

Boletín de discusión: transporte urbano

La cuarentena obligatoria dispuesta por el Gobierno y las restricciones impuestas para evitar la propagación del COVID-19, a través de un aforo máximo de pasajeros, han generado pérdidas económicas a las empresas de transporte urbano y operadores.

Frente a ello, a inicios de julio, el Gobierno aprobó un subsidio a las empresas de transporte público para que continúen operando y cumpliendo los protocolos sanitarios. Según la Autoridad de Transporte Urbano (ATU), dicho subsidio sería de entre S/ 0.30 a S/1.29 por kilómetro recorrido según el tamaño de la unidad. No obstante, este excluía a los servicios de transporte concesionados como son el Metropolitano y los corredores complementarios.

Ante el anuncio de una posible suspensión de los servicios del Metropolitano a partir de este miércoles 15 de julio, la Municipalidad de Lima y el Ministerio de Economía y Finanzas llegaron a un acuerdo para subsidiar dicho servicio. Al respecto, el alcalde de Lima Metropolitana adelantó que este apoyo estaría orientado a solventar la tarifa de los usuarios. No obstante, el mecanismo de esta subvención se discutirá en Consejo de Ministros la próxima semana.

En este contexto, la crisis del transporte público se ha agudizado. Por ello, urge retomar la discusión en torno a la implementación de una reforma integral del sistema de transporte.

¿Por qué es necesario el subsidio?

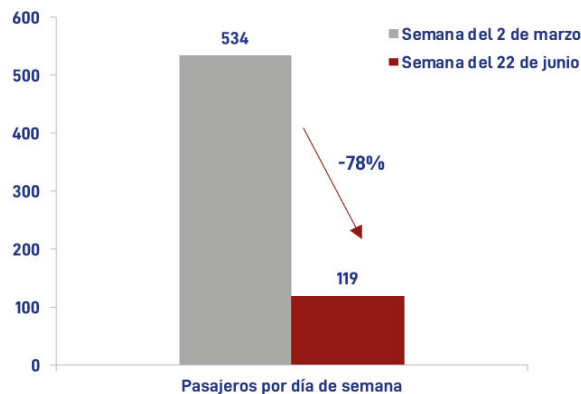
El sistema de transporte ordenado de Lima Metropolitana y Callao está conformado por el Metro de Lima, el Metropolitano y los corredores complementarios. El Metro de Lima es el único sistema de transporte que recibe un subsidio del Gobierno, el cual asciende a, aproximadamente, el 63% de los costos de operación. Este se realiza a través de un esquema de liquidación de pago por kilómetro de tren recorrido en el cual el Estado garantiza anualmente una demanda mínima conforme el concesionario va ampliando la cantidad de trenes en operación.

En contraste, el Metropolitano y los corredores complementarios son autosostenibles, por lo que su financiamiento proviene, principalmente, de las tarifas pagadas por los usuarios y no cuentan con subsidios del Gobierno.

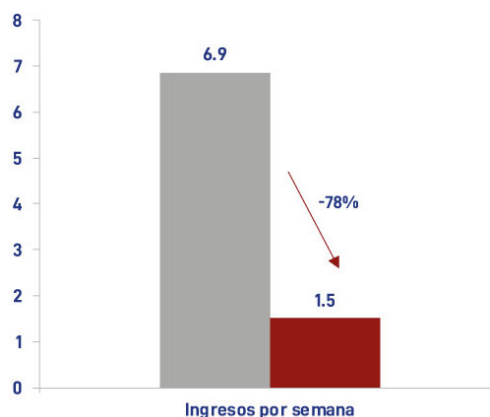
Si bien el servicio del Metropolitano viene operando desde hace diez años, un tema pendiente es la construcción del tramo norte para conectar la Estación Naranjal con el distrito de Carabayllo. Esto ha tenido implicancias en el funcionamiento esperado. Por un lado, el número de pasajeros que usan este servicio por día de semana era de 533 mil, previo a la crisis por COVID-19, frente a los 700 mil estimados en el contrato de concesión. Por otro lado, existirían problemas tarifarios relacionados a la metodología del cálculo que habrían puesto en riesgo los costos financieros del contrato.

Metropolitano: Situación actual de las operaciones, 2020

Pasajeros por día de semana (en miles de personas)



Ingresos por semana (en millones de soles)



Fuente: Metropolitano de Lima.

