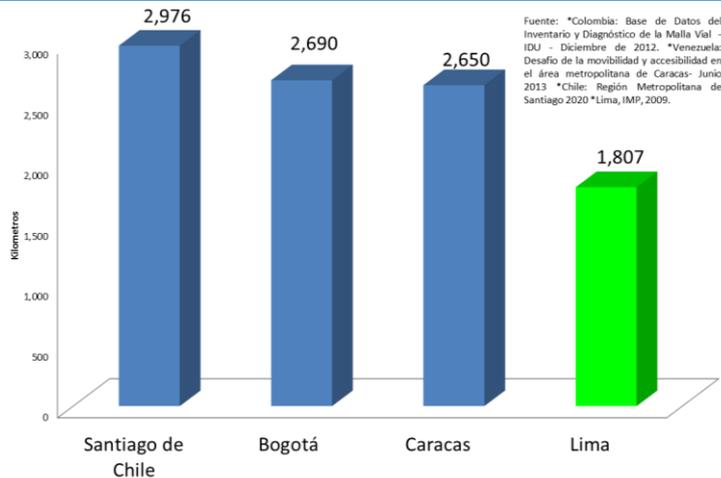


## LA COMPETITIVIDAD DE LIMA NECESITA INVERSION EN INFRAESTRUCTURA VIAL

25 de Febrero de 2014 por Miguel Prialé Ugás.

### Red vial principal (kms)

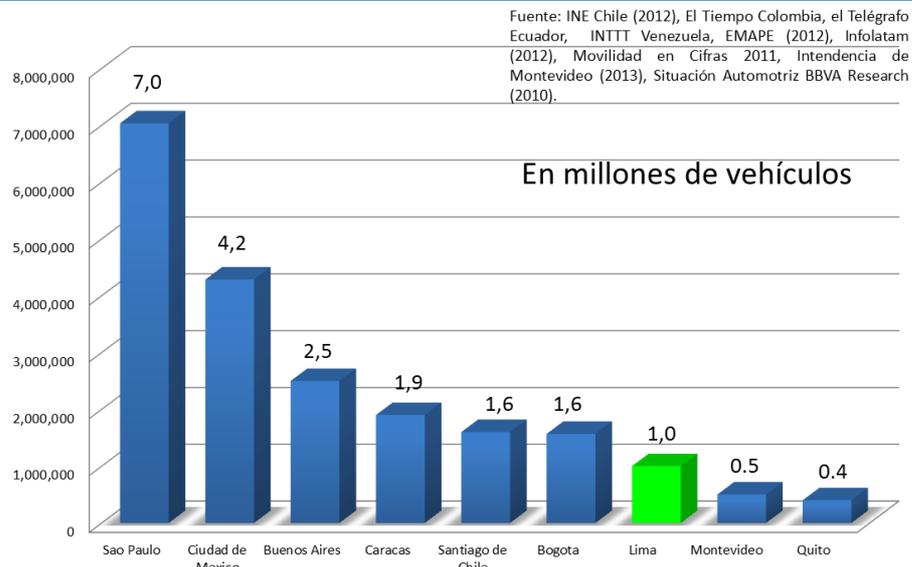


Con cerca de 10 millones de habitantes, Lima es una de las cinco ciudades más grandes de Latinoamérica, siendo solamente superada por México, Buenos Aires, Rio de Janeiro y Sao Paulo. Sin embargo, nuestra capital tiene apenas 200 km de vías expresas y 1,600 km de vías principales (metropolitanas y arteriales). Al sumar el Callao, las cifras no cambian mucho. Bogotá y Santiago de Chile, capitales con menor población y extensión geográfica, tienen una red vial principal superior

a 2,600 km, que incluye vías expresas y periféricas de 300 km.

El año 2012, el parque automotor de Lima recién superó el millón de vehículos, aunque las ventas están aumentando de manera exponencial. Según estimaciones de Macroconsult, el año 2013 debieron venderse cerca de 200 mil autos, y este año 2014 se estima una cifra superior. Ello nos da un ratio para Lima de casi un auto por cada 10 habitantes. Si la economía del Perú sigue creciendo como se espera, los limeños seguirán buscando el sueño del auto propio. No obstante, nuestros vecinos nos siguen llevando ventaja con parques automotores superiores. Si calculamos el ratio por habitante en ciudades ordenadas como Bogotá, Santiago o Montevideo vemos que tienen el doble, 2 autos/10hab; Buenos Aires y Caracas el cuádruple,

### Parque automotor en las principales capitales de AL



4 autos/10hab; Sao Pablo es un caso extremo (y no es ejemplo a seguir), registrando increíblemente 20 autos/10 hab.

