



EN PROYECTOS PRIVADOS Y PÚBLICOS, ADEMÁS DE LOS QUE SERÁN ADJUDICADOS

# COMPROMISOS DE INVERSIÓN EN SECTOR TRANSPORTE SUMAN US\$22.561 MILLONES AL 2021

Urge que el próximo gobierno supere las actuales limitantes e impulse las inversiones en marcha y las pendientes en sus diversas modalidades.



**Dr. César Peñaranda Castañeda**  
Director ejecutivo  
Instituto de Economía y Desarrollo  
Empresarial  
Cámara de Comercio  
[cpenaranda@camaralima.org.pe](mailto:cpenaranda@camaralima.org.pe)

**P**

ara el Instituto de Economía y Desarrollo Empresarial (IEDEP) de la Cámara de Comercio de Lima, una infraestructura con cobertura amplia, de calidad y con adecuado mantenimiento es fundamental para asegurar el efectivo funcionamiento de la economía. Es el caso en particular de los distintos modos de transporte, incluidos

carreteras, ferrocarriles, puertos y aeropuertos, pues permiten a las empresas trasladar sus bienes y servicios al mercado de una manera segura y oportuna, además de facilitar la movilidad de los trabajadores hacia sus puestos de trabajo.

Una de las características que distingue a la inversión en infraestructura sobre el resto



el efecto multiplicador es mucho mayor en zonas que no cuentan con vías asfaltadas, en comparación con las que ya las tienen.

La infraestructura de transporte también genera beneficios en el comercio exterior, pues posibilita el traslado y abarata el tiempo que toma a la mercadería moverse desde el lugar donde se origina la producción hacia los puntos de salida, especialmente puertos. Algunas evaluaciones de impacto determinan que el invertir en infraestructura de transporte podría no solo aumentar el volumen de comercio sino también el número de productos exportados pues, según estimaciones del Banco Interamericano de Desarrollo, estos aumentarían en promedio 2,9% con una reducción del 1% en los costos de transporte. En el caso peruano, la incidencia de esos costos sobre las exportaciones es muy alta dado que, primero, el 95% de la carga se mueve por carretera y, segundo, el costo de transporte doméstico es más alto que el costo de transporte internacional.

Para el Fondo Monetario Internacional, la meta de incrementar el flujo de servicios de infraestructura no solo se alcanza con nuevos proyectos (como la construcción de carreteras), sino también impulsando los gastos en operación y mantenimiento, lo cual reduce el ratio de depreciación del capital y extiende el tiempo de vida de la infraestructura instalada.

Sin embargo, a pesar de la evidencia de altas tasas de retorno, los gastos de operación y mantenimiento se descuidan a menudo en favor de la construcción de nuevas infraestructuras.

es su potencial de generar externalidades positivas, de tal manera que el retorno social de un proyecto puede exceder los retornos privados que se generan para el operador. Por citar un caso, los beneficios de construir un nuevo puente se propagan al resto de la red vial de la cual forma parte provocando que las familias y empresas se vuelvan más productivas por la mejor red de transporte.

Siempre referido al transporte existe además una relación de largo plazo entre infraestructura vial y el nivel de actividad económica. Para ponerle cifras, según el Banco Central de Reserva, si la infraestructura se incrementa en 1%, el PBI lo hace en 0,218%, con un impacto inicial en actividades que ya se desarrollan en las zonas favorecidas e impulsando el desarrollo de nuevos sectores productivos. Asimismo,

### BRECHA DE INFRAESTRUCTURA EN TRANSPORTE

Según AFIN, la brecha de infraestructura en el sector transporte para el largo plazo (2016-2025) asciende a US\$57.498 millones, de los cuales el 55,4% (US\$31.850 millones) proviene de la brecha en carreteras, 29,5%

posibilidades de inversión y generación de empleo, tal como lo identifica el IEDEP en su reporte Cartera de Proyectos de Inversión 2016-2021, en el cual se identificaron proyectos de inversión en infraestructura de transporte ya concesionados (en el caso del sector privado), que están por adjudicar (que corresponde a asociaciones

**“ PARA EL IEDEP, EL SECTOR TRANSPORTE TIENE UNA INVERSIÓN PENDIENTE POR EJECUTAR DE US\$8.567 MILLONES, DONDE EL 56% CORRESPONDE A LA LÍNEA 2 DEL METRO DE LIMA ”**

de ferrocarriles, 10,9% de puertos y el 4,1% proviene de aeropuertos.

Por otra parte, se encuentran retrocesos en los indicadores de calidad de la infraestructura en el Reporte de Competitividad Global 2015-2016 del Foro Económico Mundial, en los cuales se ha involucrado en infraestructura de carreteras (del puesto 100 al 111) y de aeropuertos (del puesto 74 al 82) respecto a los resultados del 2012-2013.

El IEDEP sostiene que es indispensable atender la brecha de infraestructura para aspirar aumentar progresivamente la productividad y competitividad. No obstante, si bien es una gran deficiencia que debe atenderse, abre simultáneamente enormes

públicas privadas-APP) y que ya vienen siendo ejecutados (referidos a inversión pública). El IEDEP estima que se cuenta con compromisos de inversión por US\$22.561 millones para el quinquenio 2016-2021. En carreteras destaca la Autopista del Sol-Trujillo-Sullana por US\$330 millones y la Red Vial N°6 Pucusana-Cerro Azul-Ica por US\$294 millones, así como los tramos 4 y 5 de la Longitudinal de la Sierra, ambos por US\$340 millones, próximos a ser adjudicados por ProInversión. En ferrocarriles sobresalen la Línea 2 del Metro de Lima por US\$5.346 millones y las Líneas 3 y 4 por US\$4.640 millones y US\$4.350 millones, respectivamente, también próximas a obtener buena pro. En puertos están los Terminales

Norte (US\$883 millones) y Sur (US\$600 millones) del Callao, mientras que en aeropuertos se encuentran las inversiones en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez por US\$1.062 millones y el Aeropuerto de Chincheros por US\$599 millones.

