

COMUNICADO N°004-2020/DP

SOBRE EL TRANSPORTE AL TRABAJO CON EL REINICIO DE LAS ACTIVIDADES ECONÓMICAS

Como es de público conocimiento, durante el periodo de aislamiento social obligatorio, dictado como consecuencia de la propagación del COVID-19, se dispuso y se encuentra vigente la reducción del transporte urbano, terrestre y fluvial, al 50%, lo que permite atender la demanda actualmente existente.

Esta situación se encuentra en inminente proceso de cambio, toda vez que con la dación del Decreto Supremo N° 080-2020-PCM, que dispone la reanudación de actividades económicas en forma gradual y progresiva, se hace inevitable un incremento progresivo de la demanda de transporte urbano regular de pasajeros.

Debe recordarse que, en Lima y Callao, antes de la declaratoria de emergencia nacional, se producían más de 22 millones de viajes por día, de los cuales, 51% se realizaba en transporte público (buses tradicionales, Metropolitano, Metro de Lima y colectivos), en condiciones de hacinamiento; en tanto que 18% en movilidad particular y taxis¹.

Es decir, en la medida que en los próximos días se incorporen más personas a las actividades laborales que se reinicien, se requerirá una mayor oferta de medios de transporte, no sólo para cubrir la demanda de movilidad, sino para cumplir con el distanciamiento social mínimo entre personas.

Al respecto, la Autoridad de Transporte Urbano (ATU) ha anunciado la implementación del Sistema de Transporte Individual Sostenible (SITIS), correspondiente a la habilitación de 301 km de ciclovías en Lima y Callao para suplir la demanda de transporte y contribuir al distanciamiento entre personas. Sin embargo, el proyecto en su periodo inicial de 45 días sólo incluiría algunos distritos de Lima, postergando a distritos como San Juan de Lurigancho, Carabayllo, Comas y El Agustino, cuya interconexión no se ha considerado en ninguna de las etapas.

A lo anterior se suma el hecho que las distancias entre los lugares de residencia y de trabajo pueden resultar muy extensas. Otro problema es el poco acceso de las familias a las bicicletas², sin dejar de mencionar las condiciones de inseguridad y de mala

¹ Alegre Escorza, Mariana y Alarcón Rodríguez-Paiva, Gonzalo, Transporte urbano: ¿cómo resolver la movilidad en Lima y Callao?, Consorcio de investigación económica y social - CIES, Lima, 2016, p. 7 y 8 (disponible en: http://cies.org.pe/sites/default/files/investigaciones/dp_transporte_urbano_sep.pdf, revisado: 05.05.2020).

² Según el INEI, el número de hogares que cuenta con bicicleta descendió del 22,3% en el 2009 a 13,1% en el 2018 (Perú. Encuesta demográfica y de salud familiar - ENDES, 2014 y 2018; disponible en: https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones_digitales/Est/Lib1211/pdf/cap001.pdf -p.65-; y, https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones_digitales/Est/Lib1656/pdf/cap001.pdf -p.62- revisados:

infraestructura vial, que desincentivan el uso de dicho medio de locomoción.

Por ello es necesario que, en el corto plazo, se analice la conveniencia de ampliar de manera extraordinaria la dotación de vehículos dedicados al transporte de personas, evitando la proliferación excesiva de vehículos particulares (automóvil o motocicleta) y de carga pesada, para no tener una mayor congestión en las vías y, por ende, mayores tiempos de desplazamiento, que propician una alta exposición a posibles contagios por el COVID-19.

La grave situación por la que atraviesa el país nos exige los mejores esfuerzos para adecuar e innovar la prestación del servicio de transporte, y proteger la salud de la población. Por ello, urge una estrecha coordinación de las autoridades de transporte urbano, la Presidencia del Consejo de Ministros, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, el Ministerio de Trabajo y Promoción de Empleo, el Ministerio de la Producción, entre otros, con el objetivo de hacer viable una movilidad segura y digna.

Conforme a lo expuesto y en el marco de las competencias de la Defensoría del Pueblo, planteamos al Poder Ejecutivo, los gobiernos locales y las empresas de transporte, las siguientes recomendaciones:

1. Cautelar una movilidad con la máxima separación posible entre los viajeros, de tal manera que no puedan ser ocupados más de la mitad de los asientos disponibles respecto del máximo permitido en los diferentes tipos de unidades vehiculares.
2. Implementar medidas para incrementar la flota actual de transporte público, incorporando provisionalmente a la prestación del servicio regular a los vehículos y conductores de transporte especial (como el transporte turístico y escolar) y/o interprovincial, en rutas o zonas donde exista mayor demanda del servicio de transporte.
3. Otorgar subsidios y/o incentivos que promuevan el ordenamiento, formalización y ampliación del transporte público, estableciendo cláusulas contractuales para que los operadores de transporte garanticen la bioseguridad y las condiciones de limpieza y ventilación adecuada en cada una de las unidades que operen.
4. Aumentar las rutas y diversificarlas en nuevas rutas paralelas a las actualmente existentes, para distribuir el uso de las vías y evitar mayores problemas de tráfico y mayor tiempo de los pasajeros dentro de las unidades de transporte, ante el aumento de la flota vehicular.
5. Restringir la circulación de vehículos de uso particular en determinados horarios y/o vías para garantizar la fluidez del servicio de transporte público.
6. Disponer que las entidades del sector público y las empresas contraten el servicio de transporte exclusivo para el personal que deba realizar trabajo presencial en el centro de labores, para evitar la saturación de los medios de transporte y los trayectos largos de viaje.

7. Repartir mascarillas en estaciones y paraderos de metropolitano, metro y buses.
8. Fiscalizar y sancionar a los operadores de transporte público que incumplan las medidas de distanciamiento de personas al interior de los vehículos y que no brinden condiciones adecuadas de ventilación, limpieza y desinfección de las unidades de transporte.

Lima, 11 de mayo del 2020