

Informe especial

EL REAL IMPULSO DE LOS PROYECTOS FERROVIARIOS

Informe especial

El real impulso de los proyectos ferroviarios



En 2016 se aprobó el Plan Nacional de Desarrollo Ferroviario¹ con el objetivo de establecer los lineamientos de política y estrategias para el mediano y largo plazo en el sector. 8 años después, la situación del sistema de ferrocarriles no ha cambiado significativamente: 1 667 km son de uso público, de los cuales 9% se encuentran bajo la administración pública² y 91%, en concesión³.

Hace unos meses, con motivo del Día del Ferroviario celebrado en septiembre, el MTC anunció que viene impulsando la ejecución de 7 proyectos de ferrocarriles: el Tren Grau, Túnel Trasandino, Corredor Ferroviario Este (Lima–Ricardo Palma), Ferrocarril Huancayo–Huancavelica, Ferrocarril Lima–Barranca, Ferrocarril Lima–Ica y Ferrocarril Puerto San Juan de Marcona–Andahuaylas.

En ese sentido, esta cartera informó, recientemente, que los 3 últimos proyectos mencionados implicarían una inversión mayor a 21 500 millones de dólares⁴, a los que se le suma un Ferrocarril que unirá Cajamarca con la costa, según lo anunciado por el ministro del sector⁵. Estos 4 proyectos forman parte de un paquete de 37 000 millones de dólares que comprende también las Líneas 3 y 4 del Metro de Lima y la Nueva Carretera Central.



1. Disponible en: <https://sge.st/QkgsrB3>

2. MTC a cargo del Ferrocarril Huancayo–Huancavelica y el Gobierno Regional de Tacna, del Ferrocarril Tacna–Arica

3. Ferrocarril del Centro y Ferrocarril del Sur y Sur Oriente

4. https://es.linkedin.com/posts/mtc-peru_atenci%C3%B3n-mtc-activity-7191544166089142272-vRHG

5. MTC. Nota de prensa del 01 de mayo de 2024. "MTC impulsa un paquete de más de US\$ 37 mil millones en obras de infraestructura en transporte"



Sin perjuicio de los beneficios que traerán estos proyectos en la facilitación del transporte masivo de carga y pasajeros, la noticia invita a reflexionar sobre algunas cuestiones. La primera es acerca del financiamiento para la ejecución de estas importantes inversiones. En 2023 el presupuesto público para transporte ferroviario fue de 45.7 millones de soles, con una ejecución del 65.7%, por debajo de lo alcanzado en transporte urbano (98.6%), transporte terrestre (91.5%) y transporte aéreo (91.3%)⁶.

No obstante, más allá del esquema de financiamiento asociado a la modalidad de inversión que sea elegida (inversión pública tradicional, concesión o G2G), lo más relevante es cómo se están formulando estos proyectos y la gestión de los mismos. Proyectos de alta complejidad requieren estudios de alta rigurosidad desde el inicio.

EN PERÚ, EL COSTO DE LA ELABORACIÓN DEL EXPEDIENTE TÉCNICO RONDA EL 2.8% DEL COSTO TOTAL DE LA INFRAESTRUCTURA, MIENTRAS QUE EN CHILE ES DEL 7%, LLEGANDO INCLUSO A 10% EN PROYECTOS COMPLEJOS. ADEMÁS, LA EVIDENCIA INTERNACIONAL REVELA QUE LAS DEFICIENCIAS EN LOS ESTUDIOS DE PREINVERSIÓN O DE DISEÑO INCREMENTAN EL PLAZO DE CONSTRUCCIÓN EN 19%, SEGÚN UN INFORME DE LA CONTRALORÍA⁷. INVERTIR EN UNA BUENA ELABORACIÓN DE ESTUDIOS RESULTA MÁS CONVENIENTE QUE ASUMIR LOS SOBRECOSTOS DE CAMBIOS DE DISEÑO Y FUTURAS PARALIZACIONES Y ARBITRAJES DERIVADOS DE LOS MISMOS.

