



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

IMPACTO DE LA INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTES SOBRE EL CRECIMIENTO ECONÓMICO SOSTENIBLE

Conferencia presentada en el marco del II Foro Iberoamericano de Regulación

Dr. Enrique **Cornejo** Ramírez
Ministro de Transportes y Comunicaciones

Lima, 1 de **octubre de 2009**



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

AGENDA

1. Crecimiento económico del Perú.
2. Brecha de inversión e impacto del acceso a la infraestructura de transporte sobre el crecimiento económico.
3. Proyectos de inversión.
4. ¿Cómo contribuye la regulación al desarrollo de estos proyectos?
5. Lecciones aprendidas



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

1. CRECIMIENTO ECONÓMICO DEL PERÚ.

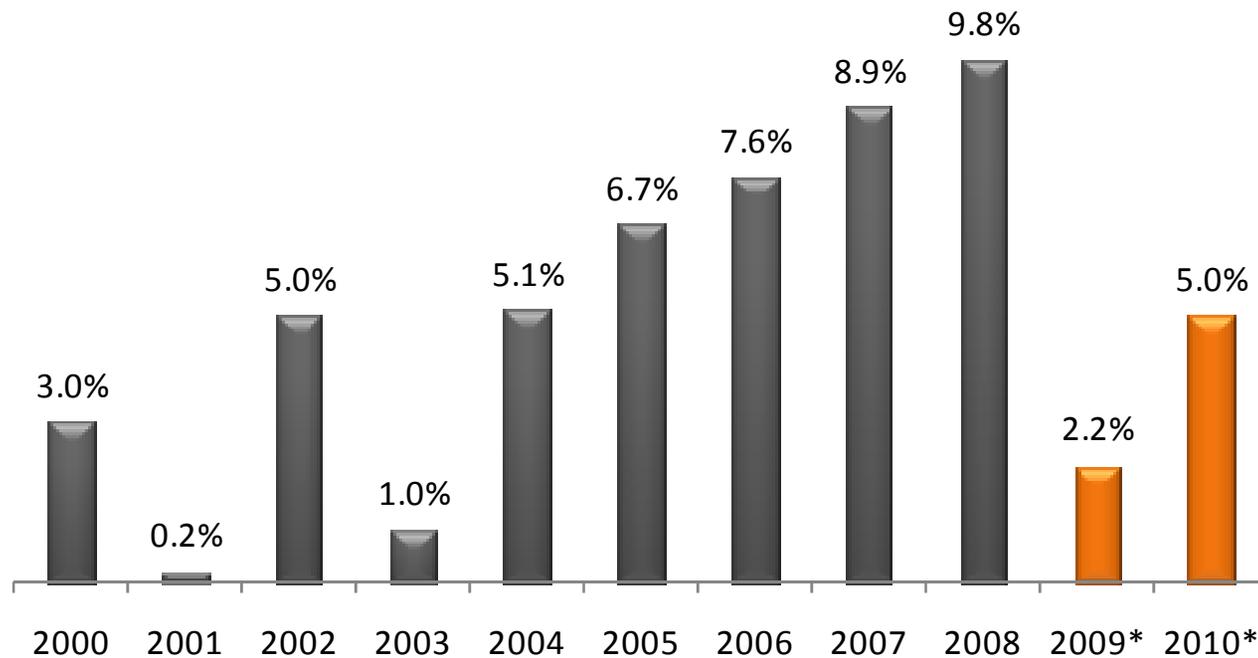


PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

LA ECONOMÍA PERUANA CONTINUA CRECIENDO

PERÚ: PRODUCTO BRUTO INTERNO (VARIACIÓN PORCENTUAL ANUAL)



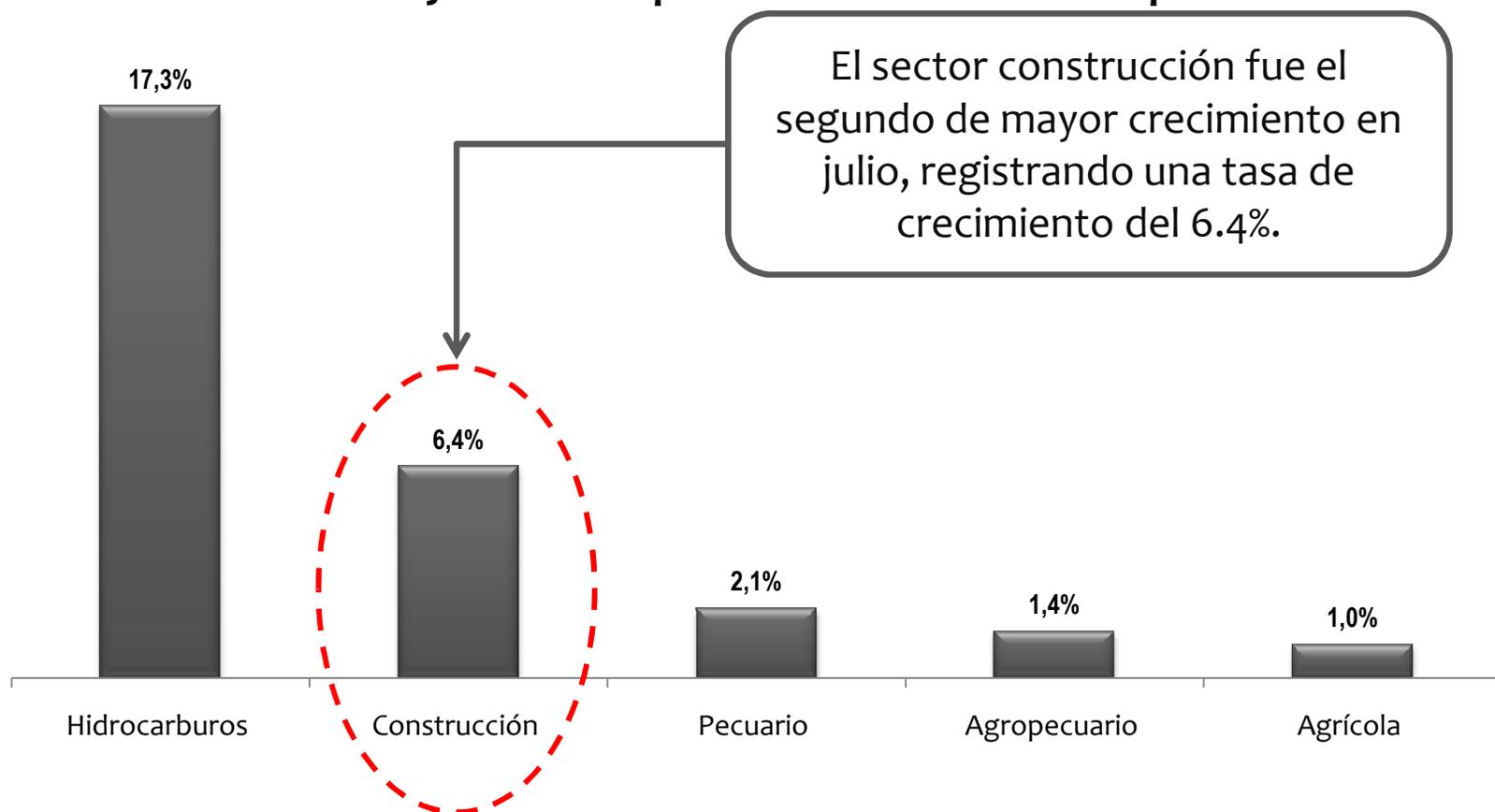
*Proyecciones MEF.
Fuente: Elaborado en base a datos obtenidos del BCRP.



