

Informe especial

CONOCE LAS NECESIDADES DE INVERSIÓN EN CARRETERAS DEL PERÚ

03

02

01

La infraestructura vial en Perú comprende

Una red vial de
174 709 km
de extensión



Pero solo el **19%**
de kilómetros
está pavimentada
(*asfalto y solución básica*).

El Sistema Nacional de Carreteras (SINAC) jerarquiza la infraestructura vial en 3 niveles¹:

RED VIAL NACIONAL

Comprende las carreteras de interés nacional, tales como los principales ejes longitudinales, ejes transversales y variantes. A julio de 2024 registra una extensión de 27 460 km, de los que 83% se encuentran pavimentados. Las regiones con mayor proporción de vías nacionales no pavimentadas son: Junín (40%) y Pasco (29%). La cuarta parte de la red vial nacional se encuentra concesionada.

Desde hace unos años viene aumentando el uso de solución básica en la estrategia de cierre de brechas, con una creciente proporción de obras terminadas en las que se empleó alguna solución básica.

Las soluciones básicas son alternativas técnicas que buscan prolongar a 10 años la vida útil de las capas de rodadura en carreteras no pavimentadas, mediante la aplicación de estabilizadores de suelos, recubrimientos bituminosos y otros en carreteras afirmadas². Las soluciones básicas son alternativas más económicas que las soluciones definitivas, las cuales tienen un horizonte de vida mayor, como por ejemplo el pavimento asfáltico (20 años) o el pavimento de concreto hidráulico (20 a 25 años)³.

En 2018 se culminó la Carretera Dv. Negromayo - Occoruro- Palpata - Dv. Yauri por solución definitiva y el mejoramiento de la carretera Rosario – Dv. Putina – Coasia, por solución básica.

De las obras terminadas por Provías⁴ Nacional entre 2017 y 2023, el 83% de kilómetros fueron intervenidos con solución básica mientras que en solo 17% con solución definitiva (asfalto). Cerrar la brecha de los 4 724 km de vías nacionales no pavimentadas tomaría, mediante solución definitiva, 197 años al ritmo de la modalidad de obra pública⁵.

1. MTC. Estadística – Infraestructura Vial

2. MTC. Documento Técnico Soluciones Básicas en Carreteras No Pavimentadas. Febrero 2015, aprobado por Resolución Directoral N° 003-2015-MTC/14

3. MTC (2023). Instructivo de la Ficha Técnica Estándar para la Formulación y Evaluación de Proyectos de Inversión en Carreteras Interurbanas

4. Provías Nacional. Memoria Institucional 2023.

5. Estimación propia en base a las obras terminadas en 2018 mediante solución definitiva por Provías Nacional (15 días por kilómetro). Fuente: Memoria Institucional del año 2018. Se tomó el año 2018 por ser el de mejor resultado (entre 2018 y 2023 el avance promedio fue de 26 días por kilómetro).



RED VIAL DEPARTAMENTAL O REGIONAL

Carreteras que corresponden al ámbito de un gobierno regional, que articulan a la red vial nacional con la red vial vecinal. A julio de 2024 representan 27 752 km de extensión, con solo un 24% pavimentadas. Las regiones con mayor proporción de vías departamentales no pavimentadas son: Huánuco (99%), Ucayali (97%), Pasco (96%), La Libertad (94%) y Cajamarca (90%).

Entre diciembre 2018 y julio de 2024 las vías departamentales pavimentadas se incrementaron en 3 002 km, de los cuales 89% fueron intervenidos con solución básica y solo 11% con asfalto. Cerrar la brecha de los 21 127 km de vías departamentales no pavimentadas tomaría, mediante solución definitiva, 880 años al ritmo de la obra pública⁶.



6. Ver nota anterior



RED VIAL VECINAL O RURAL

Está conformada por las carreteras que articulan las capitales de provincia con los distritos y sus áreas de influencia, además de conectarse con las redes viales nacionales y departamentales. A julio de 2024 representan 119 496 km, con solo 3% pavimentadas.

Entre diciembre 2018 y julio de 2024 las vías vecinales pavimentadas se incrementaron en 1 944 km, de los cuales 52% fueron intervenidos con solución básica y 48% con asfalto. Cerrar la brecha de los 115 694 km de vías vecinales no pavimentadas tomaría, mediante solución definitiva, 4 821 años al ritmo de la obra pública⁷.



