



# TRÁFICO EN LIMA SUBE COSTOS DEL COMERCIO EXTERIOR

Colombia y Chile aplicaron con éxito iniciativas en Bogotá y Santiago, ciudades con alto índice poblacional y tránsito vehicular.



**DR. CARLOS POSADA**

Director ejecutivo  
Instituto de Investigación y  
Desarrollo de Comercio Exterior  
Cámara de Comercio  
cposada@camaralima.org.pe

**E**l tráfico vehicular en Lima es un problema recurrente que todos padecemos diariamente. En enero del 2018, Lima ocupó el séptimo lugar en el índice de las ciudades con tráfico más lento de la región, indicador realizado por el portal especializado Numbeo (<https://es.numbeo.com/tr%C3%A1fico/ciudad/Lima>).

Los limeños tienen la sensación de que el tráfico está en permanente situación de crisis y que no se está haciendo nada para cambiar el

escenario. Esta problemática afecta la productividad, la competitividad de nuestro comercio exterior, la calidad de vida e incluso la salud de las personas.

Además, genera un sobreconsumo en combustible por las horas perdidas en la congestión vehicular que se da en las principales avenidas y calles de nuestra capital.

El incremento del tráfico en Lima se debe a diferentes razones. Una de ellas es la cantidad de personas que concentra esta ciudad. Según

datos del Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI), en promedio, el 35% de la población peruana está concentrada en Lima (incluida la Provincia Constitucional del Callao). Por otro lado, el ingreso mensual de estas personas también ha aumentado, lo que supone que tienen un mayor poder adquisitivo para poder adquirir bienes, tales como los autos.

Debemos tener presente que en el Perú no se fabrican autos, siendo una opción la importación. Si se comparan las importaciones de vehículos destinados al transporte de personas entre los años 2015 y 2017, se puede observar que su número aumentó en un promedio de 7%. Cabe resaltar que si se compara el número de este tipo de vehículos importados en el 2018, con relación al año anterior, este disminuyó en 10% debido a los efectos del Decreto Supremo N°095-2018-EF - Ley del Impuesto General a las Ventas e Impuesto Selectivo al Consumo. Si bien se observa que las importaciones de vehículos en general disminuyeron, el ingreso de vehículos usados a gas al país ha aumentado.

En este sentido, al haber mayor número de personas y mayor cantidad de vehículos en el país, el tránsito de vehículos a nivel nacional aumenta. Así lo indica el Índice Nacional del Flujo Vehicular, el cual reporta el aumento del movimiento de unidades ligeras y pesadas por las garitas de peaje. Según el INEI, en marzo del 2018 el incremento fue de 15,5%

respecto al mismo mes del año previo. Y entre abril del 2017 y marzo del 2018 aumentó 4,4%.

El tráfico no solo implica que tomará más tiempo a una persona moverse de un punto a otro, sino también se aprecia un incremento de los costos. De esta manera se ve afectado el tránsito de personas y el de mercancías.

### EN EL 2018, LAS IMPORTACIONES DE VEHÍCULOS DISMINUYERON, PERO EL INGRESO DE AUTOS USADOS A GAS AUMENTÓ

Debido a este problema, y ante el reclamo generalizado de la población, el 22 de noviembre del 2018, el Congreso de la República aprobó la ley de creación de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU), que goza de amplio consenso entre los especialistas para acabar con la atomización de autoridades de transporte en la capital que impiden una gestión ordenada y eficiente de este servicio.

Una de las funciones de la ATU es aprobar el Plan de Movilidad Urbana para las provincias de Lima y Callao, el cual debe considerar la integración

multimodal de medios de transporte motorizados y no motorizados, así como los planes de desarrollo urbano vigentes en su ámbito. Además, debe promover los procesos de inversión pública y privada, otorgando las concesiones para la prestación de los servicios de transporte terrestre urbano regular y masivo de personas, así como para la construcción y operación de la infraestructura vial y la infraestructura complementaria requeridas para dichos servicios.

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) aprobó el 9 de febrero del 2019 la sección primera del Reglamento de Organización y Funciones (ROF) de la nueva ATU con el fin de crear un documento técnico normativo de gestión organizacional que permite formalizar la estructura orgánica de la entidad; conteniendo las competencias y funciones generales, las funciones específicas de sus unidades de organización, así como sus relaciones de dependencia.

En paralelo, a comienzos del 2018, el alcalde de Lima Metropolitana, Jorge Muñoz, anunció que la comuna prepara una ordenanza para especificar un horario de tránsito para los camiones de carga pesada, a fin de reducir el tráfico de la ciudad.