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

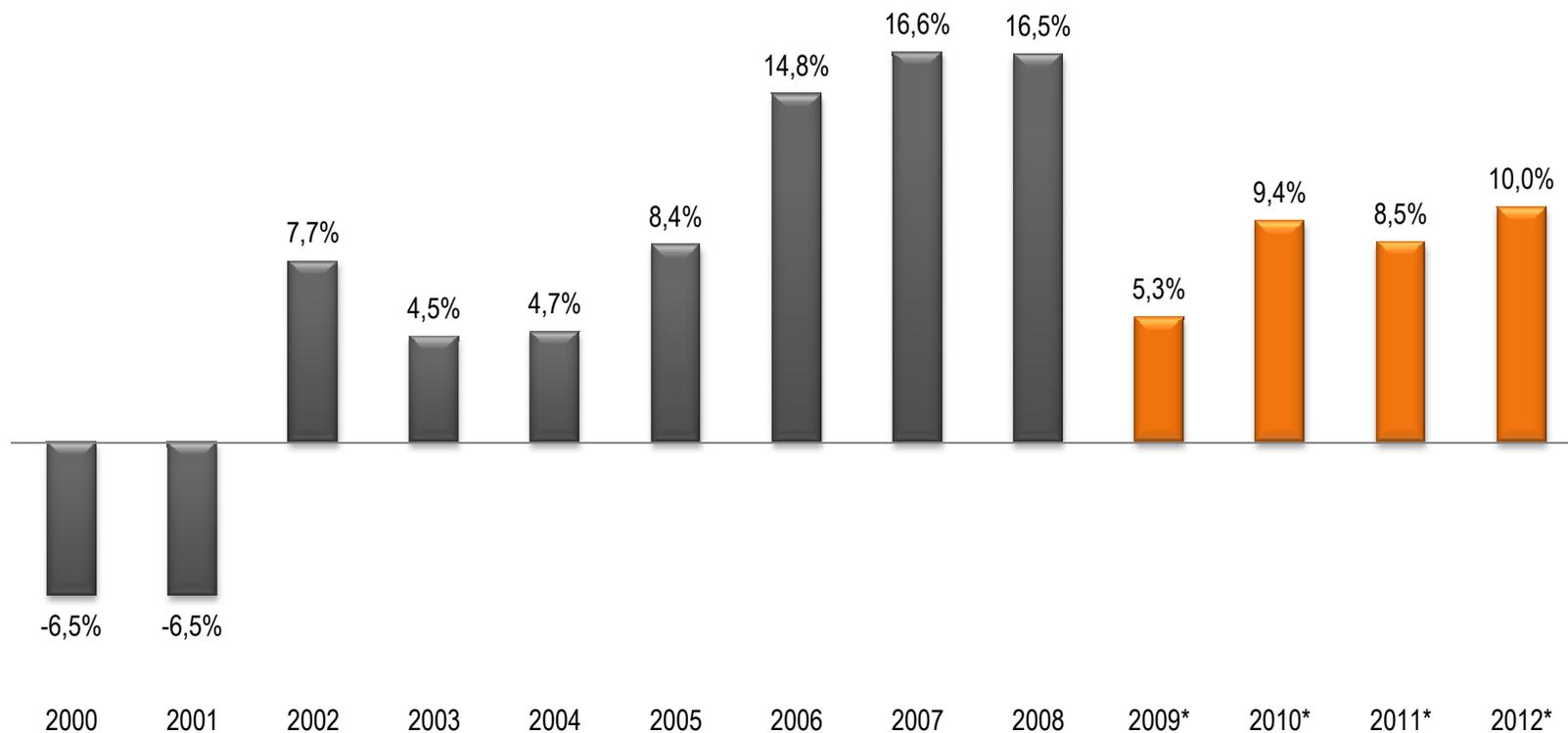
La continuidad del crecimiento esta sustentada en el incremento del consumo privado y el gasto público, las inversiones en construcción y la recuperación de las exportaciones



Fuente: Elaborado en base a datos obtenidos del BCRP.



Y **las proyecciones** para el sector construcción en los próximos años siguen siendo positivas, fundamentadas en la inversión pública y privada en carreteras, así como de proyectos inmobiliarios.



Fuente: Elaborado en base a datos obtenidos del BCRP y del MEF.
*Proyecciones del MEF.



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

2. BRECHA DE INVERSIÓN E IMPACTO DEL ACCESO A LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE SOBRE EL CRECIMIENTO ECONÓMICO.



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

¿POR QUÉ ES IMPORTANTE LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTES?

Es el soporte para el desarrollo económico y las actividades sociales, y permite:

- ✓ La inclusión de áreas productivas alejadas de la economía nacional.
 - ✓ La reducción de costos de viaje y flete de mercancía.
 - ✓ El incremento de la productividad nacional.
- ✓ Elevar los ingresos y el nivel de vida de las personas directa e indirectamente beneficiadas.
- ✓ La integración de todo el país y con el resto del mundo.



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

BRECHA DE INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTES (US\$ MILLONES)

TIPO DE INFRAESTRUCTURA	BRECHA TOTAL	INVERSIÓN COMPROMETIDA	CONTRIBUCIÓN A CERRAR LA BRECHA
Carreteras	7,375	3,991	54%
Puertos	3,600	631	18%
Aeropuertos	571	1,197	210%
Ferrocarriles	2,415	118	5%
TOTAL	13,961	5,937	43%

Fuente: Elaborado en base a datos obtenidos de la Oficina General de Planeamiento y Presupuesto del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y de AFIN (2009): "El Reto de la Infraestructura al 2018".



A la fecha, con la inversión comprometida en carreteras, puertos, aeropuertos y ferrocarriles, se está contribuyendo a cerrar la brecha de infraestructura de transporte existente en 43%.



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

EL COSTO ANUAL DE NO CONTAR CON UNA ADECUADA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTES

SOBRECOSTOS POR CARENCIA DE INFRAESTRUCTURA (US\$ Millones)

Servicio Publico	Lima	Provincia	Total
Carreteras	0.0	187.5	187.5
Puertos	128.0	26.3	154.3
Aeropuertos	15.7	28.2	43.9
TOTAL	143.7	242.0	385.7

Fuente: SOBRECOSTOS PARA LOS PERUANOS POR LA FALTA DE INFRAESTRUCTURA: Estimación de los costos de transacción producto del déficit en infraestructura de servicios públicos. (2005)

✓ Un estudio del CIUP y ADESEP (2005) muestra que, bajo un escenario conservador de carencia o de inadecuada infraestructura de transportes, se genera un sobrecosto anual para el Perú de US\$ 385.7 millones*.

✓ Es decir, asumiendo esta estimación constante, sólo en 4 años el Perú pagaría en sobrecostos más del 11% de la brecha en infraestructura de transportes.

* Este cálculo no incluye el sobrecosto de una inadecuada infraestructura ferroviaria y tampoco incluye el sobrecosto logístico asociado, por lo que podría elevarse luego de ser actualizado conservadoramente en hasta 30%.



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

EL SOBRE COSTO DE OPERACIÓN PARA LOS VEHÍCULOS DE NO CONTAR CON UNA ADECUADA INFRAESTRUCTURA VIAL

COEFICIENTE DE OPERACIÓN PARA AUTOMÓVILES SEGÚN
ESTADO DE LA VÍA Y REGIÓN

Region	Asfalto	Afirmado	Sin Afirmar
Costa	100	127.66	164.37
Costa/Sierra	101.62	129.69	166.8
Sierra	105.37	134.4	172.46
Sierra/Selva	102.63	130.97	168.35
Selva	100.33	128.07	164.88

Fuente: SOBRECOSTOS PARA LOS PERUANOS POR LA FALTA DE INFRAESTRUCTURA: Estimación de los costos de transacción producto del déficit en infraestructura de servicios públicos. (2005)

✓ En este mismo estudio se encuentra que para los automóviles se puede generar un **sobrecosto de operación de hasta 73%** en una vía sin afirmar de la sierra.



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

EL SOBRE COSTO DE OPERACIÓN PARA LOS VEHÍCULOS DE NO CONTAR CON UNA ADECUADA INFRAESTRUCTURA VIAL

COEFICIENTE DE OPERACIÓN PARA OMNIBUSES SEGÚN ESTADO DE LA VÍA Y REGIÓN

Region	Asfalto	Afirmado	Sin Afirmar
Costa	100	132.57	191.06
Costa/Sierra	113.65	149.67	211.43
Sierra	131.88	172.59	238.91
Sierra/Selva	120.28	158.02	221.48
Selva	102.14	135.27	194.35

Fuente: SOBRECOSTOS PARA LOS PERUANOS POR LA FALTA DE INFRAESTRUCTURA: Estimación de los costos de transacción producto del déficit en infraestructura de servicios públicos. (2005)

✓ Asimismo, en el caso de buses se puede generar un **sobrecosto de operación de hasta 138%** en una vía sin afirmar de la sierra.



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

EL SOBRE COSTO DE OPERACIÓN PARA LOS VEHÍCULOS DE NO CONTAR CON UNA ADECUADA INFRAESTRUCTURA VIAL

COEFICIENTE DE OPERACIÓN PARA CAMIONES 3S2 SEGÚN
ESTADO DE LA VÍA Y REGIÓN

Region	Asfalto	Afirmado	Sin Afirmar
Costa	100	136.32	194.95
Costa/Sierra	113.77	156.17	220.28
Sierra	134.96	186.76	259.67
Sierra/Selva	122.79	169.2	237.1
Selva	102.15	139.43	199.07