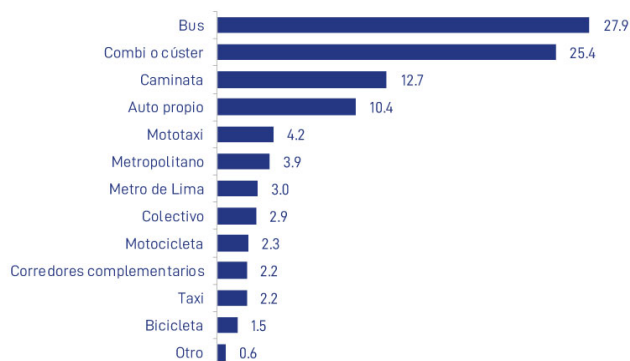
En este contexto, con la llegada de la pandemia por COVID-19 y las restricciones impuestas por el Gobierno, el Metropolitano se vio obligado a mantener su servicio con un aforo de hasta el 21% de su capacidad, tanto en los buses troncales como en los alimentadores. De hecho, el número de pasajeros por día de semana se redujo de 533 mil en la semana previa a la cuarentena a 119 mil en la semana del 22 de junio. Pese a ello y a la caída de los ingresos semanales en 78%, la cantidad de kilómetros recorridos se ha recuperado hasta llegar al 92% de los niveles previos al estado de emergencia. Es decir, el Metropolitano estaría funcionando casi al total de su capacidad, pero estaría recibiendo la quinta parte del total de pasajeros, lo cual habría afectado directamente los S/6.8 millones de ingresos semanales que requiere para operar.

En vista de la obligatoriedad de prestar este servicio y en línea con lo establecido en el contrato de concesión, la Municipalidad de Lima a través de Protransporte ha asumido dichos costos operativos hasta el mes de mayo. Más aún, las empresas operadoras han recurrido al fondo de contingencia, reducciones de sueldos y suspensión perfecta del personal. Así, se habrían agotado las posibilidades para que las empresas operadoras aseguren la continuidad del servicio.

La necesidad del transporte urbano

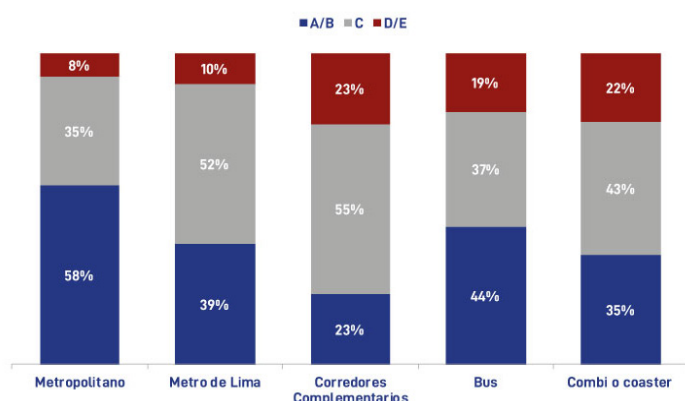
Según Lima Cómo Vamos, el transporte público es considerado como el segundo problema más importante que afecta la calidad de vida de los ciudadanos de Lima Metropolitana y Callao. Ello por debajo de la inseguridad ciudadana y por encima de la corrupción de funcionarios y servidores públicos.

Lima Metropolitana: Principal modo de viaje por trabajo o estudio, 2019
(en porcentaje)



Fuente: Lima Cómo Vamos.

Lima Metropolitana: Principal modo de viaje por trabajo o estudio según nivel socioeconómico, 2019
(en porcentaje)



Fuente: Lima Cómo Vamos.

Esta preocupación por el transporte se podría explicar porque dos de cada tres personas en Lima Metropolitana lo utiliza como medio principal para movilizarse hacia sus centros de estudios o labores. En particular, al 2019, el 27.9% utilizó un bus, 25.4% empleó una combi o coaster, 12.7% lo hizo a pie, 3.9% usó Metropolitano, 3% el Metro de Lima y 2.2% los corredores complementarios. Es decir, apenas el 9.1% utilizaría el sistema ordenado de transporte.

En el caso de la población más vulnerable, perteneciente a los niveles socioeconómicos D y E, esta proporción se reduce a 5.1%. En particular, apenas el 1.4% utiliza el Metropolitano. Ello se explicaría, según el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), por la ausencia de vías que conecten las zonas alejadas con las vías principales, la irregularidad e informalidad de los asentamientos, así como la falta de empleo.

- Los sistemas de transporte público en Santiago de Chile y Bogotá son subsidiados por el Estado. Según el BID, la crisis por COVID originaría una reducción del 50% de la demanda del transporte urbano en estas ciudades.
- Ello representaría una pérdida en la recaudación de 43% en Santiago de Chile y 50% en Bogotá. Así, los subsidios al transporte público deberían incrementarse en 50% y 134%, respectivamente.
- Este incremento en los subsidios podría disminuir con una focalización eficiente y un ajuste en la frecuencia de los buses.

La crisis en el transporte público generada por las restricciones sanitarias para evitar la propagación del COVID-19 representa una oportunidad para lograr una reforma de transporte. Así, además de la discusión en torno a la sostenibilidad del servicio, se debería dirigir los esfuerzos a integrar y articular el sistema de transporte actual; y garantizar el acceso de la población más vulnerable al servicio de transporte público.