

INFORME ESPECIAL

CUIDEMOS NUESTRAS CARRETERAS



POR:
ALDO CHIRINOS
JEFE DEL ÁREA LEGAL - AFIN

Las carreteras son el sistema circulatorio del país. No solo facilitan la movilidad de personas y bienes, sino que reducen costos de transporte, generan empleo y conectan regiones, contribuyendo así al desarrollo económico y social. No obstante, su sostenibilidad se ve amenazada por factores que no responden a la falta de recursos ni a problemas técnicos, sino a una decisión política persistente: La inacción del Estado frente a quienes desafían las normas con absoluta impunidad.





Desde el año 2005, a través de diferentes decretos supremos, se ha venido prorrogando la aplicación de sanciones relacionadas con los pesos máximos permitidos en vehículos que transitan sobre nuestras carreteras, supeditándolos a cronogramas que nunca iniciaron.

Esta situación tuvo su ápice en diciembre de 2017, cuando, mediante Decreto Supremo N° 025-2017-MTC, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) suspendió indefinidamente la fiscalización de las infracciones relacionadas con el peso de los vehículos. Se trata de una historia de idas y venidas, en las que la autoridad ha preferido evadir la aplicación de las reglas diseñadas para garantizar el buen estado de la infraestructura vial.

Lo más alarmante es que, previa a esta suspensión indefinida, en el mismo año 2017, el MTC suspendió la fiscalización y sanción de estas infracciones hasta actualizar los estudios técnicos sobre los límites máximos permisibles de peso por eje y el impacto del control de carga en las carreteras. En cumplimiento de este propósito, se encargó, también en el mismo año, al Servicio de Análisis Energético de la Pontificia Universidad Católica del Perú la elaboración de un informe técnico que determinó que la falta de fiscalización aceleraba el deterioro de las vías y elevaba los costos de mantenimiento (Informe Técnico N° 2017-029-09R).

Cualquiera pensaría que este informe habría dado lugar a medidas correctivas inmediatas. Pero, por el contrario, la decisión fue prolongar la suspensión de forma indefinida y condicionar su levantamiento hasta que “se emita el dispositivo normativo que dé solución a la problemática del control de pesos por eje o conjunto de ejes” que, siete años después, sigue sin ver la luz.

El resultado está a la vista. Las carreteras no concesionadas presentan un deterioro evidente, y en aquellas bajo concesión, los operadores han debido adelantar trabajos de mantenimiento que, en condiciones normales, no serían necesarios con tanta frecuencia. Sin embargo, el problema va más allá del daño material.

Este fenómeno no se limita solo al control del peso vehicular, sino también a una política que, a lo largo de los años, con cada paralización del servicio de transporte realizada por grupos de transportistas, ha implicado la anulación de las sanciones que se les ha impuesto por infracciones al Reglamento Nacional de Administración de Transporte y al Reglamento Nacional de Vehículos. Esta situación fue más evidente durante la pandemia del COVID-19, cuando el Estado ofreció descuentos de hasta el 95% en el monto de las multas a un sector que no estuvo paralizado.



Estas decisiones no solo tienen un efecto económico en el mantenimiento de la infraestructura vial. También refuerzan una percepción de impunidad en la que las normas son meros instrumentos de negociación y el cumplimiento de la ley es opcional. Si el principio de autoridad sigue diluyéndose, cualquier intento por garantizar la sostenibilidad de los servicios de transporte y la seguridad vial será un esfuerzo condenado al fracaso.

La falta de regulación sobre el peso de los vehículos tiene un impacto directo sobre las concesiones viales, desincentivando la inversión privada en infraestructura y elevando los costos operativos de quienes sí cumplen con las normas.

Las concesionarias, responsables del mantenimiento de las vías bajo su administración, enfrentan un dilema perverso: asumir costos adicionales para reparar daños que, en un contexto de regulación efectiva, serían evitables o asumir las sanciones que pueda imponerle el regulador por el estado deficiente de las vías. Estas reparaciones no solo afectan su rentabilidad, sino que generan conflictos con el Estado, que en muchas ocasiones se niega a reconocer el impacto de su propia inacción.



En un escenario donde las reglas son optativas y la autoridad se doblega ante la presión sectorial, las concesiones viales pierden atractivo y la infraestructura del país se deteriora sin posibilidad de financiamiento sostenible. Si el mensaje que se transmite es que las normas pueden ser negociadas según la conveniencia del momento: ¿Quién querrá invertir en proyectos de largo plazo? Sin seguridad jurídica ni cumplimiento efectivo de la regulación, las carreteras seguirán en un estado de degradación permanente y, con ellas, la confianza en que el país es capaz de administrar su propio desarrollo.