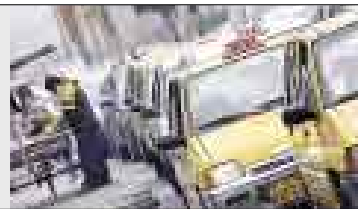


Temadeldía

Taxis de terminales ocupan las vías

Taxis ocupan un carril en la cuadra 4 de Paseo de la República donde hay varios terminales. La Municipalidad de La Victoria ha propuesto al Concejo de Lima ampliar la arteria a tres carriles.



ES HORA DE PONER LUZ ROJA A LA INFORMALIDAD



FOTOS: LINO CHIPANA

ABUSO. Los ómnibus hacen maniobras inaceptables, como esta, para ingresar o salir de terminales pequeños y mal ubicados, lo que causa congestión vehicular y malestar al público.

Solo el 10% de los 350 terminales de Lima está habilitado por el MTC

■ Hasta enero hay plazo para que locales se adecúen a las normas

■ Suspenden a empresas que usen terminales no autorizados

MARIO MEJÍA HUARACA

Cuadra 5 del jirón Montevideo, en el Cercado de Lima. Un ómnibus interprovincial de la empresa de Turismo Divino Señor se coloca a lo ancho de toda la calle e impide el tránsito vehicular. De nada sirven los bocinazos de los automovilistas que se ven impedidos momentáneamente de seguir su marcha. Esta maniobra realizan muchos buses en la zona para ingresar o salir de su 'terminal'. Congestión total que se repite cada diez minutos.

Ese tipo de terminal, que no es más que una cochera con capacidad para albergar a un solo vehículo, abunda en el Centro de Lima y en La Victoria. Claro que también hay aquellos que son un poco más amplios, como el ubicado en Montevideo 618 con capacidad para 5 buses y que usan unas 15 empresas de transporte. Como gran cosa luce una salita de espera con apenas 20 sillas. Basta un vistazo para darse cuenta de que reina la precariedad. Esa es la realidad de la mayoría de estos locales donde se embarcan y desembarcan pasajeros.

Pero hay otras peores. La Municipalidad de La Victoria asegura que de 155 empresas que operan en su jurisdicción 52 ni siquiera tienen un lugar para subir o bajar a los pasajeros; lo hacen en la calle.

Suman unos 350 los terminales que —según un estudio del Centro de Investigación y Asesoría de Transporte Terrestre (Cidatt)— operan en toda la ciu-



POCO ESPACIO. La ubicación de los terminales no es la más adecuada, como sucede en el distrito de La Victoria.



PRECARIOS. Ni seguridad ni confort como exige la norma. Abundan improvisados locales. Todos ellos deberán adecuarse al reglamento.

Proyecto sigue suspendido

Para Quispe Candia, de la consultora Luz Ámbar, la gran solución para terminar con la informalidad de los terminales terrestres es construir uno o dos grandes terminales que concentren el servicio interprovincial de pasajeros. "Eso permitirá una mejor fiscalización, pues todo estará centralizado en un solo sitio", dijo.

El proyecto de ese gran terminal es viejo. En el 2005 se llegó a realizar una convocatoria para licitar la obra y otorgarla

en concesión. Sin embargo, el concurso se suspendió para buscar terrenos adecuados de titularidad de la Municipalidad de Lima para hacer viable la ejecución del proyecto.

La municipalidad ha informado que no cuenta con esos terrenos. Esta situación viene siendo evaluada por la Gerencia de Promoción de la Inversión Privada, a fin de tomar una decisión respecto a si se continúa o no con el concurso suspendido.

DEL CONSULTOR

EDWIN DERTEANO
Especialista en transporte



Terminales para reducir costos

El transporte es complemento de toda actividad económica y forma parte de su costo en tiempo y dinero. Es por ello que evoluciona constantemente, incrementando velocidad y capacidad para reducir tiempo de viaje y costo respectivamente.

