

El mantenimiento de la infraestructura también es **IMPORTANTE**



ciudad de Lima, mientras que el 72% restante está en provincias.

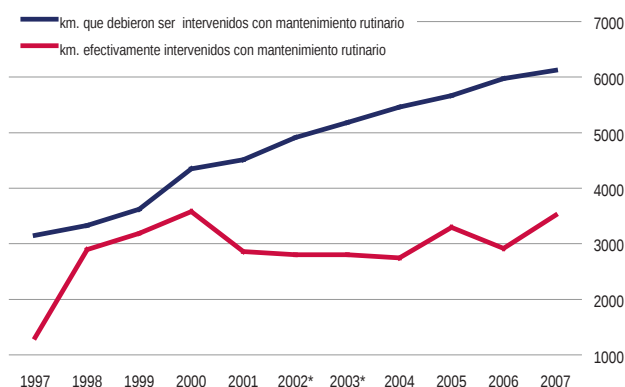
Sin embargo, tan importante como la inversión en infraestructura y construcción de carreteras es su mantenimiento. Lamentablemente, este aspecto no es considerado en su real dimensión y, en el caso particular de la infraestructura vial, el proceso de deterioro de un camino no se hace evidente sino hasta que la carretera se encuentra en un estado tal que el mantenimiento ya no es suficiente y debe ser rehabilitada, incurriendo en gastos que pueden llegar a ser ocho veces mayores con relación a los generados si se le hubiera dado correcto mantenimiento.

La manutención de las redes viales ha sido deficiente tanto por los ya conocidos problemas en la inversión pública, como por el desinterés político. Entre los años 2001 y 2006 el aumento de los nuevos tramos de vías rehabilitadas no vino acompañado por un crecimiento en los tramos intervenidos con mantenimiento. La falta de priorización no solo se da en tiempos de escasez de recursos, sino también en periodos de abundancia fiscal, como el actual. En la última década, de todos los recursos destinados al transporte terrestre, solo el 15% fue para intervenciones de mantenimiento (la tercera parte de lo que se ha invertido en la rehabilitación de las vías).

Asimismo, en el periodo 1996-2007, entre el 10% y el 20% del presupuesto inicial en mantenimiento ni siquiera se llegó a ejecutar. Solo en los últimos tres años las ampliaciones presupuestales permitieron un aumento significativo de la inversión. Sin embargo, la prioridad de los cambios en el presupuesto fue la inclusión de proyectos de construcción de nuevas obras y no el mantenimiento de las ya construidas.

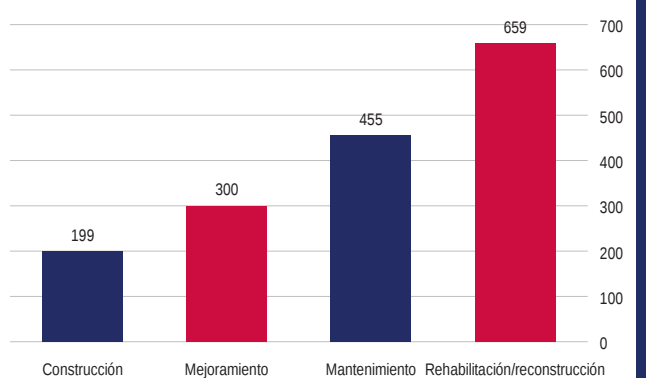
En el último quinquenio, la inversión pública se ha caracterizado por presentar los niveles más bajos desde la década de los setenta: durante el 2002, 2003 y 2004 llegó tan solo al 2.8% del PBI, lo cual es mínimo teniendo en cuenta que en 1990, en plena hiperinflación y crisis económica, llegó al 3.2%. En cuanto a la inversión en infraestructura de servicios públicos, esta se ha caracterizado por su alta volatilidad y escasos recursos, mostrando una fuerte contracción desde 1999. Además, ha estado rezagada respecto a otros países de Latinoamérica como Chile y Colombia, por ejemplo.