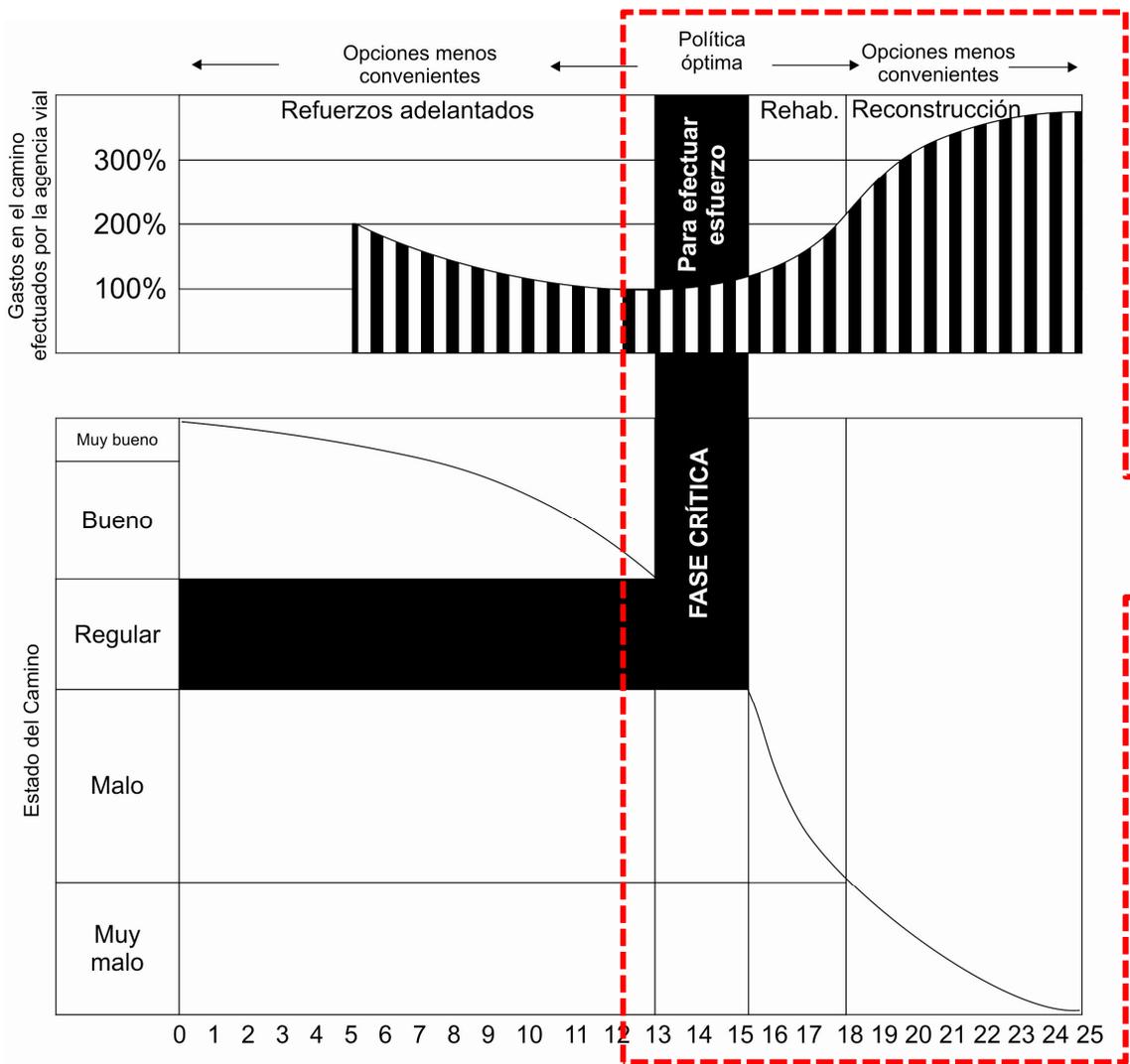
Fuente: SOBRECOSTOS PARA LOS PERUANOS POR LA FALTA DE INFRAESTRUCTURA: Estimación de los costos de transacción producto del déficit en infraestructura de servicios públicos. (2005)

✓ Y en el caso de buses se puede generar un **sobrecosto de operación de hasta 159%** en una vía sin afirmar de la sierra.



GASTO A LO LARGO DEL TIEMPO EN UN CAMINO SEGÚN DISTINTOS ESCENARIOS DE POLÍTICAS DE INTERVENCIÓN

(En porcentaje del gasto de la política óptima)



✓ Un estudio de CEPAL demuestra que de no dar mantenimiento a la infraestructura vial oportunamente puede generar gastos adicionales para la agencia vial (en este caso el Estado) de hasta 300%

Fuente: CEPAL (1994) "Caminos : un nuevo enfoque para la gestión y conservación de las redes viales"



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

LA IMPORTANCIA DE CONTAR CON INFRAESTRUCTURA QUE PERMITA DESARROLLAR MEDIOS DE TRANSPORTE ALTERNATIVOS

Modo de transporte	Consumo Relativo
Camión	1
Tren	0.31
Buque de contenedores	0.24
Buque de contenedores a granel	0.1

Fuente: The National Petroleum Council, Topic Paper #28: "Transportation Efficiency" (2007)

- ✓ El cambio de tipo de transportes puede generar una importante reducción en el consumo de energía para el país.
- ✓ Un estudio de The National Petroleum Council (2007) muestra que si una misma carga se pasa de transportar de camión a tren, se puede generar un ahorro de 69% en consumo de combustible, y si el cambio es a transporte por barco el ahorro puede ser de hasta 90%.



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

LOS COSTOS EXTERNOS DEL TRANSPORTE QUE PUEDEN AHORRARSE CON UNA MEJOR INFRAESTRUCTURA

COSTOS EXTERNOS DEL TRANSPORTE
(EUROS POR CADA 1000 KMS)

Modo de transporte	Contaminación del aire	CO ₂	Ruido	Accidentes	Total
Auto	14.6	4.5	0.9	8.9	29
Tren eléctrico	0.9	2.2	0.2	3.8	7.1
Avión	7.3	9.2	1.2	0.2	18

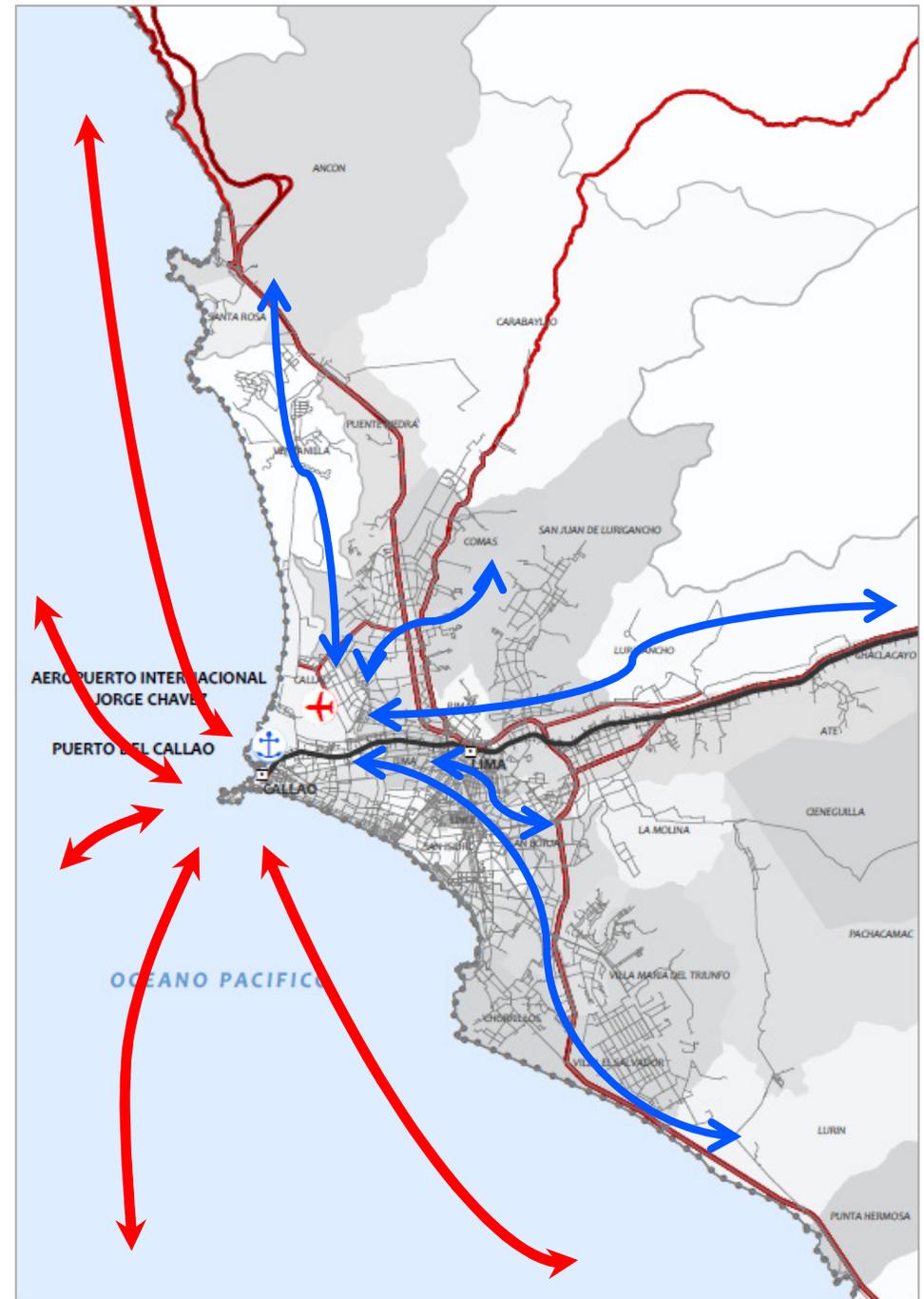
Fuente: European Federation for Transport and Environment : "A European Scheme for Making Transport Pay its True Costs" (1993).

- ✓ Un estudio de la European Federation for Transport and Environment muestra que en el caso del Reino Unido los costos externos de transporte son de 29 euros para autos, 7.1 euros para los trenes eléctricos y de 18 euros para los aviones.
- ✓ Si asumiéramos que estos resultados son válidos también para el Perú, obtendríamos que **al contar con un sistema de tren eléctrico se podrían reducir los costos externos de movilizarse en automóviles en más de 300%, con las consecuentes reducciones en accidentes, contaminación y estrés.**



EL OBJETIVO FINAL

✓ Un país más competitivo, más integrado, con mayor riqueza y capaz de competir en el escenario internacional.





PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

3. PROYECTOS DE INVERSIÓN



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

3.1. PROYECTOS DE INVERSIÓN: CARRETERAS

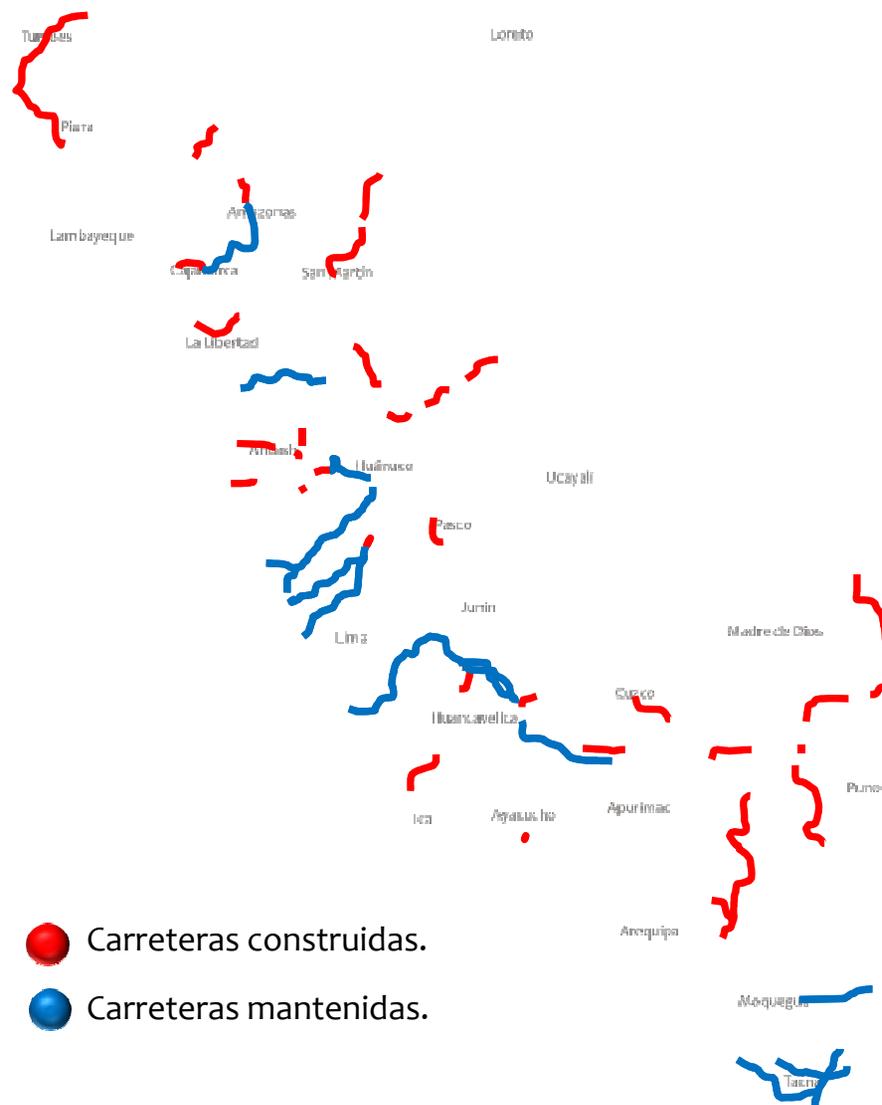


PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

 En 36 meses se han
construido 1,697 Kms
de carreteras a nivel
nacional.

 En este mismo
periodo se ha hecho
mantenimiento a 3,232
kms de carreteras.





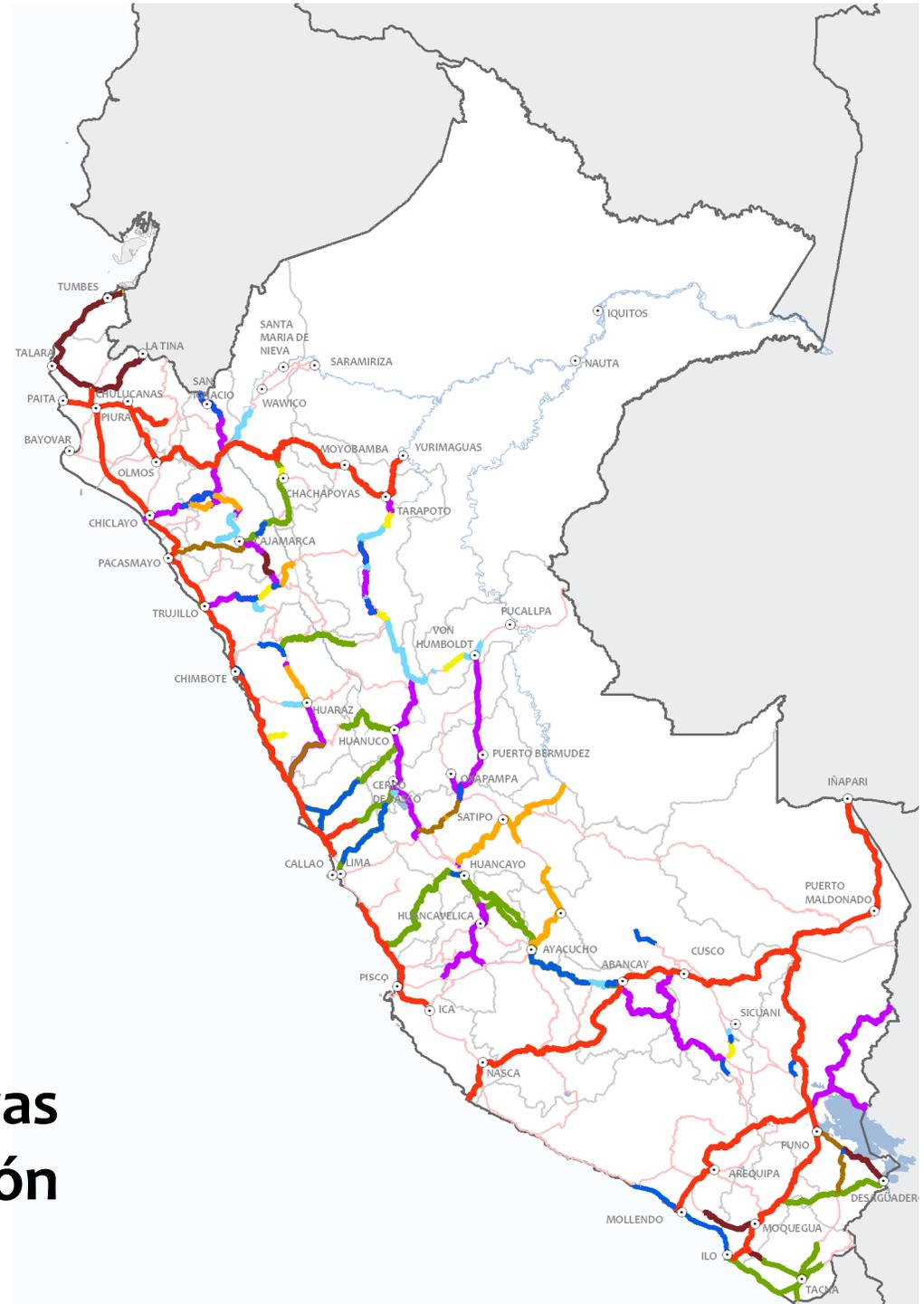
PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

MAPA DEL TOTAL DE INTERVENCIONES SOBRE LA RED VIAL NACIONAL

- Proyecto Perú por Contratar
- Proyecto Perú por Contratados
- Obras Concluidas
- Obras en Ejecución
- Mantenimiento Obras en Ejecución
- Mantenimiento Obras Concluidas
- Estudios
- Emergencia
- Concesiones

Más de 4,031 Kms de carreteras en ejecución, con una inversión de US\$ 2,179 millones





IIRSA NORTE: PAITA – YURIMAGUAS (955 KM.)
US\$ 218 millones de inversión



US\$ 218 millones de inversión.

125 km asfaltados, 225 km rehabilitados y transitabilidad de toda la vía.

61% de avance financiero.

3,800 empleos generados.

13 horas de reducción de tiempo de viaje.

3 millones de ciudadanos beneficiados.



CORREDOR VIAL INTEROCEÁNICO SUR

(2,600 km)

US\$ 1,624 millones de inversión.

