

**R**UTAS, kilómetros, buses, trenes, corredores, pasajeros. Si el periodista se descuida, Gustavo Guerra García dibuja planos mentales proyectados a todo el transporte público limeño para los próximos años.

El presidente del directorio de Protransporte no se amilana por los obstáculos que enfrenta la ambiciosa reforma del transporte emprendida por la gestión de Susana Villarán, y que tiene una piedra de toque en

**"Es el día y la noche", exclama Gustavo Guerra García. "Vamos a refundar el sistema de Transporte".**

la nueva licitación de rutas y reordenamiento de cinco corredores complementarios que suman el 40% de viajes diarios en Lima. Unos 5 millones del total de 11 millones.

"Es el día y la noche", exclama. "Vamos a refundar el sistema de Transporte".

GGG admite que el retraso sobre el calendario inicial es de dos meses. La cosa arranca en forma el 19 de septiembre con la apertura de sobres para conocer a los consorcios precalificados y termina el 18 de diciembre con el consentimiento de la buena pro.

Así, en junio del 2014 comenzará a funcionar el corredor que va por las avenidas Arequipa-Tacna-Carilaso de la Vega y para noviembre de ese año estarán en marcha los 4 corredores restantes: Panamericana Norte-Sur, Javier Prado-Faucett, Abancay y Carretera Central.

"Tendremos una inversión de US\$ 805 millones en buses

por parte de los privados. En una licitación con este grado de complejidad es normal que hubiera algún retraso", aclara.

"Las últimas concesiones se dieron hace 20 años, en la época de Ricardo Belmont. Hemos rediseñado las 178 rutas de los corredores, que serán 49, y las 160 del resto del sistema. Los viajes que se hacían en 39 mil kilómetros se harán en 5,400 kilómetros".

Explica que en un principio "preparamos todo para hacer una reforma de shock".

Pero, con la ayuda de la organización Transitemos, contrataron a tres expertos internacionales

que coincidieron con varios peruanos en una conclusión: era mejor aplicar la reforma de forma gradual.

A GGG no le cabe duda de que el sistema será rentable porque las ganancias por eficiencia vienen del rediseño pero "tenemos que ir con cuidado".

El nuevo esquema será similar al de los alimentadores del Metro-



Dirigente de Gamarra Diógenes Alva con Villarán el lunes 10, durante inauguración de conexión del Metropolitano con el tren.

# Abróchense los Cinturones

Precalificados a la reforma de transporte se conocerán este 19.

politano. No son carriles exclusivos pero sí ordenados y con programación de servicio. La "guerra del centavo" irá quedando como una pesadilla del pasado. Los concesionarios tendrán el monopolio de su ruta.

Las licitaciones premiarán la alianza entre quienes trabajan actualmente en las rutas que más se superponen en los corredores y los inversionistas que aportan la mayor cantidad de vehículos nuevos.

"La reforma se hace con el mismo número de asientos que en la actualidad, pero en menos unidades, más

grandes y más nuevas. De 31,500 unidades con un promedio de 22 años de antigüedad pasaremos a 16,500 con un promedio de 10 años".

La supuesta superposición entre buses y trenes ha sido motivo de fuertes críticas por parte del alcalde de La Victoria, Alberto Sánchez Aizcorbe (CARETAS 2298).

GGG le responde que "no podemos decir que no hacemos nada porque en el futuro la ciudad se va a arreglar con trenes. Los corredores reconcentran los flujos como ha pasado en el caso del Metropolitano. Ade-

más, preparan y ordenan el terreno para el tren. Lo hacen ver más rentable. Acostumbran a la población a no parar cada 20 metros".

Explica que, en el caso de las líneas 1 y 2 del tren "todo está complementado y estructurado. Toda la planificación se ha hecho con los trenes en mente. Hay un plan progresivo de desvíos que los transportistas estarán obligados a respetar".

El MEF anunció hace poco que financiará la línea 2 del tren con US\$ 6500 millones.



# Aviones

➤ PÁGINA 16

Maiman, su único accionista; y las empresas Milan Ecotech Consulting y Ecostate.

Además del nombrecito, lo que más llama la atención de Confianza es que se supone que comienza a transferirle plata a Milan, en tramos de entre US\$ 500 mil y US\$ 600 mil, en diciembre del 2006. Al año siguiente comienza a recibir similares cantidades Ecostate, la última empresa creada por Dan On antes de Ecoteva.

## MOVIDAS FINANCIERAS

Maiman le ha dicho al Ministerio Público que constituyó el fondo de inversión costarricense luego de hacer US\$ 355 millones en una serie de cuestionadas operaciones bursátiles que, eventualmente, lo llevarían a la ruina (CARETAS 2288).

