

35

Inversiones en infraestructura vial en el Perú

(Lima, junio de 2015)

Inversiones en infraestructura vial en el Perú (*)

(Lima, junio de 2015)

La Red Vial Nacional en el Perú (la que une las diferentes Regiones del país y está a cargo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones-MTC) consta aproximadamente de 25,000 kilómetros que todavía no están asfaltados en su totalidad.

La referida red se sustenta en seis ejes fundamentales: tres de ellos longitudinales (la carretera Panamericana desde Tumbes hasta Tacna, la Longitudinal de la Sierra y la Longitudinal de la Selva) y tres ejes transversales (La Interoceánica Sur, La IIRSA Norte y la IIRSA Centro, conocida también como la Carretera Central).

Actualmente la carretera Panamericana está concesionada desde Sullana hasta Marcona; la longitudinal de la Sierra está concesionada en uno de cinco tramos y los demás están a cargo del MTC; la Longitudinal de la Selva está incompleta. En cuanto a los ejes transversales, las tres carreteras Interoceánicas (Sur, Norte y Centro) están concesionadas por 25 años, lo que asegura, por largos períodos, buena operación y permanente mantenimiento.

Entre los ejes transversales y longitudinales se ubican carreteras de interconexión que se conocen como el “**Proyecto Perú**” con pavimento económico (anteriormente denominado “Programa Costa-Sierra”).

El primer objetivo es, entonces, completar la pavimentación al 100% de las carreteras de la Red Vial Nacional y así integrar físicamente a todos los pueblos del Perú; y, para ello, se necesitan promover proyectos de inversión pública en las Longitudinales (Sierra y Selva) y los corredores pendientes de “Proyecto Perú”. De otro lado falta concesionar (en la modalidad “cofinanciada”) el tramo La Oroya-Pucallpa de la IIRSA Centro, así como concesionar los tramos Tumbes- Sullana y Marcona- Tacna.

El segundo objetivo es operar estas carreteras con eficiencia y asegurar su oportuno y permanente mantenimiento. Esto se hace más fácil cuando se establece una Asociación Público-Privado (APP) aun cuando también hay positiva experiencia de contratos de inversión pública en carreteras con exigencias de mantenimiento. LO anterior es fundamental: una vía sin mantenimiento puede deteriorarse muy rápidamente y costar, finalmente, mucho más que la inversión empleada inicialmente en su construcción original.

La calidad de los servicios de infraestructura vial no tiene que ver solamente con el adecuado y oportuno mantenimiento. En general, el concepto es el “**pago por niveles de**

servicio”, de manera que contratistas o concesionarios no sólo construyan kilómetros de carretera, sino que aseguren su servicialidad. En las concesiones los pagos de los respectivos peajes, al ir a fondos de fideicomiso intangibles, aseguran que dichos recursos financieros se reinviertan en la misma carretera.

Pero calidad también implica modernidad y seguridad. La mayor demanda de vehículos hará que muy pronto esas carreteras se conviertan en autopistas (más rápidas y seguras); que se hagan puentes peatonales, pontones (para agricultores), pasos a desnivel, intercambios viales y circunvalaciones, de manera que la carretera ya no pase por el centro de las ciudades y se logre una mayor seguridad vial. Finalmente, una carretera no debe estar pensada sólo en los vehículos sino principalmente en las personas.

Calidad de carreteras significa también asegurar, cada cierto tramo, zonas dedicadas al descanso de los conductores (por ejemplo, de camiones de carga o de transporte interprovincial) y a la oferta de servicios de comida, mecánica y otros.

Supone también buena señalización, balanzas calibradas para controlar el peso de los vehículos, sensores para medir alturas por encima de las reglamentarias, tronadores para mantener despiertos a los conductores, servicios de auxilio mecánico y asistencia de salud, guardavías flexibles, entre otros aspectos muy importantes.

El tercer objetivo es el de vincular esta infraestructura vial a estrategias de desarrollo nacional y regionales, de manera que el objetivo fundamental no se mida en más kilómetros construidos o mantenidos, fierro y asfalto, sino en mejora de los niveles de vida de la población.

En esta perspectiva, la infraestructura vial debe constituir “nodos logísticos”, con “corredores” articulados con la dinámica comercial y económica del país. Las carreteras deben servir entonces para articular actividades productivas, mejorar eficiencia y productividad, desarrollar ventajas competitivas y eso a través de modos de transporte intermodal que combinen el uso eficiente y complementario de carreteras, ferrocarriles, puertos, aeropuertos, hidrovías, infraestructura de banda ancha, etc.

Hemos hablado de la Red Vial Nacional y de los desafíos que supone una gestión eficiente e integral de ésta importante infraestructura. Pero la tarea no queda allí. Se necesitan construir, mejorar o mantener los 24,000 kilómetros adicionales de caminos o carreteras en la Red Vial Departamental (la que une capitales de Región y está a cargo de los Gobiernos Regionales) y poner en valor (transitabilidad) los cerca de 100,000 kilómetros de vías vecinales a cargo de los Municipios y que unen distritos y centros poblados menores entre sí.

Compleja y desafiante la tarea que no queda solamente en promover diseño y construcción de vías modernas y seguras, sino también mantenerlas, articularlas y operarlas con eficiencia y seguridad. Inversión pública y privada tienen que soportar este esfuerzo.

(*) Artículo publicado en “Negocios Internacionales”; Revista de la Sociedad de Comercio Exterior del Perú (COMEXPERÚ); Vol. 18, No. 214: Lima, junio de 2015; Páginas 08 y 09.