

Proyectos de infraestructura de transporte: El gran reto del próximo gobierno

Los organismos internacionales coinciden en que los servicios provistos por la infraestructura de transporte conforman la columna vertebral del desarrollo económico, la competitividad de los negocios y el crecimiento inclusivo. Por ello, grandes economías vienen aplicando planes de estímulo impulsando programas de reconstrucción y modernización de infraestructura.

Es el caso de Estados Unidos. Su cartera de transporte, a realizarse en un periodo de 8 años, asciende al 33% del total de recursos, constituyéndose en una fuente importante de empleo bien remunerado para la modernización de más de 32.000 kilómetros de rutas y reparación de 10.000 puentes e inversiones en aeropuertos, por un valor de US\$ 2 billones.

No obstante, en el caso peruano no basta con desarrollar un mayor número de proyectos viales, ferroviarios y aéreos, sino que implica reformar la manera de planificar, desarrollar y operar la nueva infraestructura, y como hacer más sostenible la ya existente.

Inversión pública tradicional

Un alto porcentaje de la infraestructura pública es canalizada

a través del sistema Invierte.pe, donde las entidades de los tres niveles de gobierno materializan sus proyectos priorizados en las Programaciones Multianuales de Inversiones apoyándose en la Ley de Contrataciones del Estado.

- ▶ Sector servicios aún está lejos de la recuperación
- ▶ Cartera de inversión minera y energética supera los US\$ 25.000 millones al 2025
- ▶ En el 2020 se crearon más de 235.000 empresas en el Perú

Con base en el portal Consulta Amigable del MEF y la Programación Multianual de Inversiones del MTC, el IEDEP seleccionó proyectos con costo superior a los US\$ 10 millones y avance inferior al 70%, identificando un total de 260 obras con US\$ 43.596 millones pendientes de ejecución, que se podrían desembolsar en el próximo gobierno.

Estás obras se ubican principalmente en Lima (18), Cusco (17), Junín (15), Piura (12) y más de una región (48). Entre las obras con mayores montos pendientes de inversión figuran la Rehabilitación y Mejoramiento de la carretera Cerro de Pasco-Tingo María (US\$ 569 millones), la Construcción de la segunda calzada de la ruta PE-1N tramo Lambayeque-Piura (US\$ 568 millones) y la Rehabilitación y Mejoramiento de la carretera ruta N° PE-08 Ciudad de Dios-Cajamarca (US\$ 448 millones).

Asociación Público Privada (APP)

Esta modalidad permite al Estado construir y operar la infraestructura apoyado en el sector privado, que financia total o parcialmente las obras y asume riesgos que pueden gestionar mejor que el Estado. Este mecanismo alivia las presiones sobre el presupuesto público que debe priorizar los recursos a la emergencia sanitaria.

Según el IEDEP, los proyectos con mayores posibilidades de ser adjudicados vía APP en el periodo 2021-2026 son seis, valorizados en US\$ 4.628 millones. Cuatro de los proyectos ya figuran en la cartera de Proinversión. Empezando por el Anillo Vial Periférico (US\$ 1965 millones) y el Terminal Portuario San Juan de Marcona (US\$ 520 millones).

Ambos proyectos de iniciativas privadas serán concesionados por 30 años y se encuentran en fase de Estructuración esperando recibir la Declaratoria de Interés este año. La diferencia entre ambos es que el primero será cofinanciado (el Estado aporta recursos públicos) y el segundo autofinanciado. También figura la Longitudinal de la Sierra Tramo 4 (US\$ 709 millones) y el Ferrocarril Huancayo – Huancavelica (US\$ 263 millones).

Ambos proyectos son iniciativas estatales y serán cofinanciadas por el Estado. **El primer proyecto, que será concesionado por 25 años, se encuentra en etapa de Estructuración esperando ser adjudicado en 2022.** El segundo proyecto será concesionado por 30 años, encontrándose en fase de Transacción y esperando ser adjudicado este año.

Dos de los proyectos aún no conforman la cartera Proinversión,

pues están en etapa de maduración. Se trata del Tercer Grupo de Aeropuertos (US\$ 731 millones) y el Terminal Portuario de Lambayeque (US\$ 440 millones). Ambos son iniciativas estatales.

Inversión pública con G2G

Para la etapa constructiva, paralelamente a las APP, el Gobierno puede firmar con algún gobierno extranjero un contrato Estado a Estado (G2G) a través del cual este último le proveerá de una Oficina de Gestión de Proyectos (PMO) especializada en determinada infraestructura.

Entre sus principales funciones destaca el revisar los estudios preliminares hasta convertirlos en expedientes técnicos y licitar internacionalmente la construcción de la obra. **Un proyecto emblemático bajo este esquema es la construcción del Aeropuerto Internacional de Chinchero en Cusco (US\$ 682 millones) para el cual en 2019 se firmó un contrato G2G con Corea del Sur.**

Asimismo, recientemente se firmó uno similar con Francia para la asesoría en la Construcción de la Carretera Central (US\$ 3.241 millones). La Línea 3 (US\$ 6.537 millones) y la Línea 4 (US\$ 3.499 millones) del Metro de Lima también podrían seguir el mismo sendero.

Infraestructura concesionada

El siguiente gobierno recibirá 29 obras concesionadas a privados (16 carreteras, ocho puertos, tres aeropuertos y dos ferrocarriles), cuya inversión pendiente suma US\$ 6.984 millones.

Según su financiamiento, 14 son autosostenibles y las restantes cofinanciadas. El reto para las nuevas autoridades será generar las condiciones para que las obras en etapa constructiva no tengan obstáculos en su ejecución y para que las obras en etapa de operación continúen con sus planes de inversiones.

En especial destacan seis obras, que representan el 89% de la inversión pendiente. La Línea 2 del Metro de Lima y Callao (US\$ 3.477 millones), con un avance financiero del 35%; la Ampliación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (US\$ 1.516 millones), con avance del 33%; y el Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao (US\$ 473 millones), con avance del 47,2%.

Además, la Autopista del Sol Trujillo-Sullana (US\$ 256 millones), con avance del 48%; Nuevo Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao-Zona Sur (US\$ 255 millones), con avance del 59,4%; y el Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry (US\$ 234 millones), con avance del 13,3%.

Inversión privada

El proyecto más relevante es el Terminal Portuario Multipropósito Chancay (US\$ 3.000 millones), ubicado en Lima y operado por Cosco Shipping Ports Chancay Peru S.A. A la fecha, su primera etapa, valorizada en US\$ 1.300 millones, recibió la habilitación por parte de la Autoridad Portuaria Nacional.

Se estima que el proyecto concluya en 2023. La ejecución de estos 300 megaproyectos de Transporte representa una oportunidad para las empresas que aspiren a ser constructores de estas obras o convertirse en proveedores de bienes y servicios de estas.

En ese sentido, a fines de abril el IEDEP pondrá a la venta su Reporte Cartera de Proyectos de Inversión en Transporte – Edición 2021, donde se presentará información detallada y poniendo especial énfasis en la información que permitirá al cliente contactar con los operadores o entidades a cargo de estas obras.