro sistema de transporte está solventado en el caótico desarrollo urbano de la superficie de la ciudad como veremos más adelante. Nos hemos olvidado que el subsuelo nos puede ofrecer importantes áreas para desarrollos de transporte (la Línea 2 del Metro de Lima y Callao es un primer esfuerzo) y estacionamientos (como las iniciativas desarrolladas en Miraflores y San Isidro), y también del espacio aéreo.

Dada la complejidad del problema, creemos que ha llegado el momento de organizar para la ciudad un circuito de transporte vía helicópteros. En Lima hay sólo 14 helipuertos certificados en hospitales y clínicas (como el Hospital de la Fuerza Aérea o la Clínica Delgado), hoteles (Swiss Hotel, Los Delfines), Bancos (Interbank, BCP o Banco de la Nación), edificios públicos (Petro Perú) y parques (Parque Voces de Surco). Un circuito de helipuertos en la Ciudad de Lima puede ser muy importante para el transporte de pasajeros y para la atención de emergencias en casos de desastres.¹¹

¿Qué hacer?

Lo primero que debemos hacer es plantear un enfoque integral, técnico y con sostenibilidad en el largo plazo, que deje de lado, el caos, la improvisación y la visión de “compartimentos estancos”.

Para ello proponemos distinguir entre tres conceptos que tienen que ver con el problema: **Transporte Público, Tráfico y Movilidad Urbana.**

- **Transporte Público**

Tiene que ver con rutas, vehículos e infraestructura.

- **Tráfico**

Tiene que ver con tiempos de recorrido, paraderos, señalización, sentido de las vías, seguridad y sincronización de semáforos.

- **Movilidad Urbana**

Tiene que ver con la recuperación o construcción de espacios públicos para que las personas, caminemos, usemos la bicicleta, descansemos, tengamos recreación o practiquemos deportes.

⁹ Fuente: Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), 2017

¹⁰ Fuente: AFIN, 2011

¹¹ Fuente: Contigo Ciudadano, Lima, 2018.

Entendiendo esta distinción en el transporte público tenemos que concordar que **TODOS** tenemos que hablar de un **SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO Y MASIVO**, que actualmente no existe como tal.

Este sistema debe tener como eje estructurador al Metro de Lima y Callao con todas sus líneas (actualmente están diseñadas siete) y contar con la interconexión de otros importantes modos de transporte como el Metropolitano funcionando en toda la ciudad, con sus trocales y alimentadores, los corredores urbanos, los trenes de cercanías, un sistema de taxis organizados, mototaxis, autos particulares y bicicletas.

La constitución de esta red tomará años, pero es necesario impulsar desde ahora las acciones que lleven a implementarla como son: aceleración de las obras de infraestructura, buscar la interconexión en el diseño de las respectivas rutas, construir estaciones de intercambio preparadas desde ahora para la interconexión intermodal, establecimiento de un sistema integral de recaudo, entre otras medidas.

Mientras desarrollamos el sistema, aplicaremos medidas de emergencia de ingeniería o gestión de tránsito, que le den fluidez y orden al tráfico vehicular, que le den sentido común al tráfico, de manera que se reduzca el tiempo promedio que dedicamos diariamente al transporte público.

Es importante señalar, sin embargo, que la prioridad no esté concentrada sólo en los vehículos sino principalmente en las personas. Generaremos espacios públicos y medidas concretas que promuevan la movilidad urbana.

De manera puntual, planteamos las siguientes medidas de políticas en materia de tráfico, transporte público, movilidad urbana e institucionalidad.

Tráfico

2.1 En el primer año de gestión, **disminuiremos efectivamente en 30 minutos el tiempo promedio que los ciudadanos dedicamos al transporte público en Lima**. Lo haremos a través de las siguientes medidas concretas:

2.1.1 Estableceremos un **horario camionero** que establezca la prohibición de tránsito de camiones de carga en “horas punta” en la mañana y en la noche. Para ello, coordinaremos con los centros de acopio y centros comerciales de manera que el abastecimiento de sus almacenes se haga en forma segura en horas de la madrugada como sucede en la mayoría de las grandes ciudades en el mundo. Además, habilitaremos terrenos en las entradas norte, sur y este de Lima Metropolitana a fin de que los camiones tengan un estacionamiento seguro mientras dura el horario de prohibición.