7. Ver nota anterior



Inclusive en Lima Metropolitana, que se encuentra en mejores condiciones que el resto del país, solo el 39% del sistema vial metropolitano e interconexiones regionales se encuentra pavimentado⁸, según el PLANMET 2040.

Terminar de pavimentar los 141 545 km pendientes de la red vial existente a lo largo de todo el país costaría en promedio 856 079 millones de soles mediante solución definitiva⁹. Incluso si se emplea solución básica, el costo se estima en 306 583 millones de soles¹⁰. En ambos casos, sin contar los gastos de mantenimiento y operación. La brecha es demasiado amplia y, como veremos a continuación, no puede cubrirse solo con inversión pública.



8. PLANMET 2040

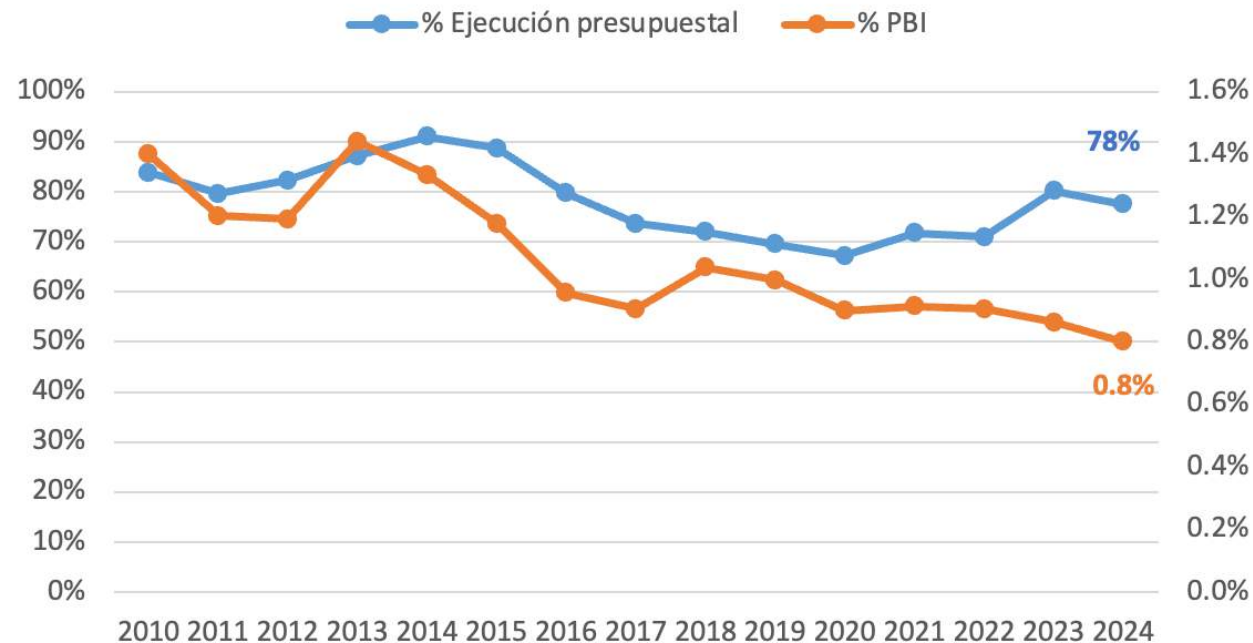
9. Estimación propia en base al promedio del costo por kilómetro de las obras terminadas en 2018 por Provias Nacional mediante solución definitiva (más de 6 millones de soles por km). Fuente: Provias Nacional, Memoria Institucional del año 2018.

10. Estimación propia en base al costo unitario empleado en el Plan Nacional de Infraestructura para la Competitividad del 2019 (585 399 dólares por kilómetro) y al tipo de cambio de 3.70 soles por dólar.

INVERSIÓN PÚBLICA

En los últimos años **la inversión pública en infraestructura de transporte vial** muestra una tendencia creciente, en términos nominales, registrando un gasto devengado de 8 696 millones de soles en 2024, 12% más que en 2019. Sin embargo, paulatinamente **viene perdiendo participación en relación al producto nacional, pasando del 1.4% del PBI en 2013 a 0.8% en 2024**. Mientras que hace 10 años se lograba una ejecución presupuestal de alrededor del 90%, en 2024 se alcanzó el 78%.

