

El burro metropolitano y el arriero

7 de Diciembre de 2017

Michel Hoffmann Ibáñez – M.A. Economía Internacional y Gobernabilidad

Para [Lampadia](#)

La importancia de un sistema de transporte masivo eficiente en Lima, se hace cada día más importante. Además, y teniendo en cuenta que el próximo año son las elecciones municipales, es fundamental, identificar las falencias y analizar las propuestas electorales de los futuros candidatos a la Municipalidad de Lima.

El Sistema Metropolitano de Transporte o también conocido como El Metropolitano, se inauguró en julio del 2010 por el alcalde Luis Castañeda Lossio. Los costos de dicha inversión, ascendieron inicialmente a USD 135 millones, sin embargo, ya en el corto plazo, quedó demostrado que tanto el expediente técnico como su implementación, presentaban múltiples deficiencias. Las modificaciones y adendas encarecieron el proyecto de inversión, el cual superó finalmente los USD 300 millones.

Las primeras dificultades e insuficiencias quedan evidenciadas al ver las colas que se forman tanto para el acceso a la estación, la recarga de la tarjeta de viaje o para el ingreso al bus. Igualmente, el tiempo de espera para abordar el bus, puede ser corto o largo, toda vez que las pantallas con los indicadores de frecuencia no cumplen con su función – no se muestra la totalidad de buses por llegar, tiempo inexacto, no indican la plataforma, no hay horario parametrado diario etc. De igual manera, al ser un sistema de transporte masivo, es indispensable que la frecuencia de buses sea en función de la demanda, y que la capacidad máxima del bus (cantidad de personas por metro cuadrado permitida) sea respetada, contando a su vez con ingresos y salidas amplios, especialmente en pasillos y escaleras.

En el contexto antes descrito, es necesario considerar serías mejoras para que los buses cuenten con mayor seguridad y comodidad mínima para el pasajero, y que se implementen cámaras de video vigilancia, GPS, aire acondicionado, wifi, pantallas informativas entre otros. Así mismo, la infraestructura tiene que ser mejorada para que el acceso y salida sea fluido y que en caso de una emergencia, la evacuación de la estación sea posible.

Por otra parte, es preciso que el sistema de transporte masivo sea integrado y que se priorice la ampliación y construcción de las líneas de metro, que de momento solo existen en papel. De la misma manera, es impostergable la construcción del tren de cercanías, y que la implementación de una red nacional de ferrocarriles pueda hacerse realidad. Conjuntamente, se requiere que el marco normativo sea ajustado, para incentivar el transporte masivo y lograr la reducción de la tarifa, así como promover el uso de otros medios de transporte libre de emisiones.

Adicionalmente, en el mediano y largo plazo, será ineludible efectuar una

restricción de circulación vehicular por placas y/o zonas y contar con una visión de desarrollo urbano moderno, y la construcción de ciudades satélite. Asimismo, sería oportuno volver a discutir acerca de la posibilidad de construir un gran parque central de utilidad mixta sobre la vía expresa de Paseo de la República, que por un lado nos proporcione calidad de vida con su naturaleza y áreas verdes, y por el otro, libere el congestionamiento en las vías adyacentes y proporcione espacios de parqueo diario (autos, motos y bicicletas).

Finalmente, en comparación con los medios de transporte informal que existían en Lima antes de la implantación del Metropolitano, el avance ha sido evidente. Sin embargo, pensar que dicho sistema ofrece un servicio de eficiencia y calidad, y aceptar el mismo como tal, sería una mediocridad.