**EL COMERCIO 05 de septiembre de 2011**

**ESPECIAL LOGÍSTICA**

“La brecha se ha reducido”

**EL IMPULSO DE LAS INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA PARECE ESTAR DANDO SUS RESULTADOS. SEGÚN EL PRESIDENTE DE LA AFIN, GONZALO PRIALÉ. ESDE LA ÚLTIMA MEDICIÓN, LA BRECHA –ESTIMADA EN MÁS DE US$37.700 MILLONES– HABRÍA CEDIDO EN MÁS DE US$7.000 MILLONES. SIN EMBARGO, TODAVÍA FALTA MUCHO POR HACER, ESPECIALMENTE VÍA LAS ASOCIACIONES PÚBLICO PRIVADAS**

A partir de estimar la brecha en infraestructura que padece el país, la Asociación para el Fomento de la Infraestructura (AFIN) se transformó en uno de los más importantes promotores de las inversiones privadas en ese sector.

La última estimación del déficit de infraestructura encargada por AFIN dio una cifra que superaba los US$37.700 millones, ¿cómo estamos a tres años de esa medición?

Hemos avanzado en cerrar la brecha, no se puede negar. Creo que la brecha se debe haber reducido, ahora debemos tener un déficit de US$30.000 millones.

¿AFIN espera que durante este quinquenio se siga reduciendo la brecha?

Para crecer al ritmo del 6% y poder lograr la inclusión social se necesita la inversión privada porque el Estado no va a poder hacerlo solo. Pero atraer a inversionistas implica mantener la estabilidad económica y legal del país. Además tenemos que mejorar el marco normativo que regula las inversiones en infraestructura, como la Ley de las Asociaciones Público Privadas (APP), la del SNIP y la Ley de Obras por Impuestos. Solo así podríamos estimular las inversiones con calidad en el gasto y con los controles necesarios.

Tras la crisis del 2008 se alcanzó un ritmo importante de inversión pública en infraestructura, ¿es suficiente mantener el ritmo alcanzado o el Estado tiene que involucrarse más?

Nosotros sugerimos que anualmente se invierta al menos el 6% del PBI en infraestructura de servicios públicos y que se haga por medio de las APP, porque creemos que es el mecanismo más eficiente y económico de apalancar las inversiones del sector privado. En el 2010 llegamos a invertir 5,5% del PBI, tenemos que mantener este ritmo e incluso incrementarlo, solo así podemos asegurar el crecimiento del país.

Tras las elecciones, se habló de un posible desincentivo de las inversiones. Ahora que el Gobierno ha puesto sus cartas sobre la mesa, ¿qué dicen las empresas que integran AFIN?

El Gobierno ha anunciado una serie de metas ambiciosas, como que al 2016 el 100% del presupuesto será determinado por resultados. Si se logra ese objetivo sería sensacional, pero se tiene que mantener un buen trato hacia los inversionistas. Las empresas de AFIN están dispuestas a seguir invirtiendo y dando su contribución al país. Las primeras señales son positivas, pero esperamos ver las acciones.

El primer ministro, Salomón Lerner, ha dado los lineamientos sobre cómo se va a enfrentar la brecha de infraestructura en este quinquenio, ¿qué impresión le han dejado los anuncios?

Son anuncios importantes como la atención de los servicios básicos en las localidades más aisladas. Eso es necesario porque ahí se concentra la pobreza extrema, pero el problema es cómo se va a hacer. Nosotros que estamos en el rubro sabemos que es costoso y si el Estado no puede ni con el servicio de salud en ciudades de la costa ¿cómo va a hacer para llegar a las zonas más alejadas? Yo los felicito, pero espero que cuando vean la realidad tengan la entereza de buscar soluciones.

¿Qué tipo de soluciones?

Que se recurra a las APP porque está demostrado que con el mismo dinero con el que el Estado –por ejemplo– hace un penal, puede pagar las cuotas anuales de 4,8 cárceles hechas por APP. Con US$100 millones, el Estado puede hacer 100 km de carreteras, pero si lo hace como APP podría intervenir en 1.000 km. Esa es la diferencia entre el modelo de APP y la obra pública. Las APP ya se están aplicando con éxito en Essalud, también las podemos aprovechar en el sector educación.

Se han dado metas respecto al déficit en transporte, ¿son realistas? Sí, se pueden alcanzar, pero con la participación activa del sector privado.

Pero los analistas dicen que tenemos proyectos en cartera, pero sin estudios…

Los proyectos nuevos se tienen que hacer con una adecuada distribución de los riesgos, pero si el Estado quiere llegar a las zonas rurales tiene que asumir ese riesgo. Entonces ¿cuál es el problema? Los estudios definitivos pueden ser entregados por el privado. Las obras públicas parten del concepto de que los costos están prefijados, pero si haces un estudio veremos que ninguna tiene el mismo costo al final. En cambio en una APP sí se pueden distribuir los riesgos, como se hizo en el caso de la (carretera) IIRSA Sur.