



El Metropolitano en camino

# ¿Llega la solución a nuestros problemas?

Este proyecto puede beneficiar a más de 700 mil pasajeros por día, dado el alcance que tendrá el sistema. El corredor cruzará 15 distritos de la capital que se encuentran regados en más de 40 kilómetros.

Aunque desde mucho tiempo atrás se había anunciado que el Metropolitano se inauguraría para fines de enero, justo en medio de las festividades por el aniversario limeño, esto no sucedió. Luego, se dijo que se postergará algunas semanas, pero al parecer el trabajo tardó más de lo previsto. Finalmente, el Metropolitano verá la luz en el mes de mayo. Dicen que lo bueno se hace esperar, y ojalá este sea el caso. Tras una inversión muy elevada, trabajos continuos de remodelación e infraestructura,

y la promesa de un sistema de vanguardia, el Metropolitano ha generado una fuerte expectativa en todos los limeños, que esperan pueda resolver una serie de problemas en el tránsito de la capital. Por lo menos, la alcaldía así lo ha prometido. A continuación, una mirada acerca de lo que se nos viene.

#### LO QUE SE VIENE....

El Metropolitano iniciará operaciones en mayo, pero de manera parcial. Para comenzar,

cubrirá el tramo Chorrillos – Estación Central. “Vamos a iniciar las operaciones en el sur, donde ya tenemos una experiencia con la Vía Expresa”, señala Walter Paredes, gerente de obras y mantenimiento de Protransporte. Luego de ello, se dará la ampliación de los tramos en forma progresiva hasta cubrir la totalidad de su ruta. La ampliación de su cobertura se dará en la medida que los usuarios se adapten a la dinámica del servicio y del sistema de rutas en general. La última etapa de ampliación será la estación norte



en El Naranjal, distrito de Comas. Así, se calcula que, en junio, se encontrará operativo el circuito del Metropolitano en toda su extensión.

Se prevé que el Metropolitano puede llegar a beneficiar a más de 700 mil pasajeros por día, dado el alcance que tendrá el sistema. Es un estimado que parece ambicioso, pero que efectivamente corresponde a la envergadura del proyecto vial. Basta con señalar que el corredor cruzará 15 distritos de la capital que se encuentran regados en más de 40 kilómetros.

El Metropolitano contará, en primer lugar, con unos 150 autobuses chinos, que ya están completamente listos y equipados para operar. Son parte del primer lote del consorcio Transvial Lima SAC. Son autobuses de tres modelos y tamaños. Los principales tienen capacidad para 160 pasajeros; y los otros dos, 80 y 40 pasajeros, respectivamente. Para mayo, solo 120 buses empezarán a prestar el servicio.

¿Cuáles son los detalles acerca del transporte y traslado en este gran corredor vial? La primera gran novedad que se viene anunciando es el sistema de pago. Adiós al cobrador de micro. La recaudación

en el Metropolitano se hará mediante una tarjeta electrónica que almacena la información personal del usuario para su identificación y saldo disponible. "La tarjeta se usará de forma similar a las tarjetas bancarias, y se las recargará en las taquillas dispuestas en toda la ruta, las que tendrán aparatos similares a los cajeros electrónicos", explica el ejecutivo Bruno Arlaud, gerente de operación de ACS Solutions Perú. Aunque parezca muy complicado, este sistema ha demostrado ser mucho más práctico y eficiente en otros países como Colombia, México y Francia.

De otro lado, el corredor vial permitirá llegar más rápido por las principales arterias de la ciudad, pero requiere que nos hagamos una idea adecuada de las rutas a seguir. Como es obvio, el corredor es el corazón de un sistema que, por más grande que sea, no puede recorrer Lima de cabo a rabo. Quienes vienen de puntos más lejanos, o de donde el corredor no pasará, deberán utilizar las vías alimentadoras. ¿Y qué es una vía alimentadora? Los técnicos a cargo han denominado así a aquellas rutas que seguirán las personas para llegar hasta un paradero del Metropolitano, sea en Chorrillos, los Olivos o Comas.