2.1.2 Concertaremos con las **principales empresas de transporte público de pasajeros** para que los buses interprovinciales de pasajeros también puedan entrar y salir de la ciudad en horarios distintos a los de “horas punta” establecidos.

2.1.3 Solicitaremos a las instituciones del Sector Público y de la actividad privada **que un porcentaje de sus trabajadores (podría ser del 30 por ciento inicialmente) trabajen desde sus casas**, con sus computadoras y vía Skype, de manera de disminuir el flujo de personas que diariamente van hacia el centro de Lima, aliviar el tráfico, bajar el estrés, incrementar la productividad del trabajo, reducir el gasto familiar e mejorar la integración de la familia.

Esto ya se hace con éxito en otras ciudades del mundo y se refiere a trabajos que no son directivos, no atienden al público y que no tienen que ver con el funcionamiento operativo de la respectiva institución o empresa. Para el caso de los trabajadores públicos la Contraloría General de la República programaría acciones inopinadas de control en las correspondientes viviendas. Empezaremos con los trabajadores del Municipio Metropolitano de Lima.

2.1.4 Propiciaremos en coordinación con el Ministerio de Educación, que, de manera experimental, **el horario de entrada a los colegios se adelante en 30 minutos, de las 8am a las 7 y 30 am**, de forma que el tránsito no se congestione en las mismas horas con las personas que se dirigen a sus centros de trabajo.

2.1.5 Implementaremos una **efectiva sincronización de semáforos**, con cámaras de video vigilancia y con modelos de simulación de flujos de tránsito en las diferentes avenidas y calles de la ciudad, de manera de lograr efectivamente que haya un tránsito vehicular continuo, seguro y rápido.

2.1.6 Vigilaremos el efectivo cumplimiento del Reglamento de Tránsito en el sentido que los **vehículos de transporte público tienen que circular por el carril derecho**.

2.1.7 Regularemos el **“giro a la izquierda”**, acotándolo al carril izquierdo en las avenidas anchas y prohibiéndolo en las calles angostas; en éstos últimos casos los vehículos que deseen ir a la izquierda deberán una o dos cuadras antes “hacer un cuadrado” para lograr su propósito.

2.1.8 **Cambiaremos el sentido del tránsito o habilitaremos carriles de la vía contraria en horas punta**” en principales avenidas, de manera de dar mayor fluidez al sentido del tráfico que tiene la mayor cantidad de vehículos en esas horas. La experiencia de varios años en la aplicación de esta medida en la Carretera Panamericana Sur en el verano resulta muy valiosa.

2.1.9 **Mejoraremos significativamente la señalización en las vías** de manera de agilizar el tránsito y mejorar el conocimiento de las vías. Especial atención tendrán las situaciones de “desvío de tránsito” cuando así sea necesario.

2.1.10 **Regularemos las autorizaciones para bloquear parte de las vías en obras de construcción**, de manera que los horarios de abastecimiento de materiales o de volquetes concreteros no se haga en “horas punta”.

2.1.11 **Coordinaremos con las diferentes empresas de servicios públicos** (agua y saneamiento, telefonía, gas, electricidad, mantenimiento o mejora de pistas, etc.)

actúen de manera conjunta y al mismo tiempo en sus intervenciones en la vía pública, de forma que no haya tantas interrupciones en el mismo lugar y estas obras se hagan en el menor tiempo posible.

2.1.12 Propiciaremos que las obras de **mantenimiento de parques y jardines y tareas de limpieza de vías** se hagan en horas de la madrugada para no interrumpir el tránsito en “horas punta”.

Transporte público

2.2 Culminaremos las **obras de infraestructura (pistas, corredores y estaciones) del Metropolitano, que incluyen los 12 kilómetros existentes entre la Estación Naranjal y Chimpu Oclo**, de manera de iniciar legalmente el período de diez años de concesión, que hasta ahora no se inicia por incumplimiento del contrato por parte del Municipio Metropolitano de Lima como concedente Legalmente todavía nos encontramos en fase de pre-operación).

