

OPINIÓN: LA VERDADERA REFORMA DEL TRANSPORTE REQUIERE DE FERROCARRILES

Por Ing. Andrés Sotil Chávez, Ph.D.

Es lamentable que por temas políticos la tan necesitada "Reforma del Transporte" en la capital del país haya sido generalizada, trivializada y vendida más como una idea que todos aprobamos (o acaso hay alguien en contra de la "reforma"), pero que en realidad no se comprende su actual magnitud y el verdadero alcance que debería tener.

Jurisdiccional o administrativamente hablando, se tiene por un lado a la Municipalidad Metropolitana de Lima (MML) que con bombos y platillos vende su Reforma del Transporte como la gran solución que Lima necesita mediante sus redes sociales y páginas afines (ver figuras 1 y 2), lo que consiste principalmente en una reformulación al sistema legal municipal (que ciertamente se necesitaba), el reordenamiento de algunas avenidas (Abancay, Canadá y Javier Prado), el intento de prohibición de taxis colectivos y formalización de taxis (el primero se cae por la gran demanda que tiene el servicio, el segundo por el trabajo paralelo de las autoridades del Callao y sus permisos válidos), la implementación de corredores complementarios en cinco rutas troncales de la ciudad (aún por verse si se pondrá en marcha), y la concesión de vías para que se aumente la capacidad para vehículos privados y de carga como en los casos de la Vía Parque Rímac y las Vías Nuevas de Lima. Existen otros proyectos, pero aún no se terminan de consolidar o volverse factibles y no se cuentan en esta lista inicial.

Por otro lado, se encuentra el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) que, mediante Pro Inversión, continúa la licitación y construcción del Metro de Lima. A más de cinco años del reinicio de las obras del tramo 1 de la Línea 1, recién se está en el período de pruebas del tramo 2 con miras a finalmente terminar dicha ruta en la segunda parte de este año (figura 3). Mientras tanto, la Línea 2 ya fue licitada y algún día se empezará a construir. Las demás líneas (3, 4, 5 y 6) están aún en etapa de proyecto, avanzando como si no hubiera urgencia de empezarlas.

El tercer jugador de este partido es la Municipalidad Provincial del Callao (MPC), que con sus permisos permite la circulación de vehículos de transporte público (entre ellos, la inefable Orión) y de taxis que, según la MML, ya no deberían circular. Por otro lado, las restricciones y multas dentro del Callao, con sus avanzados sistemas de detección, hacen que sea la única ciudad en el país donde el límite de velocidad sí sea respetado.

Finalmente, existe un cuarto jugador que son las municipalidades distritales, que dentro de su jurisdicción dan las autorizaciones para la circulación de mototaxis, y son las encargadas de velar por la infraestructura básica (vías, señalizaciones, etc.).

Cuatro jurisdicciones, que sumadas a la Policía Nacional del Perú (PNP) y los serenazgos municipales, "velan" por el problema del transporte en

La #ReformaTransporte está en marcha

Los Cinco Corredores Complementarios del nuevo Sistema Integrado de Transporte de Lima ya se adjudicaron.



1. Publicidad de la Reforma del Transporte por parte de la MML

2. Publicidad de la Reforma del Transporte de Redes Sociales a fines a la MML



esta megaciudad de más de 8 millones de habitantes que mientras tanto sigue sufriendo caos, accidentes e ineficiencias en su transporte, tanto de pasajeros como de carga.

Los expertos coinciden en que lo primero que debe hacerse es centralizar la Gestión del Transporte en un ente (que reemplace a los cuatro existentes), que, entre las muchas denominaciones que podría tener, en realidad se constituya como una Autoridad Autónoma del Transporte de Lima y el Callao, conformada por miembros de la MML, MPC, municipalidades distritales y el Estado (MTC – Pro Inversión). Este ente debe encargarse de todas las gestiones que hoy realizan por separado, y en algunas ocasiones duplicando esfuerzos, las entidades arriba mencionadas. Con esta Autoridad Autónoma, se podría implementar una Verdadera Reforma y Gestión del Transporte y Tránsito de Lima y Callao.

Mientras tanto, los intentos de la MML seguirán quedándose en soluciones aisladas y miopes. Podrán aumentar carriles en la Vía de Evitamiento, cambiar combis por buses patrón, pero la demanda de viajes particulares como de carga seguirá creciendo. En los últimos años, han entrado al Perú 200 mil vehículos nuevos por año, y el puerto del

Callao sigue ampliando su capacidad; por lo tanto, más camiones son requeridos día a día para transportar la carga que entra y sale del Callao. Los intentos actuales mitigarán los problemas por un corto plazo, para luego volver a saturar las vías y regresar a donde nos encontramos hoy. Esa, entonces, no es la verdadera solución.

