

**LO BUENO, LO MALO  
Y LO CIERTO**

**Miguel Palomino**



# Lentos y furiosos

Lo que yo quiero hablar sobre el transporte público masivo. Hace solo ocho meses escribí una nota sobre el mismo tema. Sin embargo, la importancia del problema, que afecta gravemente a muchos millones de peruanos y el hecho que, desde entonces, no se haya avanzado en casi nada, lleva a que lo vuelva a tratar de forma amplia.

A nadie le debe sorprender que el tráfico en Lima sea de los peores del mundo. Así es, de acuerdo con Tom Tom, empresa especializada en tecnologías de geolocalización, Lima es la ciudad más congestionada del continente. Como les consta a los sufridos pasajeros, junto con la congestión, vienen la contaminación, el ruido y el inacabable estrés. Estos problemas darían para varias columnas de discusión, pero, como dije, hoy quiero centrarme en el mayor de todos: el transporte.

La ciudad de Lima es de las pocas grandes ciudades del mundo que no cuentan con un sistema de metro (Buenos Aires, por ejemplo, tiene un sistema de metro desde el siglo diecinueve). Por supuesto, Lima tiene la Línea 1, conocida como el tren eléctrico, y hasta el Metropolitano que, mal que bien, cumplen su propósito. Pero ambos están abarrotados en las horas pico y, como no hay ninguna conexión entre ellos (y no fueron concebidos como tali, no se les puede considerar un sistema. Solo hay una ciudad en el mundo, de las de más de 10 millones de habitantes, que no cuenta con un método de transporte masivo: Kinshasa, en la República Democrática del Congo.

Quizás la forma más clara de mostrar la importancia de lo que está en juego todos los días sea poniéndole un valor en soles. ¿Cuánto ahorraríamos si reduciéramos el actual tiempo perdido en tráfico por un sistema más rápido de transporte masivo? Tenemos buenos estimados para el caso de la Línea 2 del Metro de Lima, que irá desde Ate hasta el Callao. La Línea 2 se encuentra actualmente en construcción y se estima que estará completa en el 2028, ocho años más tarde de lo originalmente planeado. La demora se debe principalmente a que el Estado no le ha entregado (hasta la fecha) todos los terrenos que tenía que entregar al contratista para poder completar la obra.

Se estima que la usarán un millón de pasajeros diariamente (al tercer año de operación, serán más, eventualmente). El promedio de tiempo que ahorran por usar el metro en lugar de otros medios de transporte se estima en 40 minutos por viaje (por ejemplo, se ahorrarían 105 minutos para el trayecto de Ate-Callao y 35 minutos para el trayecto La Victoria-avenida

Argentina). Así, diariamente se ahorrarían 80 millones de minutos (64 y vuelta), lo que equivale anualmente a 487 millones de horas. Si a este tiempo ahorrado le asignamos un valor igual al ingreso por hora promedio de un limeño (S/9,95), obtenemos S/4,842 millones de soles anuales.

Esto sin considerar el ahorro de tiempo de los usuarios al considerar que el tráfico en las rutas antiguas se vería reducido notablemente, la disminución en accidentes por la mayor seguridad del metro, el ahorro en mantenimiento de pistas, combustible y parque automotor, ni la menor contaminación ambiental ni el estrés evitado a los pasajeros. Incluyendo estos costos evitados, fácilmente excederemos los S/5,000 millones de ahorro anual.

Que se deje de lado un ahorro anual de más de S/5,000 millones de soles en solo una línea de metro resulta inaudito. Sobre todo



cuando el costo estimado de la Línea 2 es de S/17,000 millones. Es decir, en poco más de 3 años, el proyecto pagaría la inversión, lo cual es un resultado extraordinario para cualquier inversión.

¿Por qué entonces se demora el proyecto? Porque como toda obra de transporte público, el beneficio está dividido entre tantos usuarios que nadie se siente individualmente ofendido por los retrasos. Nadie defiende este proyecto, aunque tendría beneficios extraordinarios para muchos. Al contrario, la Municipalidad de Lima Metropolitana ha amenazado con retrasar las obras significativamente e incluso no se ha diseñado la estación para el nuevo terminal del aeropuerto Jorge Chávez (se sigue planeando el metro con una estación que arribará al antiguo terminal que desde el 19 de diciembre de este año ya no operará).

“

**La Municipalidad de Lima ha amenazado con retrasar las obras significativamente e incluso no se ha diseñado la estación para el nuevo terminal del aeropuerto Jorge Chávez.**

Planificar el transporte público es una labor indispensable en la que el Estado está mejor preparado que nadie para hacerla. Es un tremendo error del Estado que no se haya construido antes un sistema de metro. Es necesario que el Estado se organice de manera que la obra se haga lo más pronto posible.

Respecto a cómo se financiará el metro, como con todo bien público en todo el mundo, el costo del metro debe ser parcialmente subsidiado de manera inteligente, de modo que sea usado lo más eficientemente posible. Este tipo de subsidio es adecuado cuando un proyecto genera lo que los economistas llaman externalidades positivas; es decir, proyectos cuyos beneficios no se pueden individualizar.

Lo que tenemos entonces es un proyecto extraordinario cuya obra ya ha sido adjudicada, en manos de un Estado que no sabe organizar (con peajes entre instalaciones) y por culpa del cual ya lleva ocho años de retraso, lo cual incrementa los costos de construcción, aun sin contar los S/5,000 millones de costo anual para los usuarios). Este es un proyecto que justificaría protestas (específicas) multitudinarias y que, sin embargo, se deja languidecer.

Hechos ilustrado un caso fácilmente estimable de entre todas las obras públicas que reclaman atención. Es un caso basado en Lima, pero el transporte público (adecuadamente dimensionado) es un problema serio en todas las grandes ciudades del país. Este es un problema generalizado que les cuesta a los peruanos decenas si no centenas de miles de millones de dólares anuales.

La Línea 2 del Metro de Lima costaría menos de lo que costó la refinera de Talara, y su inversión generaría beneficios enormes, en lugar de pérdidas inabarcables. La refinera se hizo y el metro no, arguyendo que la refinera era "estratégica" (?). Es hora de que el Estado se preocupe por dar mejores servicios que la población demanda, como transporte público, salud, educación, seguridad, igualdad ante la ley y competencia. Estas deberían ser las verdaderas prioridades del Estado, y claramente su esfuerzo ha sido insuficiente.

No es cuestión de opinión política. Mientras no se logre ofrecer los servicios mencionados a la gran mayoría de la población, resulta un despropósito que el Estado desperdicie sus escasos recursos monetarios y humanos en otros fines.

Una población (legítimamente) insatisfecha con la calidad de los servicios públicos que ofrece el Estado es una población que votará por el antisistema de turno en la siguiente elección. La disfuncionalidad del sistema político se alimenta de la disfuncionalidad del aparato estatal. El círculo vicioso que esto ocasiona lo vivimos — con largos horas que esto ocasiona lo vivimos — con largos horas que esto ocasiona lo vivimos. —

“

**Solo hay una ciudad en el mundo, de las de más de 10 millones de habitantes, que no cuenta con un método de transporte masivo: Kinshasa, en el Congo.**