



## AVANCES DEL PLAN NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA PARA LA COMPETITIVIDAD

A dos años de su implementación, el IEDEP estima que el avance financiero del PNIC sería de 16%, por lo que urge su aceleración. Además, es importante saber cuál es la posición del nuevo Gobierno frente a dicho plan.





Instituto de Economía y  
Desarrollo Empresarial - CCL

El Plan Nacional de Infraestructura para la Competitividad (PNIC) fue elaborado en julio de 2019 con el objetivo de aumentar la productividad y competitividad mediante el cierre de brechas de infraestructura. Ese año, la Universidad del Pacífico estimaba que la inversión de corto plazo, necesaria para que el país tenga acceso a infraestructura básica, ascendía a S/117.183 millones, siendo los sectores transporte y saneamiento los de mayor brecha. Asimismo, su estimado para el largo plazo ascendía a S/ 363.452 millones.

Para la elaboración del PNIC, el Ministerio de Economía y Finanzas (MEF) aplicó una metodología de priorización de proyectos basada en los criterios de transversalidad, potencial productivo, impacto social y recursos del Estado e impacto de corto plazo. El resultado fue la identificación de 52 proyectos de inversión valorizados en S/99.197 millones que se distribuyen en los sectores transporte (26), electricidad (8), comunicaciones (5), agricultura (4), saneamiento (4), hidrocarburos (3) y ambiente (2).

Según ubicación, la zona Norte-2 concentra el mayor número de proyectos (11). Le siguen las zonas Norte-1 y Centro-2 (10 proyectos c/u) y las zonas Centro-1, Sur-1 y Sur-2, con ocho, siete y seis proyectos, respectivamente. En relación a las modalidades de ejecución, se seleccionaron 29 proyectos de

Asociación Pública-Privada (APP), 17 de obra pública y seis de Proyectos en Activo (PA). Respecto a las fases de ejecución, eran tres los proyectos en fase de idea, 25 en fase de proceso y 24 en fase de ejecución.

### PRESENTE

Sobre al avance financiero de los proyectos priorizados en el PNIC dos años después de su implementación, el IEDEP estima que sería del 16%. El sector transporte habría avanzado en 15% y el sector electricidad un 21%; mientras que comunicaciones avanzaría 30%; agricultura, 27%; saneamiento, un 0.5%; hidrocarburos, 1,5%; y ambiente, un 38,6%. Asimismo, el IEDEP calcula que la valorización de los proyectos de inversión se elevó hasta S/118.109 millones por el mayor costo de la Línea 3 del Metro de Lima (+S/10.963 millones) y a un mayor precio del dólar.

En cuanto a las fases de inversión, 30 de los 52 proyectos se encuentran en estado de ejecución, sumando un total de S/ 54.314 millones, lo que en términos porcentuales representa el 46% del valor total de la cartera del PNIC.

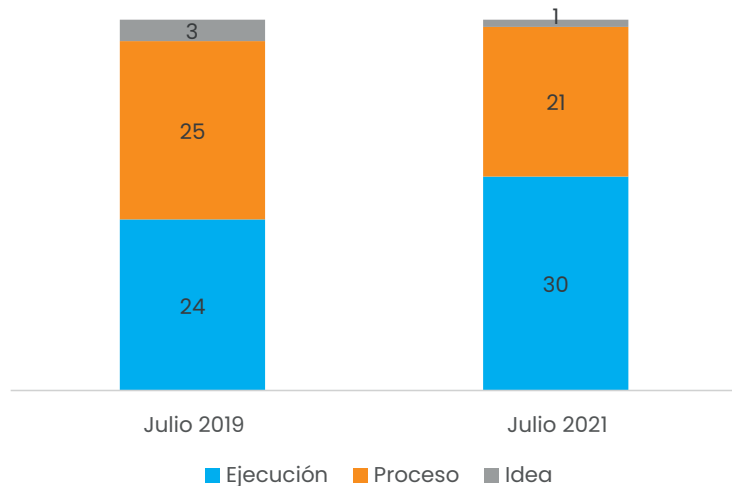
Tomando en cuenta el nivel de ejecución financiera de los 30 proyectos, nueve de ellos tienen un avance mayor

al 50%, sobresaliendo los proyectos de *Mejoramiento de la Carretera Casma-Huaraz-Huari-Huacaybamba-Jircan-Tingo María-Monzon-Emp. PE-18A* (Tingo María) y el *proyecto Instalación de Banda Ancha para la conectividad integral y Desarrollo Social de la región Lima*, con avances de 99% y 90%, respectivamente. Además, se tiene a transporte (S/ 42.773 millones) y agricultura (S/5.466) como los sectores de mayor monto en ejecución.

Por su parte, el MEF señala que de los 30 proyectos en ejecución, 18 están en plazo, ocho fuera de plazo y cuatro con riesgo de retraso. Dentro de aquellos en plazo, cinco culminarán obras en 2021 (*Residuos sólidos Tumbes-Sechura, Banda ancha Lima y La Libertad, Terminal Portuario San Martín y Carretera Casma-Jircán*) y tres culminarán obras entre 2022 y 2024 (*Banda ancha Amazonas, Carretera Oyón-Ambo y Terminal Portuario Salaverry*).