Debemos recordar también que Lima produce US\$120,000 millones al año, con el 70% del PBI Nacional. Es la ciudad conjuntamente con el puerto del Callao, donde convergen los principales circuitos económicos agroalimentarios, agroexportadores, manufactureros y principales servicios del Perú. Hoy, nuestras vías de acceso han colapsado. El transporte de carga y mercaderías ingresa a la ciudad a 5 km/h, y no solo en horas punta. Entrar a Lima puede tomar de 3 a 4 horas; tiempos absurdos que en el siglo XXI son nefastos para ser competitivos.

Por el lado de la masa laboral, 80% se moviliza en transporte público, utilizando cerca de 12 millones de viajes al día, según cifras de la Municipalidad de Lima. Una buena parte de los que viven en la capital toman en promedio casi tres horas para llegar y regresar de su trabajo o centro de estudios, lo que afecta directamente su productividad.

¿Qué hacer ante estos niveles críticos de congestión en Lima? ¿No es acaso necesario y urgente invertir en la oferta vial para atender su creciente economía urbana? Los expertos en movilidad urbana han criticado los esfuerzos de los países y ciudades en incrementar la oferta de infraestructura vial que, por lo general, solo incentiva mayor demanda y beneficia a los autos privados. Es como si se estuviera cediendo a la presión de los carros y pensando que estos vienen gratis con sus pistas, puentes y viaductos. La crítica tiene argumentos importantes: el transporte privado ocupa 20 veces más espacio que el transporte público, y 100 veces más que el transporte a pie o no motorizado. Es el uso ineficaz y contaminante del espacio público y va en contra de la prioridad: primero el peatón, luego el bus o tren, y al final el auto privado.

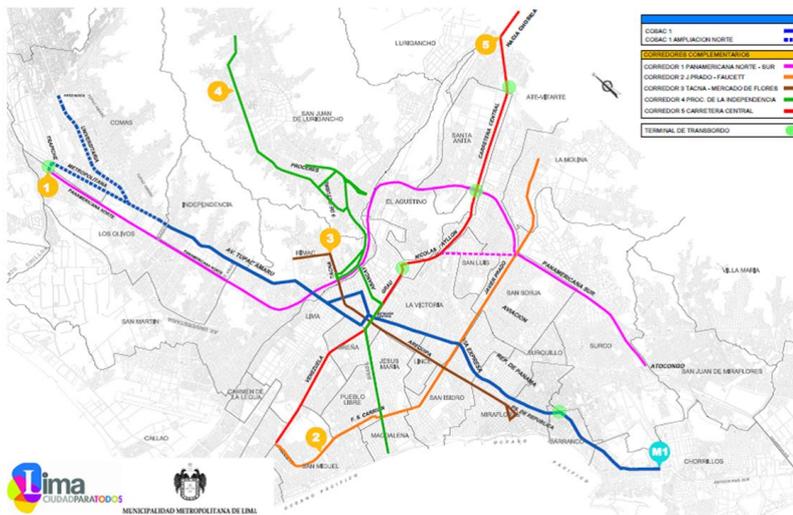
Ahora, a los argumentos urbanistas, debemos sumarle también los argumentos económicos. Las cifras y gráficos expuestos indican varios puntos que queremos resaltar: la oferta de infraestructura vial de Lima es aun baja. Frente a ello, nuestra capital tiene una creciente demanda privada de automóviles, pero no es la única ni la más importante; también tiene una demanda muy alta de usuarios de transporte público (80% de limeños son usuarios) y de un dinámico sector privado empresarial generador de empleo (exportador, industrial y agroalimentario, por ejemplo). ¿Qué medidas y decisiones se están tomando?

