

Por otro lado, hay experiencias interesantes en la región, como por ejemplo Colombia, donde esta clase de instalaciones están muy bien impulsadas. Allí se prioriza no tanto hacer un sembrío de pistas y postes, sino crear un ambiente que sea agradable, con áreas verdes, veredas y ciclovías.

RC: ¿Las empresas ahora se irán a centros industriales y no a terrenos solitarios a ejecutar sus plantas como ha ocurrido en varias oportunidades?

PSB: La idea del condominio industrial es que las compañías puedan encontrar lo que necesitan sin perturbar al entorno. Eso es algo que en el Perú no se ha hecho. Cada quien ha decidido ubicarse donde mejor le parecía, y como muestra tenemos las invasiones ocurridas a lo largo de nuestra historia. Aquí se pierde el sentido del orden, ya que donde se debía construir una pista de tres carriles ya no se puede porque está invadido. Un prototipo es el camino al norte donde las pistas han quedado constreñidas, al igual que el cruce al sur por Chíncha, donde la vía se encuentra atrapada por la ciudad.

Cuando uno va por el norte y sur, se topa con letreros que informan sobre el derecho de vía que es aquella reserva de terreno para eventuales crecimientos de las rutas, pero si nadie las respeta ocurre lo de la Carretera Central donde para salir de Lima al centro del país se tiene que vivir una pesadilla. Hay viviendas que están a menos de un metro de esta, lo cual es inconcebible ya que por ahí transitan a diario camiones de gran carga. Hoy, felizmente, se está desarrollando una vía alterna que debió haberse hecho hace 50 años.

Lo que tenemos que hacer es planificar y que los centros industriales estén en zonas donde puedan funcionar sin perturbar al resto. El gobierno y el sector privado se tienen que unir. A la fecha existe una ley sobre este tipo de instalaciones que requiere de un reglamento elaborado por gente que se proyecte a futuro. Estas obras, saliéndose del área urbana, pretenden mejorar la calidad de vida de las personas que laborarán allí y de aquellas que aún son incomodadas por el tráfico de carga pesada que pasa por sus urbanizaciones.

RC: ¿Por qué no se concretó antes la ejecución de más centros como esos?

PSB: Se tuvieron que juntar varias cosas. La iniciativa debió darse por parte del Estado para que este designe espacios. Ante esa inoperancia, el sector privado refirió que había una necesidad no satisfecha, impulsando la búsqueda de áreas para desarrollar estos proyectos, que han tenido que enfrentar una serie de inconvenientes como solucionar, por su cuenta, la disposición de agua y desagüe. Los privados están tomando en sus manos la solución de un problema que hoy es más que evidente.

RC: En el tiempo que llevan en el mercado, ¿en qué momento empieza a crecer el sector industrial?

PSB: Hace seis o siete años. Nosotros ejecutamos, por ejemplo, la primera planta de Lindley en Trujillo con

“Los costos por metro cuadrado en lugares como las avenidas Argentina y Colonial se han disparado”.

55,000 m² techados. Ese fue un proyecto industrial que se hizo en el año 2012. Hemos trabajado con mineras; con Yura, en Arequipa; en Casa Grande, Cartavio y San Jacinto. Además participamos en el desarrollo de una fábrica de telas protegidas y un centro logístico en Cajamarquilla. Este sector ha ido creciendo como una alternativa relevante y de gran apuesta económica.

RC: ¿Todavía hay dificultades con las licencias?

PSB: En el caso de las zonas donde hemos estado no, pues los municipios han recibido muy bien las iniciativas. Han sabido leer los beneficios que traerán a sus zonas por lo que están siendo muy colaboradores, lo cual no significa que no se estén realizando trámites. Se encuentran muy abiertos a brindar las facilidades que se requieran. Si tú conversas con las autoridades locales vas a encontrar gran disposición a colaborar. Por ese lado, estamos caminando bien.

RC: ¿Qué otras obras industriales vienen participando?

PSB: Tenemos entre 15 a 20 pequeños proyectos activos y distintos. Entre los más resaltantes por el lado industrial se encuentran la construcción de las plantas de Molitalia y Celima. Asimismo, acabamos de concluir la planta de vidrio de AGP Glass; los depósitos de Oxford, fabricante de bicicletas; y una ampliación de un almacén en Lurín para Iron Mountain, entre otros.

RC: ¿Cuál es la diferencia entre manejar obras chicas y grandes?

PSB: Esa es una pregunta muy común que nos hacen nuestros clientes cuando nos asocian con un proyecto como sector 62 o Celima, por hablar de obras muy grandes. Se piensa que no nos gusta trabajar en una obra pequeña, y no es así. Nosotros armamos un equipo de gente y dependiendo del desafío lo hacemos variar. Históricamente el equipo más grande de trabajo que tuvimos fue para el desarrollo de Plaza Norte del Grupo Wong. Allí empleamos 35 personas, porque había 90 contratistas. Para manejar esto fue necesario realizar una coordinación y esfuerzo logístico muy importante. Cualquier emprendimiento depende mucho de sus características y no necesariamente del tamaño, sino de su grado de complejidad.

Un equipo siempre tiene un director, que es un ingeniero experimentado o algún socio de la empresa. En el caso de Sector 62, por su importancia, soy yo. Con ello logramos que esos 37 años de experiencia puedan decantar hacia el proyecto y convertirse en una especie de ingeniería de valor. Nosotros apoyamos a los proyectistas con ideas para que el emprendimiento sea más eficiente en su desarrollo. Esa es una política propia que siempre empleamos. No importa qué dimensión tenga el proyecto, siempre habrá una persona que comande, que aporte con su experiencia y que conecte con las más de tres décadas que tiene la empresa para proveer un valor agregado. ■