

COVID-19: OPORTUNIDAD PARA UN MEJOR TRANSPORTE



El pasado jueves 28 de mayo el gremio de transportistas del Perú anunciaba un paro, finalmente suspendido, con el fin de solicitar al Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) subsidios debido a los impactos económicos generados por las medidas de distanciamiento social y seguridad exigidas por el Ejecutivo para operar mientras se mantenga la amenaza del virus del covid-19.

El transporte público de buses se ha visto gravemente afectado por la reducción de la demanda, debido a las disposiciones del “Protocolo sanitario para la prevención del Covid-19 en el servicio de transporte público regular de personas en el ámbito provincial”, que prevee una ocupación de los buses de aproximadamente el 50% de su capacidad, y por el inusual comportamiento de los usuarios, que han reducido significativamente sus desplazamientos.

El presidente de la Cámara de Transporte urbano, Ricardo Parejas, afirma que no podrán cubrir los costos de operación si mantienen las mismas tarifas, y que sin subsidios “tendrían que aumentar el pasaje a 5 y 6 soles”, debiendo trasladar el impacto económico a los usuarios[1].

La presidenta de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y el Callao (ATU), María Jara, ha informado que el Ministerio de Transporte y Comunicaciones prepara medidas de subsidio para el transporte público en todo el país, sin embargo ¿se debería subsidiar un sistema de transporte con pésimos niveles de servicio y seguridad?, con empresas que no asumen la responsabilidad por las multas, accidentes y muertes que acumulan las unidades que operan en sus rutas.

Desde los 90' el mercado de transporte en el Perú se ha caracterizado por la libre competencia entre operadores que concesionan rutas previamente determinadas por los municipios. En el caso de Lima la autorización para operar era otorgada por Protransporte y a la Gerencia de Transporte Urbano de la Municipalidad de Lima (GTU), y próximamente será responsabilidad de la ATU.

En la ciudad capital, más del 80% de los viajes se realizan en este sistema de rutas, existiendo principalmente dos modelos de negocio: por un lado, empresas privadas con buses y choferes en planilla, como es el caso del Grupo Express del Perú S.A.C. (GEP[2]) o Rápido S. A.[3], que apuestan por invertir en tecnología implementando un sistema de gestión de flota y recaudo mediante el uso de una tarjeta de bus. Por otro lado, el modelo del “comisionista afiliador”, que representa a la gran mayoría de operadores, y se caracteriza por la terciarización del servicio. Dicho modelo consiste en el cobro diario por el derecho de usar la ruta a las unidades que hayan sido previamente registradas, por ende, a mayor número de vehículos circulando mayor ganancia.

A diferencia de las empresas, donde los choferes tienen un sueldo fijo y beneficios sociales, en el modelo de “comisionista afiliador” la fuente de ingreso de los choferes y cobradores depende de la cantidad de pasajeros que puedan recoger, pues del total de los pasajes cobrados deben descontar el pago al propietario de la unidad y de la ruta, y el costo del combustible.

Ello les impulsa a sostener largas jornadas de trabajo, sin pausas para comer y descansar, y tiene como consecuencia un pésimo servicio, que pone en riesgo la vida de los pasajeros, conductores y transeúntes. Es tan absurdo el modelo que son los choferes quienes asumen el costo del subsidio que el Estado determina para estudiantes y universitarios, de allí el usual rechazo a estos perfiles de pasajeros.

En la actual coyuntura, existe el riesgo que el transporte público alcance niveles de informalidad aún mayores, pues las pocas empresas formales se verán en la obligación de suspender sus actividades ante la incapacidad de cubrir sus costos con la reducción de pasajeros.

Entonces, ¿existe alguna posibilidad de que el sistema de transporte público de nuestras ciudades vuelva a operar? El pago del pasaje es quizás uno de los temas más delicados, pues son muy pocas las empresas que ya tienen un sistema de pago electrónico. Sin tener que depender de la implementación de un sistema de recaudación central, se podría poner en marcha un sistema de pago electrónico sin contacto, mediante tarjetas recargables en bodegas, o pagos basados en códigos QR.

Este servicio sería muy similar a la aplicación “yape” del Banco de Crédito o “Plin” del BBVA, Interbank y Scotiabank, pues los pasajeros “depositarían” el pasaje en las cuentas de los choferes, pudiendo estos disponer de ese efectivo de forma inmediata. Asimismo, permitiría al Ejecutivo llevar un control de los ingresos diarios de cada unidad, y poder subsidiar el servicio de forma personalizada, dependiendo del cumplimiento de ciertas condiciones mínimas de operación.

Esta propuesta no solamente resolvería la operación del transporte público, sino que incentivaría la bancarización y formalización del sector, transparentando los costos y las

ganancias. Asimismo, generaría una valiosísima data que serviría para poder mejorar la implementación de la tan esperada reforma del transporte.

El panorama es bastante complejo, y el reto del transporte en nuestras ciudades es grande. Sin el transporte público nuestra economía no podrá volver a funcionar, y sin medidas rápidas, realistas y eficientes no podremos garantizar las medidas mínimas de seguridad que aseguren la vida de nuestros conciudadanos.

Debemos aprovechar esta singular coyuntura para propiciar el trabajo en conjunto de la empresa privada, la banca y el Estado, en un gran proyecto de reforma de la movilidad urbana que nos permita a corto plazo erradicar las pérdidas humanas y económicas que nos genera el peligroso y anacrónico sistema que hoy gobierna nuestras calles.

[1] <https://elcomercio.pe/videos/pais/gremio-de-transportistas-anuncio-paro-para-ste-jueves-28-nnav-gremio-de-transportistas-paro-de-transportistas-estado-de-emergencia-noticia/>

[2] <https://www.facebook.com/watch/?v=452326255528276>

[3] <https://www.facebook.com/176137902414513/videos/415770959150560/>

[4] <https://canaln.pe/actualidad/transporte-publico-atu-prepara-decreto-urgencia-subsidiar-transporte-publico-n415199>

Fuente de la imagen: <https://notitransportes.com/prohibiran-las-combis-en-el-peru-por-ser-foco-de-contagio-de-coronavirus/>