### INVERSIONES PENDIENTES

Según los datos del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (Ositrán) sobre contratos de concesión, el IEDEP encuentra que existe inversión pendiente de ejecutarse por un monto de US\$8.567 millones, de los cuales el 56% corresponde a la Línea 2 del Metro de Lima ya mencionado.

En la gran mayoría de estos proyectos los principales factores que limitan el proceso de concesiones y la marcha en su ejecución se origina en la demora por parte de los organismos reguladores al momento de interpretar los contratos, las trabas burocráticas, la lentitud por parte de Estado en culminar los procesos de expropiación de terrenos o puesta a punto de áreas, la lentitud en la emisión del certificado de inexistencia de restos arqueológicos, los estudios de impacto ambiental, la ausencia de organismos reguladores a niveles subnacionales, la coyuntura política o electoral y los bajos límites de endeudamiento por parte del Estado para cofinanciar los proyectos.

Dado lo anterior, urge que el próximo gobierno para el periodo 2016-2021 supere estas limitantes e impulse las nuevas concesiones. En los tres últimos gobiernos, empezando por la actual administración, se generaron cinco por US\$6.503 millones, 15 por US\$2.944 millones y siete por US\$3.700 millones.

En ese sentido, el IEDEP considera que la carencia de infraestructura de transporte no se debe a la falta de recursos sino a la carencia de acción efectiva conjunta del sector público y privado vía mecanismos modernos de ejecución como son las concesiones, las APP y las obras por impuestos, que requieren procesos simples y dinámica toma de decisiones a nivel nacional, regional y local. Paralelamente, es fundamental mejorar la gestión de proyectos en los gobiernos subnacionales (regionales y locales), en especial aquellos que tienen poca experiencia y carecen de los recursos humanos idóneos, vía asesorías y coordinación oportuna.

### PERÚ: COMPROMISOS DE INVERSIÓN EN EL SECTOR TRANSPORTE 2016-2021<sup>1</sup>

(millones US\$)

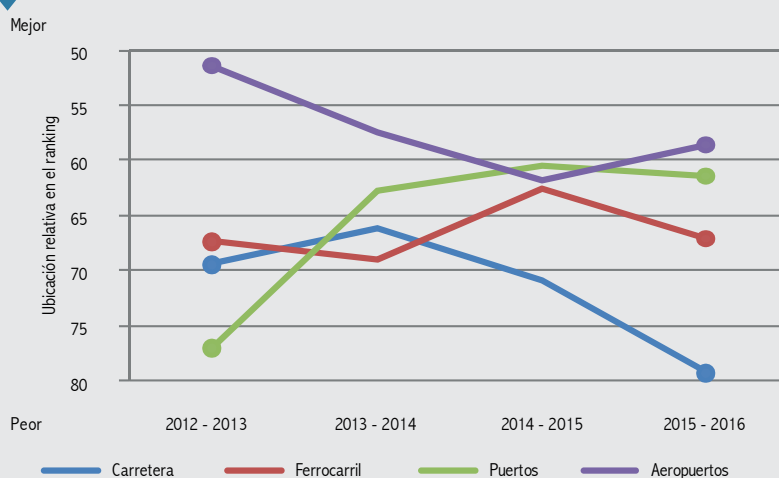
Subsector	Monto
Carreteras	4.777
Ferrocarriles	14.259
Puertos	1.787
Aeropuertos	1.738
<b>Total</b>	<b>22.561</b>

1/. Considera proyectos APP por adjudicar.

Fuente: Cartera de Proyectos IEDEP-CCL

Elaboración: IEDEP

### PERÚ: PERCEPCIÓN DE CALIDAD DE LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE



Fuente: WEF

Elaboración: IEDEP

### PERÚ: INVERSIÓN PENDIENTE EN CONTRATOS DE CONCESIÓN

Concesión	Ubicación	Millones US\$, incluye IGV
Línea 2 y Ramal Av. Faucett-Av. Gambeta de la Red Básica del Metro de Lima y Callao	Lima, Callao	4.881,4
Aeropuerto Internacional Jorge Chávez	Callao	736,7
Aeropuerto Internacional Chinchero	Cusco	599,3
Terminal Norte Multipropósito	Callao	543,3
Nuevo Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao - Zona Sur	Callao	257,5
Terminal Portuario General San Martín	Ica	248,0
Autopista del Sol: Trujillo-Sullana	La Libertad, Lambayeque, Piura	234,8
Red Vial N°6: Puente Pucusana-Cerro Azul-Ica	Lima, Ica	186,6
Dv. Quilca-Dv Arequipa (Repartición)-Dv. Matarani-Dv. Moquegua-Dv. Ilo Tacna-La Concordia	Arequipa, Moquegua, Tacna	134,3
Red Vial N° 4: Pativilca-Santa-Trujillo y Salaverry-Empalme R01N	Lima, Ancash, La Libertad	121,6
IIRSA Centro Tramo N° 2: Puente Ricardo Palma - La Oroya - Huancayo y La Oroya - Dv. Cerro de Pasco	Lima, Junín, Cerro de Pasco	116,9
Terminal Portuario de Paita	Piura	112,7
Longitudinal de la Sierra Tramo 2: Ciudad de Dios-Cajamarca-Chiple, Cajamarca- Trujillo y Dv. Chilete-Emp. PE-3N	La Libertad, Cajamarca	102,2
Otros	Varios	291,7
<b>Total</b>		<b>8.567,0</b>

Fuente: Ositrán

Elaboración: IEDEP