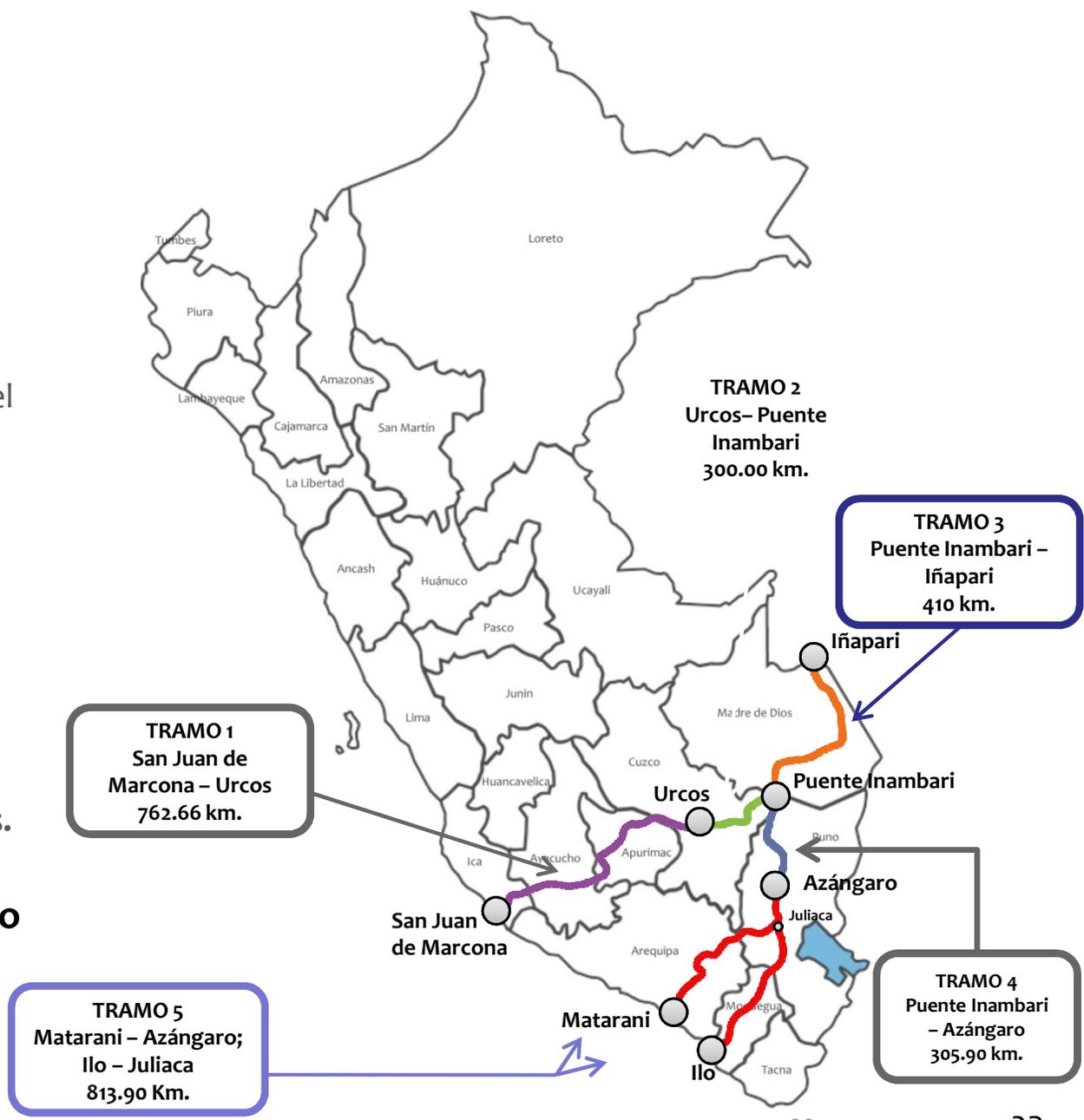
Avance físico de 58% en el tramo 2, 74% en el tramo 3, 66% en el tramo 4, 33.4% en el tramo 1, 11% en el tramo 5.

9,670 empleos generados.

5 horas de reducción promedio de tiempo de viaje.

8 millones de ciudadanos beneficiados.

223 vehículos adicionales en promedio transitando diariamente.





PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

RED VIAL 5: ANCON - HUACHO – PATIVILCA (182.6km)

 Inversión referencial:
US\$ 73.1 millones

 Inversión 2009:
US\$ 6.7 millones

 32% de avance de obras complementarias.

 Porcentaje de avance:

100% de la primera calzada. Puesta a punto del tramo Ancón Huacho y cambio de trazo concluido en el tramo Huacho Pativilca.

 Se estima que en el primer trimestre de 2010 se iniciarán las obras de la segunda calzada.

 300 puestos de trabajo generados.

 Fin de obra 2020. En proyecto addenda para adelanto de inversión.





PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

RED VIAL 6: PTE. PUCUSANA-CERRO AZUL – GUADALUPE (221.7km)

 Inversión referencial:
US\$228.6 millones

 Porcentaje de Avance:
100% de la etapa preparatoria y 34%
de la primera etapa .

 600 puestos de trabajo
generados.

 Fin de la primera etapa:
diciembre de 2010. El 15 de agosto
primer hito (Santa Barbara)*.

* Se firmó addenda por sustitución de inversión y se
está trabajando addenda de adelanto de inversión.





PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

RED VIAL 4 PATIVILCA – TRUJILLO (356km)

 Inversión referencial US\$ 360 millones.

 Inversión 2009:
1.5 US\$ millones.

 Nivel de avance a la fecha:
Ya se han definido los trazos y ha
iniciado estudios de ingeniería de
detalle y de impacto ambiental.

 150 puestos de trabajo generados

 Fecha probable de inicio de obra:
febrero de 2010*.

 Fin de obra: 2014

* Se está negociando addenda de adelanto de obra de seguridad vial.





AUTOPISTA DEL SOL SULLANA – PIURA – CHICLAYO – TRUJILLO (475km)

 Inversión aproximada:
US\$ 365 millones.

 Fecha de adjudicación:
19/06/09

 Inicio probable de obras:
junio de 2010. Se debe concluir
el trazo y el cierre financiero.

 Se generarán 6,000
empleos.

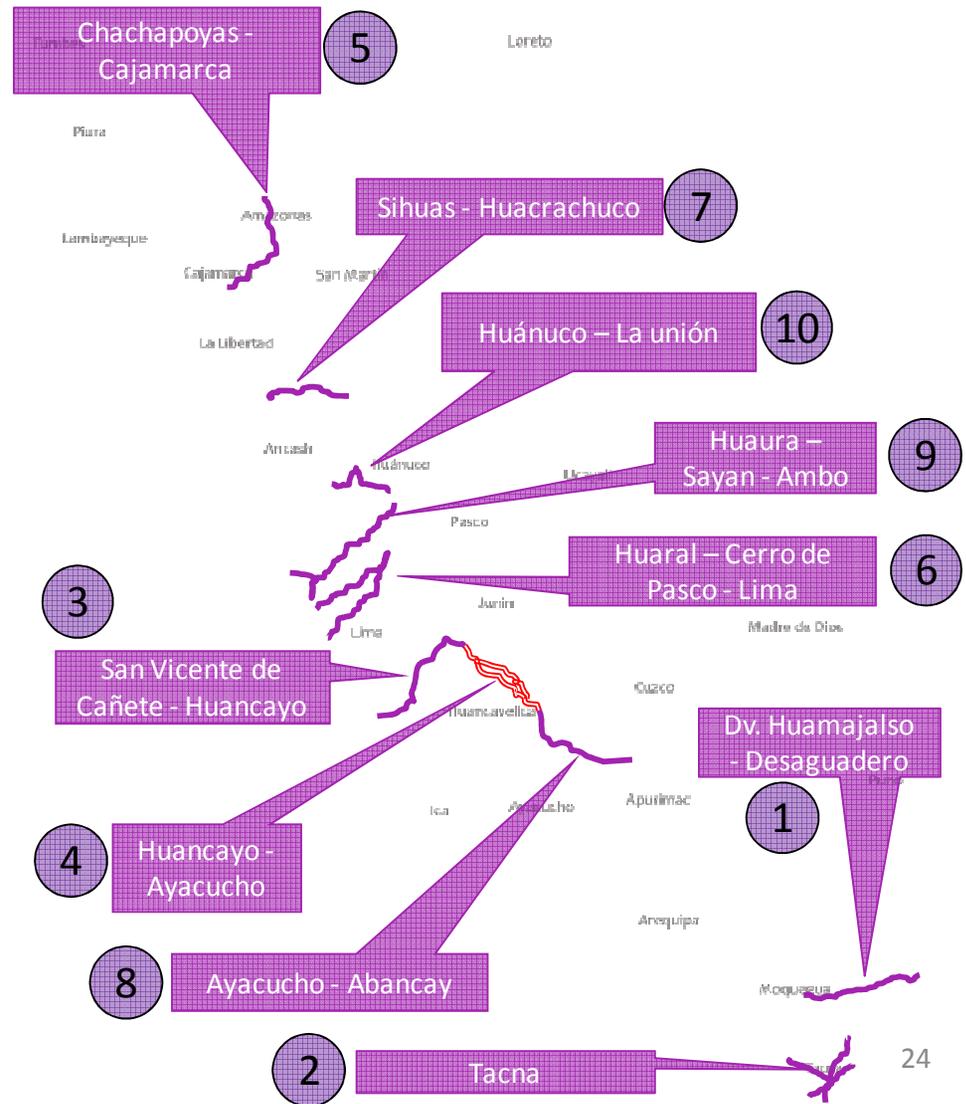




LOS 10 EJES ACTUALES DE PROYECTO PERÚ

CORREDOR VIAL		LONGITUD (Km.)	COSTO (Mill. S/.)
1	Dv. Huamajalso - Desaguadero	207.00	24.9
2	Pte. Camiara - Tacna/ Tacna - Ilo/ Tacna - Tarata/ Tacna - Palca	399.00	55.5
3	Cañete - Lunahuaná - Pacarán - Zúñiga - Dv Yauyos - Ronchas - Chupaca	281.73	131.6
4	Huancayo - Imperial - Izcuchaca - Ayacucho / Imperial - Mayoc	421.49	54.3
5	Cajamarca - Celendin - Balsas - Dv Chachapoyas - Chachapoyas / Dv. Chachapoyas - Pedro Ruiz	372.26	65.0
6	Lima - Canta - Huayllay - EMP. PE-3N / Chancay - Huaral - Acos - Huayllay	374.35	29.2
7	Pte. Huarochiri - Sihuas - Huacrachuco - San Pedro de Chonta	280.00	59.6
8	Carretera PE 3S tramo Ayacucho - Andahuaylas - Puente Sahuinto	384.50	47.6
9	Huaura - Sayan - Churin - Oyon - Ambo y Rio Seco - Sayan	339.41	67.7
10	Carretera Huanuco - La Union - Huallanca - Dv Antamina	172.00	67.3
TOTAL		3,231.74	602.7

