

Primer año del METROPOLITANO: Razones para celebrar y reflexionar

Hace poco más de 18 meses se inició el funcionamiento parcial del corredor segregado por el transitan los flamantes buses articulados del nuevo sistema de transporte público municipal denominado El Metropolitano. Pero hace exactamente un año, el 2 de octubre del 2010, el sistema empezó a operar a plenitud en toda la extensión del corredor, es decir desde la Estación Naranjal hasta la de Matellini y viceversa.

En aquella oportunidad salieron a circular 103 buses articulados y alrededor de 20 busesⁱ de los subsistemas de alimentación en los extremos opuestos del corredor. Tanto las pruebas en vacío y luego la “marcha blanca” (con pasajeros pero sin pago) con las que se completó el largo trabajo de puesta a punto operacional del sistema, habían concluido.

A pesar de los necesarios ajustes y más de un apelativo que el ingenio popular le impuso por la natural impaciencia, el nuevo sistema inició operaciones movilizand o a un número de pasajeros que, desde el cómputo del primer mes, ya superaba la cifra de 120 mil diarios. Al cumplirse el primer año, se han transportado más de 87,3 millones de ciudadanos y ciudadanas de todas las edades y condiciones recorriendo un total superior a los 19 millones de kilómetros (70% en troncales y 30% en rutas de alimentación). Hoy sirven al corredor 113 buses articuladosⁱⁱ (30 por operador en día corriente) y se atiende a más de 310,000 usuarios por día con una plantilla nacional de choferes y personal de mantenimiento muy calificado.

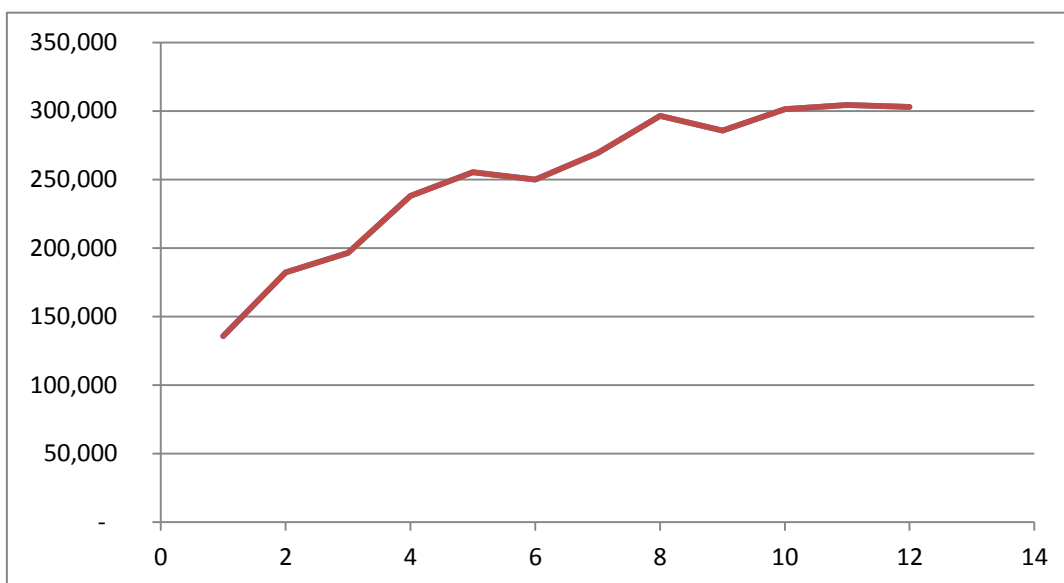


Gráfico 1: En el eje vertical el número promedio de pasajeros día y en el horizontal los meses del año transcurrido.

