

Leonie Roca de AFIN: “Las APP no son una opción ideológica, sino una herramienta para el Estado”

¿Cuál es la situación de la infraestructura en el Perú?

Tenemos un tremendo atraso por donde quiera que uno mire. Quizá los sectores que destacan son puertos donde se ha avanzado muchísimo en los últimos 25 años y casi todo con inversión privada, autosostenibles sin recursos del Estado. Tenemos los dos puertos del Callao. Uno de ellos, incluso, en este momento, incrementando capacidad. El otro con proceso de adendar su contrato para hacer una inversión adicional como de US\$ 1.100 millones (APM Terminals). Tenemos Salaverry, Paita, el Puerto de Pisco, Matarani, toda una red portuaria que ha dado un tremendo salto cualitativo mejorando la competitividad del país de manera notable.

Aquí el principal riesgo es el retroceso y para que esto no suceda en este proceso ha sido clave la Autoridad Portuaria Nacional (APN) que se ha mantenido fuerte, independiente, técnica y debemos cuidarla para que se mantenga así y ojalá no se dé marcha atrás porque se acaban de dar cambios en la APN y nosotros estaremos vigilantes.

En aeropuertos, el Internacional Jorge Chávez sabemos que tuvo un salto y ahora está por dar otro en el incremento de capacidades para generar condiciones de conectividad pese a

los retrasos que se ha tenido en la entrega de tierras y por el tema de la pandemia. (Tenemos) los aeropuertos regionales que podrían avanzar más rápido pero que también requieren que el Estado apruebe expedientes técnicos que se están demorando y, por lo tanto, las expectativas de regiones crecen y no se está respondiendo.

En carreteras se ha avanzado muchísimo. El 25% de la red vial nacional está concesionada y se ha logrado contar con tramos que hace 20 años no imaginábamos tener como la autopista Lima-Ica, también demorado por entrega de terrenos y por propias demoras de la relación con el Estado, pero se ha avanzado.

Pero se sigue teniendo un déficit en carreteras.

Sigue existiendo un gran déficit en carreteras. Tenemos el 16% de la red vial nacional pendiente de pavimentar y proyectos grandes como el Anillo Vial Periférico con la Longitudinal de la Sierra que están en ProInversión hace muchísimos años. Entonces, yo diría que la agenda más grande está en el sector de transporte en todo lo que son metros en Lima y eventualmente en algunas otras ciudades grandes del país.

Esta brecha no puede ser cerrada solo por Provias. Ellos sueñan hacerlo todo por obra pública, pero lo cierto es que al ritmo de adjudicación y ejecución que tiene esta obra pública según nuestros cálculos se demoraría 108 años en cerrar esta brecha.

¿Qué pasa con los sectores de infraestructura que brindan

servicios más relacionados con el día a día de las personas?

Aquí tenemos telecomunicaciones, electricidad, salud, educación, agua, desagüe. Hay un paquete de servicios y es ahí donde tenemos una deuda gigantesca. En agua y saneamiento es una vergüenza porque ahí no solamente tenemos un problema de cobertura, sino también de calidad. No obstante, ahora casi el 92% de aguas en Lima son tratadas gracias a tres concesiones por Asociación Público Privadas (APP) en La Chira, Taboada y Provisur, que tienen su planta de tratamiento de aguas residuales que les permite reusar el agua para otros fines agrícolas.

En agua hay una agenda inmensa y se requiere participación privada, hay muchos proyectos de plantas de tratamiento, además de proyectos de cabeceras de cuenca que deberían ser acelerados.

Después en salud, donde la pandemia nos ha desvestido y ha quedado en evidencia el déficit que tenemos, la provisión que hay en el Perú es básicamente pública, abarcando el 95%, y está muy fragmentada y, en este momento, no se cuenta con una política para solucionar el problema. No es posible que un asegurado de EsSalud no se pueda atender en hospitales del Ministerio de Salud (Minsa) y viceversa.

**¿En cuánto está el déficit de infraestructura en el país?
¿Aumentó a raíz de la pandemia?**

El déficit de salud es histórico y como dejamos de atender los

problemas de salud durante la pandemia hoy tenemos un pico de demanda de los servicios en este sector. Lo mismo pasa en el privado. Si sacamos la fotografía de la pandemia igual este déficit existe. Nos faltan cientos de hospitales, miles de postas médicas, policlínicos, centros de diálisis, de imágenes, ambulancias, etc. En el Perú, por ejemplo, no existen ambulancias aéreas. No puede ser que las Fuerzas Armadas tengan que movilizar a pacientes de emergencia.