3,160 puestos de trabajo generados

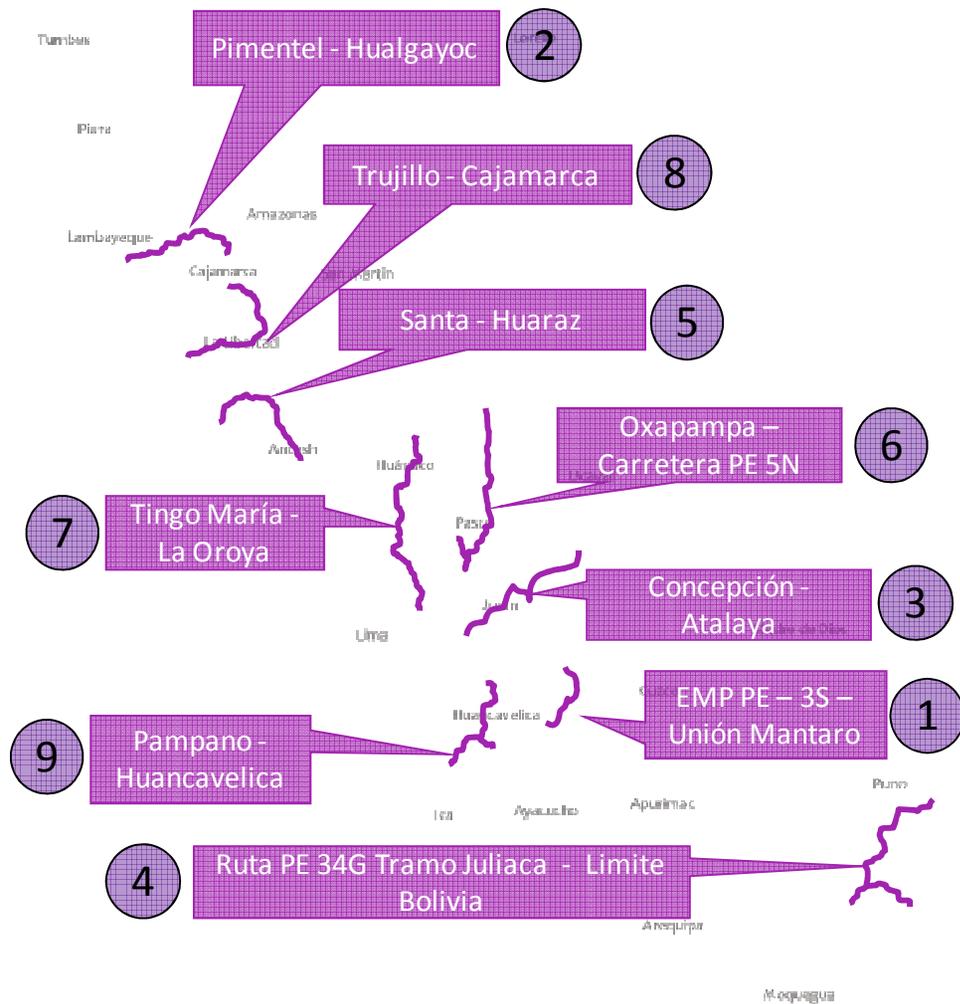




LOS 11 NUEVOS EJES DE PROYECTO PERÚ

CORREDOR VIAL		LONGITUD (Km.)	INVERSIÓN (US\$)
1	EMP PE-3S - La Quinua - San Francisco - Puerto Ene (Punta carretera)	367.0	41.3
2	Pimentel - EMP PE-1N/ Chidayo - Chongoyape - Pte - Cumbil - EMP PE-3N (Cochabamba) - Chota - Hualgayoc	297.3	30.0
3	Ruta PE 24A Tramo EMP PE 3S (Concepción) - Santa Rosa de Ocopa - Comas - Mariposa - EMP PE 5S (Satipo)	472.8	84.3
4	Ruta PE 34G Tramo Juliaca - Putina - Sandía - San Ignacio y Ruta PE 34H Tramo EMP PE 34G - Moho - Tilali - Limite Bolivia	438.0	64.3
5	Emp. 1n-Conococha-Huaraz-Caraz-Molinopampa/Emp.3N-Chiquian-Aquia-Emp.3N.	332.0	92.4
6	Carretera PE 5N Tramo EMP PE-22A - Puente Paucartambo - Villa Rica - Puerto Bermudez - Von Humbolt y Pte Paucartambo -	374.3	67.3
7	La Oroya - Chicrin - Huanuco - Tingo Maria - Emp. PE-5N	367.0	46.9
8	EMP PE 1N (Trujillo) - Dv Otuzco - Dv Shorey - Huamachuco - Sausacocha - Cajabamba - San Marcos - Cajamarca	334.0	35.1
9	Ruta PE-26 Tramo EMP 3S - Huancavelica - Plazapata/ Ruta PE 28D Plazapata - Castrovirreyna - Ticrapo - Pampano	315.5	31.6
10	Tarapoto-Tingo María	465	83.3
11	Dv. Abancay-Chuquibambilla-Chalhuahuacho-Santo Tomás-yauri/ Dv. Cusco (Anta)-Chalhuahuacho.	500.0	46.7
TOTAL		4,262.82	623.2

Se generarán 5,102 puestos de trabajo.





PERÚ

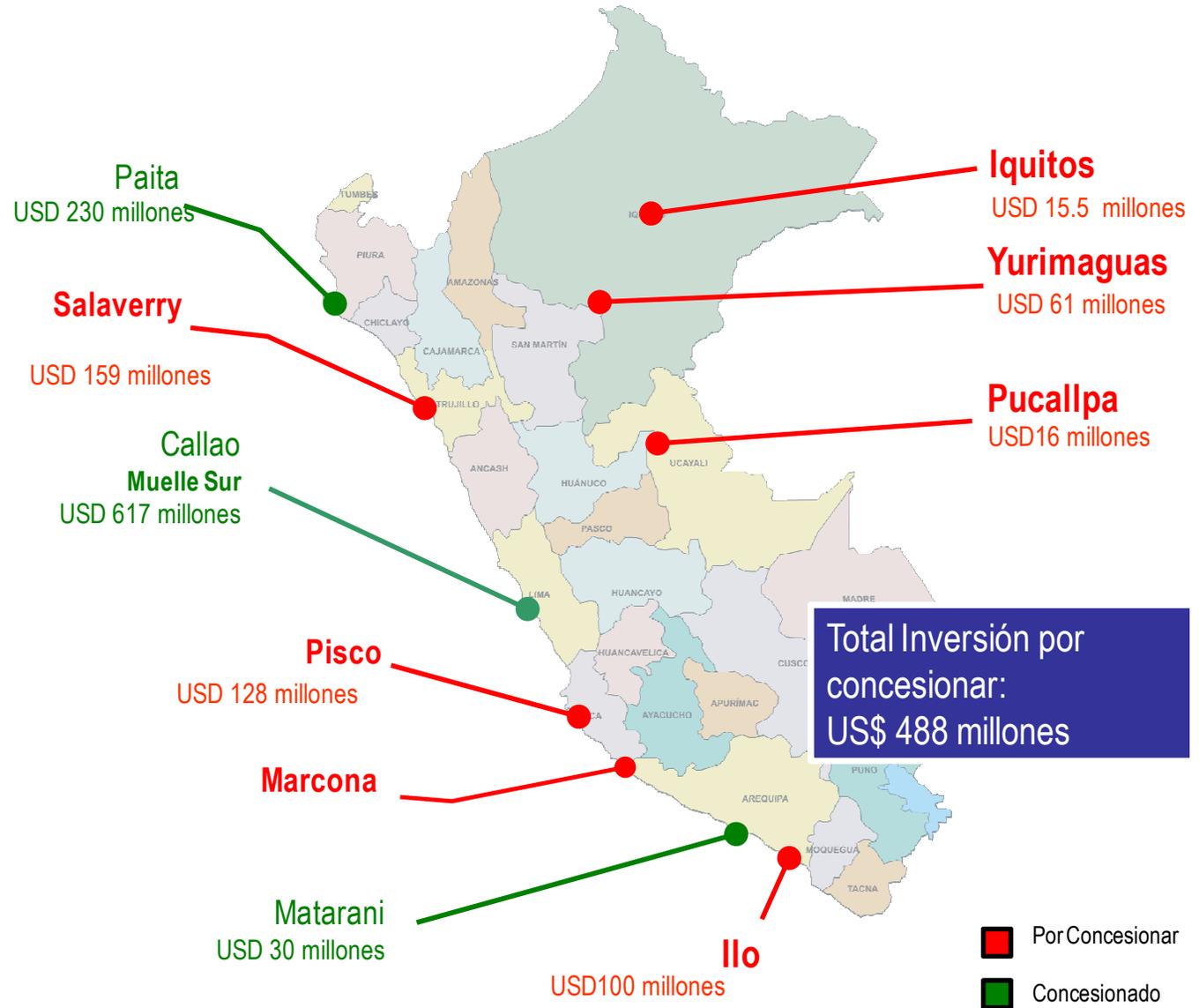
Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

3.2. PROYECTOS DE INVERSIÓN: PUERTOS



INVERSIONES EN CONCESIONES PORTUARIAS

⚓ **US\$ 877 millones** de inversión en ejecución en los puertos ya concesionados.





