

# Se han construido 2,085 km de carreteras

Las inversiones realizadas por el actual Gobierno para mejorar la infraestructura de transporte llegan a los US\$ 5,232 millones, lo que permitirá cubrir solo un 37% del déficit de infraestructura existente en el país, el cual asciende a US\$ 37,760 millones, según el estudio del IPE.

En el caso de la infraestructura vial, se han construido 2,085 km de carreteras a nivel nacional, y se ha hecho mantenimiento a otros 3,232 km, refiere el ministro de Transportes y Comunicaciones, Enrique Cornejo.

Actualmente, los automóviles pueden tener un sobre costo de operación de hasta 73% en una vía sin afirmar, en la sierra central y, en el caso de los ómnibus, el mayor gasto puede alcanzar a un 159%. Y si el Estado no da mantenimiento a la infraestructura vial en forma oportuna, se podrían generar costos adicionales a los transportistas de hasta 300%. Por eso, además de invertir en infraestructura vial, se ha incrementado el presupuesto para trabajos de conservación y mantenimiento en 642% en los últimos cuatro años, monto que superó los US\$ 1,700 millones en 2009, explica el Ministro.

Sin embargo, el estudio del IPE señala que el sistema de transporte en nuestro país no satisface los requerimientos de accesibilidad, transitabilidad, confiabilidad y seguridad que una población necesita. Esto se debe principalmente al crecimiento desigual de los diversos medios de transporte, a la infraestructura insuficiente, a los servicios de baja calidad, a la informalidad, entre otros.

Los 78,687 kilómetros de carreteras que componen la infraestructura vial del país se clasifican en tres tipos de redes: nacional (22%), departamental (18%) y vecinal (60%). La Red Vial Na-

cional es la red de mayor importancia interregional, ya que incluye las principales carreteras longitudinales y transversales del país. Esta red vincula las capitales con las principales ciudades de las regiones y es el eje bajo el cual se articulan las otras dos redes.

Para tener una idea del estado de las vías, el IPE señala que, al 2006, el 52% de la Red Vial Nacional (RVN) se encontraba asfaltada; el 35%, afirmada; el 11%, sin afirmar; y el 2% era trocha. Asimismo, solo el 34% de la RVN asfaltada se encontraba en buen estado, y de las carreteras afirmadas, solo el 3% estaba en buen estado, y prácticamente 100% de la RVN en trocha se encontraba en mal estado.

## CONCESIONES

Con el propósito de mejorar el estado de las carreteras, el Gobierno ha venido incrementado el número de concesiones viales. Hasta el año 2004, solo habían sido entregadas dos concesiones (Arequipa-Matarani y Ancón-Huacho-Pativilca), mientras que, al 2008, se encontraban vigentes nueve concesiones viales y, en el 2009, se otorgaron tres concesiones adicionales.

Actualmente, el Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (Ositran) está supervisando 20 contratos de concesión en infraestructura de transportes: trece proyectos de carreteras, tres de puertos, dos de ferrocarriles y dos de aeropuertos, que comprenden US\$ 5,000 millones de compromisos de inversión.

El presidente de esta entidad, Juan Carlos Cevallos, precisó que, de esos US\$ 5,000 millones, ya se han ejecutado un 40%. Comenta que la crisis económica externa no ha afectado el cumplimiento del compromiso de inversión en materia de transporte,

porque las empresas ya tenían un financiamiento asegurado.

Cevallos prevé que, hasta 2011, saldrán nuevos proyectos de concesión por US\$ 2,000 millones y los compromisos de inversión en ese año ascenderá a US\$ 7,000 millones, lo que significa que se cubrirá el 50% del déficit de infraestructura de transportes (US\$ 14,000 millones).

Para la mejora de las redes viales en nuestro país, ha sido muy positivo el acuerdo para la Iniciativa para la Integración de Infraestructura Regional Sudamericana – IIRSA, suscrito por doce países de América del Sur en el año 2000.

En el caso del Corredor Vial Interoceánico Sur (IIRSA Sur), que fue concesionado en el 2007 y que une Iñapari, en la frontera con Brasil, con el puerto de Ilo, se ha reducido a la mitad el tiempo de viaje y se ha incrementado el tráfico en muchos tramos de esa vía. Similar situación se presenta en algunos tramos de la carretera IIRSA Norte, que une Tarapoto con el puerto de Paita.

Sin embargo, preocupa que, salvo el Proyecto Perú, que es un programa de infraestructura vial para mejorar las vías de integración de la red vial nacional, departamental y vecinal, y la Autopista del Sol (Trujillo-Sullana), no hay proyectos nuevos que vayan a sostener la competitividad de la infraestructura vial en el largo plazo.

Un estudio del Grupo de Análisis para el Desarrollo (Grade) halla que la variación del ingreso per cápita de una familia beneficiada con la rehabilitación de un camino carrozable es de 35% de incremento, entre otros muchos efectos. Es decir, invertir en infraestructura tiene un impacto real en la vida de los peruanos. ■