



MTC: La falta de un Estado operativo

El avance ha sido nulo en varios proyectos críticos como la conexión vial del nuevo Jorge Chávez o el término de la Longitudinal de la Sierra.

Revisaba recientemente las declaraciones de la nueva ministra de Transportes y Comunicaciones sobre lo que ha encontrado en su cartera. No solo es la cantidad de gente contratada, sin capacitación alguna para desempeñar la delicada función pública a su cargo. Entre 2021 y 2022 se incrementó en 47% el número de orden de servicios y consultorías. Por otra parte, un deterioro en toda la estructura de este Ministerio: cinco viceministros de Transportes y cuatro de Telecomunicaciones en tan solo 16 meses y cambios en todos los niveles de la burocracia.

A ello, hay que sumar diversas denuncias muy serias de corrupción que llevaron a interrumpir procesos críticos de contratación de obras públicas necesarias para continuar avanzando con la conexión vial, y también los innumerables expedientes para continuar avanzando con temas tan relevantes como la pavimentación de las pistas del aeropuerto de Juliaca u otros aeropuertos regionales con proyectos que requieren priorización y cuya necesidad salta a la vista. O comentemos el tema de CORPAC, empresa encargada de todo el sistema de control de nuestro espacio aéreo, que también ha sido seriamente deteriorada, convocando huelgas de controladores aéreos en fines de semana pico como Semana Santa, demorando la



compra de los equipos para implementar la nueva torre de control del Jorge Chávez y retardando los procesos de contratación de nuevos controladores aéreos.

Podemos darle una revisión también al trabajo de Provías. En 2022, se ejecutó 43% menos en obras de la red vial nacional que antes de la pandemia (promedio 2016-2019). Inclusive, se ejecutó 8% menos que en 2020, cuando hubo una disminución por la pandemia. Para ponerlo en números sencillos de entender: en el 2022 sólo se pavimentó 74 kilómetros. Los 16 contratos de obra pública por más de S/ 2,400 millones se tuvieron que resolver por distintas causas, lo cual podría estar explicando la baja ejecución.

El avance ha sido nulo en varios proyectos críticos como la conexión vial que tendrá el nuevo Jorge Chávez, el término de la Longitudinal de la Sie-

rra, las necesarias liberaciones de áreas para culminar los tramos pendientes de la Panamericana Norte, el inicio de la puesta en marcha del primer tramo de la línea 2 del Metro de Lima, entre otros.

En telecomunicaciones no se ha logrado avanzar en ninguno de los puntos de agenda, que son críticos para continuar conectando a los más de tres millones de peruanos que hoy, en el año 2023, no tienen acceso a internet. Pronatel se llenó de gente en lugar de promover una ampliación de cobertura desde los distintos operadores privados; se estatizó la red dorsal al rescatar la concesión sin un plan de transición que permitiera garantizar su mantenimiento y operación para, con una mirada más estratégica, volver a entregarla para una gestión privada más eficiente.

Ya son 16 meses perdidos para millones de peruanos que siguen esperando que lleguen sus servicios públicos. Van 16 meses ganados para una corte de clientelistas que encontraron un empleo sin tener la capacidad para ejercerlo, o se toparon con la posibilidad de ganar alguna licitación de esas que tanto escándalo han suscitado. Hay que decirlo: una vergüenza que presenta grandes retos a la actual administración.

“
En
telecomunicaciones
no se ha logrado
avanzar en ninguno
de los puntos de
agenda, que son
críticos para continuar
conectando a los
peruanos”.