



# Infraestructura: brecha que no debe demorar en cerrarse

En los últimos años, el Perú ha tenido mejoras importantes en algunos campos de su infraestructura. Actualmente, ocho de cada diez peruanos cuenta con telefonía celular y el 75% de la población tiene acceso a la energía eléctrica.

Pese a estos avances, todavía sigue habiendo desafíos por superar. Por ejemplo, el 45% de las vías de acceso, en nuestro país, todavía es de trocha, y solo el 14% de la red vial está asfaltada.

Además, los peruanos que exportan productos perecibles por vía aérea, a través del aeropuerto Jorge Chávez, pagan el doble y hasta el triple que los productores chilenos, que lo hacen por el aeropuerto de Santiago

El déficit de infraestructura en nuestro país llega a los US\$ 37,760 millones, lo que equivale casi el 30% del PBI. En cuanto a la calidad de la infraestructura, el Perú se ubica en el puesto 97, mientras que Chile está en el 30 y México en el 69.

de Chile, debido a los sobrecostos logísticos que existen en nuestro país.

En el área rural, más de un millón de peruanos, de un total de siete millones, no cuenta con agua potable, y un gran porcentaje debe viajar grandes distancias para llegar a su principal fuente de agua.

Los peruanos tenemos que pagar casi cuatro veces más, por las tarifas de telefonía fija, que los argentinos, y más del doble que los colombianos y venezolanos; y el costo de un paquete mensual de servicios de Internet es de US\$ 36 en el Perú, mientras que, en Costa Rica, es de US\$ 6 y, en México, de US\$ 16.





Es cierto que la economía peruana está atravesando una tendencia positiva; no obstante, para mantener sostenible ese crecimiento, se tienen que abordar varias debilidades. Entre las principales, se encuentran continuar mejorando la calidad de la infraestructura con la que contamos y elevar los estándares educativos.

En el caso de la calidad de la infraestructura, nuestro país se encuentra en el puesto 97 a nivel internacional, según el reporte de competitividad mundial 2009-2010 del World Economic Forum. Si bien hemos avanzado en este indicador, desde el puesto 110, obtenido en el reporte del 2008-2009, tenemos mucho por hacer si consideramos que Chile se encuentra en el puesto 30 y México en el 69.

#### DÉFICIT

A estas alturas, todos somos conscientes del retraso en el que se encuentra el Perú con respecto a la inversión en infraestructura. La información es abundante y debería llamar a una decisión mucho más intensa para promover los proyectos de inversión que están pendientes.

No hay que perder de vista que la infraestructura tiene un impacto positivo en el ingreso y bienestar de los

más pobres. Además, permite que la población tenga acceso a los mercados y reduce los costos de transacción e incrementa el valor de sus activos, como por ejemplo en sus tierras de cultivo.

En el documento “El reto de la infraestructura al 2018”, elaborado por el Instituto Peruano de Economía (IPE) por encargo de Asociación para el Fomento de la Infraestructura Nacional (AFIN),

