

Tema: Infraestructura

Autor: Mauricio Javier Tong Wong
Universidad del Pacífico
Código: 70

Supraprestigio en Infraestructura

Parto de Lima con destino a Pichanaki a supervisar nuestro café orgánico, que tiene como destino todo el mundo. Para empezar, salir de Lima ya resulta catastrófico a causa del tráfico vehicular. Luego cruzo la Sierra Central con mareos por las mil curvas de la carretera. Ya me aproximo a la Selva Central, pero debo esperar dos horas para que reparen parte de la vía afectada por deslizamientos. ¡Por fin! Llego a Pichanaki, pero me mencionan que la mercadería nuevamente se estropeó por no haber vías de acceso a la finca.

Propia experiencia, Pichanaki, febrero de 2013

Para 2025 veo a mi país interconectado por un sistema de transporte terrestre de excelentes condiciones, útil, competitivo y prestigiado a nivel internacional, así como una vez lo fueron nuestros Caminos del Inca. Veo nuestra "exótica" papaya en los mercados europeos porque pudo salir a tiempo de la Amazonía. Veo que nuestro pescado marino está, no por primera vez, en la mesa de los hogares de la Sierra. Veo que hay profesores calificados en las escuelas, así como médicos especialistas en los hospitales de las comunidades más remotas. Veo a turistas viajando sin problemas a sus destinos y viendo más de las muchas bellezas que tenemos en distintas ciudades de nuestro país. Por todo esto, veo *desarrollo*, veo al Perú *creciendo* y lo veo unificado y conectado como *uno solo*.

El Imperio Inca fue la potencia continental en sistema de transporte. Sin embargo, hoy en día nos encontramos en el puesto 94 de 144 en el *ranking* de competitividad del Foro Económico Mundial en cuanto a Infraestructura de Transporte¹, lo que demuestra una deficiente gestión y pocos esfuerzos por intentar cambiar esta penosa situación desde hace muchos años. En este sentido, es necesario mejorar la infraestructura, específicamente en transporte, y de este modo desarrollar no solamente las industrias y servicios (empresas), sino también mejorar la calidad de vida de los hogares en materia de educación y salud. De hecho, existen muchos productos alimenticios en lo profundo del Perú que podrían fácilmente alimentar a todo el mundo. Sin embargo, se podría dejar de considerar esta "profundidad peruana", siempre y cuando haya una vía adecuada para acceder a los lugares donde se encuentran estos productos y así evitar sobrecostos de transporte, como sucede a menudo².

En cuanto al sector salud, es evidente y denunciado públicamente por la Comisión Internacional de la Cruz Roja que no hay médicos en zonas rurales, pues se margina a estos poblados por su lejanía geográfica y difícil acceso³. Igualmente sucede en el sector educación. Existen poblados que no cuentan, en primer lugar, con infraestructura apropiada para el aprendizaje en los colegios, y segundo la falta de profesores calificados por el problema del acceso. Considero que solucionar la infraestructura en estos dos aspectos también zanjaría el problema de la centralización de la población en Lima. Por último, en el sector turismo, que es lo que finalmente promociona y pone al Perú en los ojos del mundo, con una adecuada infraestructura los viajeros accederían a nuevas localidades y, por lo tanto, las divisas se repartirían en todos los lugares del Perú y no solamente en las ciudades turísticas más importantes. De hecho, en la extensa y poblada ciudad de Lima solo existe un terminal de autobuses eficiente, creado hace pocos años

¹ Foro Económico Mundial. Reporte de Competitividad Global 2014-2015: <http://reports.weforum.org/global-competitiveness-report-2014-2015>.

² Diario Gestión, Principales problemas que enfrenta la economía peruana: <http://gestion.pe/economia/principales-problemas-economia-peruana-2130994>.

³ Comisión Internacional de la Cruz Roja. <https://www.icrc.org/spa/what-we-do/safeguarding-health-care/>.

por iniciativa de una empresa privada. Tampoco existe un sistema funcional de transporte ferroviario de personas (cuenta con tan sólo 1691 kilómetros de extensión), ni mucho menos estaciones de tren en las ciudades más importantes.