La Verdadera Reforma del Transporte de Lima y Callao debe tener al ferrocarril como columna vertebral, no a buses de 90 pasajeros que emulan a los ENATRU de antaño. Es urgente que se cree dicha Autoridad Autónoma y que dentro de sus principales propuestas de transformación de la ciudad se encuentren las siguientes:

1. La construcción en el más corto plazo posible de las seis líneas de metro contempladas en la Red Básica del Metro de Lima, mostradas en la figura 3.
2. Construcción de líneas del Metropolitano o de similar capacidad en vías troncales de importancia, según lo propuso la cooperación japonesa en su informe del 2005 y que se puede observar en la figura 4.
3. Estas dos primeras soluciones cubren el movimiento masivo de pasajeros, a estas medidas se sumarían los alimentadores que consisten en la propuesta actual de la MML (darse cuenta de que en realidad es un tercer nivel de solución y lo venden como de primer nivel).
4. Formalizar el servicio de taxi, con taxímetro, paraderos, choferes en planilla, centros de transferencia, estacionamientos cercanos a terminales, implementación de Sistemas de Transporte Inteligente, entre otras medidas. Esta medida sigue cubriendo el sector de pasajeros.



3. Red Básica del Metro de Lima

5. En el sector carga, debe reformularse el transporte dentro de la ciudad. A los niveles actuales y proyectados, el transporte de camiones en nuestras vías, sumado a la imprudencia del chofer limeño, es una bomba de tiempo que ha empezado a dar sus primeras víctimas (caso de Ventanilla en av. Néstor Gambetta). Ante esto, se propone el traslado de carga por ferrocarriles, y puntos de distribución dentro de la ciudad, desde donde salgan camiones, para así reducir el riesgo de accidentes en la ciudad. Se propone una configuración como la que se observa en la figura 5.

6. No solo es reformar, sino también reformar la manera de gestionar la infraestructura existente, desde las señalizaciones horizontales y verticales (que en muchos casos ni siquiera cumplen la norma respectiva) hasta gestionar los pavimentos, los semáforos, y realizar Estudios de Impacto Vial de manera profesional.

Como puede notarse, la Verdadera Reforma del Transporte debe ser muy amplia, y aunque esta gestión empezó con el tema, se equivocó en el

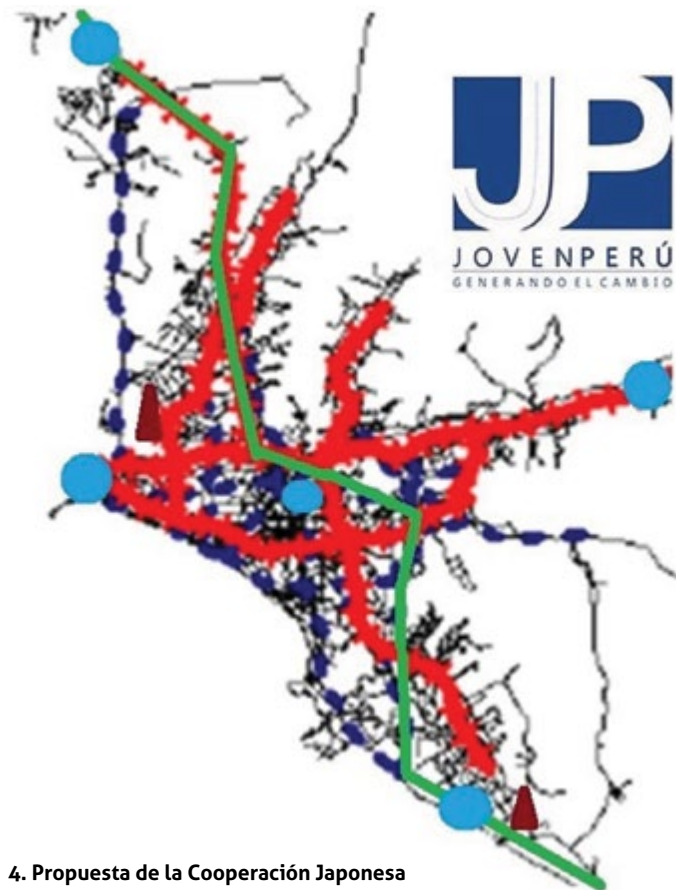


5. PROPUESTA DE TRANSPORTE DE CARGA SEGREGADA VÍA FERROCARRILES Y TERMINALES DE CARGA

alcance y se volvió en realidad una ¡Reforma Miope! No intentó realizar el punto 6, el 5 no lo tiene ni siquiera cubierto, y sus intentos han sido infructíferos con el punto 4. Lo que Lima necesita es una reforma real del transporte, apostando por vehículos de gran capacidad, una reformulación de los entes rectores y sus jurisdicciones, y modificando el transporte de carga por ferrocarriles para proveer mayor capacidad para futuros crecimientos, ya que todas las soluciones arriba mencionadas deben estar orientadas para 30 a 50 años, no solo para uno o tres años como lo están las soluciones que hoy se venden con tanto apuro.

Referencias:

1. www.facebook.com/MuniLima. Fotos accedidas el 20/5/14.
2. <https://www.facebook.com/susananohacenada>. Fotos accedidas el 20/5/14.
3. <https://www.facebook.com/reformadeltransporte>. Fotos accedidas el 20/5/14.
4. Peru21.pe. "Metro de Lima: Pruebas en tramo 2 de Línea 1 serán solo con público invitado". Noticia accedida el 15/5/14.
5. www.aate.gob.pe. Red Básica del Metro de Lima. Foto accedida el 20/5/14.
6. Yachiyo Engineering Co. Ltd. Plan Maestro de Transporte Urbano para el Área Metropolitana de Lima y Calla en la República del Perú (Fase 1). Agosto 2005.



4. Propuesta de la Cooperación Japonesa a la MML en 2005