El Plan Nacional de Infraestructura para la Competitividad: innovación de la gestión y oportunidad

11/09/2019

Foto: El Comercio

Hace unos días, el presidente Martín Vízcarra presentó personalmente el Plan Nacional de Infraestructura para la Competitividad (PNIC) aprobado por el gobierno. Además de ser el primero en su naturaleza, sin duda es un documento innovador: trasciende las problemáticas identificadas y los modelos de solución aplicados en el Perú hasta hoy, para proponer las mejores prácticas en gestión de infraestructura traídas de otros contextos muy diferentes al peruano. También hace suyo el modelo de "Project Management Office" (PMO), aplicado en los Juegos Panamericanos, que tan buen sabor de boca ha dejado entre los peruanos. El PMO pasará por la realización de un contrato de servicios de consultoría por

proyectos y por la creación de una gerencia del proyecto[1].

Entre sus innovaciones, el documento abraza abiertamente un enfoque territorial complementario al sectorial, que permita priorizar infraestructura valiosa para más de un territorio; aunque inevitablemente prioriza proyectos cuyos beneficios se trasladen a zonas con mayor peso demográfico. Su elaboración también pasó por un proceso de diálogo continuo con varias partes interesadas: uno de los requisitos fundamentales para el éxito de cualquier planificación que evite -adrede- elegir "sectores ganadores" sobre criterios poco claros. Más aún, la actualización del plan pasará por la realización de los llamados "Diálogos macrorregionales de planeación" y la transmisión de conocimiento de la experiencia del PNIC hacia los gobiernos subnacionales.

El PNIC no incluye infraestructura de tipo "social" (Educación y Salud, por ejemplo) en tanto los criterios de selección de aquella no son homologables a los de otros sectores como Transporte (que encabeza la lista de proyectos con el mayor número de iniciativas). No obstante, en su elaboración sí ha incluido indicadores sociales para la determinación de la infraestructura productiva priorizada. Asimismo, para su implementación y monitoreo se creará una comisión consultiva dentro del MEF.

El plan incluye constataciones conocidas: la falta de electricidad en varios territorios, la pobre gestión de los residuos sólidos en regiones tan distintas como Tumbes y Puno, la necesidad de mejorar los aeropuertos regionales (particularmente los de mediano y bajo tránsito), la pobrísima infraestructura de ferrocarriles del país y la necesidad de continuar con el aumento de la banda ancha en varias regiones, entre otros. Visto por montos, las líneas 2 y 3 del Metro de Lima -la primera a través de APP y la segunda a través de obra pública- encabezan la lista de las mayores inversiones. Le siguen la ampliación de la longitudinal de la sierra en su tramo 4 y Proregión, el programa de infraestructura vial del

gobierno.

El plan complementará los planes y agendas de desarrollo de los otros niveles de gobierno, las cuales -dependiendo de la región- se basarán en otras metodologías y prácticas de gestión. Asimismo, en su relación con las regiones y para el cumplimiento de los siempre complicados permisos municipales, va a ser interesante hacer seguimiento al instrumento "Contratos PNIC" definidos por el plan como "un esquema de incentivos presupuestarios a entidades del gobierno nacional, gobiernos regionales y gobiernos locales para facilitar la ejecución de los proyectos priorizados en el PNIC"[1]. En concreto, "el instrumento (…) identificará a todas las entidades y sus requisitos, y se suscribirá un convenio con ellas para mitigar cualquier riesgo de retraso en las gestiones de las entidades"[2]. Estos proyectos, por sus características, son de corto plazo (con un horizonte de fin al año 2025), por lo que el cumplimiento de fechas será fundamental para mantener el prestigio de esta iniciativa.

---

[1] PNIC, p. 74.

[2] PNIC, p. 76

[1] PNIC, p. 77