PERÚ

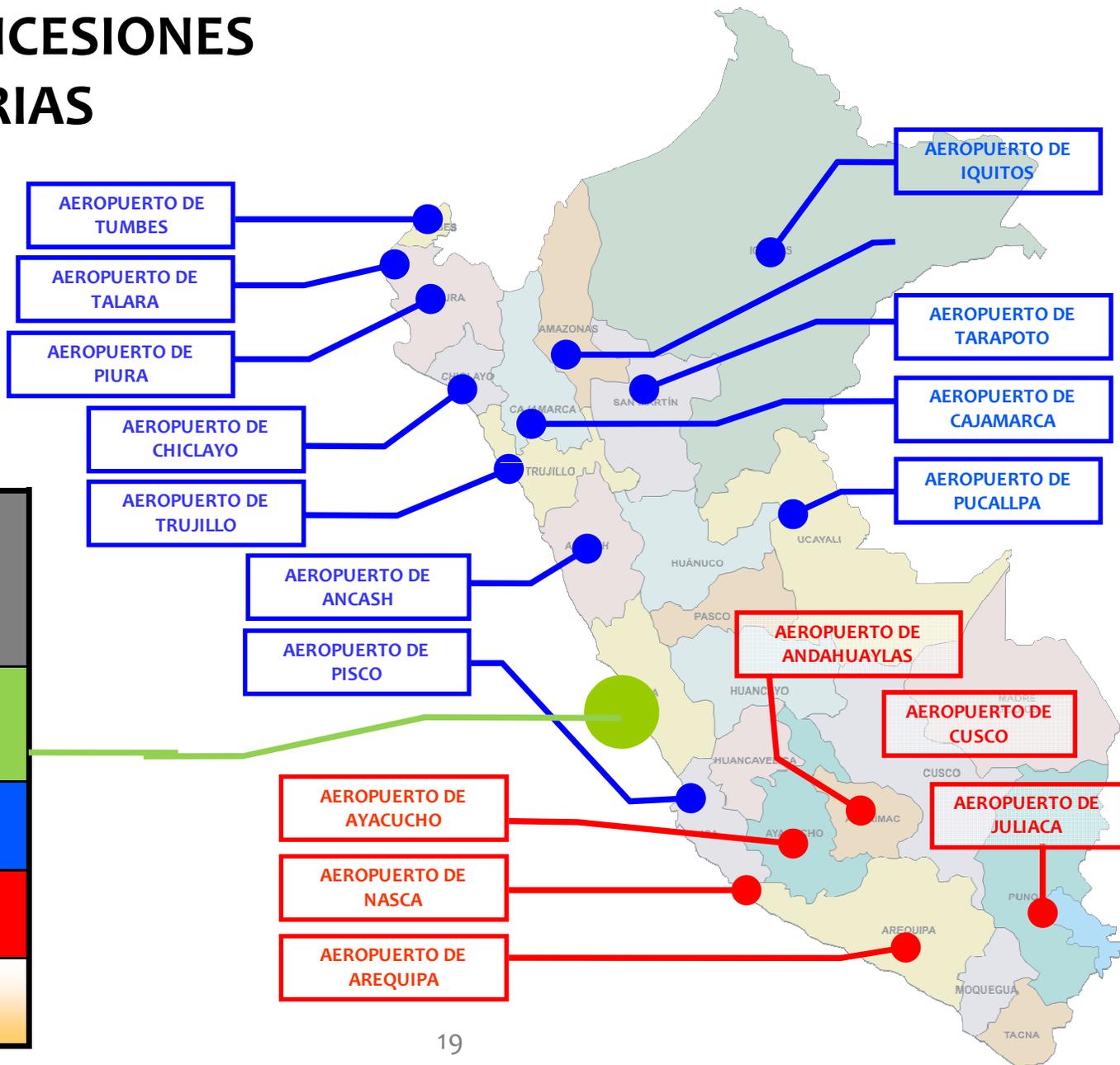
Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

3.3. PROYECTOS DE INVERSIÓN: AEROPUERTOS



INVERSIONES EN CONCESIONES AEROPORTUARIAS

AEROPUERTOS	INVERSIÓN millones USD 2008 - 2011
AEROPUERTO INTERNACIONAL JORGE CHÁVEZ *	250
1er GRUPO DE AEROPUERTOS (12)	200
2do GRUPO DE AEROPUERTOS (7)	157
TOTAL	607



* Incluye segunda pista AIJCH



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

3.4. PROYECTOS DE INVERSIÓN: FERROCARRILES



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

FERROCARRILES EN LA REGIÓN CENTRO SUR

■ Concesionados

1 572 km

■ En proceso

FFCC Huancayo – Huancavelica
(obra pública)

134 km. USD 14 millones.

■ FFCC Central (inversión Privada)

Ampliación de infraestructura
USD 43 millones





PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

SISTEMA ELECTRICO DE TRANSPORTE MASIVO DE LIMA Y CALLAO

El proyecto se ejecutará en dos etapas:

1° Etapa: MTC - PROVIAS

EJECUTARÁ LAS OBRAS CIVILES Y ELECTROMECAÑICAS PARA PONER EN OPERACIÓN EL MATERIAL RODANTE EXISTENTE.

2° Etapa: Encargada a PROINVERSION

CONCESIONARÁ LA ETAPA DE OPERACIÓN, SUMINISTRO DEL MATERIAL RODANTE FALTANTE Y MANTENIMIENTO.





PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Ferrocarril Central

(Se firmó la adenda N° 7 el 24 de setiembre de 2009)

- ▲ US\$ 43.5 millones de inversión.
- ▲ Tramo Callao – La Oroya (221 Km.)
- ▲ Permitirá aumentar la capacidad de carga en 30 millones de toneladas brutas al año, es decir, tres veces la capacidad de la Carretera Central.
- ▲ Permitirá alcanzar el estándar FRA III.
- ▲ Enrielladura de un total de 170 Km.
- ▲ Reforzamiento de 30m Puentes.
- ▲ Eliminación del Zigzag Casaracra.





PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Proyecto Ferrocarril Cajamarca- Bayovar (NorAndino)

- 🏗️ US\$ 1,500 millones de inversión referencial.
- 🏗️ Posible financiamiento de las mineras.
- 🏗️ Se estima que generaría 5 mil empleos anuales para la construcción y 500 para la operación.
- 🏗️ Facilitará el transporte de insumos y concentrados de minerales, principalmente cobre. Así mismo, serviría para el traslado de productos agrícolas y ganaderos.
- 🏗️ 550 Km de extensión.





PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Ferrocarril Andahuaylas - Marcona

🏗️ US\$ 1,365 millones de inversión referencial.

🏗️ Se estima que generaría 5 mil empleos anuales para la construcción y 444 para la operación.

🏗️ Servirá para la extracción de alrededor de 44.5 millones de toneladas de hierro esponja en forma de briquetas metalizadas.





PROYECTO FETAB





PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

4. ¿CÓMO CONTRIBUYE LA REGULACIÓN AL DESARROLLO DE ESTOS PROYECTOS?



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

SEGÚN ESTUDIOS DEL BANCO MUNDIAL (2009), EL ÉXITO EN EL DESEMPEÑO DEL SECTOR TRANSPORTES DE UN PAÍS ESTÁ DETERMINADO POR 3 ELEMENTOS:

POLÍTICAS SECTORIALES

- ✓ Diseñadas por el Sector a través de leyes y normativas sectoriales.

REGULACIÓN

- ✓ Diseñada por el Sector y el Regulador a través de leyes, decretos y/o contratos.

