

73

Comentarios de Enrique Cornejo en el Congreso de la República del Perú, sobre el proyecto de reglamento de la Ley 30900 que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU) (*)

(Congreso de la República; Lima, 22 enero de 2019)

Comentarios de Enrique Cornejo en el Congreso de la República del Perú, sobre el proyecto de reglamento de la Ley 30900 que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU) (*)

(Congreso de la República; Lima, 22 enero de 2019)

Buenos días a todos.

Señor Congresista, señores miembros de la Mesa, invitados todos.

En primer lugar, muchas gracias por la invitación.

Este es un tema muy importante, y soy -y esto es público- uno de los que en los últimos diez años planteó la necesidad de contar en Lima y Callao una autoridad autónoma de Transporte en Lima y Callao. De manera, que estoy aquí, atendiendo esta invitación porque considero que la Ley 30900 es un avance en este sentido, tiene vacíos y aciertos, pero es un avance y, entonces todo lo que voy a manifestar tiene una intención propositiva, de aporte.

Por otro lado, me temo que varias de las expectativas con las que han venido los participantes a esta Mesa de Trabajo no van a poder ser satisfechas esta mañana, porque lo que están esperando es la solución concreta a varios de sus problemas (muchos de los presentes son empresarios transportistas), y lo que vamos a discutir es el proyecto de reglamento de una ley que crea la ATU, pero cuyos detalles operativos y de medidas concretas sólo se conocerán cuando se instale propiamente la institución y se elaboren los planes respectivos que manda la ley, incluyendo el Plan Maestro de Transportes de Lima y Callao.

Hechas estas consideraciones previas, paso ahora a desarrollar mis comentarios sobre el proyecto de reglamento para el que hemos sido convocados.

En primer lugar, me parece que hay cinco poderosas razones que nos obligan a esforzarnos por escucharnos y buscar consensos en este tema:

- 1) El caos que hoy vivimos diariamente en el transporte y tráfico de la ciudad ya genera más muertes y heridos anualmente que lo que produce la delincuencia en las calles; esto es una verdadera pandemia;
- 2) Diariamente pasamos en el tráfico entre dos y tres horas, buena parte de nuestra vida;

- 3) Si consideramos sólo una hora perdida diariamente (con un galón adicional de 84 octanos a precio de mercado y los menores ingresos en esa hora), entonces todos perdemos o dejamos de percibir US\$ 4,000 millones; es demasiado dinero.
- 4) Hay una disminución sustancial de la productividad en lo que hacemos; y,
- 5) El caos del transporte y tráfico nos produce estrés, otros problemas de salud y contaminación ambiental; todo lo cual deteriora nuestra calidad de vida.

Hay que trabajar en las diversas soluciones que refiere esta compleja problemática y la Ley 30900 debe ser un punto de inflexión; como decimos no es una ley perfecta, pero es lo que tenemos.

El proyecto de dispositivo legal que comentamos ha sido presentado para la discusión pública en el plazo de ley y eso está bien; sin embargo, quizás por esa razón notamos que ha faltado tiempo para profundizar más y aprovechar la aprobación de este reglamento para ya apuntar a temas de fondo que hay que abordar o corregir.

Por ejemplo, un defecto que tiene la ley desde su origen es que “se puso la carreta delante de los bueyes”, pues lo que debió ocurrir es que primero se debata y se apruebe -ojalá fuera por consenso-un plan maestro, una estrategia integral que señale claramente el rumbo a seguir y la estrategia a desarrollar y, después, por la necesidad de operativizar este planeamiento, crear la autoridad de transporte.

Se hizo al revés, desesperados por la magnitud del problema primero se creó la ATU y después se harán los planes respectivos. Por eso notamos -en la ley y en su proyecto de reglamento- muchos vacíos, muchas frases generales y muy poco acerca del cómo, de qué es lo que se va a hacer concretamente y para qué.

Sin embargo, como ya he dicho, aprovechemos la situación. El objetivo de la ley es “buscar un sistema integrado de transportes de Lima y Callao”, y buscando una mayor precisión, se dice que este “sistema” (que todavía no existe) debe buscar varios objetivos con los que estamos de acuerdo, entre ellos: amplia cobertura, eficiencia, sostenibilidad, accesibilidad, seguridad, limpieza ambiental, intermodalidad y calidad del servicio.

