

Rafael Tapia: «Es necesario cambiar el esquema de concesiones de transporte público»

¿Cuál es su diagnóstico sobre el transporte público antes de la pandemia y ahora con la nueva convivencia?

Primero, el problema del transporte público urbano data antes de la pandemia. Esta crisis sanitaria solo ha puesto en relieve las falencias. Ahora, básicamente el transporte público urbano en Lima se ha entregado al privado bajo el concepto de que el Estado es un mal administrador –corriente posterior a la de los años 70 y 80–; pero si el privado no es capaz, por sí solo, de sostener el óptimo funcionamiento de este tipo de transporte, ni de resolver los problemas causados por el mismo mercado, ¿por qué esperamos más del privado si es que no lo puede hacer?

Asimismo, diariamente el sistema de transporte público masivo de Lima Metropolitana conlleva pérdidas cuantiosas de horas-individuo debido al tiempo que gasta en trasladarse, descansar, limita la creación de nuevas ideas, conexiones de negocios, disminuye la propensión al consumo, gastos en mantenimiento de automóviles, accidentes y problemas psicológicos, entre otros.

Actualmente en el sistema de transporte público de Lima de un total de 14 millones de traslados diarios, 7% es a través del Metropolitano; 11%, por los corredores viales; 14% por el tren eléctrico y 68% a través del resto de transportistas. No se

abastece a la demanda ni en cantidad ni en calidad.

Un problema crítico en el transporte público urbano es que las empresas no son sujeto de crédito.

¿Por qué la banca no ofrece créditos a estas empresas?

Para entender por qué no son sujetos de crédito, basta revisar el reporte de la Superintendencia de Banca, Seguros y AFP (SBS). Por ejemplo, en el caso del Metropolitano, los operadores de buses mantienen deudas pendientes al 6 de febrero de este año por S/ 1.063 millones, la cual se originó en una deuda inicial de S/ 534 millones para la compra de buses. Vale decir, en diez años no han pagado ni capital ni sus intereses a pesar de haber recibido ingresos por un valor aproximado de S/ 1.900 millones de julio de 2010 a diciembre de 2019.

En el caso de los operadores de corredores viales recibieron financiamiento de la Caja Metropolitana, tampoco han cumplido con el pago de los créditos. La consecuencia más importante es que no tienen financiamiento para comprar unidades para atender la demanda, lo cual funciona como un cuello de botella para el sistema.

Frente a ese escenario, ¿cuales serían las posibles soluciones?

En mi opinión, describo en términos generales lo que considero podría ser una salida viable al problema de transporte público de buses de Lima y del país. Es necesario cambiar el esquema de concesiones de transporte público y otorgamiento de rutas

que suponga que la provisión de buses e infraestructura quede a cargo del Estado.

En contraparte, el traslado de personas sería concesionado mediante la figura de empresas de transportes encargadas de proveer choferes a los cuales se les pagaría un margen por encima de sus costos en contratos anuales, renovables según el desempeño.

Dichas empresas absorberían a los choferes y cobradores del actual sistema con los propietarios de buses y se buscaría un acuerdo intermedio de equilibrada compensación, según sea el caso, que tome en cuenta su capacidad para atender las necesidades de la ciudad y su desempeño.

¿Cómo se desarrollaría la participación del Estado?

Sería imprescindible que la Autoridad de Transporte Urbano (ATU) ejerza plenamente sus atribuciones como autoridad competente para lo cual requiere un presupuesto proporcional a la escala de ciudad, (Lima es el 60% de la economía del país), y se encargue de la organización integrada de rutas y frecuencias, tomando como referencia los sistemas de tipo Bus Rapid Transit (BRT) que son sistemas corredores segregados y alimentadores, tal como el Metropolitano, pero corrigiendo las falencias descritas.

Ahora, la adquisición de buses sería progresiva y podría ser efectuada por el Estado o realizar un leasing con opción de compra con el o los proveedores de buses acordándose que su mantenimiento se incluya por cuenta del proveedor. Al término, los buses pasarían al Estado realizándose un overhaul y

extendiendo la oferta de unidades.

¿Qué ventajas se generarían?

El hecho de que el Estado sea quién adquiera o avale la compra y/o condiciones de compra, permite que el financiamiento fluya al sistema de transporte público mediante emisiones con riesgo soberano (4% vs. 10% a 13% actuales) el cual se pagará mediante estructuras fiduciarias de administración y de garantía.

Asimismo, se permitiría la programación y una asignación de rutas flexible, ahorrándose gastos ocasionados como consecuencia del actual sistema de transporte público, y mayor recaudación de impuestos como consecuencia del multiplicador de actividad económica al corregirse las consecuencias negativas descritas al inicio.

Finalmente, se trata de una implementación progresiva que buscaría integrar a los transportistas mejorando, en su gran mayoría, las condiciones bajo las cuales trabajan, descargándolos de la obligación de adquirir unidades y su mantenimiento, además de mejorar sustancialmente el estándar de vida de Lima.