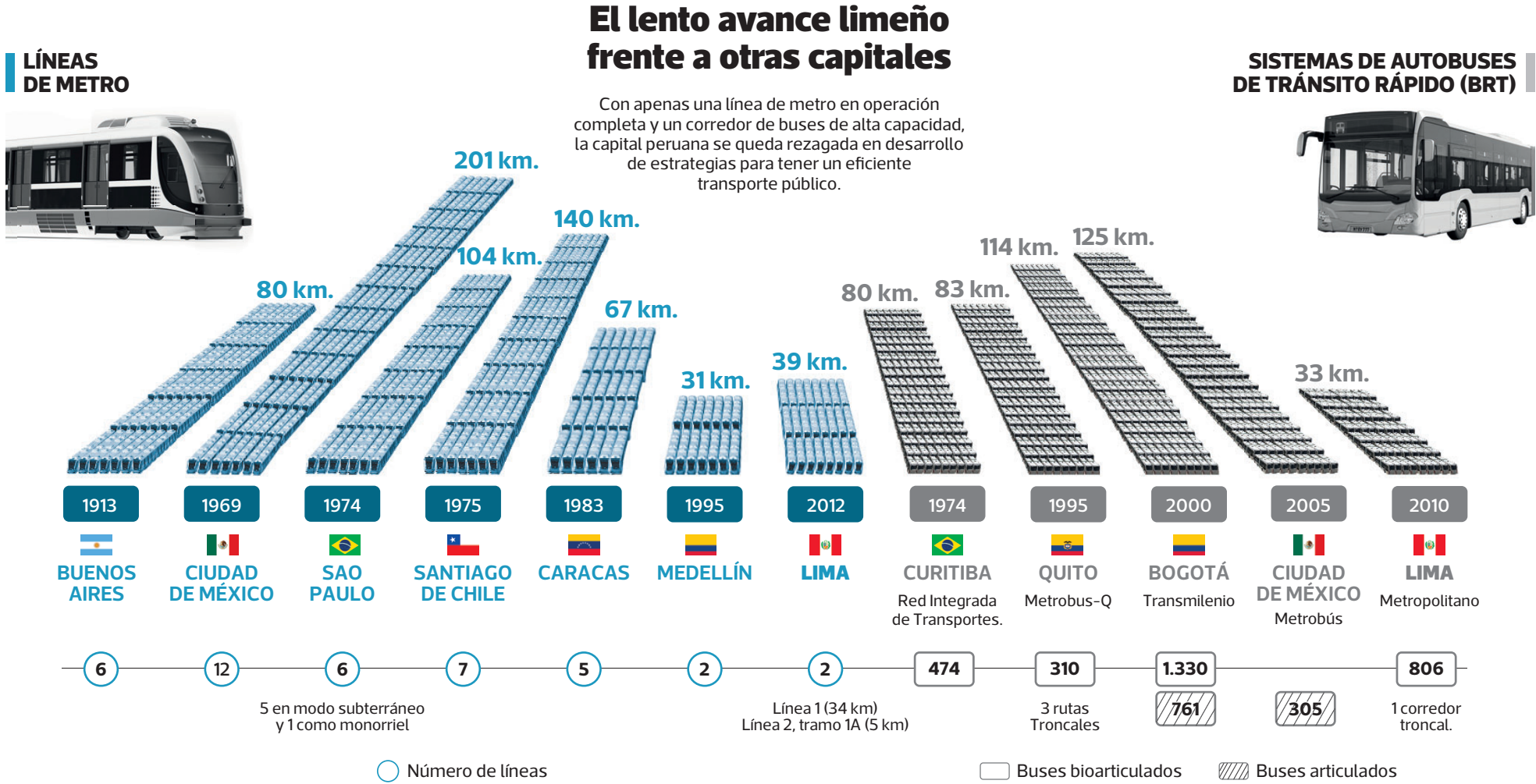


Fuente: Libro "Ciclismo para ciudades sostenibles" (2022)

Lima lleva una década sin un nuevo sistema de transporte

Rezagados • Solo cinco estaciones de la Línea 2, que además siguen en marcha blanca, constituyen el único avance en transporte desde el 2014. Lima se ubica en el puesto 62 del Índice de Movilidad 2023.



