



ALDO FERRINI
Gerente general de AFP Integra

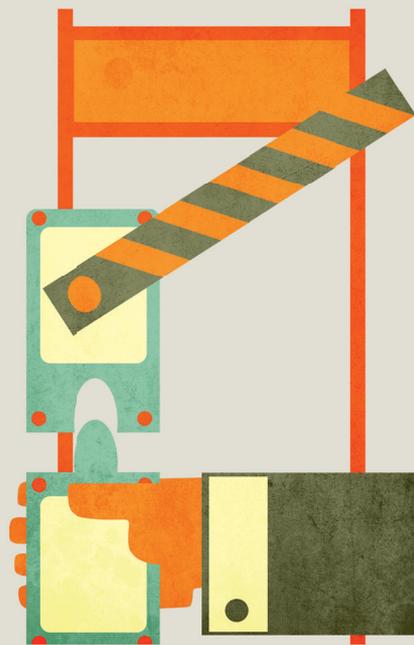
EL RIESGO VIAL DEL PAÍS

Eliminar todos los peajes forzaría a que la construcción, mejora y mantenimiento de vías sean financiados por todos los peruanos.

Entre el Trébol de Javier Prado y la ciudad de Pisco hay, de acuerdo con Google Maps, un poco más de 220 km, los cuales se pueden recorrer en aproximadamente 2 horas y 45 minutos. Un vehículo particular tendrá que pagar para transitar esta distancia, utilizando la Panamericana Sur, S/ 20,1. No tengo información exacta de cuánto tiempo tomaba antes este mismo trayecto, pero el solo hecho de tener que atravesar las ciudades de Cañete y Chincha podía duplicar el tiempo invertido.

La modalidad de concesionar la construcción y el mantenimiento de carreteras y vías rápidas y recibir como contraprestación por la inversión realizada peajes es muy utilizada y exitosa a escala internacional. Otra modalidad es vía gasto público, y es el Estado el que se encarga de gestionar y mantener las vías. Sin embargo, esta segunda modalidad no significa que dejen de existir los peajes. Por ejemplo, la Empresa Municipal Administradora de Peaje de Lima (Emape), creada en 1986, administró durante años el cobro de peajes.

Hoy el sistema de peajes está siendo muy cuestionado y se han dado iniciativas para eliminar algunas de las garitas existentes. Un factor que, con razón, ha azuzado a los ciudadanos y los ha empujado a protestar son los actos de corrupción en los que se están viendo envueltas algunas de estas concesiones. Y sin duda se debe castigar tanto a la empresa privada como a los funcionarios públicos y municipales involucrados en estos actos ilegales.



No obstante, en mi opinión mantener la modalidad de concesiones y peajes es fundamental para seguir mejorando la infraestructura vial del país en beneficio de todos los ciudadanos. La gran ventaja de los peajes es que el pago de la inversión es realizado por los usuarios y beneficiarios de esta.

Es decir, pagamos los que transitamos por la vía. Eliminar, en extremo, todos los peajes forzaría a que la construcción, mejora y mantenimiento de vías se financie

por impuestos (IGV, renta, prediales, etc.), lo que, en simple, significa que todos los peruanos pagaríamos, independientemente de si usamos o no la vía. Lo que es claro es que de algún lado debe salir el dinero para construir, mantener y gestionar las carreteras.

Por otro lado, la evidencia en el Perú (y en muchas otras partes del mundo) nos demuestra que el sector privado ha sido más eficiente que la autoridad responsable asignada (Ministerio de Transportes, municipalidad, Gobierno regional, etc.) al momento de administrar y mantener las vías.

Parte de esta eficiencia se explica porque los contratos de concesión contemplan niveles de servicio y mantenimiento específicos con indicadores claros y mayoritariamente objetivos. Estos contratos, que tienen como objetivo regular la relación de 20, 30 y hasta 40 años entre el concedente (entidad pública) y el concesionario (empresa privada), son fundamentales, deben ser transparentes para la sociedad civil y han de respetarse.

En la coyuntura actual se está cuestionando la validez de los contratos y se está socavando la seguridad jurídica, condiciones ambas indispensables para embarcarse en proyectos de largo plazo. La situación exige que se planteen soluciones a conflictos, las cuales han de ser viables para las empresas concesionarias y justas para los ciudadanos. Patear el tablero nos privará de la infraestructura tan necesaria para el bienestar de todos y el desarrollo del país.