

Panorama del transporte público en Lima Metropolitana y el Callao

La gran mayoría de ciudadanos (75%) de Lima y Callao utiliza el transporte público para desplazarse. Se trata principalmente de medios no masivos que congestionan las principales avenidas. En ese marco, dos importantes hitos para el transporte público en Lima Metropolitana y el Callao fueron la creación del Sistema Integrado de Transporte Público de Lima Metropolitana, en junio de 2012; y de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU), en diciembre de 2018.

A continuación, describiremos los principales sistemas de transporte público masivo y sus perspectivas futuras, así como los principales proyectos en el sector.

El Metropolitano

Es el primer transporte público, urbano y masivo de Lima. El sistema, que inició operaciones el 28 de julio de 2010, está compuesto por buses de transporte rápido (BRT) de alta capacidad; corredores exclusivos, denominados Corredores Segregados de Alta Capacidad (Cosac); y estaciones.

Su construcción fue financiada con fondos de la Municipalidad Metropolitana de Lima, el **Banco Interamericano de Desarrollo (BID)** y el Banco Mundial (BM). Asimismo, su operación está a cargo de las empresas privadas Transvial Lima, Peru Masivo,

Lima Bus Internacional 1 y Lima Vía Express, bajo una concesión autosostenible. Con esta última empresa el contrato se resolvería, según informó en julio pasado la ATU.

La longitud de la ruta troncal del Metropolitano es de 26 km, atiende 700 mil viajes diarios y destaca que los buses utilizan gas natural vehicular (GNV), a diferencia de similares sistemas en Bogotá, Curitiba y México. Es importante señalar que la ruta se extenderá en 10 km adicionales con el proyecto de ampliación del tramo norte del Cosac, desde la estación Naranjal hasta la Av. Chimpu Ocllo, en los distritos de Comas y Carabayllo, beneficiando a más de 370 mil habitantes de ambos distritos. **La obra, cuyo costo asciende a S/ 556 millones, lleva casi cuatro años en ejecución registrando un avance financiero de 57,3%.**

Línea 1 del Metro de Lima

También conocido como Tren Eléctrico, opera casi en su totalidad bajo el sistema de viaducto elevado. En abril de 2011 fue concesionada a Tren Urbano de Lima (razón social actual) como una APP cofinanciada. Su recorrido va desde el distrito de Villa El Salvador hasta San Juan de Lurigancho, con 34 km de recorrido y permitiendo el transporte de 81 millones de pasajeros en 2021. Lamentablemente, el Perú estuvo rezagado en la implementación del sistema de metro en comparación a otros países de la región como Argentina (1913), Brasil (1979) y Chile (1975).

Al cierre de 2021, se había ejecutado el 100% de los US\$ 470 millones asumidos en la Adenda N° 4 del contrato de concesión logrando el objetivo de ampliar la capacidad de transporte a

través de la adquisición de 44 trenes con seis coches cada uno permitiendo reducir el paso de trenes de 6 a 3 minutos en hora punta. En cuanto a los niveles de prestación del servicio, el concesionario superó todos los niveles establecidos en el contrato de concesión que incluyen disponibilidad, regularidad, limpieza y fraude detectado.

Corredores Complementarios

Consiste en la prestación del servicio de transporte público en corredores exclusivos, mixtos o preferenciales, con operación y recaudo centralizado. Los corredores son sistemas de mediana capacidad en vías segregadas y mixtas con buses de 9, 12 y 18 metros. Dentro de las vías que conforman dichos corredores circula el 40% de los usuarios del servicio de transporte público de Lima Metropolitana.

En agosto de 2012, se autorizó la convocatoria del proceso de licitación del Corredor Amarillo N° 1 (Panamericana Norte – Evitamiento – Panamericana Sur), Corredor Rojo N° 2 (Javier Prado), Corredor Azul N° 3 (Tacna – Garcilaso – Arequipa), Corredor Morado N° 4 (San Juan de Lurigancho – Brasil) y Corredor Verde N° 5 (Carretera Central). Previamente se requirió la fusión, modificación o eliminación de rutas que estaban sobrepuestas, así como medidas de reorganización del tránsito.

Línea 2 del Metro de Lima

Será el primer metro subterráneo del país. A lo largo de sus 35 km y 35 estaciones unirá diez distritos de Lima y Callao. Tendrá capacidad para transportar 660 mil pasajeros por día,

