

# Transporte terrestre y aerocomercial aún no recuperan niveles prepandemia

Tras casi dos años y medio del inicio de la pandemia, un conflicto internacional que no tiene visos de solución y una constante crisis política interna, el sector transportes y comunicaciones, uno de los principales catalizadores de la economía peruana, no termina de recuperarse.

Para el docente de la Escuela de Postgrado de la USIL, José Acha Pacheco, este importante sector está deprimido, primero, por la pandemia; y, segundo, por las particularidades propias del país.

“Hay que tener en cuenta que somos una nación de tres regiones muy marcadas, además tenemos una regionalización política que no le hace ningún favor al desarrollo de las vías de comunicación e integración con las vías aéreas”, explica.

Acha precisa que, pese a existir políticas muy bien diseñadas para sacar adelante al sector, en pleno siglo XXI más o menos el 40% de todas las carreteras del país están en situación de afirmado o por afirmar.

“Ni hablar del transporte aéreo, estamos en el cono sudamericano al que no mucha gente viene a pesar de nuestras riquezas y diversidad. Lo único que hacemos a diario es desalentar las inversiones con diferentes manifestaciones”,

subraya.

**Agrega que, en Sudamérica estamos últimos en el índice o ratio de conectividad aérea, que se maneja a partir del número de pasajeros, de las frecuencias y líneas aéreas que normalmente sostienen los aeropuertos nacionales.**

“Estamos en el último puesto, casi a la par de Bolivia. Todo esto tiene que ver también con el ambiente político. Nadie quiere venir al Perú por las actuales circunstancias y menos a invertir su dinero”, refiere.

¿Qué hacer para remediar esta situación? El economista sostiene que lo primero es tener gente competente en el sector, desde el ministro hasta el último gerente regional. Además, afirma que ahora el Ministerio de Economía y Finanzas (MEF) le asigna la mayor porción del pastel presupuestal al sector de transportes y comunicaciones, sin embargo, este no tiene calidad de gasto y muchas veces devuelve el dinero sin ser ejecutado.

## **Consolidar la red logística nacional**

Para el exministro de Transportes y Comunicaciones (MTC), Carlos Estremadoyro, uno de los principales retos y desafíos del transporte terrestre es consolidar la red logística nacional con sus 64 corredores ya identificados.

Explica que una parte debe ser desarrollada por el MTC, a través de la red nacional; y la otra, la red de carreteras regionales. A ello se tiene que sumar una buena infraestructura.

“Tenemos al puerto de Chancay que se está desarrollando y no nos estamos preparando con todo el soporte urbano que tiene que tener para que este funcione bien y no tengamos los problemas que presenta hoy el Callao”, subraya.

Recuerda que la red de carreteras en el país está dividida en tres grupos que atienden los tres niveles de gobierno. El primero, es la red nacional con 28.000 kilómetros (km) que está a cargo del MTC y que tiene casi un 80% de vías asfaltadas y con mantenimiento.

Detalla que la red regional, manejada por los gobiernos regionales, consta de aproximadamente 30.000 km, pero que tiene un déficit, pues, según el exministro, de ese total casi solo un 5% está atendida con vías asfaltadas.

“A través del Programa Proregión se pretendía incorporar 15.000 km más de vías asfaltadas. Si bien se ha ejecutado una parte, lamentablemente en el gobierno de Francisco Sagasti se frenó un poco. No obstante, con el de Pedro Castillo se paralizó prácticamente el programa”, puntualiza.

Sobre las carreteras vecinales, que son alrededor de 150.000 km y que están a cargo de las municipalidades, mencionó que solo el 2% están atendidas.

En opinión del exministro Carlos Estremadoyro, la pandemia no tendría por qué haber afectado el avance o desarrollo del transporte terrestre, pues “cualquier inversión que el gobierno pueda hacer, no se tiene que ver como un gasto, sino como una inversión”. “Lamentablemente, las personas que están a cargo de la economía del país ven cualquier desembolso como gasto y no como inversión”, agrega.