Muy bien, el reglamento puede ser una buena oportunidad para desarrollar técnicamente y de manera más profunda estos conceptos para que vaya creándose ya la idea del sistema que queremos. Por otro lado, una manera de evaluar el proyecto de reglamento es determinar cuántos de estos objetivos están desarrollados en el mismo. En realidad, muy pocos, tendremos que esperar el funcionamiento de la ATU para contestar apropiadamente esta pregunta.

En muchas partes el proyecto plantea sólo conceptos sueltos, generalidades, no desarrolla el cómo se van a hacer las cosas y, obviamente, hay ausencias que vienen desde la misma ley.

De hecho, en la ley no se define en qué consiste el sistema integral de transporte que se propone. Pero, si la ley no lo definió, el reglamento puede ser la oportunidad para desarrollar ya esta idea y dar un marco más preciso para el futuro trabajo de la ATU. Y no es cuestión de hacer sólo listados de conceptos.

Por ejemplo, yo tengo una visión de lo que se debería hacer, es mi visión, pero la planteo a la mesa para su discusión.

Yo considero que deberíamos tener un sistema integrado de transporte integrado por el Metro de Lima y Callao como el gran estructurador, porque es la obra de infraestructura más compleja, requiere mayor esfuerzo de inversión, pero, sobre todo, lleva la mayor cantidad de pasajeros por viaje (1,200 pasajeros por viaje frente a menos de 300 pasajeros en un bus biarticulado).

Junto con el Metro (con sus seis líneas operando), tenemos los corredores segregados de El Metropolitano, los corredores complementarios e integradores, los trenes de cercanías, los taxis (en este proyecto de reglamento se considera equivocadamente a los taxis como transporte especial- esporádico), los mototaxis, las motos lineales, las bicicletas y las vías rápidas urbanas para vehículos particulares; todo dentro de un concepto multimodal e integral.

Entonces definidos quiénes forman parte del sistema, deberíamos apuntar al cumplimiento de, por lo menos, cuatro objetivos básicos:

- a. Que usemos lo menos posible el auto particular, porque todos tenemos un sistema de transporte público disponible y eficiente;
- b. Que cualquier ciudadano de Lima y Callao pueda conectarse (fácilmente) al sistema en cualquiera de sus modos de transporte, desde o hacia su casa, su trabajo o su centro de estudios;
- c. Que ese ciudadano pueda combinar diferentes modos de transporte en “combos” según sus necesidades, para lo cual debe tener una sola tarjeta de transporte y un sistema integral de recaudo; y,
- d. Que, como consecuencia de todo lo anterior, ese ciudadano disminuya el tiempo promedio que hoy dedica al transporte público, al menos en una hora diaria.

Esta visión tampoco debería quedarse en el ámbito del transporte mismo; debería apuntar a un modelo de ciudad sobre el que también debemos ponernos de acuerdo.

Propongo esta visión, discutámosla, busquemos el consenso, pero no nos quedemos sin hacerlo.

En segundo lugar, un aporte de la ley es la creación de un sistema integral de recaudo. Eso está bien, pero en el reglamento deberíamos aprovechar para dar los primeros pasos en este aspecto y, para empezar, buscar la integración de lo que hoy está cada cual por su lado: la línea 1 del Metro, el Metropolitano, los corredores; deberíamos apuntar a tener una “tarjeta única” de lo que ya tenemos y que esta sea recargable amigablemente en centros comerciales, grifos, por computadora, etc.

Un tercer aporte tiene que ver con otro aspecto donde creo que la ley ha acertado, pues establece funciones de regulación y supervisión en la ATU. Sin embargo, la experiencia enseña que una misma entidad no puede normar y supervisar a la vez, pues la función supervisora tenderá a ser predominante o no existirá como sucedió por años en las Municipalidad de Lima, en la que dicha tarea la tenía a su cargo INVERMET, pero nunca la ejerció.

Entonces sobre este aspecto, debemos provechar el reglamento para corregir este problema, pue a la ATU se integran Pro Transporte (que estaba a cargo del Municipio de Lima) y la AATE (autoridad Autónoma del Tren Eléctrico, que estaba en el ámbito del MTC). En este sentido, todas las obras de infraestructura o de transporte concesionadas en el ámbito de la ATU deben estar bajo la regulación del organismo especializado OSITRAN, de manera que la supervisión se haga efectivamente.

