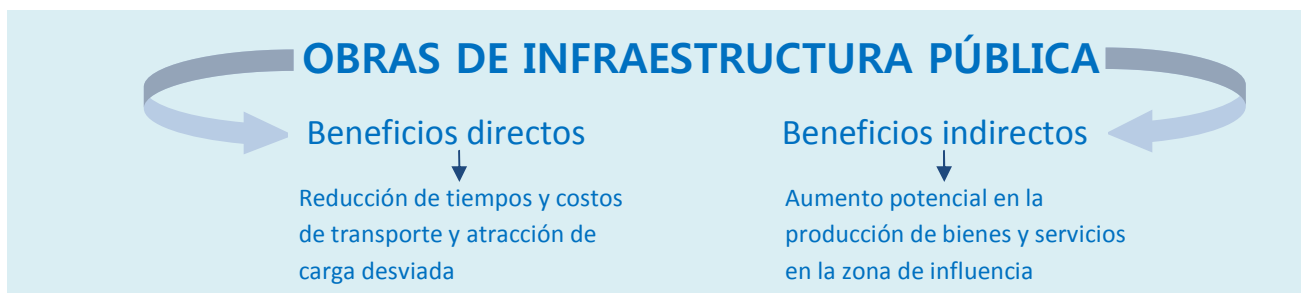


Mejoras en la infraestructura y el transporte urbano

La inversión pública constituye una herramienta fundamental en la mejora de la calidad de vida de la población, con énfasis en el ámbito rural, sin embargo, para invertir en un proyecto de este tipo el SNIP considera los beneficios directos del mismo para declararlo viable, más no los indirectos, por una falta de claridad en la metodología para medirlos.

Por otro lado, el sistema de transporte urbano en la ciudad de Lima (STUL) no funciona adecuadamente. Las fallas estructurales del sistema hacen que el servicio sea deficiente, los tiempos de viaje altos, el desorden sea generalizado, exista un alto número de accidentes y una significativa contaminación ambiental.

RETO 1: FACILITAR UNA MAYOR VIABILIDAD DE LOS PROYECTOS DE INVERSIÓN



Para decidir si se hace o no un proyecto, se han venido midiendo los beneficios directos, pero la estimación de los beneficios indirectos viene siendo realizada a través de métodos poco convencionales y robustos, y varios proyectos de carreteras a nivel regional o local con bajo tráfico se dejan de realizar debido a que solo se consideran los beneficios directos. Esto tiende a penalizar la inversión en infraestructura en regiones no costeras debido a que solo se miden parcialmente los beneficios derivados de la infraestructura.

PROPUESTA: Tener en cuenta los beneficios indirectos al evaluar los proyectos de infraestructura

¿Cómo?

Realizar un estudio comparativo sobre las metodologías que actualmente aplica el SNIP y su comparación con las mejores prácticas internacionales en temas como la estimación de beneficios indirectos.

Propiciar un debate entre expertos acerca de la posibilidad de discutir metodologías para la estimación de los beneficios indirectos en los proyectos de inversión pública de infraestructura.

Capacitar a los consultores y funcionarios públicos responsables de la formulación y de la evaluación de los estudios de preinversión en las mencionadas metodologías.

Sugerir que todos los proyectos de inversión pública en infraestructura y los procesos de participación del sector privado en asociaciones público-privadas contengan una estimación detallada de los beneficios indirectos que poseen.

RETO 2: MEJORAR EL SISTEMA DE TRANSPORTE URBANO EN LIMA

A diferencia de la tendencia en conglomerados urbanos de utilizar sistemas de transporte masivo, en Lima el sistema se distingue por estar atomizado. El transporte público se caracteriza por la proliferación de vehículos de pequeño tamaño. Al respecto, las acciones que viene tomando la Municipalidad de Lima parecen demasiado débiles. Por ello, una conectividad interurbana es esencial para el crecimiento económico. La economía del país experimenta actualmente un auge importante y consecuentemente una subida de la demanda por servicios de transporte. Sin embargo, el sector no ha sido capaz de satisfacer este crecimiento y el transporte urbano se ha convertido en un obstáculo de la economía.

PROPUESTA: Crear una conectividad interurbana en Lima

¿Cómo?

Con la creación de un organismo autónomo regulador, debido a que el sistema de transporte urbano de pasajeros requiere diversos niveles de coordinación de las operaciones y regulación de los servicios prestados por las unidades transportadoras.

Con la implementación de incentivos positivos y negativos adecuados para regular el comportamiento de conductores y peatones. Para ello, es importante evaluar anteriormente los patrones de conducta de estos agentes.

Licitando los modos de transporte y rutas de forma competitiva y regular la entrada de operadores

Con la mitigación de la congestión por el lado de la demanda, así como lo hace la Federal Highway Transportation que controla eventos que afectan el flujo normal de tráfico (incidentes, obras) y eventos que afectan la demanda (fluctuaciones endógenas de la demanda).

Con una inversión más agresiva en infraestructura. En este aspecto se destacan dos estrategias: la mejora de la red vial y el uso de medios de transporte masivo.

JOSÉ LUIS BONIFAZ

Jefe del Departamento Académico de Economía de la Universidad del Pacífico, Director de la Maestría en Regulación de Servicios Públicos y Gestión de la Infraestructura de la Escuela de Postgrado de la Universidad del Pacífico y miembro del CIUP. Ingeniero Civil por la Pontificia Universidad Católica del Perú. Maestría en Economía por la Universidad del Pacífico y Master of Arts in Economics por ILADES/Georgetown University. Ha sido Gerente general de la SUNASS y líder de la Mesa de infraestructura y regulación del Consejo Nacional de Competitividad.



ROBERTO URRUNAGA



Profesor del Departamento Académico de Economía de la Universidad del Pacífico, miembro y Coordinador del Área de Regulación, infraestructura y competencia del CIUP. Bachiller y Licenciado en Economía por la Universidad del Pacífico y Maestría en Economía por Georgetown University (ILADES, Chile). Ex Gerente de regulación del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (OSITRAN), ex miembro del Cuerpo Colegiado de OSITRAN y ex miembro de la Comisión de reestructuración patrimonial del INDECOPI.

OSCAR PONCE DE LEÓN

Investigador asociado del Centro de Investigación de la Universidad del Pacífico. Licenciado en Economía por la Universidad del Pacífico y Máster en Economía Industrial por la Universidad de Toulouse (Francia). Ha seguido el curso de Determinación de tarifas de servicios públicos en la Universidad de San Andrés, Argentina, y cuenta con diplomados asociados a la evaluación y formulación de proyectos de inversión pública y privatización y financiamiento de servicios públicos e infraestructura.