**TABLA 1. Brecha de inversión en infraestructura, 2008**  
(en millones de US\$ y en porcentaje respecto al total)

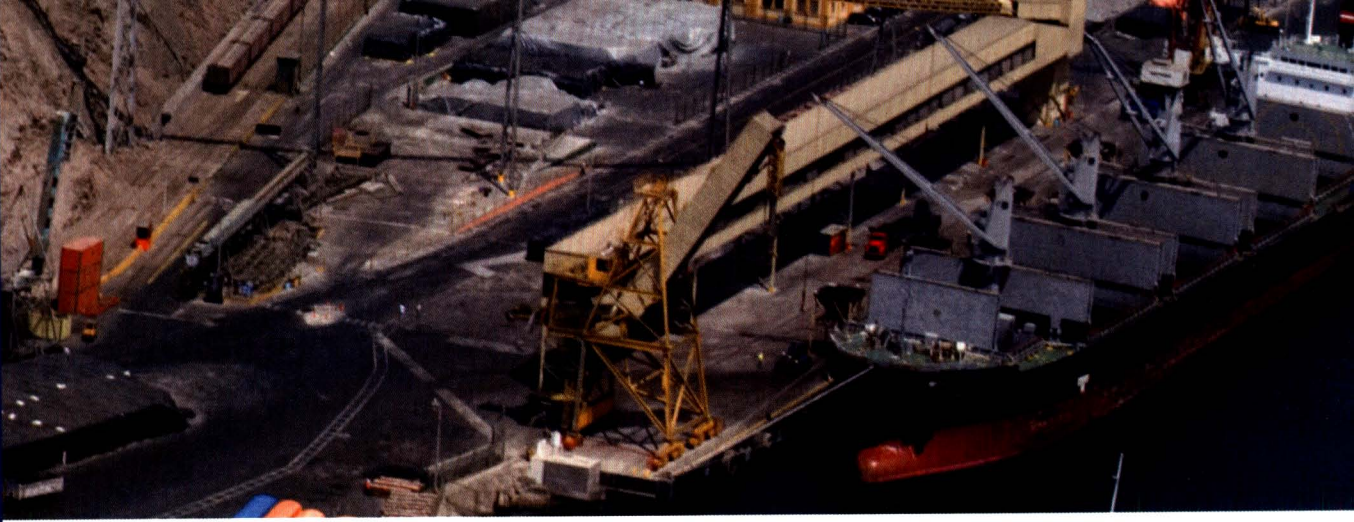
Sector	Brecha 2008	%
<b>Transporte</b>	<b>13,961</b>	<b>37.0</b>
Aeropuertos	571	
Puertos*	3,600	
Ferrocarriles*	2,415	
Redes viales	7,375	
<b>Saneamiento</b>	<b>6,306</b>	<b>16.7</b>
Agua potable	2,667	
Alcantarillado	2,101	
Tratamiento de aguas residuales	1,538	
<b>Electricidad</b>	<b>8,326</b>	<b>22.0</b>
Generación	5,183	
Transmisión*	1,072	
Cobertura*	2,071	
<b>Gas Natural*</b>	<b>3,721</b>	<b>9.9</b>
<b>Telecomunicaciones*</b>	<b>5,446</b>	<b>14.4</b>
Telefonía fija*	1,344	
Telefonía móvil*	4,102	
<b>Total</b>	<b>37,760</b>	<b>100.0</b>

\* Sectores con metodología de cálculo comparable con el estudio anterior. Nótese que aunque la metodología es comparable, las metas fijadas aumentan en todos los casos, lo cual explica el aumento en la brecha de infraestructura estimulada.

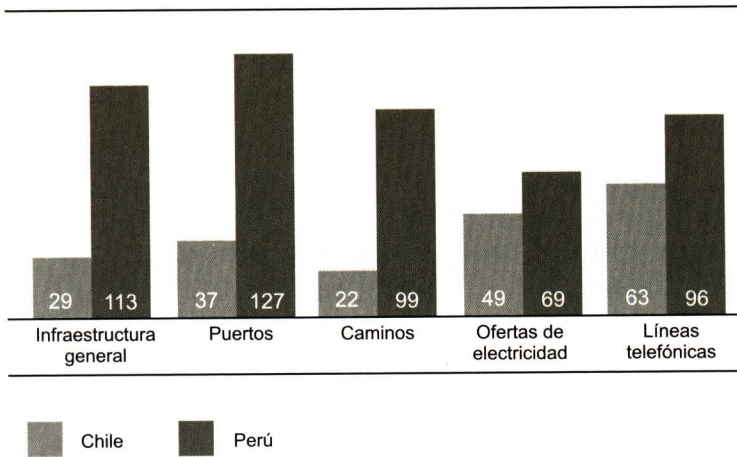
Nota: Cabe resaltar que en el caso del ATJCH no se puede hablar específicamente de “brecha de inversión”, dado que el ATJCH cuenta con infraestructura que excede la demanda. Además, el concesionario ya cumplió con las inversiones obligatorias, salvo la construcción de la segunda pista. Sin embargo, la empresa sostiene que dicha pista podría ser una mejora excesiva para el nivel de las demandas de vuelos estimada al 2017





