



Se espera que transporte a unos 40 mil pasajeros por día, y podría alcanzar una velocidad máxima de 200 km/h.

El proyecto aumentará la presencia del país asiático en la región:

Con ayuda de China, Perú busca tener el tren más rápido de América Latina

EVA LUNA GATICA

A medida que China avanza con su estrategia de consolidarse como un inversor clave en América Latina, Perú podría contar con su respaldo financiero para uno de los proyectos más ambiciosos del último tiempo en la región. Se trata de la construcción de un tren de alta velocidad que unirá Lima con la provincia de Ica, al sur del país, y que promete ser el más rápido de toda Latinoamérica, alcanzando una velocidad cercana a los 200 kilómetros por hora.

Este proyecto, que tendrá un costo estimado de US\$ 6.500 millones reducirá el trayecto actual de unos 300 km y que demora más de 4 horas, a 2 horas y media, beneficiando directamente a 5,6 millones de personas y de forma indirecta a otras 6,5 millones, según el Ministerio de Transporte y Comunicaciones de Perú, que impulsa el proyecto.

Se espera, a su vez, que el trayecto del tren incluya 15 estaciones, una de las cuales conectará con la actual Línea 1 del Metro de Lima en la Estación Villa El Salvador. Además contará con otras paradas en puntos turísticos como Pisco, Paracas e Ica (donde están las Líneas de Nazca). El inicio de la construcción está previsto para 2026, con miras a su inauguración en 2031 o 2032.

“La idea es que se generen planes de desarrollo e impulso a los sectores económicos que tiene cada región, por ejemplo, el turismo, la gastronomía, la agroindustria y otras actividades que tienen mucho potencial”, dijo David Miranda, director de Gestión en Infraestructura y Servicios de



Fuente: Ministerio de Transportes y Comunicaciones de Perú

EL MERCURIO

Transportes a la agencia estatal de noticias Andina.

El ministro detalló que el Ferrocarril Lima-Ica “contará con una locomotora, ocho vagones y 580 asientos, por lo cual se tendría una capacidad total de 1.400 pasajeros” y se calcula que podría transportar a unas 40 mil personas al día. Además, su operación podría generar miles de empleos en las fases de construcción, mantenimiento y operación, señaló el gobierno.

El proyecto se ejecutará bajo la modalidad gobierno a gobierno (G2G), un modelo en el que un gobierno extranjero con experiencia técnica supervisa y ejecuta proyectos de infraestructura en

otro país, y que cuenta con el interés de gigantes como China Railway, en el marco de la Iniciativa de la Franja y la Ruta, consigna La República.

“El modelo gobierno a gobierno se ha ido consolidando en el Perú como una alternativa para ejecutar proyectos con mayor transparencia y eficiencia. Ya se utilizó con éxito con el Reino Unido para los Panamericanos en Lima (...) y en este caso concreto, habría además un interés en aprovechar la experiencia de China en trenes de alta velocidad”, dice a “El Mercurio” Marco Carrasco, economista experto en desarrollo económico del Asia-Pacífico y China.

“El gobierno ha presentado el proyecto a 14 embajadas, y sí, es verdad que China es una buena candidata a ganarlo por su experiencia con el Puerto de Chancay”, agrega el internacionalista Luis Fernando Nunes.

Las otras apuestas: megapuerto, terminal aérea y un posible corredor bioceánico

Este megaproyecto, a su vez, se suma a otros desarrollados en Perú. Como el Nuevo Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, situado en el Callao y que fue inaugurado oficialmente el pasado 31 de mayo. Con un costo de aproxi-

madamente US\$ 2.000 millones, enfrentó múltiples postergaciones por falta de financiamiento y otros problemas, que según los expertos han motivado a Perú a buscar inversionistas fuera del país.

“El gobierno peruano es muy ineficiente. Por poner un ejemplo, el aeropuerto Jorge Chávez, las bases, el concurso, incluso la licitación, se llevó a cabo en 2001, se empezó a construir en 2011 y recién lo acaban de terminar. O sea, el gobierno peruano es tan lento que contrata a otro gobierno para que haga esas obras, y que se facilita porque el Perú tiene un régimen muy liberal a la inversión extranjera”, asegura Carlos Aquino,

economista y director del Centro de Estudios Asiáticos de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos.

Una alternativa para resolver el problema ha sido el acercamiento con China, cuyo financiamiento y participación estratégica le han ayudado a consolidar su influencia en Perú, pero también en América Latina. China es el segundo socio comercial más importante de la región después de Estados Unidos, y fuera de Asia, es su principal destino de inversión.

Un ejemplo de esta incursión fue la inauguración a finales del año pasado del Puerto Chancay, 70 km al norte de Lima, y desarrollado por la empresa china Cosco Shipping Ports en asociación con el grupo minero peruano Volcan, con el objetivo de convertirlo en la gran puerta de entrada de China al sur de América. A este megaproyecto se suma el Corredor Bioceánico Central que está en discusión entre Brasilia y Beijing. Se trata de una red de trenes que conectará Brasil, Bolivia y Perú, para conectar los océanos Pacífico y Atlántico, que terminaría en Chancay y que tendrá una inversión inicial de US\$ 3.500 millones por parte de China.

La entrada del Estado chino, a través de sus empresas, no obstante, ha generado debate entre los expertos, por la creciente dependencia que se está creando del gigante asiático. “Ningún país debe depender de otro, por más amigo que sea (...). La economía china también puede tener vaivenes y eso nos afectaría directamente. Entonces, lo bueno es diversificar. El problema es que en el Perú otros países no invierten, solo China invierte”, dice Aquino.