



IPE
Instituto Peruano de Economía

Minding

Durante la última semana del mes de agosto, la Asociación para el Fomento de la Infraestructura Nacional (AFIN) presentó un estudio elaborado por el Instituto Peruano de Economía (IPE) que calcula cuánto se necesitaría invertir para cubrir la brecha en infraestructura básica en los próximos diez años, creando así las condiciones necesarias para el desarrollo sostenible del país en el mediano y largo plazo. En concreto, el estudio reveló que se necesitaría de US\$ 37,760 millones para cubrirla. Es decir, el 30% del PBI.

La idea que motiva el informe fue fijar objetivos a 10 años sobre estándares de cobertura y calidad de infraestructura, y luego calcular cuánto costaría lograr esos objetivos. Si bien la cifra fue considerablemente superior

...muchos proyectos que esperan ser ejecutados hace varios años no pueden avanzar por la culpa de trabas burocráticas excesivas, por falta de voluntad política o simplemente por incapacidad de ejecutar las obras.

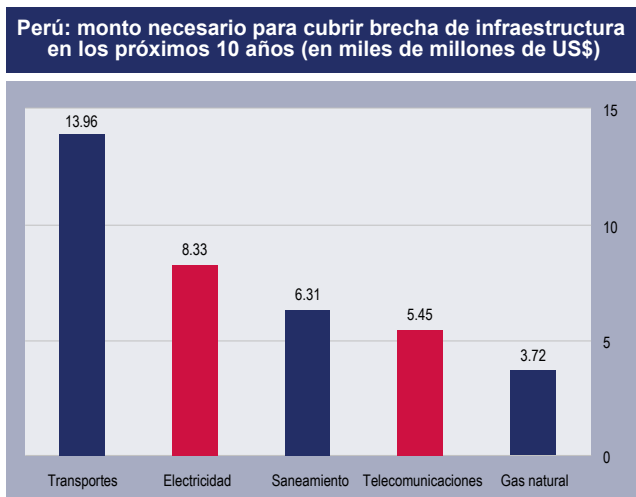
a la que se había calculado en el 2005 -US\$ 22,879 millones-, eso se debe básicamente a que las metas establecidas para la estimación de la nueva brecha fueron más exigentes, como consecuencia del incremento en las demandas y en las expectativas de servicio de la población, así como el nivel de actividad económica.

Ahora bien, ¿por qué es importante la inversión en infraestructura? Según la literatura económica, la importancia de la infraestructura radica en su condición de sostén para el crecimiento económico y el mejoramiento de la calidad de vida de la población. En concreto, y para el caso peruano, invertir en infraestructura sería aún más importante dado el contexto de creciente apertura comercial e incipiente recuperación tras la severa crisis económica internacional que vivimos. De este modo, se requiere de un elevado nivel de competitividad que permita que el Perú se mantenga al menos en condiciones similares a los países con una estructura económica y social comparable.

No obstante, a pesar de que el Plan de Estímulo Económico incluye cuantiosos montos de inversión en infraestructura, hay problemas que deben ser tomados en cuenta. Por ejemplo, muchos proyectos que esperan ser ejecutados hace varios años no pueden avanzar por la culpa de trabas burocráticas excesivas, por falta de voluntad política o simplemente por incapacidad de ejecutar las obras.

En ese sentido resulta pertinente reconocer que necesitamos desbloquear los proyectos de inversión en infraestructura. Para ejemplificar el punto, mientras el puerto del Callao siga siendo el más caro de la región y con los mayores niveles de sobrecostos, no se aprovecharía adecuadamente la agenda de integración comercial del Perú al mundo, dado que no contaríamos con la infraestructura suficiente que permita reducir los costos de transporte y logística.

Una muestra cuantificable del impacto real que tendría la inversión en economía en el crecimiento



Fuente: AFIN / Elaboración: Instituto Peruano de Economía

the gap

económico se puede observar en el documento “The effects of infrastructure development on growth and income distribution” de Calderón y Servén. Los autores resolvieron que, de contar con una infraestructura tan buena como la de Costa Rica, líder de la región en el rubro, nuestro PBI crecería 3.5 puntos porcentuales más cada año.

El estudio de GRADE “El beneficio de los caminos rurales” también analiza el impacto de la infraestructura en el bienestar. Se halló que la variación del ingreso per cápita de una familia beneficiada con la rehabilitación de un camino carrozable es de un nada despreciable 35% de incremento, entre otros muchos efectos. Así, la inversión en infraestructura no solo brinda réditos macroeconómicos. También tiene un impacto directo en el día a día de los pobladores del país.

...mientras el puerto del Callao siga siendo el más caro de la región y con los mayores niveles de sobrecostos, no se aprovecharía adecuadamente la agenda de integración comercial del Perú al mundo...

¿Qué recomendaciones se pueden dar para agilizar y hacer más eficiente la inversión en infraestructura? En primer lugar, resulta de vital importancia que exista un real compromiso de entrega de concesiones para los sectores sensibles, como puertos, uno de los temas en que más hay que mejorar. Además, se debe seguir promoviendo el desarrollo del uso de mecanismos de Asociaciones Público-Privadas (APP), en los que tanto el Gobierno como la empresa privada ponen su esfuerzo para llevar a cabo los proyectos de infraestructura que tanto se necesitan. Lamentablemente, el MEF aún mantiene una actitud de recelo hacia esta opción, cuando debería ser mucho más proactivo, tomando en cuenta los buenos resultados que ha tenido en otros países.

Entonces, queda claro cómo la inversión en infraestructura es vital para el desarrollo. Además, el estudio del IPE muestra cuánto habría que invertir para subsanar la brecha existente de aquí a 10 años. Las cartas están jugadas. Sólo hace falta un planeamiento del Gobierno que permita el funcionamiento conjunto del sector público y el privado, y que brinde las condiciones necesarias y suficientes para que ya no existan trabas burocráticas, intereses personales o desidia política en este tema. ■