2.3 **Construiremos nuevos ramales del Metropolitano**, de manera que los buses lleguen hasta Carabayllo y Ancón.

2.4 **Construiremos el ramal del Metropolitano que se dirija al Aeropuerto Internacional Jorge Chávez en el Callao**, conectando Tomás Valle con el Aeropuerto. Para ello es necesario realizar las coordinaciones con el Municipio Provincial del Callao.

2.4 **Ampliaremos la ruta del Metropolitano en el Sur**, en paralelo al desarrollo de las obras de la Concesión Vía Expresa Sur, que llega hasta la carretera Panamericana Sur.

2.5 **Amentaremos la capacidad de transporte del Metropolitano, migrando de buses articulados (que transportan entre 140 y 160 pasajeros) a buses biarticulados (que transportan 240 pasajeros)** sobre todo en las horas de mayor demanda de pasajeros. Se mejorará la frecuencia de los buses de menor capacidad.

2.6 **Culminaremos el proceso de operación de las Concesiones de los Corredores Complementarios de buses**, incluyendo los servicios alimentadores; incorporar servicios alimentadores al Metro de Lima y Callao (que hoy no existen) y mejorar la capacidad de transporte de los servicios alimentadores de El Metropolitano.

La meta es que, al **final de la gestión 2019-2022, se haya incrementado del 10 por ciento el número de usuarios que se movilizan mediante sistemas integrados al 50 por ciento del total** y que exista una verdadera integración entre servicios (Metro, Metropolitano y Corredores).

2.7 **Convocaremos a concurso para nuevos Corredores de buses entre Villa El Salvador y Puente Piedra (Vía de Evitamiento); Carretera Central; y, Avenida Abancay- San Miguel.**

2.8 Convocaremos a **concurso público internacional para establecer un sistema integral de recaudo**, de forma que todos los modos de transporte (Metro, Metropolitano,

Corredores) tengan una sola tarjeta de pago que se pueda recargar en los teléfonos celulares, farmacias y centros comerciales.

2.9 Estableceremos medidas para lograr la **reestructuración de las empresas de transporte** a fin de que cumplan con la ley, teniendo personal en planilla, vehículos a nombre de la empresa y administración centralizada de los mismos.

2.10 Coordinaremos con el Gobierno Nacional, y en particular con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones-MTC, para **conectar rutas y estaciones del Metro y El Metropolitano, prever las futuras conexiones con los trenes de cercanía**, de forma de ir configurando el Sistema Integral de Transporte Masivo.

2.11 Colaboraremos con el Gobierno Nacional para **acelerar las obras de la Línea 2 del Metro de Lima y Callao** (actualmente muy atrasadas) y sugeriremos que las Líneas 3 y 4 (próximas a licitarse) se hagan con la modalidad de concurso-oferta a precios unitarios, de manera que se hagan de manera transparente, más rápido y a menores costos.

2.12 **Reformularemos la ruta del denominado Corredor Azul**, de manera que empiece cerca (no más de 100 metros de distancia) de una estación del Metropolitano o del Metro y culmine igualmente conectado a otro modo de transporte.

2.13 Desarrollaremos los sistemas teleféricos de Lima Norte, que unan Independencia con San Juan de Lurigancho y de Lima Este que unan El Agustino con La Victoria, teniendo como puntos de partida y/o finalización una estación del Metro o del Metropolitano.

Infraestructura vial

2.14 **Renegociaremos los contratos de concesión de Rutas de Lima y Línea Amarilla**, de forma que pasen de la condición de autofinanciados a cofinanciados, para que así el costo del peaje no recaiga solamente en los usuarios como ahora sucede. Ello requiere la participación del Ministerio de Economía y Finanzas (MEF).

2.15 Suscribiremos un **Convenio con OSITRAN** para que este sea el organismo que supervise las concesiones de infraestructura efectuadas por el Municipio Metropolitano de Lima, determine los índices de servicios y evalúe la fórmula de determinación de los peajes y de las inversiones comprometidas en la vía.

2.16 Impulsaremos que se aceleren las obras de **ampliación de la Autopista Ramiro Prialé, desde Las Torres hasta el Puente Los Ángeles** y que se solucionen los problemas que hoy dificultan el avance o culminación de obras en El Derby y la Avenida Benavides.