La situación de la infraestructura de servicios públicos es de por sí preocupante. Según estimaciones del IPE para el año 2005, solamente la brecha de inversión en infraestructura del sector transporte llegaba a los US\$ 6,089.8 millones, con un 82% correspondiente a carreteras. Cabe resaltar que tan solo el 28% de la brecha en infraestructura se concentra en la

PERÚ: MANTENIMIENTO RUTINARIO, EXTENSIÓN DE LA RED REHABILITADA QUE DEBIÓ Y QUE RECIBIÓ ESTA INTERVENCIÓN, 1997-2007

Fuente: IPE 2008 / Elaboración: Instituto Peruano de Economía
* Cifras estimadas

Entre 1999 y el 2007 los proyectos de rehabilitación/reconstrucción han sido los de mayor envergadura, representando el 36% del gasto total ejecutado en transporte terrestre, mientras que el gasto en mantenimiento representa el 11%.

INVERSIONES IDENTIFICADAS EN CONSTRUCCIÓN, MEJORAMIENTO, MANTENIMIENTO Y REHABILITACIÓN/RECONSTRUCCIÓN DE REDES VIALES, 2007 (S/ MILLONES CORRIENTES)

Fuente: SIAF / Elaboración: Instituto Peruano de Economía

Entre los años 2001 y 2006 el crecimiento en los km intervenidos con mantenimiento no acompañó el aumento de los nuevos km de vías rehabilitadas. Asimismo, entre los años 1997 y 2007 se dio mantenimiento al 61% de los km requeridos, siendo los departamentos más afectados por este déficit: Áncash, Arequipa, La Libertad, Lima y Piura.

Desde 1992, el Estado rehabilitó 6,008 km de la Red Vial Nacional (38% de la extensión de la red del año 1990) y 388 km de la Red Departamental. No obstante, estas vías debieron ser intervenidas con mantenimiento rutinario (cada año) y periódico (cada cinco años, aproximadamente). Únicamente se le hizo mantenimiento rutinario al 61% de la extensión de las vías (los departamentos más afectados por esto fueron Áncash, Arequipa, La Libertad, Lima y Piura) y mantenimiento periódico, el más importante y costoso, al 21.4%. Es decir, el Estado mantuvo en óptimas condiciones tan solo la quinta parte del total de extensión de las vías rehabilitadas.

Igualmente, al 2006, un 22.7% (unos 1,357 km) de vías rehabilitadas entre 1992 y 2005 ya no se encontraba en óptimas condiciones. Este descuido implicó inversiones en rehabilitación durante el periodo 1992-2005 por un monto de US\$ 718 millones. Si se hubieran destinado recursos para su mantenimiento se habría incurrido en un gasto de solo US\$ 98 millones. Vale recalcar que, muchas veces, las intervenciones en rehabilitación de las vías fueron parciales o de baja calidad. Esto explica por qué un 74.1% del total de vías rehabilitadas en 2005 ya no se encontraba en buenas condiciones para el 2006. Es difícil atribuir este deterioro a factores climáticos, pues apenas había transcurrido un año desde la rehabilitación.

Contar con carreteras en buen estado es de vital importancia para seguir desarrollándonos. Ante la insuficiente inversión en infraestructura, es clave mantener lo ya construido para no incurrir en gastos evitables, que podrían ser utilizados en más infraestructura para ir cerrando la brecha existente. Asimismo, es importante simplificar los engorrosos procesos que generan trabas para la inversión y alentar, tal como lo sugiere el Banco Mundial, las alianzas público-privadas que permitirían generar fondos para aumentar la inversión en infraestructura. Una mayor infraestructura de calidad, no solo en redes viales, nos permitiría promover la competitividad, repotenciar el crecimiento económico y reducir la inequidad de ingresos y la pobreza. ■

¹IPE (2008) *Lecciones del mantenimiento de carreteras en el Perú, 1992-2007*.