Sobre este punto, la tercera disposición transitoria y tercera disposición complementaria transitoria hablan de convenios con SUTRAN “en los temas que ya estaban bajo su jurisdicción”; hay que corregirlo y ampliarlo a todos los contratos de concesión vigentes y los que estuvieran por venir.

En cuarto lugar, un tema que se corrigió en el debate parlamentario de la ley es la introducción de la función de gestión de tránsito para la ATU. Ya está incluida pero sólo con una mención general. En el cortísimo plazo, de cara a las expectativas de la ciudadanía que quiere soluciones para ayer, se necesita plantear un verdadero plan de emergencia para la gestión del tránsito en Lima y Callao. Eso sería lo primero que vería la ciudadanía y esto es muy importante para la credibilidad y solidez institucional de la ATU.

Las medidas de transporte y de infraestructura, la conformación del mencionado sistema integrado de transporte en Lima y Callao tomará tiempo. En el corto plazo hay que atacar con medidas concretas el caos del tráfico y para ello hay que recurrir a los profesionales especializados en ingeniería de tránsito o en gestión del tránsito para que se planteen científicamente las acciones a seguir para disminuir en algo el tiempo que hoy

perdemos en las calles. Los objetivos políticos deben así conciliarse con las expectativas sociales y los requerimientos técnicos, financieros y legales.

En quinto lugar, otro aporte de la ley es que define al transporte como un “bien público” y esto es fundamental para garantizar la programación de subsidios para los servicios de transporte. Se habla de “tarifas integradas”; eso está bien. Pero debe quedar claro que no hay sistema de transporte público en el mundo autofinanciado, es decir, siempre hay que subsidiar algo, precisamente porque se trata de un “bien público”. Esto es fundamental para darle estabilidad social y política a los proyectos, para socializar adecuadamente al sistema y para garantizar la continuidad de las inversiones en los mismos.

En sexto lugar, hay un faltante grave en el proyecto de reglamento. Sólo hay una mención (menos de un párrafo) sobre un transporte “ambientalmente limpio”. No se habla nada de objetivos de no contaminación o de disminuir la contaminación existente. Tenemos que cambiar la matriz energética en el país y ello requiere menos vehículos que usen Diesel y gasolinas y más vehículos que usen gas natural, otras energías limpias y la introducción de la “movilidad eléctrica” en nuestro país, en nuestras ciudades.

Los vehículos eléctricos deben ser priorizados (de hecho, del tren eléctrico (METRO) se habla mucho pero poco resaltando precisamente que es eléctrico); las tecnologías están avanzando rápidamente y deberíamos -para empezar- a impulsar el uso de vehículos de transporte público que sean eléctricos, con sus correspondientes servicios de mantenimiento y puntos de recarga. De hecho, recurrir a vehículos eléctricos tendrá muchas ventajas en el orden económico, de sostenibilidad ambiental y ventajas complementarias.

Estos son algunos comentarios que hago con el mejor de los propósitos. Los próximos meses serán cruciales pues tendremos el reglamento de Organización y Funciones de la ATU por decreto supremo; también la definición, por parte del MTC, de la política nacional en materia de transporte terrestre urbano, así como el Plan Maestro y planes operativos por parte de la ATU. Espero que en el desarrollo de esos documentos también se pida la opinión a especialistas, transportistas y a los usuarios, quienes finalmente deben ser el objetivo del sistema.

Muchas gracias de nuevo por la invitación y por su atención”.

(*) Notas originales de la presentación de Enrique Cornejo, en su calidad de exministro de Transportes y Comunicaciones en la Mesa de Trabajo convocada por el congresista Roy Ventura Ángel, representante por Pasco (Fuerza Popular) e integrante de la Comisión de Transportes del Parlamento Nacional, invitado para comentar el proyecto de reglamento elaborado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) sobre la Ley No. 30900 que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU). El evento se desarrolló en la Sala “Alberto Andrade Carmona” del Congreso de la República, en Lima el martes 22 de enero de 2019, entre las 10:00 y las 12:00 horas. Asistieron también invitados como comentaristas los especialistas en transporte, Ingeniero Julio Torres Cornejo, ingeniero Fernando Tarquino, abogado Steve Sánchez e ingeniero Robert López Pumayali.