La actual Gestión Municipal se ha propuesto atacar los dos frentes críticos del transporte en Lima: 1) El reordenamiento del transporte público y 2) La inversión en infraestructura vial. Por ello, está poniendo en marcha la Reforma del Transporte en los Corredores Complementarios, por donde circulan 40% de los viajes, y hace poco ha anunciado también la licitación de las rutas alimentadoras a través de la GTU, que es el 60% restante. En términos de presupuesto, sólo la red vial de los Corredores Complementarios tiene más de 250 km y requiere inversiones importantes de ampliación, mejoramiento y de mantenimiento anual (sobre este último, el costo no es menor a \$10,000/km).

En cuanto a proyectos de inversión, la cartera impulsada por el Municipio es, siendo objetivos, la más ambiciosa que ha tenido Lima. Cerca de US\$3,000 millones, mediante el esquema APP de concesiones e iniciativas privadas:

- Vía Parque Rímac (mejorado proyecto de la Línea Amarilla que dejó la gestión anterior);
- Nuevas Vías en las Panamericanas Norte, Sur y Centro;
- Ampliación de la Vía Expresa Sur y Vía Expresa Javier Prado - La Marina.

## 250 km de Corredores Complementarios



Recientemente además, ha anunciado nuevas inversiones por más de US\$1,800 millones, que incluyen la Vía Expresa Norte, la Vía Circunvalación Rímac - San Martín de Porres y la Vía peri Urbana Norte, entre otros. El reordenamiento está yendo de la mano con inversión a gran escala. Sí es cierto que además de la cartera planteada por la Municipalidad de Lima, se necesita trabajar con el

Gobierno Nacional el Periférico Vial Norte con salida al puerto del Callao (US\$800 millones) y la conexión de la Av. Ramiro Prialé con la Carretera Central en Ricardo Palma Chosica (US\$200 millones). Accesos por cierto que evitarían que las grandes arterias entren al centro de Lima y como su nombre lo indica, sean vías periféricas.

Lima necesita, y de manera urgente, inversión en infraestructura vial para ser competitiva. Ello implica mejorar y ampliar sus vías expresas, periféricas y nacionales para reducir sensiblemente los tiempos de movilidad de sus vecinos, pero también de los bienes y servicios que la capital produce, importa y exporta.

Retomando las críticas de muchos urbanistas, nadie puede estar en desacuerdo en promover una infraestructura vial que defienda y construya una movilidad siguiendo el patrón: primero el peatón, luego el ciclista, el transporte público y al finalmente el transporte privado. Más aun cuando hoy estamos exactamente al revés. Las críticas al diseño del Proyecto de conclusión de la Vía Expresa tiene sentido y deben tomarse en cuenta por las autoridades municipales. Felizmente estamos a tiempo. El desafío es construir esa infraestructura y cualquier mejora en ese sentido en la cartera de proyectos en marcha en Lima será bienvenida. Por supuesto, el esfuerzo seguirá siendo parcialmente efectivo mientras no corriamos otras causas críticas del caos vehicular: gestión de semáforos, señalización peatonal, fiscalización electrónica y educación vial.

El financiamiento de las inversiones viales es otro punto crítico a trabajar. Las concesiones y APPs es un instrumento, pero no el único si queremos poner en valor el concepto económico de bien público para la movilidad. Se necesita rescatar el impuesto al rodaje, hoy perdido en los ingresos nacionales sin financiar la infraestructura vial y su mantenimiento. Un instrumento interesante es aplicar un impuesto a las empresas que ocupan espacios donde se invierte en infraestructura vial. Así como se paga por limpieza o serenazgo, se puede pagar cuando el municipio invierte en estos proyectos. Este impuesto se utiliza en otros países para inversiones de transporte masivo, pero no en el Perú. Vale la pena evaluarlo, creo que el sector privado lo consideraría si le explican adonde irán sus impuestos y cómo los beneficiará directamente.

Finalmente, no podemos dejar de mencionar la megainversión para una red de metros subterráneos en Lima. Solo la línea 2 que irá por la Carretera Central supera los US\$6,000

millones, comparable con esfuerzos fiscales hechos en Arabia Saudita, Corea del Sur o Singapur. A veces, pareciera que nos olvidamos que aún somos un país de ingreso medio. La necesidad de un sistema de transporte masivo existe, sin embargo se requiere criterio urbanista, para que integre y no divida el espacio público; pero también con criterio económico, para no seguir los ejemplos de otros países que literalmente quebraron en el intento. Pero eso ya es materia de otro artículo.