

Paradero bache

Ronald Cortez

Asistente Senior de Investigación, Observer, Ipsos Perú

Mail: Ronald.Cortez@ipsos.com

Suele haber un momento en que nuestra perspectiva del sistema de transporte urbano comienza. Hace 15 años, por ejemplo, me sorprendió escuchar: “¡paradero bache, baja!”, como aviso de la siguiente parada en la ruta de la combi que recién aprendía a usar. Mayor fue mi sorpresa cuando hace no más de una semana me topé con la misma situación en otro punto de la ciudad.

Lo que parece tan solo una anécdota, es el síntoma de un mal mucho más grande: el deficiente sistema de transporte público. Según cifras de Ipsos Perú, en enero del 2010, la deficiencia del transporte público y el tráfico vehicular significaba un problema para el 22% de limeños. Hoy, nueve años después, la cifra alcanza el 41%, ubicándose como el tercer problema que más aqueja a los ciudadanos. Por supuesto, estas cifras no sorprenden en un sistema que, desde hace más de dos décadas, ha sido tomado por empresas cascarón que precarizan el servicio a vista y paciencia de las autoridades.

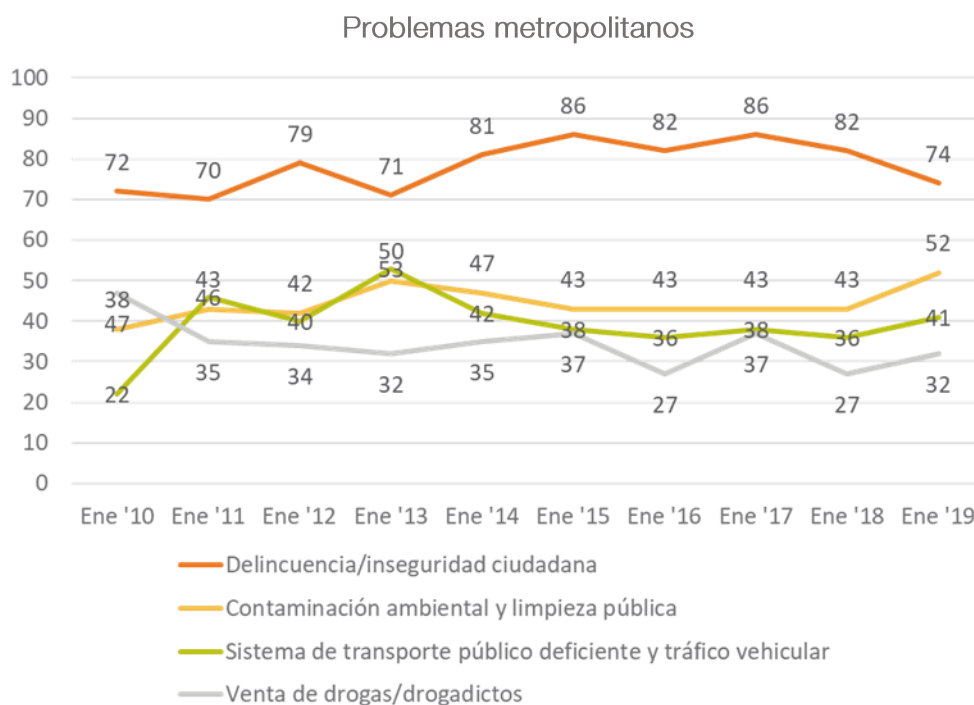


Gráfico: Elaboración propia, se incluyeron solo los 4 primeros problemas reportados. Encuesta de opinión pública – Enero 2019. Lima Metropolitana (504). Fecha de aplicación: del 16 al 17 de enero del 2019. Margen de error : +/- 4.4

La Japan International Cooperation Agency² calculaba al 2013 que en Lima y Callao se realizaban 22,3 millones de viajes diariamente. De este total de viajes, el 75,6% se hacía en transporte público, mientras que solo el 15,5% en transporte privado en el 2015, de acuerdo a información de la Encuesta Lima Cómo Vamos³. El 7,8% se movilizaba a pie o en bicicleta. Aun así, las autoridades encargadas del transporte en Lima tienen una larga trayectoria orientada a favorecer los vehículos particulares, por encima del transporte público, y más aún del peatón y del ciclista.

Con más de 10 millones de habitantes, debe alarmarnos que Lima sea la única ciudad en América Latina que, según un informe de la CAF⁴, no cuente con un sistema articulado de transporte urbano. Sobre todo, considerando que en ciudades muy cercanas de la región encontramos sistemas de transporte articulado que nos llevan varios años de adelanto.

Sin embargo, algunos esfuerzos se han venido haciendo. En setiembre del 2014, la Municipalidad de Lima puso en marcha la reforma del transporte. Y aunque 7 de cada 10 limeños aprobaba la gestión de aquel entonces por llevar a cabo la reforma (Ipsos, 2013), el desorden en la implementación, añadido a la posterior anulación de contratos en la siguiente gestión, nos devolvían a la triste realidad de que el sistema de transporte urbano parece carecer de importancia para nuestras autoridades.

Al día de hoy, la situación no ha cambiado mucho. Sumado al lento caminar de la reforma, choferes de combis y buses transitan por las calles con papeletas vencidas, deslizándose frente a un débil sistema de fiscalización y siendo alentados por pasajeros y peatones que siguen subiendo y bajando donde les plazca. Mientras tanto, la OMS señala a Lima como una de las ciudades con la peor calidad de aire en las Américas, con lo cual cerramos un círculo vicioso que nos quita entre tres y seis horas de traslado diario⁵, lo que impacta negativamente en nuestra salud, calidad de vida y productividad.

Con nuevas autoridades, las oportunidades de cambio se renuevan. A finales del año pasado se aprobó la creación de la Autoridad de Transporte Urbano (ATU) para Lima y Callao, con la finalidad de integrar a todas las entidades a cargo del transporte. Jorge Muñoz, alcalde y autoridad de la ATU tendrá la responsabilidad de liderar estos esfuerzos. Por su parte, la ciudadanía está ávida de cambios que le permita moverse con más eficiencia por la ciudad.

Aunque las expectativas con respecto al trabajo de la ATU están divididas, no podemos seguir posponiendo la necesidad de trabajar de forma coordinada y con visión a futuro. La ciudad mantiene su ritmo de crecimiento, por lo que se requiere continuidad y celeridad en el trabajo de un plan estratégico que beneficie al transporte público, al peatón y al ciclista. No podemos seguir dando pasos hacia atrás. Será tarea de todos, pues, educarnos y fiscalizar la continuidad de la reforma a fin de darle orden y eficiencia a este sistema que sufrimos a diario.

Fuentes

¹ Ipsos: Informe de Opinión – Enero 2019.

² Japanese International Cooperation Agency (JICA), 2013: Encuesta de Recolección de Información Básica del Transporte Urbano en el Área Metropolitana de Lima y Callao: Informe final.

³ Lima Cómo Vamos, 2015: Encuesta Lima Cómo Vamos: VI Informe de percepción sobre la calidad de vida.

⁴ Corporación Andina de Fomento (CAF), 2011: Desarrollo Urbano y Movilidad en América Latina.

⁵ Consorcio de Investigación Económica y Social, 2016: Transporte urbano, ¿cómo resolver la movilidad en Lima y Callao?