Por eso es necesario armar todo un sistema de salud que con todas las deficiencias que se tenga siquiera opere a un mínimo de capacidad. Hoy lo que tenemos es un desorden completo. Lo poco que tienes no lo usas al máximo. Quizá el primer esfuerzo que deberíamos hacer es poner al máximo de capacidad de lo que tenemos.

En educación pasa algo parecido. El Perú no tiene tanto problema de cobertura, básicamente todos los niños del Perú tienen una escuela donde ir, pero buena parte de las escuelas –más del 50%– no tienen servicios básicos o están en riesgo de colapso. Entonces, ahí tenemos una brecha de calidad muy grande.

¿Cuánto se tendría que invertir para cerrar el déficit de infraestructura?

Hace muchos años en **AFIN** se hizo el ejercicio y se estimó que deberíamos invertir el 7% del producto bruto interno (PBI) todos los años y por varios y no lo estamos haciendo. Entonces, acá en realidad lo que se tiene que hacer en todos los sectores es un esfuerzo de coordinación y establecer

prioridades porque la brecha es tan grande que no puedes hacer todo.

Nos tenemos que poner de acuerdo en cosas básicas tanto gobierno central, regional, local para que en los próximos cuatro años las tres instancias ejecuten obras en agua, desagüe y salud y no estén gastando dinero en pistas o en estadios, que, si bien son importantes, para la población que no tiene agua y recursos, (el Estado) se debe concentrar en esas prioridades.

¿Las APP y las obras por impuestos ayudarían a cerrar brechas de infraestructura?

La principal ventaja de una APP frente incluso a las obras por impuesto es que cuando se habla de **infraestructura** de servicios públicos no es **infraestructura**, es el servicio. Si bien la infraestructura te genera empleo e inversión, lo importante es que el servicio le llegue a la gente y la **APP** te garantiza la operación y mantenimiento con estándares de servicio.

La obra pública no puede terminar siendo un elefante blanco al que nunca le metiste un médico dentro y que incluso si logras hacerlo no tienes ningún estándar de diferimiento de citas, de tiempo para las operaciones, de cantidad de infracciones intrahospitalarias. Está el hospital, están los médicos, pero lo que te entregan es incierto, no tiene estándares de calidad.

En las obras por impuesto pasa un poco lo mismo, construyes y lo dejas ahí y después que venga el Estado a mantenerlo y operarlo y ni qué decir ponerle estándares de calidad. Entonces, nosotros creemos que las **APP** generan justamente eso, tener la certidumbre respecto a qué servicios, cuando y con qué estándar de calidad vas a recibirlo, por eso promovemos tanto los mecanismos de APP.

Igual va a haber obra pública. Las obras por impuestos, solitas las APP no van a resolver todos los problemas, pero sí tenemos que tener claridad de las prioridades y una vez (estas) se tengan se trabajen en los tres sistemas: obra pública, obra por impuesto y **APP** para que, en paralelo, vayamos cerrando las brechas.

¿Hasta el momento cuánto se ha invertido a través de las APP?

Solo en transportes entre el 2017 y el 2020 se ha invertido US\$ 5.340 millones y se ha generado medio millón de puestos de trabajo directos, indirectos e inducidos, es decir, más o menos el 3,2% de la población económicamente activa (PEA).

¿Si las APP son un modelo que funciona, por qué los gobiernos se resisten a usarla?

Hay temas que debemos de empezar a hablar claro. El primero es que se ha ideologizado el tema de las APP como liberal, pero hasta Cuba tiene sus sistemas de agua bajo esta modalidad. Las APP no son una opción ideológica sino simplemente una herramienta para el Estado, porque el Estado sigue siendo el

dueño de la **infraestructura** y es quien dice desde el momento en que licita cuanto se va cobrar.

Por lo tanto, lo importante es tener absoluta claridad de que lo que hay que hacer y lo que se debe hacer es desideologizar a las APP porque, finalmente, es una herramienta que tiene más el Estado que le permite traer capital, conocimiento y recursos humanos capacitados.

El otro tema muy trágico. Se trata de los casos de corrupción en las APP y que han generado desconfianza en el sistema. No obstante, cuando uno escarba un poco lo cierto es que hay más casos de corrupción en Lava Jato y en el Club de la Construcción, que son obras públicas, que en las APP.

Por ello la transparencia en los procesos parte por planificarlos adecuadamente, evaluar los proyectos, contrastarlos con otros y tomar la mejor opción.