Inversión pública en infraestructura vial



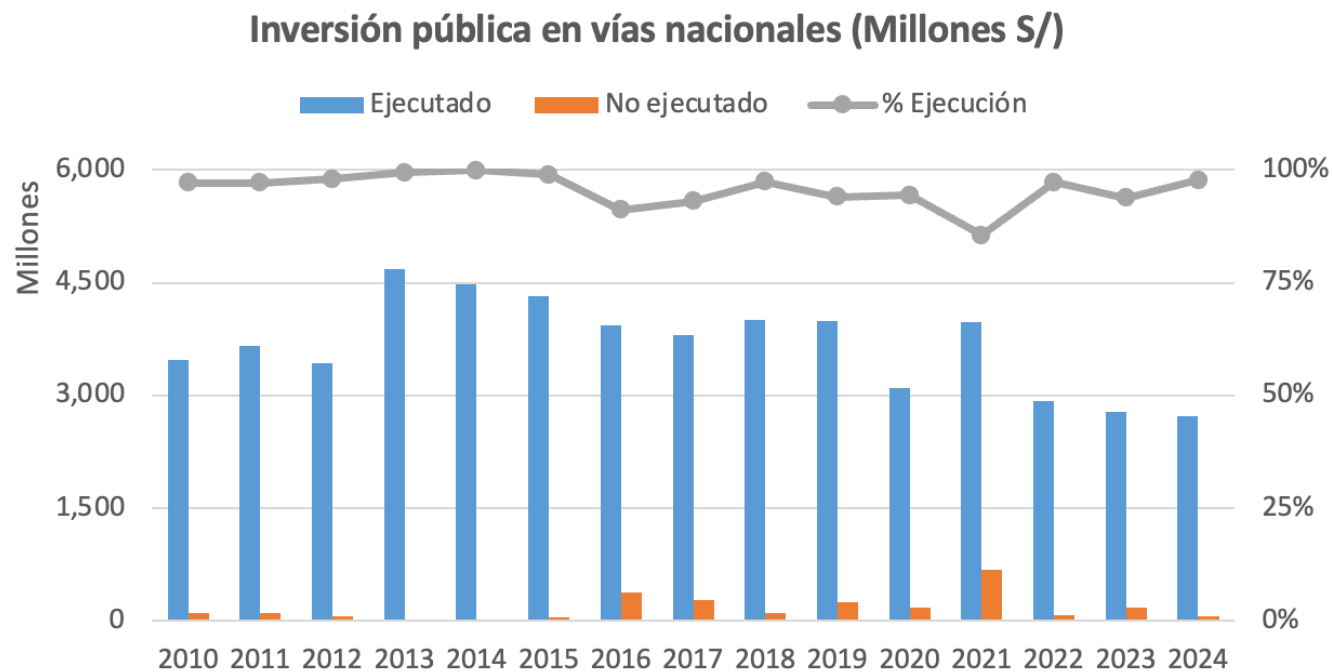
Nota: Comprende vías nacionales, vías departamentales, vías vecinales y otros (camino de herradura, control y seguridad del tráfico terrestre, servicios de transporte terrestre, calles, jirones, avenidas, vías expresas, infraestructura para peatones y transporte no motorizado)