Ambos factores se refieren al vehículo que cada vez es más rápido y más grande, factores que lo hacen más eficiente pero también más caro. Por lo tanto, los operadores buscan reducir los tiempos de carga y descarga de tal forma que el vehículo se encuentre en ruta el mayor tiempo posible. Para lograrlo, se utilizan terminales terrestres especialmente diseñados para albergar a muchas empresas por especialidades: carga y de pasajeros.

Estos terminales o terrapuestos, al igual que los aeropuertos, se ubican en zonas periféricas de la ciudad para que los costosos, grandes y eficientes camiones y ómnibus no se vean perjudicados con el

congestionado tránsito urbano y puedan descargar rápidamente y seguir su viaje productivo hacia otra ciudad.

De esta forma, un país puede satisfacer sus necesidades de transporte terrestre con menos unidades y sus empresas de transporte lograr un costo y rentabilidad razonables y competitivos.

Nuestro país, por diversos motivos, tomó un camino equivocado. Ni las empresas de transporte ni las autoridades desarrollaron terminales comunes. Cada empresa tiene su propio terminal en una zona céntrica y sus vehículos están constantemente atrapados en la congestión vehicular.

Por lo tanto, necesitan más vehículos y tiempo para transportar la misma cantidad de pasajeros o carga. Su rentabilidad es mucho más baja que la de sus colegas de países vecinos que sí tienen terminales en común, ya sean colectivos o municipales.

dad. Sin embargo, solo unos 35 están habilitados por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones. "Urge solucionar este viejo problema que no solo mortifica y perjudica a los usuarios, sino que también agudiza el congestionamiento vehicular", dijo Juan Tapia del Cidatt.

REQUISITOS MÍNIMOS

El MTC ha advertido que todos esos locales tienen 90 días útiles contados a partir del 14 de octubre para regularizar su situación y adecuarse a los requerimientos mínimos que deben tener según el Reglamento Nacional de Administración de Transportes. Para ser considerado un ter-

minal apto, el tamaño de la instalación debe estar en relación con el número de vehículos que despacha, debe contar con un counter de atención bajo techo, una sala de espera, un lugar para chequear a los pasajeros y otro para examinar el equipaje.

Además, y esto es lo nuevo que se ha introducido en la modificación del citado reglamento, se requiere presentar un estudio de impacto vial que determine que el funcionamiento de la infraestructura no afectará el tránsito vehicular, es decir que el local debe estar adecuado para que los buses no ingresen en retroceso y que cuenten con un lugar para que se estacionen los taxis y no

se formen esas filas que ocupan ilícitamente una carril de las calles como ocurre ahora.

"No más informalidad; el propósito es regularizar lo que hay en funcionamiento. Los que no cumplan serán sancionados", indicó Lino de la Barrera, director de Circulación Terrestre del MTC. Y la sanción no será para el local sino para las empresas interprovinciales infractoras que serán suspendidas si usan terminales no habilitados. La medida solo será levantada cuando empleen uno que sí cumpla los requerimientos.

Para el alcalde de La Victoria, Alberto Sánchez Aizcorbe, donde funcionan 86 terminales, muchos de los cuales tienen características precarias, este es un problema que las autoridades municipales y el MTC han dejado pasar durante años y que ahora se ha vuelto insostenible. Anunció que en los próximos días de gestión se enfocará en fiscalizar lo referente a este tema.

Luis Quispe Candia, de la consultora Luz Ámbar, coincide en señalar que hay responsabilidad de los gobiernos municipales y del MTC en haber dejado que la informalidad se apodere de los terminales. Los concejos deberían fiscalizar estos locales inapropiados. Si no cuentan con licencias de construcción o de funcionamiento, deberían ser cerrados, pero no se hace nada. El MTC parece que recién ha decidido coger el toro por las astas. Todos esperan que empiecen a sancionar a partir de enero y que no haya prórrogas.

Erick Hidalgo, administrador del terminal Fiori S.A., indicó que su local (el más grande de los cuatro que operan en la zona de Fiori) ha empezado a adecuarse a la exigencia de la norma. "Requerirá inversión, pero hay que hacerlo para brindar un buen servicio".

Por su parte, Luis Miguel Ciccía, de la empresa CIVA, sostuvo que no se debe turgir la ciudad con tantos garajes inseguros que se hacen llamar terminales.