IMPLEMENTACIÓN CONJUNTA

- ✓ De las Políticas Sectoriales: el Sector y el Regulador.
- ✓ De la Regulación: el Regulador



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

LA RACIONALIDAD DE LA REGULACIÓN COMO HERRAMIENTA PARA LA EFICIENCIA EN EL GASTO EN INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTES

✓ Definición de la Regulación:

La literatura económica la define como el poder con el que cuenta un Estado para restringir las decisiones de los agentes económicos, típicamente a través de restricciones gubernamentales sobre decisiones de las empresas en:

- Control de entrada
- Precios del servicio
- Calidad del servicio, cantidades, número de empresas, calidad del producto, publicidad e inversión

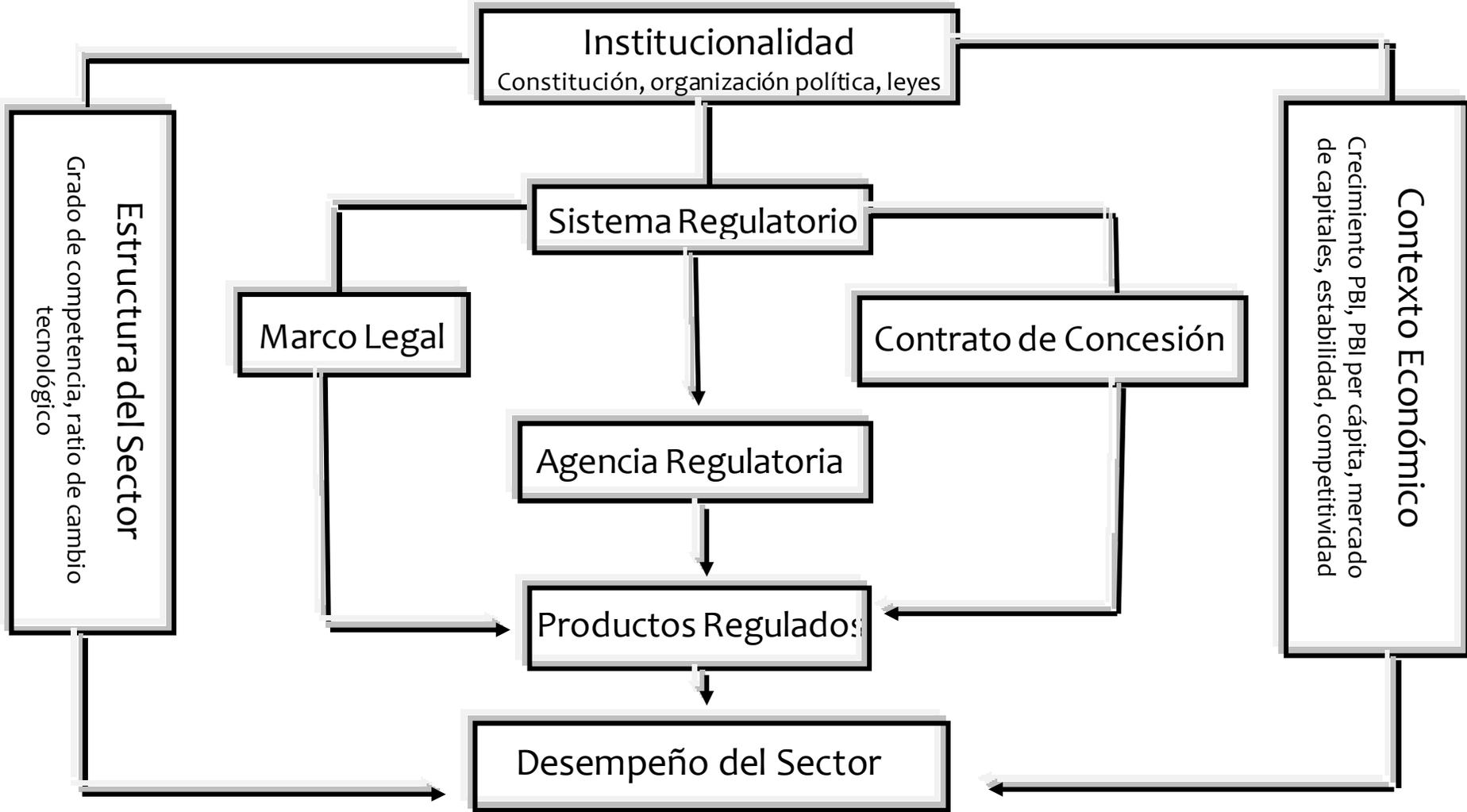
(Viscusi, 2005 y Lasheras, 1999)

✓ Motivación de la Regulación:

- Se sustenta en la existencia de fallas de mercado de los servicios de infraestructura.
- En materia de transportes, la principal razón es la presencia de **subaditividad de costos**, que determina la existencia de monopolios naturales.



EL ESQUEMA DE OPERATIVIDAD DE LA REGULACIÓN





PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

... Y TODO ELLO PERMITE GENERAR UN MARCO LEGAL E INSTITUCIONAL ESTABLE, CON REGLAS DE JUEGO CLARAS, HACIENDO ATRACTIVO AL SECTOR TRANSPORTES PARA LA INVERSIÓN PRIVADA NACIONAL Y EXTRANJERA.



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

5. LECCIONES APRENDIDAS



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

EL ENFOQUE ES Y DEBE SER DESCENTRALIZADO

- ✓ El 82% de las inversiones en infraestructura de transportes se ejecuta al interior del país

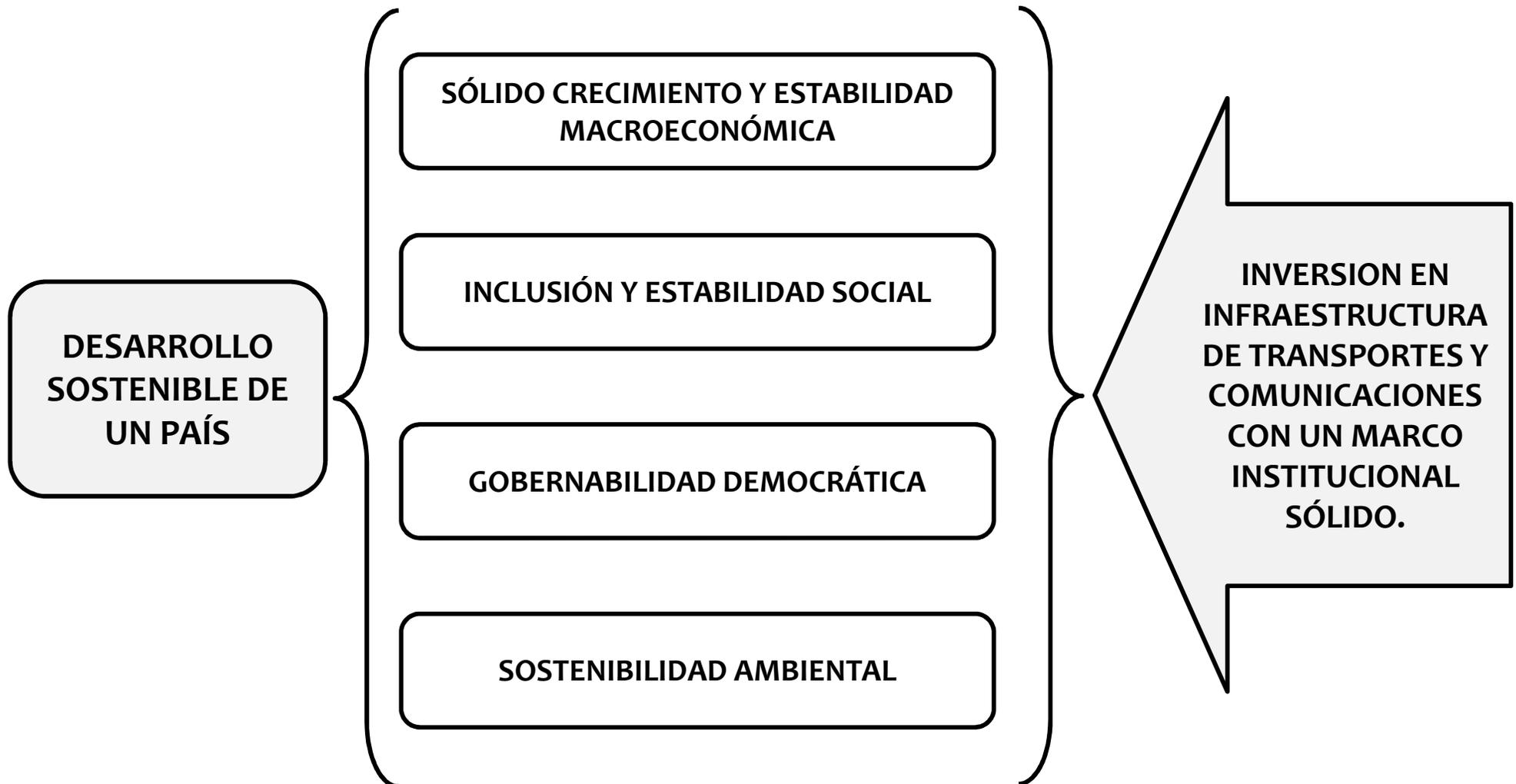




PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

ESTA VISIÓN IMPLICA:





PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

... Y ELLO SUPONE OCHO CRITERIOS BÁSICOS

1. Firme voluntad política
2. Concepción integral del problema
3. Enfoque descentralizado
4. Cuidado ambiental
5. Esfuerzo compartido entre la inversión pública y privada
6. Especial atención en el interior del país y zonas rurales
7. Fortalecimiento institucional y autonomía del regulador
8. Fomento de una “cultura de cuidado de la infraestructura de transportes”



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Por lo tanto...

- ✓ Estamos aplicando una política de gasto intensiva en inversión productiva a fin de contribuir a cerrar la brecha en infraestructura, soportados por un marco regulatorio que garantiza la transparencia y eficiencia en la ejecución de dicho gasto.
- ✓ Y esta política debe continuar por muchos años a fin de seguir contribuyendo al crecimiento sostenido del país.



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

MUCHAS GRACIAS

IMPACTO DE LA INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTES SOBRE EL CRECIMIENTO ECONÓMICO SOSTENIBLE

Conferencia presentada en el marco del II Foro Iberoamericano de Regulación

Dr. Enrique Cornejo Ramírez
Ministro de Transportes y Comunicaciones

Lima, 1 de octubre de 2009