Estas rutas alimentadoras están repartidas en 13 zonas. Para cubrir esa distancia, emplearán los llamados buses alimentadores de 40 y 80 pasajeros, respectivamente. El primero será de color anaranjado; y el segundo, amarillo. "Los buses naranja podrán subir a aquellos lugares que se hallen en zonas de pendiente y con vías estrechas, mientras que los amarillos recorrerán las zonas llanas", detalla Walter Paredes. Todos ellos conducirán a los usuarios hasta las terminales del Metropolitano de Lima, desde donde podrán abordar los buses grises de alta capacidad con los que se recorre la ruta medular del Metropolitano. Cabe recordar que esta ruta es intangible, así como las vías paralelas a ella; es decir, ningún otro bus de servicio público podrá ingresar a la zona del gran corredor vial.

#### PUNTOS A FAVOR

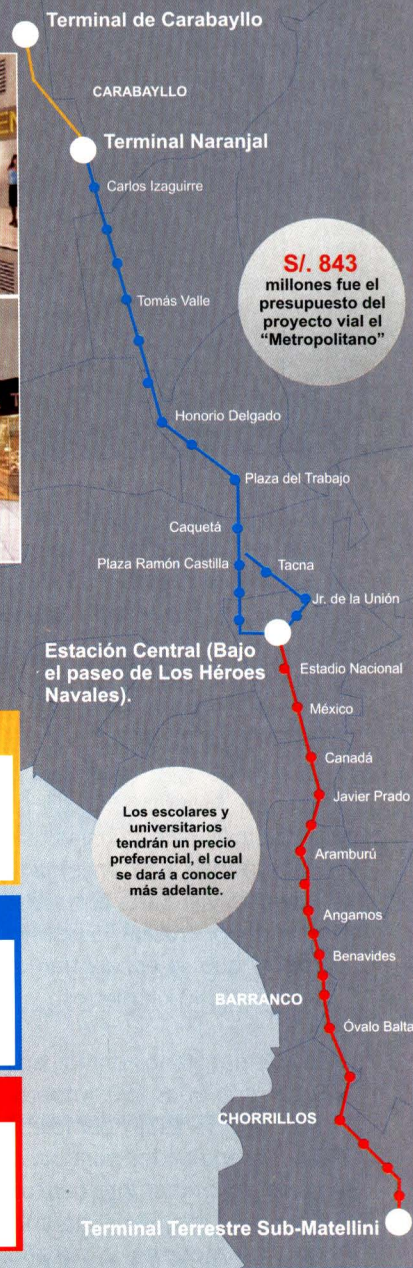
Mucha gente se ha preguntado cuánto nos beneficia semejante proyecto y sus costos. Sin duda, la obra tiene ventajas que son innegables. En primer lugar, el hecho de la cantidad de beneficiarios es, por demás, importante. Que 700 mil pasajeros tengan acceso a un sistema seguro y moderno, que puede ahorrar tiempo en la ruta troncal de Lima a

sus arterias y viceversa, es por demás vital. En tiempos donde la congestión en el corazón de Lima ya no da para más, es una medida interesante. A esto hay que añadirle que su sistema es más igualitario, porque el servicio está también pensado para las personas con discapacidad, que hasta hoy deben sortear numerosas dificultades cuando se trata de movilizarse en micros o combis. En este sistema de transporte, tienen una ubicación especial.

De otro lado, se señala que, pese a que el sistema es de vanguardia, es decir, genera comodidad, seguridad y sobre todo eficiencia, no cuesta más para los usuarios, por lo que las anunciadas ventajas vienen gratis. Así, aunque todavía no se ha declarado oficialmente, se estima que el mayor costo del pasaje se mantendrá con el precio estándar del mercado de buses de hoy. Con ello, el pasaje de Comas a Chorrillos no superará los S/. 2. Además, estamos hablando del pasaje más caro, porque el cobro será escalonado y proporcional al recorrido del pasajero. De esta manera, resulta económico y a la vez justo.

Asimismo, la tecnología que acompaña al Metropolitano le permite crecer como potencial económico. Efectivamente, si se considera que posee un sistema de recaudación inteligente, que elimina las pérdidas que se producen cuando se cobra el pasaje directamente a los usuarios, y que el propio modelo requiere un registro exacto del vehículo y sus trabajadores, dando impulso a la formalización de los transportistas; entonces, su potencial es evidente. Todo ello permitiría lograr un cambio importante en la manera como se ha venido dando este servicio público de transportes en Lima. ACS Solutions, empresa que se ha encargado además de la recaudación del sistema en otros países, nos confirma que el mercado se formaliza y dinamiza. En nuestro caso, se calcula que el Metropolitano generará más de S/. 510 millones anuales.

