

sobre las incomodidades y disgustos de los pasajeros nacionales y extranjeros sobre detrimentos de horas/persona, dificultades o pérdidas de conexiones hacia el extranjero, perjuicios por la eventual no ejecución de determinados negocios, etc.; poco o nada se dijo respecto a los efectos económicos, por ejemplo en temas de comercio exterior: la interrupción de la cadena de comercialización: productor-transporte local-aeropuerto Jorge Chávez-aeropuerto del país de destino-transporte local-importador final o importador.

Seguramente las empresas exportadoras han debido asumir mayores costos, entre ellos de almacenamiento o aun de refrigeración para aquellos productos de mayor perecibilidad (determinados alimentos como frutas y demás vegetales, flores, etc.). Reconociendo que la competitividad de los productores nacionales está en proceso de consolidación por una serie de factores que no es del caso detallar en este análisis, el plus en costos podría marcar la diferencia para un exportador entre hacer un negocio o asumir una pérdida. No conocemos de cálculos sobre este efecto, más aun sabiendo que nuestro país está creciendo de manera vigorosa y sostenida en la exportación de productos agroindustriales, como parte de las denominadas exportaciones no tradicionales.

- **Transformación de la Carretera Central: multimodalidad.** Otro proyecto que debe merecer la atención del nuevo gobierno es la Carretera Central, con una sobreutilización que viene de varios años atrás y cuya importancia estratégica es evidente para proveer de alimentos y otros bienes a la ciudad de Lima, con casi diez millones de pobladores. Al respecto, no entendemos por qué no se emplea en toda su potencialidad el medio ferroviario (Ferrocaril Central), que es más económico, tanto para carga como para transporte de pasajeros, como sucede en Europa (si bien con una red muy vasta), ampliamente interconectada e intensamente utilizada. Por ello, consideramos que esta vía requiere de una transformación integral, que permita combinar una carretera de alto tránsito con un servicio eficiente de ferrocarril.



Entre los proyectos prevalecidos, se tiene el inicio de la construcción de la segunda pista del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, obra de máxima prioridad, cuya urgencia se puso en evidencia cuando un avión militar sufrió un percance técnico y se debieron suspender durante varias horas todos los vuelos de entrada y salida en la única pista que posee.

- **Construcción del Aeropuerto de Chinchero.** No menos importante es el proyecto de aeropuerto de Chinchero, que ha de permitir un mayor flujo de turismo receptivo, considerando la saturación del terminal actual de Cusco, ubicado prácticamente dentro del casco urbano de la ciudad imperial, y sin posibilidades de ampliación, limitado además por factores geográficos o de aeronavegación. Como sabemos, Cusco y Machu Picchu constituyen “las joyas de la corona” del turismo receptivo peruano, por lo que debemos hacer esfuerzos para ofrecer las comodidades y seguridad indispensables para recibir un mayor flujo de visitantes, en tanto se consolide la oferta de otras plazas turísticas de alto potencial. En este sentido, se debe establecer una amplia difusión nacional e internacional que potencie la “Ruta Moche” como el segundo principal atractivo turístico de nuestro país; teniendo en cuenta que su potencial abarca los territorios que van de Casma a Piura, y de Trujillo y Chiclayo a San Martín y Amazonas, donde destacan además los ejes Chiclayo-Chachapoyas (con Kuelap -en fecha próxima se inaugurará un moderno teleférico- y la catarata de Gocta); Tarapoto-Yurimaguas-Iquitos (cruceros por el río Amazonas), entre otros destinos de nuestra variada y rica geografía.
- **El Metro de Lima, Chavimochic, el Gasoducto del Sur y 500,000 viviendas.** Otros megaproyectos, no menos importantes, se refieren a la construcción de las líneas 2 y 3 del Metro de Lima, cuyos avances se muestran sumamente atrasados; de otro lado, los proyectos de irrigación Chavimochic en su tercera etapa debe ser concluido y Majes Siguan (segunda etapa) apenas ha avanzado, pese al presupuesto del MEF de S/ 209 millones para el 2016, del cual se ha desembolsado solo S/ 7 millones. También la ejecución de los proyectos mineros actualmente paralizados como Tía María, sobre el cual refiere Pedro Pablo, “iré a conversar con la gente”, en una propuesta disuasiva y de acercamiento hacia los pobladores de las zonas de influencia, en especial de Tambo. El Gasoducto del Sur también debe ser agilizado por su importancia como fuente energética para los departamentos del sur del Perú. Desde otra perspectiva, en cuanto a las inversiones de naturaleza regional o local, durante una reciente entrevista se solicitó a Pedro Pablo un mayor detalle sobre cómo afrontar este reto, a lo que contestó, sin medias tintas, que “va a desaparecer el SNIP” (Sistema Nacional de Inversión Pública, es decir un procedimiento que integra a los sectores de la administración pública -ministerios,