Las ocho obras que están fuera de plazo se explican por problemas de adquisición de predios y liberación de interferencias (*Longitudinal de la Sierra Tramo 2, Red Vial N° 4 y Autopista del Sol*), retrasos en el

### Fase de los proyectos del PNIC (número)



Fuente: MEF

Elaboración: IEDEP

cronograma de obras (*Línea 2 del Metro*), problemas sociales (*Vilavilani II*), necesidad y conveniencia de realizar modificaciones contractuales (*Majes Siguas II*), necesidad de fijar el reinicio de obras (*Chavimochic III*) y no contar con aprobación del EIA-d y EDI (*Hidrovia Amazónica*).

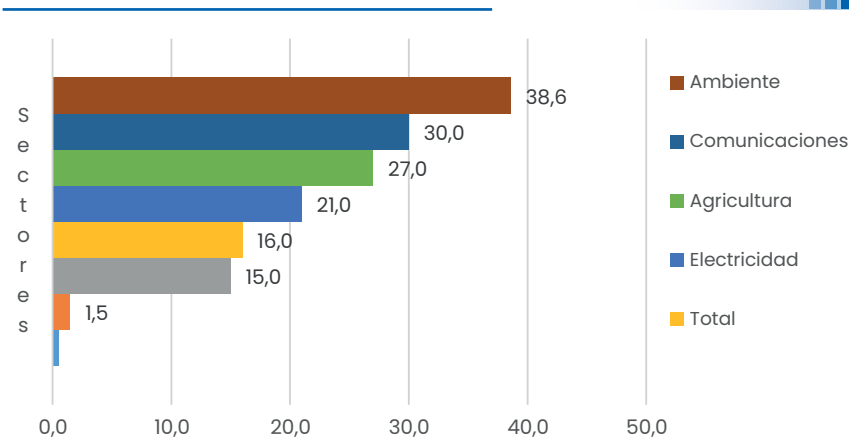
Las cuatro obras en riesgo de retraso son la *Ampliación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez*, la *Ampliación del terminal multipropósito Muelle Norte*, la *Central hidroeléctrica San Gabán III* y la *Planta de tratamiento de aguas residuales y emisario submarino La Chira*.

El MEF también señala que son 21 los proyectos en proceso y uno en fase de idea. Por tanto, para el IEDEP urge continuar con la maduración de este grupo, además de solucionar los problemas de los proyectos en ejecución.

### FUTURO

En el marco de un nuevo Gobierno, es importante conocer cuál es su posición frente al PNIC: ¿Respetará los proyectos priorizados? ¿Los reducirá o ampliará? ¿Renegociará los contratos de concesión de infraestructura pública? ¿Continuará con las obras previstas a ser ejecutadas como APP? ¿Permitirá la participación de empresas extranjeras? ¿Impulsará la obra pública

### Ejecución financiera del PNIC según sectores (%)



Fuente: MEF

Elaboración: IEDEP

con contratos G2G? Preguntas que el IEDEP intentará dimensionar a continuación.

En primer lugar, una de las críticas al PNIC es que los proyectos estaban concentrados en infraestructura gris y no en infraestructura social; a pesar de que las obras fueron seleccionadas con una metodología que no solo incluía el impacto productivo y financiero, sino también el social. No obstante, en el contexto del COVID-19, algunos especialistas señalaban la importancia de “ampliar” el PNIC a infraestructura hospitalaria y educativa.

En segundo lugar, de los 30 proyectos en ejecución del PNIC, existen 19 que operan con contratos de APP bajo la modalidad de concesión (12 autofinanciadas y siete cofinanciadas) y 11 que operan con contratos de Proyectos en Activo. Además, de los 22 proyectos en fase previa a la ejecución, existen 10 obras concebidas bajo la modalidad APP (seis autofinanciadas y cuatro cofinanciadas) y uno bajo la modalidad de Proyectos en Activo.

En tercer lugar, la participación del número de empresas extranjeras en los proyectos en ejecución asciende al 78%, en algunos casos consorciadas con empresas nacionales. Tal vez se pueda pensar que estas empresas solo participan en contratos de APP. Sin embargo, también participan como contratistas en la obra pública. La participación de estas empresas ha permitido la transferencia de conocimientos y tecnología.

Finalmente, la ejecución de la obra pública reforzada por contratos G2G ya forma parte del PNIC, pues el *Nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero*, en Cusco, se ejecuta de esa manera al que se suma el anuncio de la *Línea 3 del Metro de Lima y Callao*.

Sin embargo, aún queda por saber si los 10 proyectos en proceso concebidos como obra pública serán reforzados con estos contratos.

### Proyectos en fase de ejecución según sectores y estado de sus principales inversiones

(A junio 2021)

Sector	Inversión S/millones	Proyecto representativo	Estado actual
Agricultura	5.466	Chavimochic (Tercera Etapa)	Fuera de plazo
Ambiente	127	Ampliación y mejoramiento de la gestión Integral de residuos sólidos en la ciudad de Puno, Juliaca y ciudades en la Provincia de Coronel Portillo	En plazo
Comunicaciones	893	Instalación de Banda Ancha para la conectividad integral y Desarrollo Social de la región La Libertad	En plazo
Electricidad	3.445	Central Hidroeléctrica San Gabán III	Riesgo de retraso
Hidrocarburos	806	Distribución de gas natural por Red de ductos en la Región Piura	En plazo
Saneamiento	804	PTAR Titicaca	En plazo
Transporte	42.773	Línea 2 y Ramal Av. Faucett-Av. Gambeta de la Red Básica del Metro de Lima y Callao	Fuera de plazo

Fuente: MEF

Elaboración: IEDEP