

# **Germán Gallardo: “Orientar el transporte hacia las personas debe ser la gran política de Estado»**

**¿Cuál es la principal problemática del transporte en Lima Metropolitana?**

La principal problemática tiene que ver con la vida de las personas a las que sirve. Este debería ser el primer principio, y tendría que constituirse en una política de Estado. Se trata de hacer del transporte un servicio más humano. Sin este norte claro, y sin autoridades que hagan respetar este principio, seguimos construyendo una ciudad muy agresiva, insegura, con altas tasas de accidentalidad y con muchas pérdidas económicas.

Vemos que no hay voluntad política para orientar el transporte hacia las personas, pero sí se ha sucumbido al criterio de orientarlo al vehículo. Crear un sistema de transporte que respete y proteja la vida de todos los que interactúan con este servicio es la prioridad número uno y la gran **política** del Estado y de cada municipalidad en el Perú. Esta gran política se refiere a orientar el transporte a la persona.

**¿Qué otras políticas deben implementarse?**

Casi en paralelo, se debe tener una política referida a la calidad del servicio de transporte, orientada a cuidar el trato que las personas reciben cuando utilizan un servicio público. Tiene que ver con las rutas empleadas y la reducción

de los tiempos de viaje, que es el problema más álgido en la capital. También comprende un nuevo diseño del sistema de transporte global.

Además, se requiere una **política** para recuperar la autoridad en el transporte, y una nueva gobernanza relacionada con el control policial y municipal, pero también con un nuevo modelo de gobierno.

Hay superposición de agencias viales. Hace falta un nuevo modelo en donde trabajen armónicamente el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), la municipalidad, el gobierno regional, la Autoridad Autónoma y todas las agencias involucradas.

Asimismo, se necesita una política para “modernizar las ciudades hacia un transporte más inteligente”, que tiene que ver con arquitecturas digitales de sistemas inteligentes (ITS) y estructuras de transporte que conversen con centros de monitoreo. Es decir, deben ir poniéndose las bases para que **Lima** se convierta en una smart city. Esto no será posible si la **infraestructura** básica no está lista.

Estas políticas generales son parte fundamental de un “Plan Director Estratégico del Transporte”, y requieren políticas públicas específicas. A su vez, estas últimas demandan programas de proyectos que las apoyen. Además, es vital contar con funcionarios y directores de proyectos altamente competentes, y gobernantes estadistas que no piensen solo en su gobierno, sino en un horizonte prospectivo ambicioso.

## **¿A cuánto ascienden las pérdidas por la congestión vehicular?**

En una ciudad donde hay más de 25 millones de viajes diarios, las pérdidas por congestión vehicular son millonarias. Diferentes estimaciones indican pérdidas de más de S/ 10.000 millones al año.

En términos de tiempo, la respuesta es compleja. No es lo mismo el tiempo de demora de un limeño que vive en Puente Piedra y que trabaja o estudia en Miraflores que otro que no hace ese recorrido. Hay gente que consume cuatro horas diarias en un servicio de transporte público bastante deficiente, que es casi media jornada de trabajo. Los costos asociados son demasiado altos. Hacen falta políticas públicas que acerquen el trabajo a las personas.

## **¿Cuál sería la solución al problema del transporte?**

Creo que hay dos tipos de solución, la que se debe implementar de inmediato para resolver los temas más importantes y urgentes, y la otra, que debe ir sentando las bases para que Lima sea una gran ciudad en el futuro, una smart city.

Esto último se relaciona con prospectiva y con acciones que se vayan consolidando en planes estratégicos consecutivos.

Los temas más álgidos se pueden enfrentar con políticas de Estado del gobierno central y de los gobiernos locales. Cada política de Estado debe tener políticas públicas que, a su vez, descansen en programas de proyectos y en operaciones. Pero no será posible si no se tiene el talento humano a nivel operativo, de management y liderazgo.

La solución al problema del transporte en Lima va a tomar tiempo y sucesivos gobiernos municipales. Además, requiere de expertos. El transporte es un wicked problem, es decir, un problema perverso, altamente complejo y que en el caso de Lima va más allá, pues es caótico y dinámico, lo que quiere decir que el “monstruo” va cambiando con el tiempo.

### **¿Qué obras se deberían priorizar?**

La ciudad de Lima, de más de 10 millones de personas, con más de 25 millones de viajes diarios, necesita un portafolio de proyectos de infraestructura. Cada alcalde distrital le reclama al alcalde provincial dar prioridad a tal avenida, puente o vía expresa. Pero, para ordenar el tema, se debe diseñar, como decía al principio, un verdadero “Plan Director del Transporte” que atienda y priorice los programas de proyectos más urgentes e importantes en toda la ciudad y sea consensuado con los gobernantes distritales.

### **¿Qué programas de proyectos son los más urgentes?**

Primero, un programa de proyectos para reducir velocidades, que implemente obras de traffic calming (para calmar el transporte) como camellones, señalizaciones, ampliación de calles y avenidas donde sea necesario y se pueda, mejora de iluminación, semaforización de intersecciones peligrosas, diseño de rotondas, óvalos, etc.

Segundo, un programa para implementar una moderna dirección de transportes en todas las municipalidades, en especial la de Lima, por ser una megaciudad. Este tendría proyectos de capacitación al personal de las direcciones de transporte en

temas de planificación, ingeniería de tránsito, ITS, seguridad vial y auditorías de seguridad, etc. Además, se debe implementar un software de modelamiento del transporte, drones y big data.

También se requiere un programa de educación vial para usuarios y servidores del transporte, y proyectos para definir qué temas se deben enseñar.

Por último, se deben implementar campañas en medios escritos, radiales, televisivos y online, para que las personas tengan un comportamiento seguro al caminar, al conducir, etc.