Fuente: MEF-Transparencia Económica, BCRP

Elaboración: AFIN

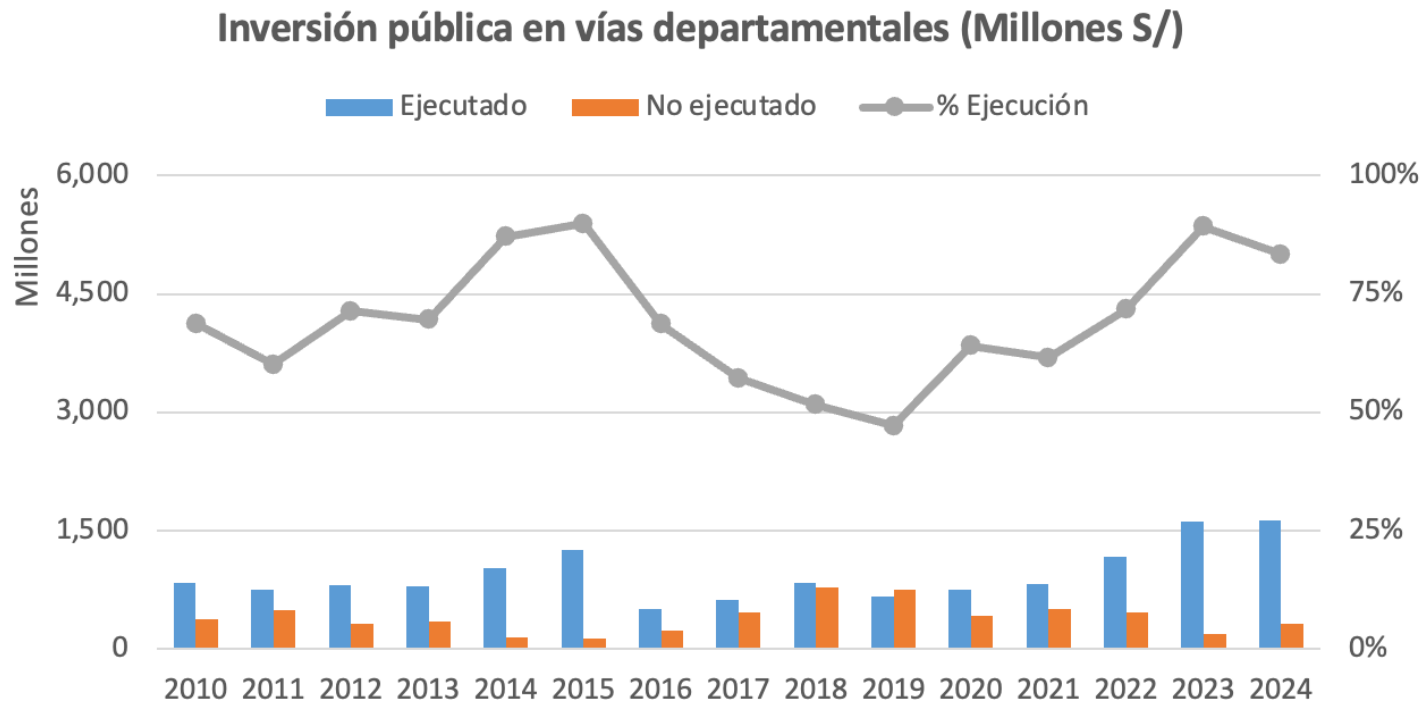
Al desagregar la inversión por grupo funcional se observa un cambio en la composición del gasto. En 2014, el 58% de la inversión en infraestructura vial se destinó a las vías nacionales, 13% a las departamentales y 23% a las vecinales. En 2024, las vías nacionales representaron el 31% del gasto; las departamentales, 19%; y las vecinales, el 47%. Este cambio en la distribución