2.17 **Impulsaremos las grandes obras viales pendientes** de desarrollo y/o culminación y promoveremos **la interconexión de las actuales ciclovías que existen en la ciudad**. Crearemos así un Circuito Integrado y seguro de Ciclovías en Lima Metropolitana, con la posibilidad de construir en algunos distritos **Ciclovías elevadas**, de manera que los usuarios puedan tener vías exclusivas más seguras.

2.18 Promoveremos en todos los distritos de Lima Metropolitana, la **recuperación de espacios públicos, la peatonalización de algunas vías, la construcción de puentes peatonales amigables y pontones**, de forma de estimular la mayor movilidad urbana.

2.19 Estableceremos, mediante ordenanza, las **características técnicas de los “buses patrón” para el transporte público masivo**, los que deben cumplir con parámetros de confort y seguridad.

2.20 **Organizaremos a los taxistas en rutas concertadas**, brindándoles a cambio de su contribución al orden en el tránsito y la seguridad ciudadana, capacitación para mejorar sus servicios, la constitución de un fondo de fideicomiso, a manera de auto gravamen para que puedan contar con seguro de salud y jubilación y puedan tener tarifas promocionales de SOAT y repuestos para sus vehículos.

2.21 Empadronaremos a los **mototaxistas** en toda la ciudad, de manera de organizarlos para garantizar un buen servicio y con seguridad, evitando su tránsito por carreteras y vías principales.

2.22 Proponemos establecer una **Red de helipuertos** en toda Lima Metropolitana, de forma de crear nuevas rutas y modos de transporte, los que principalmente pueden utilizarse para el turismo, el transporte de ejecutivos y la atención de situaciones de emergencia.

Institucionalidad

2.23 Reorganizaremos las **competencias y actividades** de las distintas organizaciones de la Municipalidad Metropolitana que están relacionadas con el transporte y el tránsito (**PROTRANSPORTE, Gerencia de Transporte Urbano, EMAPE, SAT**) para lograr sinergias y un trabajo articulado que contribuya a lograr los objetivos de la gestión.

2.24 Incorporaremos **tecnología en los procesos**, lo que permitirá contar con más y mejor información, mejoraremos la atención al ciudadano y lograremos ahorros sustantivos en el camino de la ecoeficiencia.

2.25 Reordenaremos el **sistema legal municipal relacionado con el transporte y tránsito**, el mismo que presentaremos al ciudadano concordado con la normatividad nacional. Nadie podrá decir que desconocía la ley, pues estará a su alcance.

Seguridad Vial

2.26 Desarrollaremos y pondremos en ejecución un **Plan Metropolitano de Seguridad Vial**

2.27 Activaremos el **Consejo Metropolitano de Seguridad Vial** que reporte directamente al alcalde.

2.28 Promoveremos la **educación vial** en forma transversal en todos los niveles educativos, e incorporaremos al sector privado y a la población organizada en el esfuerzo de salvar vidas y evitar accidentes de tránsito.

2.29 Activaremos la **Defensoría del Accidentado a nivel Metropolitano**.

2.30 Promoveremos el **uso intensivo de las redes sociales para difundir contenidos de seguridad vial**. Haremos una campaña a nivel Metropolitano para evaluar las metas de la ciudad en este tema Enel contexto del Decenio de la Seguridad Vial.

Medio Ambiente

2.31 Haremos **fiscalizaciones inopinadas de los vehículos que han pasado la inspección técnica** para constatar si efectivamente no emiten los gases contaminantes.

2.32 Promoveremos **sistemas de transporte público y privado que usen energías limpias** y racionalizaremos el **uso de vías por razones de contaminación ambiental**.

De esta manera, en el período 2019-2022, desde el Municipio Metropolitano de Lima, avanzaremos sostenidamente en el camino de contar con un sistema integral de transporte público masivo y adoptaremos, en los primeros meses de gestión, medidas de emergencia de ingeniería de tránsito que nos permitirán ordenar y disminuir -al menos en media hora- el tiempo que hoy dedicamos al transporte público diariamente. De igual forma avanzaremos en la creación de espacios públicos y de movilidad urbana para las personas.