## El recorrido del Metropolitano



**Terminal Naranjal - Terminal en Carabayllo**

- Pro transporte espera ejecutar la obra a fin de año.
- Una persona se demorará 15 minutos desde el Terminal Naranjal hasta el Terminal en Carabayllo.
- Se necesitará un financiamiento de US\$ 50 millones adicionales

**Estación Central - Terminal en Naranjal**

- El tramo desde el centro de Lima hasta Comas, se inaugurará a inicios de junio.
- Comprende 11 kilómetros
- Una persona se demorará 30 minutos desde la Estación Central hasta el Terminal Naranjal.

**Terminal Sur - Estación Central**

- El primer tramo se inaugurará a finales de abril.
- Comprende 15 kilómetros
- Una persona se demorará 30 minutos desde chorrillos al Centro de Lima.

### PUNTOS EN CONTRA

A los problemas de la demora y el costo, se han sumado una serie de cuestionamientos sobre los alcances del proyecto, que merece la pena observar. El primer punto

es el plan de reordenamiento de varios distritos de la capital, luego de los trabajos de la obra. Ciertamente, la comuna limeña asegura que hay toda una planificación al respecto, pero los

vecinos de distintos lugares piden hace tiempo reparaciones a varios desórdenes generados en pistas trabajadas o rutas cerradas. El caso de Barranco es el más evidente, y se requieren soluciones inmediatas.

Otro punto importante son las críticas referidas al descongestionamiento que el Metropolitano promete. Expertos aseguran que este facilitamiento solo se producirá en los tramos del corredor vial, pero no soluciona el problema del tráfico general de Lima. Según Luis Quispe Candia, presidente de la ONG Luz Ámbar, el Metropolitano formalizará al 20% de los transportistas de Lima, pero no sirve sin una política general del sector. Y es que si el Metropolitano implica una ruta exclusiva, eliminará buena parte de las líneas que hacen el recorrido entre Comas y Chorrillos. Entonces, las unidades que se queden sin permiso se unirán a empresas que tengan rutas operativas en otras zonas, trasladando el caos y congestión vehicular hacia otra parte. Junto con ello, viene el problema del empleo. Se calcula que se afectará a 4,000 personas dedicadas a trabajar en buses. Sin embargo, la Municipalidad ha prometido capacitarlos en temas empresariales o del sector. Igualmen-

## LAS RUTAS DE LAS VÍAS ALIMENTADORAS

Habrán 13 vías alimentadoras que nutrirán de pasajeros el gran corredor del Metropolitano. Estas son sus ubicaciones:

Terminal	Ruta	Distrito
Paradero 1°	Av. Santa Anita	Chorrillos
Paradero 2°	Av. Las Gaviotas	Chorrillos
Paradero 3°	Av. Alameda Sur	Chorrillos
Paradero 4°	Av. Huaylas	Chorrillos
Paradero 5°	Av. Guardia Civil	Chorrillos
Paradero 6°	Av. Próceres	Los Olivos
Paradero 7°	Av. Revolución	Los Olivos
Paradero 8°	Av. Naranjal	Los Olivos
Paradero 9°	Av. Panamericana Norte	Los Olivos
Paradero 10°	Av. Túpac Amaru	Comas
Paradero 11°	Av. Condorcanqui	Comas
Paradero 12°	Av. Chinchaysuyo	Comas
Paradero 13°	Av. Coricancha	Comas

te, existe la obligación contractual que exige a los concesionarios que, del 100% de personas que contraten para que trabajen en el Metropolitano, 25% debe provenir de empresas que actualmente se encuentran operando. Si bien ello implica un número importante, sigue siendo insuficiente.

Finalmente, está el tema de los costos. El proyecto en su totalidad significa un desembolso de nada

menos que S/. 1,500 millones, de los cuales S/. 780 millones corresponden a la Municipalidad de Lima, y S/. 720 millones a las empresas privadas. Pero este no fue el gasto calculado al inicio. En 2004, se dijo que tendría un costo de S/. 400 millones, pero ya en 2006 la suma subió a S/. 623 millones. A la fecha la Municipalidad tiene un tope de S/. 843 millones para invertir en el proyecto. ■