Fuente: Centro de recaudo del Metropolitano

La evolución durante el año concluido ha demostrado la pertinencia de la decisión municipal pues no sólo el volumen de pasajeros transportados es creciente como lo muestra el gráfico 1 sino que, y esto es lo importante, son los atributos que no se perciben de cotidiano los que lo convierten en un gran referente de cambio para la ciudad:

- el sistema disminuye de manera drástica el tiempo de viaje de los pasajeros que se trasladan por ese eje al mismo tiempo que,
- genera una enorme reducción de gases contaminantes en su trayecto;
- ofrece un resultado con casi nula siniestralidad en comparación con el transporte tradicional;
- es un sistema que produce información confiable y valiosa para analizar las variaciones de la demanda de viajes, la dinámica de los ciclos diarios y el tipo de usuarios pues cada tarjeta que se valida proporciona data significativa;

- e. opera dentro de la formalidad lo que garantiza derechos laborales y un correcto control de horas y condiciones de trabajo para sus trabajadores.

Se han emitido más de 2,8 millones de tarjetas desde el inicio. La mayoría de ellas es anónima lo que impide, lamentablemente, realizar un estudio detallado de demanda y estilos y preferencias de viajes. Nótese que las tarjetas superan en más de 8 veces al número promedio de viajes diarios explicable sólo por la política de introducción que obsequió tarjetas por encima del millón lo que luego continuó con la distribución gratuita del plástico con cada compra de pasajes. Esta política ya cesó en la actualidad y ahora las tarjetas cuestan con lo que el usuario cuidará más de ellas y la información procedente de las validaciones será cada vez más fina.

Es imprescindible, para convertir en irreversibles los beneficios para la ciudad que este sistema provee, tomar algunas decisiones y terminar de perfeccionar la relación de asocio y mutua colaboración entre el gobierno municipal y las empresas concesionarias del servicio. Todavía existe una buena cantidad de buses nuevos esperando encender sus motores y sumarse al servicio (126 articulados y 86 buses de alimentación aproximadamente). Con ellos podremos más que duplicar el volumen de pasajeros transportados y llegar a la meta urgente de 650 mil diarios con un IPKⁱⁱⁱ revisado y razonable que nos acerque a las condiciones con las que se formuló tanto el proyecto como la estructura del financiamiento del mismo.

Todo ello es posible con campañas de promoción que PROTRANSPORTE debe liderar y con un manejo profesional de la estructura de frecuencias ajustadas a las necesidades del usuario actual y de los que se sumarán poco a poco. Decisiones que alejen del escenario dudas y desconfianzas que solo pueden superarse con buena voluntad, inteligencia compartida para mejorar las condiciones del contrato de concesión y la certeza que nuestra ciudad debe y puede transformar radicalmente su estructura de movilidad urbana para beneficio de todos.

El sistema del primer corredor segregado puede alcanzar la excelencia y desplegar todos sus atributos a favor de la sociedad y de la reforma del transporte público que hoy nadie duda en exigir. Lograrlo es la obligación de los involucrados tanto si son privados (operadores) como públicos (Municipalidad, Cofide) y es también una condición indispensable para seguir adelante e incluso acelerar las tareas que implican instalar nuevos corredores, integrar tarifaria y físicamente el nuevo sistema de buses y el metro elevado próximo a inaugurarse y, finalmente, reestructurar el resto del transporte público para reducir la sobreoferta de vehículos y optimizar su servicio hacia la alimentación del sistema integrado y la atención de servicios periféricos. Es un derecho que nos merecemos desde hace mucho.

Rafael García M.

Lima, 01 de octubre 2011

© Ciudad Nuestra

ⁱ Para todos los casos en que se menciona número de buses circulando se trata de la media ponderada semanal pues el número de vehículos varía los fines de semana.

ⁱⁱ Idem que la nota anterior.

ⁱⁱⁱ IPK es el Índice de pasajeros transportados por kilómetro recorrido que, durante el periodo analizado, promedia 4.48 (por contrato debería llegar a 8.5). Esto se debe a que aunque el IPK de la TRONCAL ya es superior a 6, el de las zonas de ALIMENTACION sólo alcanza una cifra algunas décimas por encima de 2.