



Puentes al infierno

Si el Ositrán o el concesionario encuentran que se requiere reposición, demolición o una intervención mayor, su obligación es informar al organismo correspondiente, es decir, al MTC.

Confieso que me ha resultado complicado explicar por qué una empresa concesionaria de una carretera no tiene la obligación de reponer un puente que está por caerse. Las obligaciones de construcción en un contrato de concesión están previstas en los contratos que formula el Estado (no el privado), y hasta ahí llega la obligación del concesionario de construir. Adicionalmente, el concesionario tiene obligaciones de mantenimiento y estándares de operación. En términos sencillos, si un puente que recibe el concesionario está en malas condiciones estructurales, el concesionario puede mantenerlo y el Ositrán verificar que este mantenimiento se hizo, pero no es responsabilidad ni del concesionario ni del regulador tomar acciones para reemplazar el puente. Lo mismo pasa con otro tipo de obras civiles en las estructuras concesionadas.

Entonces, si el Ositrán o el concesionario encuentran que se requiere reposición, demolición o una intervención mayor, su obligación es informar al organismo correspondiente, es decir, al Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Es a este organismo a quien le corresponde adoptar las medidas pertinentes. Y, desgraciadamente, hoy se sabe que tanto los concesionarios como el Ositrán lo han venido haciendo consistentemente durante muchos años. Sin respuesta.

También me han preguntado por qué los concesionarios no cerraron las vías o informaron. Lo hicieron a quien le correspondía hacerlo: al Ministerio y no se puede cerrar vías sin autorización del Estado. Tengamos en cuenta, además, que en todos los casos hablamos de vías nacionales, que, de ser cerradas, interrumpirían dramáticamente el tráfico de personas y mercaderías.

La pregunta es: ¿por qué sucede esto? Creo que hay dos respuestas. La primera: no utilizar recursos en inversiones que no son políticamente rentables. Mientras no tengamos una desgracia como la de Chancay,



Mientras no tengamos una desgracia como la de Chancay, el puente está ahí y nadie se entera de que está en condiciones ruinosas. Indolencia, que se le llama, y que tiene las terribles consecuencias que hemos visto.

el puente está ahí y nadie se entera de que está en condiciones ruinosas. Indolencia, que se le llama, y que tiene las terribles consecuencias que hemos visto. La segunda: no hay suficientes manos para elaborar los expedientes respectivos y ejecutarlos.

¿De qué tamaño es el problema? Desgraciadamente, nos ha costado vidas humanas saber que hay más de 70 puentes que requieren intervenciones mayores solo en la red concesionada, y que han sido objeto de diversas comunicaciones al ministerio de Transportes. Tengamos en cuenta que este inventario no incluye los puentes en las vías nacionales o regionales administradas por el Estado; tampoco los de las dos rutas concesionadas en Lima.

Soluciones hay. O el Estado contrata agresivamente expertos para elaborar rápidamente buenos expedientes para las infraestructuras más críticas y ejecutar la obra respectiva, o le encarga esta tarea a los concesio-

“ Las obligaciones de construcción en un contrato de concesión están previstas en los contratos que formula el Estado (no el privado), y hasta ahí llega la obligación del concesionario de construir”.

narios para que se hagan cargo de la inversión, con mayores plazos en sus contratos. En cualquier caso, se necesitan manos capacitadas para aprobar las ingenierías. Hay un decreto de urgencia aprobado recientemente para enfrentar este tema, pero su vigencia es hasta fin de año y es poco probable que esos plazos permitan la aprobación de ingenierías por parte del Estado, más allá de que no alcanzan a otras necesidades como las de Lima o las de zonas no declaradas en emergencia. Vamos a tener que ampliar alcance y vigencia, así como elaborar un cronograma claro, con información transparente a los ciudadanos sobre cuáles puentes están en mayor riesgo y cuándo se intervendrán. Gestión e información. Hay vidas en juego.