El reto es del propio Estado, que deberá ponerle mayor empeño a unificar las vías, hacer una verdadera red de transporte integral, y así volver a tener el prestigio pasado del Perú como potencia continental en este aspecto. Para ello, deberá continuar esforzándose en planificar y sistematizar el sector estableciendo asociaciones público-privadas o concesionando proyectos de desarrollo de vías terrestres a entidades que tengan visión, que curen este cuerpo sin venas ni arterias. Tanto el Foro Económico Mundial como la Corporación Andina de Fomento han destacado la labor del Estado en la promoción de la inversión en este pilar y, por lo tanto, es necesario seguir por este buen camino⁴, que nos ha posicionado mejor a nivel regional, pero no a nivel internacional. Es un hecho que los climas y las condiciones terrestres son variados y complicados. Estos dificultan y encarecen los proyectos, pero es indudable que las consecuencias de la alta inversión y la correcta administración serán óptimas y que nos conducirán a un ciclo de crecimiento sostenible en todos los sectores relacionados.

Los instrumentos y herramientas que considero importantes para superar estos retos no son complicados de obtener o gestionar. En primer lugar, vías físicas de acceso como carreteras a todos los lugares donde se encuentre un peruano. Para que las vías estén en perfectas condiciones, se debe analizar técnicamente las condiciones climatológicas de cada tramo, para así evitar averías y gastos frecuentes en reparaciones y mantenimiento. En este sentido, el Ministerio de Transporte y Comunicaciones del Perú (MTC) y su órgano descentralizado PROVIAS han logrado concesionar la construcción, mejoramiento y mantenimiento de las vías, que están en óptimas condiciones (asfaltadas y seguras), pero que no llegan a cubrir la extensión deseada en las zonas rurales. En ciudades grandes, se debe prever la expansión urbana y el crecimiento poblacional. Por ejemplo, en Lima existen cerca de 10 millones de personas y no se cuenta con un sistema de metro (sea a nivel, aéreo o subterráneo) o un correcto sistema de rutas viales que alivien eficazmente el caos vehicular. Otra vía física de acceso que debe ser implementada es la red ferroviaria, por ejemplo, trenes de alta velocidad que permitan el transporte tanto de pasajeros como de mercaderías de una ciudad a otra en poco tiempo, empezando por la costa, donde las condiciones son más aptas, reduciendo la congestión vehicular y el deterioro de las carreteras causados actualmente por la circulación de miles de camiones.

Como segunda herramienta, la señalización simplificada de las vías terrestres; es decir, colocar el número correcto de avisos y carteles, por el simple hecho de dar comodidad y tiempo al conductor al leer; y para proporcionar información pertinente con el fin de evitar errores que finalmente puedan ocasionar accidentes mortales⁵ o corrupción policial⁶, cuyos índices internacionales son altísimos en los respectivos *rankings*. Como tercera herramienta, la erradicación de las trabas burocráticas a la inversión en infraestructura, así como la seguridad policial ante las mafias de construcción que ha ido aumentando en el país, reducirían los tiempos de finalización de las obras propuestas y posibilitaría la entrada a más empresas competidores con propuestas más variadas para los proyectos a licitar. Asimismo, convencer a las empresas privadas de brindar nuevas propuestas de transporte (tipos, calidad, precios, etc.), como por ejemplo la implementación de una red de trenes de alta velocidad para personas, lo que acortaría tiempos de viaje y reduciría el riesgo de muerte en las carreteras. Finalmente, la última herramienta es la implementación de tecnología avanzada en transporte, que será necesaria para detectar posibles accidentes o desperfectos en las vías y así poder dejar fluir a los demás vehículos. También se requerirá un sistema completo de vigilancia para poder informar a los viajeros sobre tiempos de llegada, clima o vías cerradas en diferentes tramos; y, por último, la adaptación de dispositivos electrónicos para la facilitación de pagos, registros y control terrestre.

⁴ Diario Gestión, Perú líder en mejoramiento de infraestructura: <http://gestion.pe/noticia/367936/caf-peru-lider-mejoramiento-infraestructura>.

⁵ Minsa, Perfil de Seguridad Vial: <http://www.minsa.gob.pe/ogdn/esp/>.

⁶ Transparencia Internacional, Perfil del Perú <https://www.transparency.org/country/#PER>.

En conclusión, veo a mi país creciendo gracias a una correcta infraestructura de transporte. Lo veo mejor que en aquellos tiempos pasados, porque creo en un futuro mejor. Sin embargo, el reto está en el presente, y por ello debemos continuar por el buen camino de los esfuerzos que permitan alcanzar una mejor competitividad a nivel internacional. La infraestructura es el pilar que permitirá avanzar, desarrollarse y conectarse al Perú, además de acabar con distintos problemas que están presentes en otros sectores relacionados. ¡Recobremos ese supraprestigio en infraestructura!