## **Operaciones aún rezagadas**

Para Martin La Rosa, country manager de Perú & Bolivia de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA, por sus siglas en inglés), los mercados internacionales han mostrado bastante resiliencia con una muy buena recuperación en el mercado asiático que venía muy relegado.

**Sin embargo, sostiene que el mercado interno peruano todavía se encuentra en alrededor del 80% del tráfico respecto a lo que se tenía en el 2019, mientras que, en cuanto a las operaciones internacionales, precisa que se está cerca de un 50% en relación a la prepandemia.**

**“Esperábamos una recuperación del tráfico aéreo nacional este año, pero, lamentablemente, estamos un poco atrasados debido a que aún se mantienen algunas restricciones que limitan el número de vuelos en el aeropuerto, principalmente por el distanciamiento social”, sostiene.**

Explica que esta situación no permite que los aeropuertos del

interior del país puedan tener operaciones simultáneas, obligando a tener distanciamiento entre vuelos de aproximadamente una hora.

Asimismo, indica que el 2021 se transportaron alrededor de 10 millones pasajeros, cifra mucho menor a la registrada en el 2019 cuando se movilizaron cerca de 26 millones. “Hoy las aerolíneas quieren poner ofertas para responder a la enorme demanda de servicio de los pasajeros, pero en la medida que se persistan con estas restricciones no se puede responder e incrementar el número de operaciones”, refiere.

Cabe mencionar que, en el 2019, se tenían cerca de 470 operaciones aéreas diarias a nivel nacional, mientras que actualmente son 270, es decir, 200 operaciones diarias menos.

## **Posibles soluciones**

Para solucionar este problema, Martín La Rosa señala que es necesario liberar las restricciones para eliminar los cuellos de botella en los aeropuertos como, por ejemplo, el poco personal que hay para el ingreso y salida de los vuelos internacionales.

Refiere que la otra dificultad que tiene que resolverse son los servicios de navegación aérea que están a cargo de Corpac, pues advierte que no hay suficientes controladores aéreos para responder a la regularización de los vuelos.

“Es un tema que venimos arrastrando hace muchísimos años y, lamentablemente, durante la pandemia, por temas de seguridad, el personal de control aéreo se tuvo que reducir. Eso quiere decir que, si incluso mañana, por ejemplo, se libera la disposición que exige distanciamientos en aeropuertos, no se podría responder igual al incremento de vuelos”, precisa.

## ¿Qué impacto han tenido los costos logísticos en el sector?

El docente de la Escuela de Negocios de la USIL, José Acha Pacheco, señala que los costos generales de las mercancías nacionales se han elevado entre 25% y 30%. Explica que este incremento es producto de la incapacidad del gobierno de poner en práctica las políticas que están escritas desde hace mucho tiempo.

“Estos costos se van a seguir elevando en la medida en que se desincentive la inversión productiva, independientemente de la bandera o nacionalidad que tenga en el país”, agrega.

No obstante, sostiene que este incremento de los **costos logísticos** no solo se debe a la asunción del actual gobierno, sino también a factores externos que encarecen todas las mercancías que vienen importadas por vía marítima.

Para atenuar esta situación, según el docente de la USIL, es necesario que se entreguen, por ejemplo, créditos suplementarios con periodos de dos años de gracia a los confeccionistas nacionales a fin de que sea el gobierno el que

subsidie estas confecciones.

Por su parte, Martín La Rosa de IATA, indica que durante la pandemia el sector aéreo en general ha sido uno de los menos favorecidos. En ese sentido, precisa que no han podido acceder a ningún tipo de beneficios como lo han hecho otros sectores, como, por ejemplo, el apoyo que le brindó el gobierno a LAP para que durante dos años esta empresa no haga la retribución que realiza al Estado por los servicios aeroportuarios.

Sin embargo, dijo que eso nunca alcanzó a las aerolíneas, aclara que ellas han tenido que pagar el servicio completo como si no hubiese esa exoneración.