La primera de estas transacciones, por un valor de US\$ 30 millones, se realizó el 5 diciembre del 2005 (ver titular del diario israelí Haaretz, del día siguiente).

¿Por qué entonces Dan On inscribió Milan Ecotech el 18 de julio de 2005, casi 5 meses antes de que comenzara a aparecer el dinero que, según Maiman, ha comprado las casitas de Toledo?

¿Por qué tras un paréntesis de casi cuatro años y con los millones reposados en las cuentas, Dan On retoma en enero del 2012 sus viajes a Costa Rica —ya en vuelos comerciales— en coincidencia con el estallido de la gravísima crisis financiera de Maiman?

## AVI Y EVA

Dan On estuvo en Costa Rica entre el 18 y 21 de enero del 2012, por los días en los que se conformó Ecoteva, cuando Toledo y su suegra Eva Fernerbug también viajaron a San José.

Llama más a la sospecha que Dan On salga oficialmente de la escena, porque su nombre no aparece en Ecoteva, pero la informa-

ción recabada por la Unidad de Inteligencia Financiera (UIF) en el Perú alerta que él recibía los estados de cuenta de la empresa.

El israelita realiza dos viajes más de dos días cada uno en julio —cuando se compra la mansión de Las Casuarinas— y en noviembre.

Pero lo más interesante es que su último viaje a Costa Rica es el más prolongado de todos: once largos días en marzo de este año. Cuando la noticia del caserón comprado por Fernerbug ya se sabía en el Perú.

## RETIRO ANTICIPADO

Es plausible inferir que en ese período da de baja a dos de las empresas (entre ellas Milan, ver CARETAS 2299) y se origina el fragmento de la nota de la UIF dada a conocer la semana pasada que refiere que “Dan On ha venido retirando inversiones de mane-

**"El problema para Toledo es que las explicaciones que lo favorecen no son muy lógicas".**

ra anticipada a nombre de Ecoteva Consulting Group S.A., aun cuando estas han significado pérdidas por cancelación anticipada, también ha realizado consultas sobre el procedimiento para retirar la totalidad de las inversiones antes del 2014, año en que estarían venciendo”.

Las versiones que reciben las autoridades en el Perú son tan inquietantes que ya se habla de un posible trámite realizado por Toledo para obtener la ciudadanía israelí.

En medio del desastre que diezma a su partido y luego de la sarta de mentiras que lo tienen al borde del precipicio —ya no político, sino penal—, Toledo promete volver al país este fin de semana para dar nuevas explicaciones.

Que traiga a su guardaespaldas, mejor. (Enrique Chávez) ■

# Transporte

➤ PÁGINA 31

En el caso de las líneas 3, 4 y 5, donde el gobierno central debe determinar los trazos, “los contratos dicen que Transportes y Comunicaciones no pagará indemnizaciones y que el Municipio definirá los desvíos”.

Como ejemplo de coordinación menciona el “Proyecto Cero” de rutas en la zona de la alimentación de la línea 1. “Son 34 nuevas rutas, de las cuales 9 tienen esa función exclusiva. Allí, antes de junio del 2014, pondremos a prueba la integración tarifaria bus-tren. Solo eso le dará al tren, que hoy mueve 105 mil pasajeros diarios, 40 mil adicionales”.

El Proyecto Cero es parte del otro componente de la reforma, el régimen de autorizaciones de rutas, que se completarán a lo largo del próximo año y que incluye avenidas clave —“corredores de integración”— como Benavides, Angamos, Universitaria, Primavera y Del Ejército. GGG confía en que, con todo el esquema, no se quedará fuera casi nadie.

Es probable que, en algunas de estas rutas donde no haya tren, se amplíe el sistema del Metropolitano. Sí está previsto su nuevo tramo en el 2015, cuando se inviertan S/. 400 millones en lo que GGG llama “el proyecto visionario de Luis Bedoya Reyes” de la Vía Expresa Sur, que bifurcará el actual zanjón desde la estación de Las Flores en Chorrillos hasta la Panamericana Sur.

En lo que respecta a la actual ruta del Metropolitano, que cuenta con 250 buses, “estamos en el límite para poder plantearles a los operadores la expansión de la ruta con 100 buses y 80 alimentadores más. Según el contrato, deben llegar a 1,934 pasajeros por día, por bus. Y ya vamos 1,933”.

Números exactos que tienen detrás rostros de sufridos limeños. “Una reingeniería política, social y económica”, promete. ■