entre redes viales es inversamente proporcional al grado de ejecución, como se explica a continuación:

- **La inversión en vías nacionales** viene disminuyendo su participación en el gasto público, pasando de alrededor de 4 500 millones de soles hace 10 años a 2 700 millones de soles en el último año, manteniendo un alto nivel de ejecución presupuestal (98% en 2024).



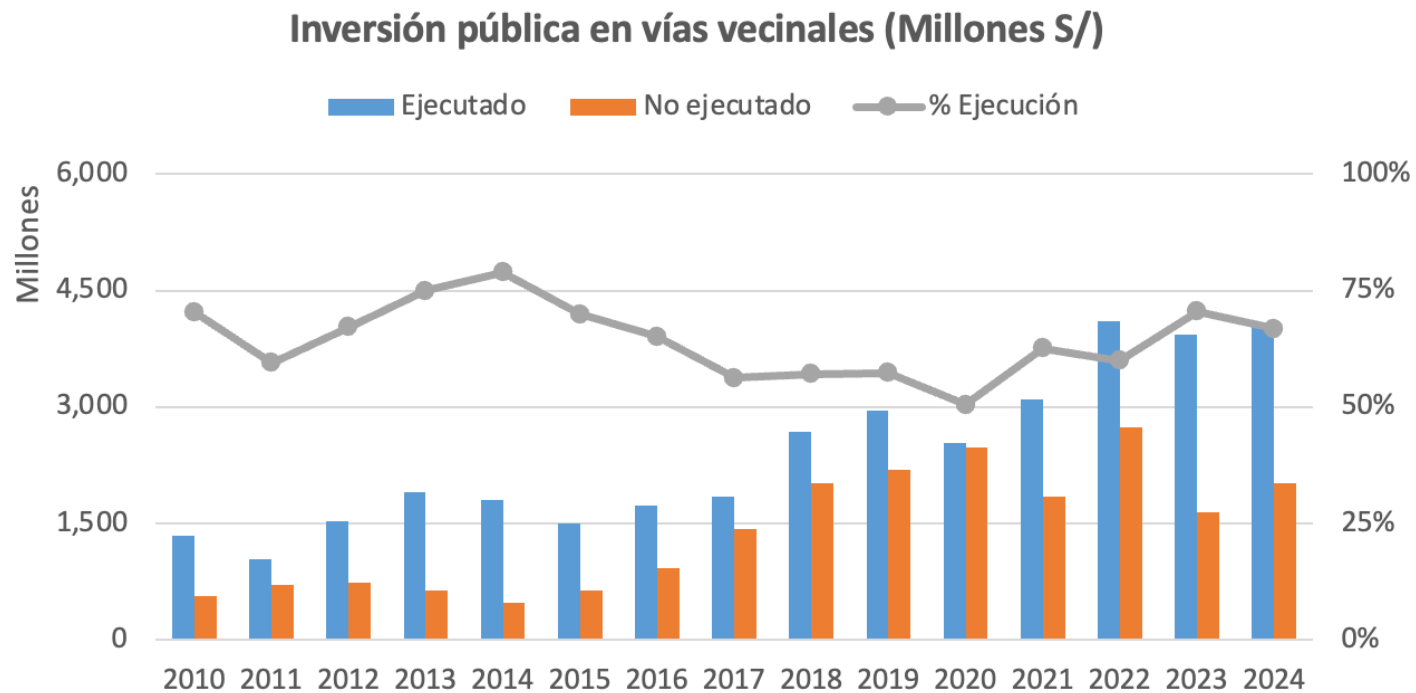
Fuente: MEF-Transparencia Económica
Elaboración: AFIN