6. MTC. Boletín estadístico IV-Trimestre 2023 https://sge.st/h_XbZFA

7. Contraloría General de la República. Análisis de la inversión pública desde la perspectiva del control gubernamental (2017-2021)

Al respecto de los estudios de preinversión, la elaboración del perfil del Ferrocarril San Juan de Marcona – Andahuaylas inició en octubre de 2018⁸. Sin embargo, actualmente, el MTC continúa elaborando el perfil y se espera su culminación este mes⁹. La elaboración del estudio correspondiente al Ferrocarril Lima – Barranca recién fue adjudicado en enero de este año, en tanto que la del Ferrocarril Lima – Ica reportó un avance de 70% a enero¹⁰.



“ ES IMPORTANTE EVITAR QUE LOS ESTUDIOS TERMINADOS SE DESACTUALICEN. SEGÚN LA DIRECTIVA GENERAL DEL INVIERTE.PE, LA VIABILIDAD DE LOS PROYECTOS DE INVERSIÓN TIENE UNA VIGENCIA DE 3 AÑOS, DESPUÉS DE LA CUAL LOS ESTUDIOS DEBEN SER ACTUALIZADOS, LO QUE IMPLICA MAYOR GASTO PÚBLICO Y TIEMPO PARA SU ELABORACIÓN Y APROBACIÓN. 9 155 PROYECTOS DE INVERSIÓN DECLARADOS VIABLES ENTRE 2017 Y 2018 PERDIERON VIGENCIA POR TENER MÁS DE 3 AÑOS SIN SER EJECUTADOS. ”

También es importante tomar en cuenta los potenciales riesgos sociales asociados a los proyectos de transporte. La larga extensión de las áreas comprendidas suele derivar en demoras para la libre disponibilidad de predios y liberación de interferencias. Es necesaria una temprana gestión social con los potenciales afectados para mitigar contingencias.

Por ejemplo, la demora de la entrega de predios por parte del Estado para el desarrollo de la Línea 2 del Metro de Lima resta velocidad al avance de obras. Recién el mes pasado el MTC entregó el terreno donde se ubicará la estación central.

8. MTC. Políticas Públicas y Planes Ferroviarios del Perú. Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes. Junio 2019. Presentación.

9. <https://sge.st/-s3qDjj>

10. <https://sge.st/2TNykDH>

“ POR TODO LO ANTERIOR, SE REQUIERE LA IMPLEMENTACIÓN DE METODOLOGÍAS COLABORATIVAS COMO EL BIM¹¹ QUE PERMITAN ACTUALIZAR EN TIEMPO REAL LA INFORMACIÓN DEL PROYECTO PARA TODOS LOS INVOLUCRADOS. ADEMÁS, PARA LA SOLUCIÓN DE CONFLICTOS, MUY COMÚN CUANDO EXISTEN DIVERSOS ACTORES IMPLICADOS, LOS MECANISMOS DE RESOLUCIÓN DE DISPUTAS INCLUIDOS EN CONTRATOS COLABORATIVOS PERMITEN LA CONTINUIDAD DE LA EJECUCIÓN DE PROYECTOS SEPARANDO SU AVANCE DE LA SOLUCIÓN A LAS CONTROVERSIAS. ”



También se requiere reducir la burocracia en la tramitación de los permisos de proyectos de la cartera del MTC. ¿Cuántas municipalidades deberán emitir autorizaciones para el Ferrocarril San Juan de Marcona – Andahuaylas, considerando que comprendería 560 km entre las regiones de Ica, Arequipa, Ayacucho y Apurímac? La demora de una sola puede retrasar el proyecto.

No tiene sentido que los proyectos priorizados por el gobierno nacional dependan de la aprobación de licencias municipales para poder avanzar. Los proyectos promovidos por el sector nacional deberían estar exentos de autorizaciones de entidades municipales.

Todo lo anterior debe ser gestionado desde una oficina

especializada que gestione las grandes inversiones nacionales con un enfoque territorial que podría involucrar proyectos complementarios, aun cuando se encuentren bajo otro estamento administrativo, con el fin de sacar adelante estas inversiones en plazos óptimos.

11. Building Information Modeling