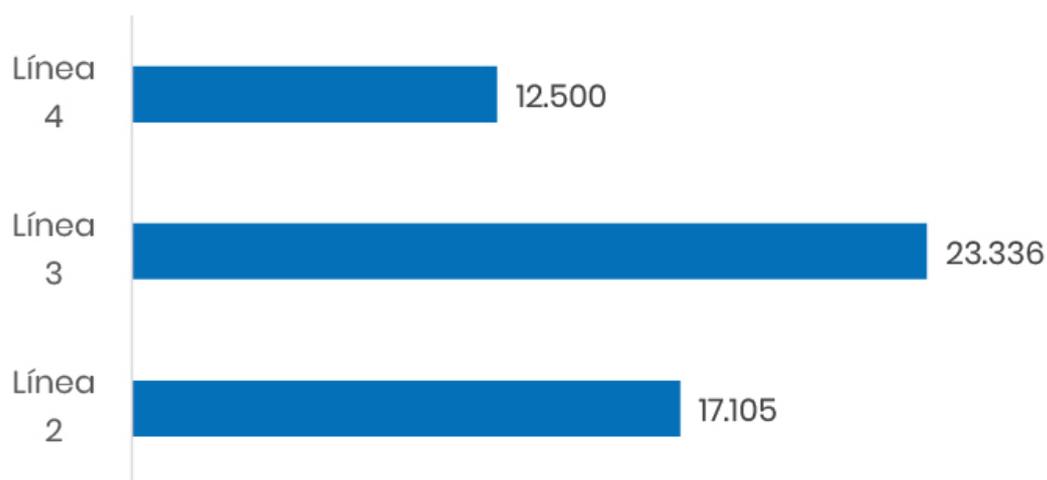
que se traducirían en alrededor de 1,2 millones de viajes al día. El proyecto consta de cuatro etapas: Etapa 1A, Etapa 1B, Etapa 2 – L2, Etapa 2- Ramal L4.

En abril de 2014, se suscribió el contrato de concesión bajo la modalidad de APP cofinanciada entre el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) y Metro de Lima Línea 2 S.A. (conformada por seis empresas) para el diseño, financiamiento, construcción, equipamiento electromecánico, equipamiento de sistema, provisión de material rodante, operación y mantenimiento durante un plazo de 35 años con un compromiso de inversión de US\$ 4.531 millones.

El proyecto, incluido en el Plan Nacional de Infraestructura para la Competitividad (PNIC), presenta un avance financiero de 43,22% y se espera que este año se desembolsen US\$ 292 millones. Se tiene previsto iniciar en los próximos meses la puesta en operación comercial de la etapa 1ª, la cual operará en cinco estaciones con tres trenes con seis coches con capacidad para 1.200 pasajeros.

Para la ATU, al 2026 el avance de la ejecución del proyecto estaría a un 78,2% lo cual resulta preocupante. En el caso del concesionario, algunos problemas que pueden afectar su desarrollo son la falta de entrega en tiempo y forma de las áreas de la concesión, falta de aprobación Estudios Definitivos de Ingeniería (52 en proceso de aprobación), exigencias extra a los Textos Únicos de Procedimientos Administrativos en la gestión de permisos y autorizaciones, falta de sinceramiento de los plazos y cronogramas a través de la suscripción de la Adenda N° 3.

Costo de inversión de Línea del Metro de Lima y Callao (S/)



Fuente: MTC

Elaboración: IEDEP

Líneas 3 y 4 del Metro de Lima

Los estudios de preinversión a nivel de factibilidad de la Línea 3 y la Línea 4 fueron terminados en marzo del año 2020 y en diciembre de 2019, respectivamente. Sobre la Línea 3, en el PNIC se señala que permitirá unir ocho distritos de Lima y Callao de norte a sur en un recorrido aproximado de 32 km permitiendo transportar 2,5 millones de personas por día en un tiempo promedio de 69 minutos.

Sobre la Línea 4, el ATU señala que es un proyecto subterráneo que conectará las zonas este y oeste de la ciudad de Lima enlazando los distritos desde Bellavista hasta Ate Vitarte en una extensión de más de 23 km que atravesarán por 13 distritos permitiendo transportar a más de un millón de pasajeros por día.

En enero de 2021, el MTC anunció que tenía previsto firmar contratos Estado a Estado (G2G) para la asistencia técnica de cuatro proyectos, entre ellos ambas Líneas del Metro de Lima. Sin embargo, esa vía se detuvo ante la advertencia del Consejo Fiscal, en abril de ese mismo año, sobre los elevados montos de inversión que ascienden S/23,3 mil millones para la Línea 3 y S/12,5 mil millones para la Línea 4 que crearían una presión de gasto adicional y comprometerían recursos fiscales de presupuestos futuros.

Reflexiones finales

Otros proyectos de transporte público masivo son la Línea 5 y la Línea 6 del Metro de Lima de los que aún no se dispone de sus estudios de preinversión a nivel de factibilidad. Asimismo, existen otros proyectos complementarios que permitirán descongestionar las principales vías de la ciudad.

Entre los más importantes, por su monto de inversión, figuran el Anillo Vial Periférico, por US\$ 2380 millones (pendiente de adjudicación por Proinversión); Vía expresa Santa Rosa, por US\$ 225,4 millones (actualmente bajo un G2G con Francia); y el Teleférico Independencia, en San Juan de Lurigancho, por US\$ 123,4 millones (a cargo de la ATU).