GLADYS PEREYRA COLCHADO

La puesta en funcionamiento del tren más rápido de Sudamérica en Santiago de Chile ha sido la noticia de la semana del sector transporte en la región. El mes anterior fue la inauguración del metro de Quito, que con 22 km recorre la capital ecuatoriana de sur a norte. Aunque en Lima se acaba de iniciar la marcha blanca de apenas cinco kilómetros de la línea 2, cuya fecha de entrega total es todavía incierta, la capital peruana no ha implementado un cambio significativo en el transporte público desde el 2014, cuando aparecieron los corredores complementarios.

Lima Metropolitana solo cuenta con tres sistemas organizados que compiten con el transporte tradicional de 385 empresas de buses y coasters y el informal de aproximadamente 200 mil colectivos: el Metropolitano, los tres corredores complementarios (dos dejaron de funcionar en el 2020 y el 2023) y la línea

1, todos inaugurados la década pasada. Si bien los tres han ampliado recorridos, flota y rutas, en este tiempo no ha aparecido uno nuevo y los existentes no llegan al 10% de cobertura.

La falta de un sistema eficiente se hace evidente en la comparación de Lima frente a América Latina. Seis ciudades de la región superan a la capital peruana en el Índice de Movilidad Urbana 2023, realizado por la Universidad de California en Berkeley y Oliver Wyman Forum. Aunque ninguna llega a los 40 primeros lugares, Santiago de Chile (puesto 43), Buenos Aires (44), Sao Paulo (46), Ciudad de México (50), Río de Janeiro (52), Bogotá (57) y Quito (61) están por encima de Lima, que se ubica en el puesto 62 [Helsinki, Finlandia, es el puesto 1].

Para Luis Quispe Candia, director de Luz Ámbar, el gran problema de la ciudad es la falta de decisión política para eli-

minar el sistema de empresas afiliadoras o 'cascarón', implementado en los años 90 con Alberto Fujimori, donde apenas el 10% es dueña de buses. "A estas empresas no les interesa participar en la integración porque les sale más fácil y rentable cobrar cada día el alquiler de las rutas", explica.

Así, las iniciativas del Metropolitano y corredores resultan insuficientes mientras no se integren los buses y no se impulsen más líneas de metro.

—Mirada regional— El Índice de Movilidad Urbana 2023, publicado en diciembre pasado, que evalúa el impacto social, la infraestructura, eficiencia e innovación en los servicios de movilidad, destaca que Bogotá se prepara para tener "la flota de autobuses eléctricos más grande de cualquier ciudad del mundo, aparte de China", que Río ha "ampliado el alcance del transporte público para que sea más accesible para residentes de

ENCIFRAS

Un 2,7%, 2,2% y 1,8% de la población de Lima y Callao usan el Metropolitano, metro y corredores, respectivamente para ir a trabajar, según Lima Cómo Vamos.

El nivel de satisfacción del usuario de transporte solo es alto en el caso de la línea 1 (71%), solo igualado por el taxi por aplicativo (71,3%)

bajos ingresos" y que Santiago promueve el "uso compartido del espacio público y fomenta la circulación de peatones y uso de bicicletas". En el caso de Lima, por el contrario, recomienda implementar carriles exclusivos para buses y desarrollar más apuestas de transporte masivo como BRT (buses de tránsito rápido) y líneas de metro.

Para tener una idea de cómo evoluciona el transporte público en la región, Santiago de Chile, la mejor posicionada del ranking, apuesta por un sistema de metros y buses integrados. Su primer metro data de 1975. Además, en el 2007 implementó el sistema de transporte público denominado Transantiago (desde el 2019 cambió a Red Movilidad), que migró de un servicio conformado por múltiples empresas privadas a uno de siete empresas concesionarias. "Antes, el servicio de buses era como en Lima y ciudades de Latinoamérica,

de empresas privadas donde muchas veces se trataba de microempresarios dueños de buses que ellos mismos manejan", explica el ingeniero especializado en transporte Louis de Grange, decano de la Facultad de Ingeniería de la Universidad Diego Portales de Chile.

Aunque la apuesta de Transantiago era integrar todo el sistema de buses, los primeros años fueron caóticos en operatividad y se evidenciaron problemas por los altos subsidios. "Ha tenido un subsidio operacional anual de entre 700 y 1.000 millones de dólares. Además la evasión de pasaje es cerca del 40%", añade. Porello, sostiene que la mejor alternativa para el transporte público sigue siendo la implementación de metros. La capital chilena cuenta con seis líneas y hay proyectos de añadir otras tres hasta el 2030. Actualmente, la cobertura de uso es 55% metros y 45% buses. ■