



Una mirada a la red vial

Carreteras concesionadas vs. carreteras gestionadas por el Estado.

La principal ventaja de las asociaciones público-privadas frente a la modalidad de obra pública es asegurar la operación y mantenimiento de una infraestructura de servicio público y, de esa forma, garantizar un servicio de calidad al ciudadano. Al analizar la evolución de los niveles del sistema vial en nuestro país, encontramos diferentes desempeños que están directamente relacionados con, justamente, la modalidad de inversión aplicada en cada caso.

Tomemos como ejemplo las redes subnacionales. El avance en la pavimentación de las carreteras departamentales – gestionadas por el Estado – fue de apenas 7.3% a 15.2% en 11 años (1990 a 2021). En peor situación están las vías vecinales: solo 2.3% están pavimentadas. En la otra orilla se encuentra la red vial nacional, cuya extensión pasó de 15,692 km a 27,046 km entre 1990 y 2021. En este periodo, la cantidad de vías pavimentadas se ha casi cuadruplicado y las no pavimentadas reducidas a la mitad. ¿La razón? Una cuarta parte de las carreteras nacionales se encuentran concesionadas a empresas privadas, lo que contribuyó a llegar al bicentenario con el 83.3% de la red nacional pavimentada.

La CAF estima que Perú de-



bería invertir 5.9% del PBI anual hasta el 2040, además de gastar 1.3% en mantenimiento, para alcanzar el nivel de los países desarrollados en infraestructura de transporte terrestre interurbano. Esto implicaría multiplicar por 6 la inversión actual.

Debe tenerse en cuenta que las concesiones viales tienen el compromiso de ejecutar el oportuno mantenimiento vial. Su incumplimiento es penalizado según lo establecido en los respectivos contratos de concesión. Esto contrasta con el grado de atención de las vías a cargo de ProVías Nacional, que en 2021 culminó apenas 132 km de obra con solución definitiva, 510 km con solución básica y ejecutó el mantenimiento periódico de apenas 228 km. Esta entidad no

podría haber hecho mucho más considerando que los ingresos por recaudación de peajes representaron apenas el 3.7% de su gasto en mantenimiento y el resto es financiado con presupuesto público.

Otro dato importante es que de un análisis realizado por el IPE sobre el estado de las carreteras entre 1992 y 2007, se encontró que el costo de volver a invertir en carreteras en las que no se realizó el mantenimiento fue de siete veces más en comparación de haber ejecutado oportunamente esta labor de forma periódica.

Todo esto nos lleva a reflexionar sobre la importancia de la participación privada en la calidad de la infraestructura vial y el servicio de calidad – que es el principal objetivo en este tipo de inversiones – a los usuarios.

Además, las concesiones comprenden la gestión de servicios como auxilios mecánicos y asistencias médicas y el costo por accidentes en carreteras no concesionadas es casi cuatro veces mayor que el de las concesionadas.

Con todo esto, se confirman las ventajas de las APP frente a la modalidad de obra pública. ¿Por qué la renuencia de replicar experiencias exitosas?

“
Existe un desafío importante en el caso de la Marginal de la Selva, donde el 39.2% de su extensión está pendiente de ser pavimentada.”