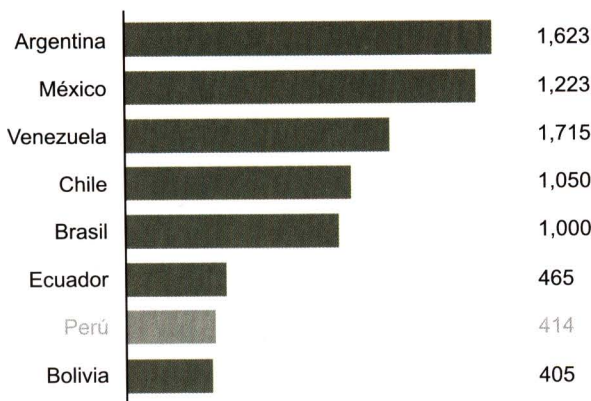


### Ranking de la calidad de la infraestructura



Nota: The Global Competitiveness Report 2008 - 2009

### Red vial per cápita (en kilómetros asfaltos por millón de habitantes)



Nota: Última información disponible para cada país: Argentina, Bolivia y Colombia (2004); Brasil, Ecuador, México y Perú (2006); Chile (2007).

Nota: CIA, MTC, Ministerio de Transportes de Brasil

se estima que la brecha total de infraestructura al 2008 llega a US\$ 37,760 millones, lo que representa aproximadamente 30% del PBI.

Como porcentaje del PBI, la cifra anterior es menor al 33% registrado en el estudio del año 2005; sin embargo, en términos absolutos, es

mayor a los US\$ 22,879 estimados en dicho año, a pesar de las significativas inversiones realizadas en el periodo intermedio.

Entre los componentes de la brecha de inversión calculada, el sector transportes es el que requiere el mayor monto con 37% del total del déficit, dado el atraso en la entrega de proyectos por parte de ProInversión y la insuficiencia de inversión ejecutada hasta la fecha.

En segundo lugar, aparece el sector eléctrico y de gas natural con 31.9% del total de la brecha de inversión. Este monto se explica por un incremento de la demanda de energía eléctrica, mayor al esperado, lo que ha generado fuertes presiones sobre la oferta.

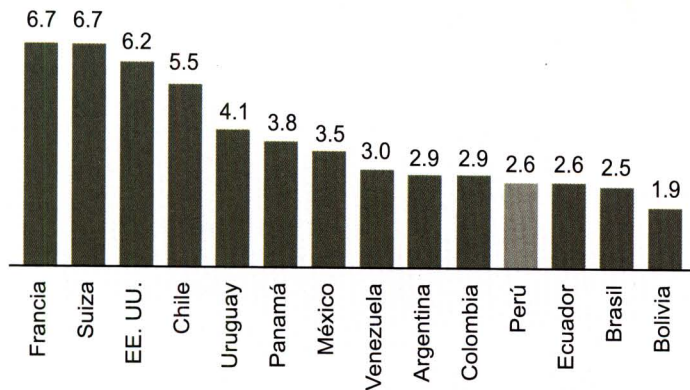
En tercer lugar, se encuentra la brecha del sector saneamiento que representa 16.7% del total del déficit. Finalmente, la brecha de telecomunicaciones es la menor, dado que representa solo 14.4% de la brecha total.

### LA SALIDA

En este contexto, la pregunta que surge es: ¿qué hacer para acortar la brecha que existe? La mayoría de estudios coincide en que una de las razones por las cuales nos encontramos bastante atrasados en algunos sectores es que, por largos años, se tuvo la política de considerar que el Estado era el encargado de invertir en infraestructura. Ahora sabemos que esa no es la salida, sino más bien



**Calidad de la infraestructura de carretera**  
(1= subdesarrollado, 7= eficiente y con amplia cobertura)



Nota: World Economic Forum, Executive Opinion Survey 2008-2009

una colaboración o alianza entre el sector público y el privado.