- La inversión en vías departamentales** fue de más de 1 600 millones de soles en 2024, superando el máximo previo alcanzado en 2015 cuando se devengaron más de 1 200 millones de soles. No obstante, la ejecución presupuestal sufrió un descenso que llevó a reportar 47% en 2019. Recién en 2023 se alcanzó a ejecutar 89% y en 2024, 83%.



Fuente: MEF-Transparencia Económica
 Elaboración: AFIN

- La inversión en vías vecinales** muestra un incremento de 125% entre 2014 y 2024, pasando de alrededor de 1 800 millones de soles a 4 000 millones de soles. Sin embargo, pese a ser el grupo funcional con mayores recursos, en algunos años dejó sin ejecución más del 40% del presupuesto. En el último año no se gastó un tercio de recursos.



Fuente: MEF-Transparencia Económica
 Elaboración: AFIN

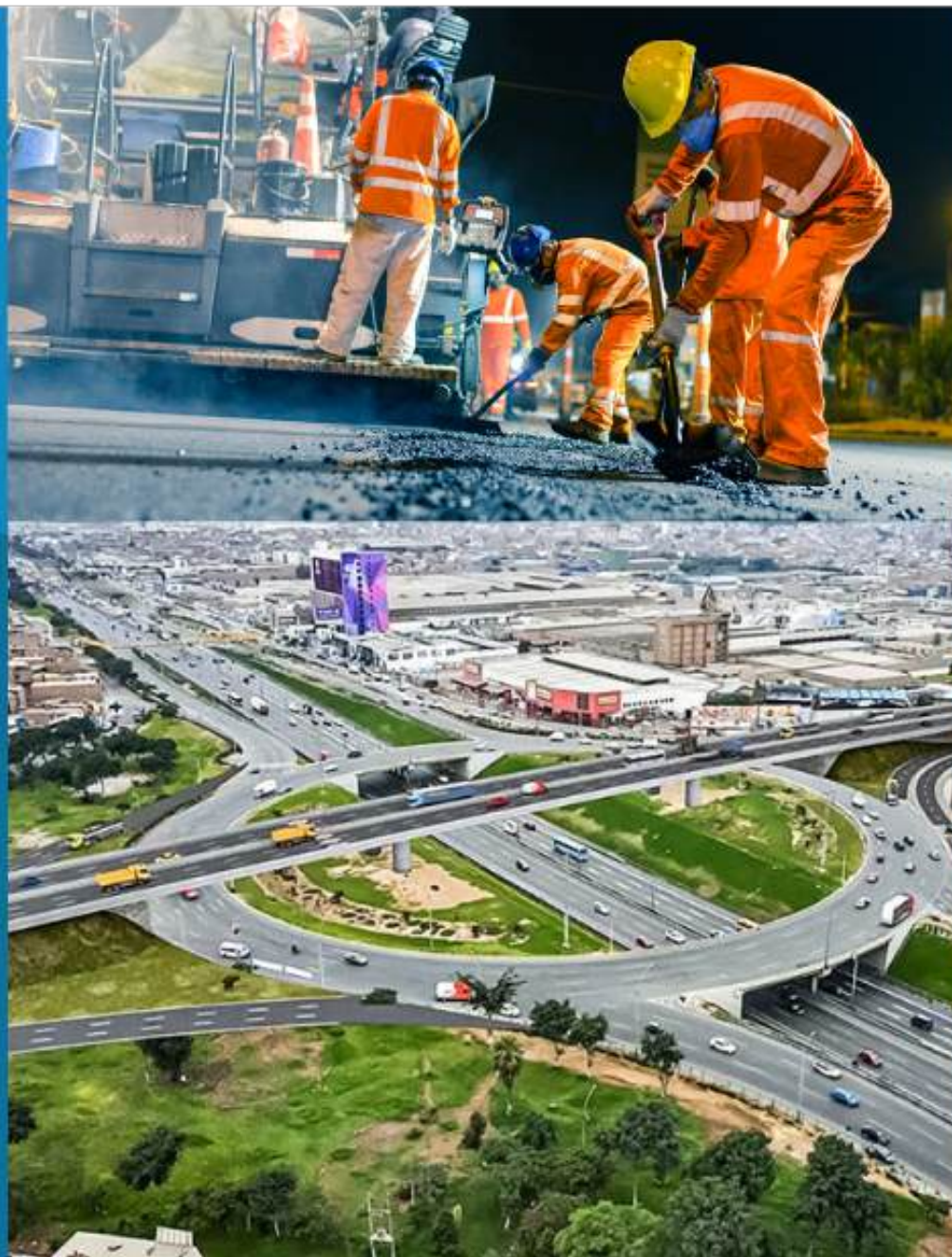
Mantenimiento vial

El gasto en mantenimiento de infraestructura vial fue de 3 136 millones de soles en 2024, de los que el 74% corresponde a vías nacionales, 19% a vías departamentales y 6% a las vecinales. Desde 2021 viene disminuyendo tanto en términos nominales (en dicho año se registró 3 572 millones de soles) como en términos relativos al producto nacional, pasando de 0.41% del PBI en 2021 a 0.27% del PBI en 2024.

Impacto económico de la infraestructura vial

La dotación de infraestructura vial ofrece oportunidades de aumentar la productividad, la competitividad y el acceso a servicios.

Una investigación de Martincus (2017)¹¹ sobre los efectos de la infraestructura de carreteras en Perú en las empresas de exportación encontró que las exportaciones cuyas rutas hacia el principal puerto principal se acortaron - debido a la implementación de nuevas carreteras - tuvieron una tasa de crecimiento promedio anual significativamente superior en un 3.8 % en comparación con aquellas cuyas rutas que se mantuvieron inalteradas durante el período 2003 - 2010.



11. Christian Volpe Martincus, Jerónimo Carballo and Ana Cusolito, Roads, Exports and Employment: Evidence from a Developing Country, Journal of Development Economics. Volume 125, March 2017, Pages 21-39



PROPUESTAS

La modalidad de Asociación Público-Privada (APP) contribuye al desarrollo económico. **Del Carpio (2023)¹² estimó que un aumento del 1% de la inversión en APP en infraestructura vial genera incrementos en el desarrollo económico regional de 0.21%.**

Dada la insuficiente capacidad de los recursos públicos para cerrar la brecha de infraestructura vial exclusivamente mediante la modalidad de obra pública, se deben brindar las condiciones para permitir la participación de la inversión privada.

La modalidad de APP es una alternativa que contribuye al cierre de brechas con sostenibilidad puesto que al tratarse de contratos de largo plazo se asegura que las vías concesionadas sean oportunamente mantenidas en buen estado durante el plazo de concesión, lo que lo diferencia de la modalidad de obra pública que se enfoca en la construcción de la infraestructura contratando de manera separada (con los procesos burocráticos que implica) su mantenimiento, conservación y operación y cuyo cumplimiento no recibe la misma exigencia como en la APP.

Atraer inversiones de largo plazo implica mitigar la incertidumbre de los inversionistas que confían que se respetarán los compromisos asumidos por parte del Estado no solo durante la gestión actual sino también a futuro.

12. Del Carpio (2023). Impacto de las asociaciones público-privadas de infraestructura de transporte en el desarrollo económico en Perú. Global Business Administration Journal