Muñoz precisó que existen ciertos momentos en que los camiones entran o salen de la ciudad y, lejos de permitir un flujo adecuado del tráfico, lo entorpecen. Para ello, indicó que están trabajando en la

#### CANTIDAD DE VEHÍCULOS IMPORTADOS DESTINADOS AL TRANSPORTE DE PERSONAS

	2015	2016	Variación % 2015 - 2016	2017	Variación % 2016 - 2017	2018	Variación % 2017 - 2018
Cantidad de vehículos importados destinados al transporte de personas	148.191	157.388	6%	170.036	8%	153.625	-10%

Fuente: SUNAT

Elaboración IDEXCAM

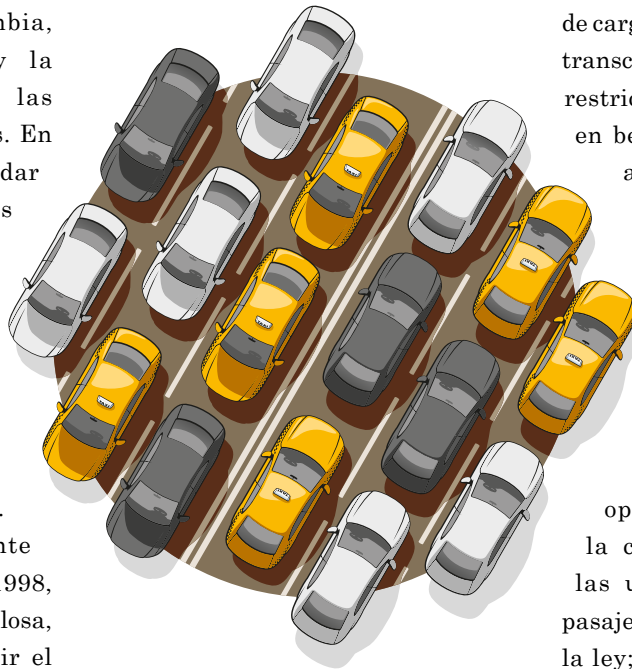
medida, con el objetivo de que salga una norma bien estructurada. Debido a ello, el Instituto de Investigación y Desarrollo de Comercio Exterior de la Cámara de Comercio de Lima (Idexcam) considera oportuno señalar a las autoridades pertinentes algunos ejemplos concretos que se han puesto en práctica en ciudades de la región que han afrontado el mismo problema y que han tenido éxito.

### CASO COLOMBIA

Al igual que en otros países, el transporte urbano en Colombia, la congestión vehicular y la contaminación son tres de las problemáticas más resaltantes. En este sentido, se ha tratado de dar soluciones a dichos problemas a través de medidas que respondan a la demanda de transporte, pero también limitándola mediante restricciones como la medida llamada “pico y placa”, incentivando, de esta manera, el uso del transporte público. Esta medida fue inicialmente implementada en Bogotá, en 1998, bajo la alcaldía de Enrique Peñalosa, y fue realizada para distribuir el uso de la insuficiente oferta de vías de transporte ante la demanda tan excesiva que existía. Años más tarde fue implementada en otras ciudades del país.

Así, en el primer semestre del 2005, se empezó a emplear en Medellín con el fin de restringir la circulación de vehículos particulares, según los dos últimos dígitos de su placa, durante las horas donde hay mayor congestión vehicular: en la mañana durante las 6:30 y 8:00 y en la tarde de 5:30 a 7:30. La multa por incumplimiento era el pago de 15 salarios mínimos diarios legales vigentes y la inmovilización del vehículo.

Cabe resaltar que algunos vehículos estaban exentos, tales como los de representación oficial o los de emergencia. Además, aplicaba solo para algunas vías, ya que otras permitían una conexión interregional. Los resultados de la aplicación de “pico y placa” indican que el volumen de vehículos durante la hora punta se redujo considerablemente, haciendo que los tiempos de viaje y las velocidades mejoren. Sin embargo, provocaron que el tráfico en las otras horas del día aumente.



### LO QUE HIZO CHILE

Debido a los problemas de tráfico en las principales rutas de acceso y salida de la capital chilena, Santiago, el presidente Sebastián Piñera anunció el inicio del programa “Chile sin barreras”, el cual busca eliminar las barreras de peajes en las principales rutas del país y potenciar el sistema de pago.

Dicho programa se está ejecutando en las principales autopistas de acceso a la capital chilena incorporando el sistema de telepeaje (el cual elimina el pago manual), una medida que permitirá disminuir la congestión,

ahorrar tiempo de viaje y reducir los riesgos de accidentes por colisiones sin aumentar las tarifas para los usuarios.

Otra medida que se está implementando es aumentar carriles en las principales rutas de acceso en la capital chilena.

En general, hay un tema que es esencial comprender a fin de encarar la congestión de las vías de nuestra ciudad y es el hecho de reconocer que no se puede regular únicamente el transporte urbano y el transporte de carga por separado, ya que ambos transcurren por las mismas vías. La restricción de la circulación de uno en beneficio del otro no ayudará a resolver el problema, sino únicamente a aumentarlo en aquellas horas en que se pueda circular. Se deben adoptar medidas destinadas a resolver el problema en forma integral e inteligente.

Una de ellas, en nuestra opinión, pasa por retirar de la circulación en la ciudad a las unidades de transporte de pasajeros y de carga que no cumplen la ley; se debe buscar mediante la aplicación del impuesto vehicular la disminución del parque automotor de la ciudad, mediante la aplicación de este a los vehículos antiguos y no a los nuevos. Y en este sentido, mejorar el acceso al sistema del bono del chatarreo, para que los autos particulares también puedan acogerse al mismo.

En general, consideramos que las autoridades municipales, tanto de Lima Metropolitana como de la Provincia Constitucional del Callao, deberían reunirse con los actores involucrados en el tema del tráfico en nuestras ciudades para arribar a medidas consensuadas.