El Banco Mundial considera que la adjudicación de los proyectos de inversión al sector privado debe darse bajo ciertos mecanismos que garanticen beneficios para todas las partes: la empresa concesionaria, el Estado y la población que hará uso de la infraestructura pública.

Por su parte, el ministro de Transportes y Comunicaciones, Enrique Cornejo, cree que el déficit de infraestructura bajaría hasta en 50% en los próximos tres años, debido al ritmo que tomarían las inversiones en diversos proyectos en todo el país.

De igual manera, la ministra de Economía y Finanzas, Mercedes Aráoz, ha asegurado que su gestión priorizará la inversión en infraestructura y apoyará en todo lo que sea inversión en el interior del país, pero siempre manteniendo la disciplina fiscal.

Para el IPE, el Gobierno ha entendido parcialmente la importancia de continuar promoviendo la inversión en infraestructura a través de la convocatoria al sector privado. Sin embargo, recomienda regresar a un sistema en el cual se tercerice el diseño y la ejecución de las concesiones, donde ProInversión pase a ser, más bien, el promotor.

Además, se tiene que permitir el cofinanciamiento de proyectos de iniciativa privada que demuestren que son rentables para la sociedad, y se debe aprovechar el interés que tiene el sector privado en invertir en infraestructura.

Los gobiernos regionales y locales han presentado 35 nuevos proyectos de inversión en infraestructura para que sean promovidos por ProInversión, bajo la modalidad de canje de obras por impuestos. También se dijo que existían más de 200 proyectos prioritarios, lo que representaba una inversión cercana a los S/6,000 millones. Sin embargo, los empresarios han señalado que este mecanismo no funciona por las excesivas trabas que existen para

su aprobación. Solo dos iniciativas se vienen ejecutando hasta el momento.

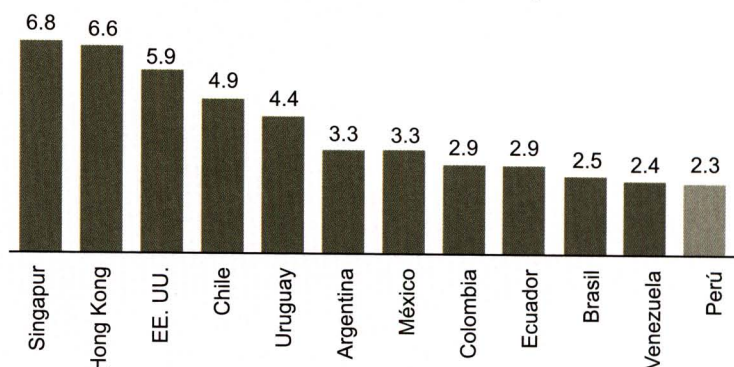
También, los gremios empresariales se quejan de que existe una excesiva burocracia que sigue impidiendo el desarrollo de proyectos de inversión bajo la modalidad de Asociaciones Público Privadas (APP).

Para el presidente de la Confiep, Ricardo Briceño, el Perú tiene que trabajar para alcanzar un nivel de sociedad y economía superior, cerrando la brecha del conocimiento y de infraestructura, que son las dos brechas que nos separan del mundo desarrollado. "No hay tiempo que perder; estas son las dos brechas que debemos cerrar y, para ello, hay que correr más rápido de lo que nuestras piernas nos dan", subrayó.

Como ejemplo de este retraso, comenta que, hace cerca de un año, la empresa DP World presentó una propuesta para la modernización del Muelle Norte del puerto del Callao, a cargo de Enapu, y hasta ahora no se declara de interés, y recién se va a evaluar. "Creo que hay demasiada demora", agrega Briceño.

Esperamos que la brecha se acorte cuanto antes, porque tener más infraestructura genera el desarrollo del país e incide de manera positiva y directa en la calidad de vida de todas las personas. ■

**Índice de calidad de infraestructura portuaria**  
(1= subdesarrollado, 7= eficiente)



Nota: The Global Competitiveness Report 2008 - 2009