

“Se está condenando a la sierra y la selva a la pobreza”

5 de septiembre de 2014

La ausencia de proyectos ferroviarios le resta competitividad al país, porque se están pagando sobrecostos desde la sierra y selva que una red de trenes podrían reducir hasta en un 70%.

Entrevista a Juan de Dios Olaechea

Por: Darwin Cruz Fiestas

(El Comercio - Portafolio, 05 de Septiembre del 2014)

La caída del Perú al puesto 65 en el ránking de competitividad global ha significado un descenso en cuatro posiciones. Esto lleva a la conclusión de que es necesario repensar la política del país y un punto importante a desarrollar es la infraestructura ferroviaria.



Según el Consejo Nacional de la Competitividad (CNC) los proyectos de ferrocarriles no están maduros y por eso no se ubican en la lista de concesiones prioritarias ¿qué tan cierto es que no tenemos proyectos maduros?

La declaración contiene gravísimas deficiencias, porque tratándose de la directora del CNC debería conocer todos los modos de transporte terrestre, así como el grado de productividad de cada uno de ellos. También debería estar en la capacidad de entender cuál es la relación entre la carretera y ferrocarril y la competencia a muerte que hay entre ellos. Digo que esto es grave, porque el desarrollo de proyectos ferroviarios son responsabilidad del Estado.

¿Pero qué tan cierto es que no existen proyectos ferroviarios maduros en el país?

Cómo van a existir cuando la directora nacional de competitividad no los conoce ¿Acaso están esperando que el Espíritu Santo baje del cielo y los ilumine? La política del Estado minerales. Con esta afirmación dejó de lado dos actividades importantes para el Perú: el transporte rápido de pasajeros y el transporte de contenedores, que está estrechamente ligado a la competitividad del país. Tal como estamos en la actualidad, se está condenando a la sierra y selva del país a la pobreza y a no participar de los beneficios de la globalización. Parece que no se dan cuenta, o no quieren hacerlo, de que el gran reto del Ministerio de Transportes y del CNC es hacer que el costo logístico de la sierra y selva del país sea del 10%, tal como sucede en Suiza, que es un país serrano y mediterráneo y a pesar de ello tiene una infraestructura intermodal extraordinaria.

Usted es el CEO del Ferrocarril Central Andino y por el giro de la empresa, muchos pueden decir que sus declaraciones son interesadas...

Yo no estoy hablando del Ferrocarril Central, sino de proyectos ferroviarios que podrían unir, por ejemplo, Marcona y Ayacucho a través de Andahuaylas; otro podría ser el de Paita-Chiclayo-Cajamarca. También la situación se presta para desarrollar ferrocarriles entre Trujillo y Piura; Arequipa-Ica y Lima. Además se puede hablar de la modernización del tren Cusco-Juliaca-Arequipa. Hay tantas cosas por hacer y eso no significa que en Ferrovías Central Andino queremos participar. He mencionado proyectos que deberían de ser anunciados por el CNC y el MTC.

¿Quién debería determinar que se ejecute tal o cual proyecto el MTC o el CNC?

Ambos, con la participación del sector privado, el cual puede aportar en la planificación de la articulación territorial, que es lo que le falta al país.

El CNC ha dicho que están abiertos a iniciativas privadas en proyectos ferroviarios...

Con esto estamos haciendo una diferenciación peligrosa: ferrocarriles privados, carreteras públicas y es lo que está sucediendo. Cuando se construye una carretera, el Sistema Nacional de Inversión Pública dice que ya no es necesario un ferrocarril; también se afirma que si no hay demanda no es necesario un tren. Estas son dos falacias porque un ferrocarril representa a 10 carreteras, además de reducir los costos logísticos.