

# La red metro de Lima, ¿camino al primer mundo?

País

**JOSÉ MOQUILLAZA RISCO**

Ex miembro del Consejo Directivo de Ositrán



Foto: magg productions

El crecimiento económico del Perú es notable y las razones son también claras: el alza del precio en los *commodities* no se habría podido capitalizar sin inversión extranjera y los inversionistas no habrían llegado sin avances concretos en apertura comercial. La suscripción de TLC generó credibilidad y confianza.

En ellos el Perú adquiere compromisos soberanos garantizando condiciones equitativas para la libre competencia entre agentes económicos y se sujeta a algunas condiciones; el resultado esperado es la generación de grandes beneficios a favor de nuestro país vía inversión directa, formación competitiva de precios y transferencia tecnológica; este marco promotor tiende un puente hacia el primer mundo.

Un ejemplo concreto de beneficios por libre competencia se dio en Inglaterra, donde una comisión técnica de Eurostar –compañía ferroviaria europea de alta velocidad que opera el Eurotunnel– anunció la adquisición de 10 trenes de cuarta generación (muy alta velocidad) por US\$ 600 millones al

grupo alemán Siemens, desplazando los trenes del grupo francés Alstom, que renovará sus 28 trenes de alta velocidad por US\$ 300 millones adicionales. La inversión total bordea los US\$ 1,140 millones (700 millones de euros).

Los 10 nuevos trenes Velaro Siemens llevan motorización distribuida bajo los vagones y extenderán desde el 2014 la conexión del Eurostar Londres-París-Bruselas hacia las metrópolis de Ámsterdam, Ginebra y Francfort. El financiamiento está asegurado en términos inmejorables, pues el riguroso proceso de planificación y adjudicación fue realizado por técnicos independientes, los ahorros son sustantivos y el 0.5% de la inversión presupuestado para estudios y asesoría ha sido recuperado largamente.

El pedido de revisión del gobierno francés (accionistas de Eurostar son SNCF francés con 55%, SNCB belga con 5% y EUKL británico con 40%) no sería por esta adjudicación, sino por las futuras adquisiciones –en transporte masivo la elección de un sistema trae consigo una definición tecnológica que se expresa en especificaciones y estándares clave–. Siemens no había logrado vender trenes a Eurostar desde 1994.

¿Y cómo se está conduciendo la planificación de la red Metro de Lima? Al parecer, en contradicción con la línea del país, pues mientras el Poder Ejecutivo apunta al primer mundo suscribiendo TLC, la Municipalidad de Lima parece quedarse en el tercero.

Tras usar ingeniería financiera para financiar obras viales, para un tema más complejo como la replanificación de la Red Metro de Lima, optó por una donación del gobierno por US\$ 900,000 asignados sin competencia a dos consultoras del mismo país.

Este es un lamentable error de buena fe. Este estudio de prefactibilidad no solo replanteará gráficamente la configuración de la red y sus líneas, sino también la tecnología, estándares, especificaciones y precios unitarios de un sistema que podría requerir recursos por US\$ 10,000 millones en los próximos diez años.

Los estudios técnicos independientes –como en la concesión del aeropuerto Jorge Chávez– garantizan el mejor sistema para la ciudad, la participación directa de fabricantes y operadores importantes, competencia tecnológica, ahorros sustantivos, mejores condiciones financieras, el mejor servicio para el pasajero y grandes réditos en imagen país, pues estos procesos son seguidos de cerca por los medios financieros.

Si el Perú se está dirigiendo hacia el primer mundo, entonces que los gobiernos locales dejen de estirar la mano en sectores económicos vigorosos donde la competencia es más que necesaria, saludable y conveniente. Las donaciones deben dirigirse a sectores como educación, cultura, salud, descentralización y lucha contra la pobreza donde, señores, hay mucho que hacer. ■