



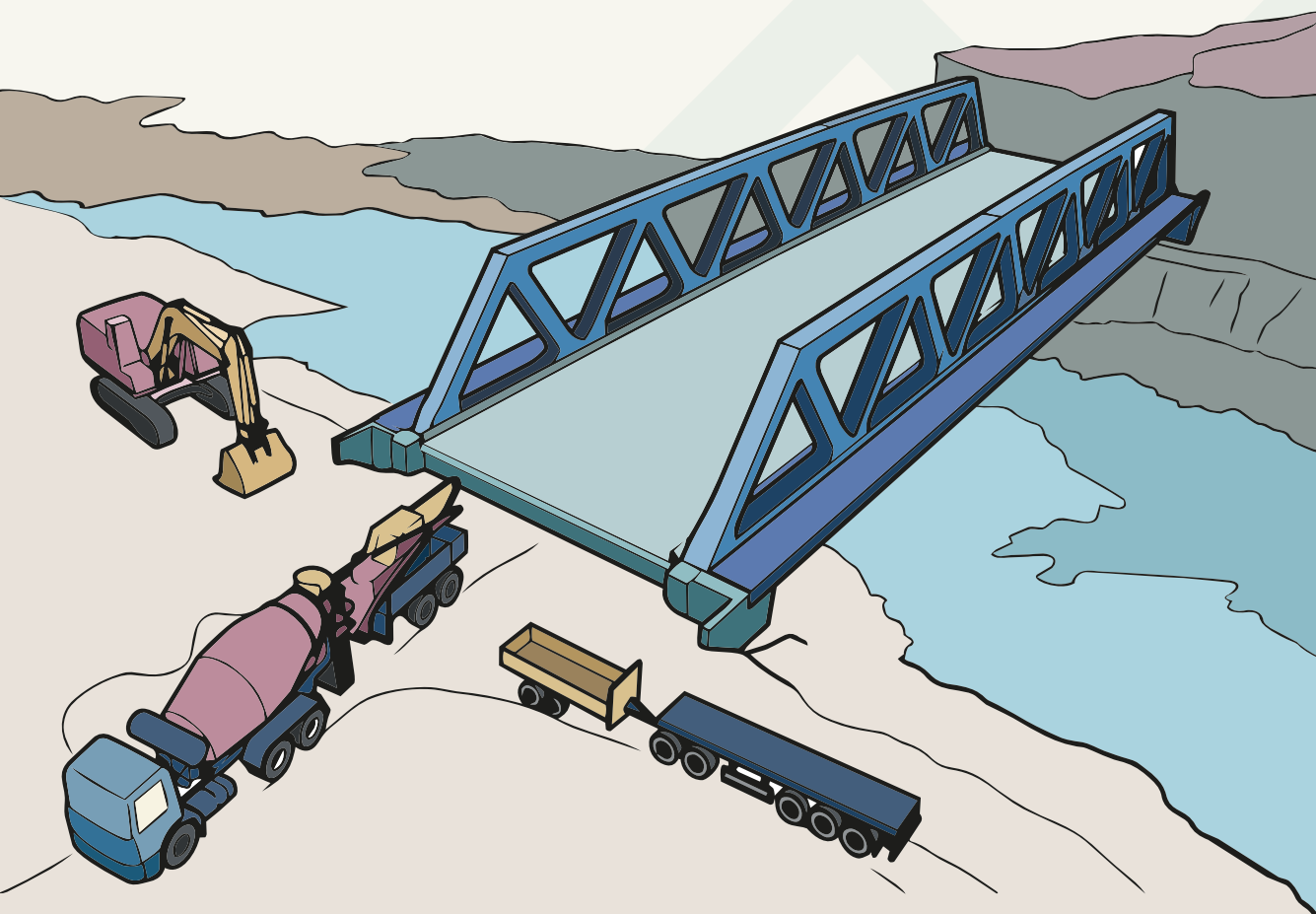
Simplificación administrativa
y destrabe de la inversión

REINVENTAR LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTES EN EL PERÚ

Diagnóstico, evidencia y opciones de
reforma institucional

Patricia Benavente, José Carlos Chávez y Miguel Jaramillo

Grupo de Análisis para el Desarrollo (GRADE)



CIES
consorcio de investigación
económica y social

Construyendo conocimiento para mejores políticas

Con el apoyo de



UNIÓN EUROPEA

Un problema de gobernanza antes que recursos



Pese a sucesivas reformas, los problemas estructurales en la provisión de infraestructura de transportes persisten.



La simplificación de procesos no funciona sin un rediseño institucional profundo.



El desempeño sigue midiéndose por velocidad de ejecución en lugar de calidad y sostenibilidad del servicio.

Dónde se pierde tiempo y valor

Según el BID (Infrascopio 2023-2024) y el Banco Mundial, Perú muestra resultados favorables en el componente regulatorio, pero falla en la preparación, ejecución y seguimiento de los proyectos, por baja calidad de los estudios de preinversión y débil gestión de riesgos.

18-24 meses

duran los procesos de licitación APP

65%

es la tasa de éxito en APP

700+ obras

paralizadas en el sector (29% del total nacional)

La magnitud de la brecha en infraestructura de transportes

S/ 35 970 M a corto plazo

S/ 160 958 M a largo plazo

El diagnóstico revela una institucionalidad fragmentada



Competencias dispersas entre niveles de gobierno y superpuestas entre entidades, sin una autoridad que integre las decisiones.



Alta rotación de funcionarios y pérdida constante de capacidades técnicas.



Desconexión entre la planificación de proyectos y el ciclo presupuestario.

El costo de una gobernanza deficiente



Incentivos mal alineados → se prioriza adjudicar sobre la calidad del servicio



Diseños deficientes → sobrecostos y renegociaciones frecuentes



Capacidades técnicas débiles → riesgos fiscales en APP y obra pública

El Estado invierte, pero no logra transformar esa inversión en infraestructura funcional y sostenible mientras se acumulan obras paralizadas, sobrecostos y servicios de baja calidad que frenan la competitividad y la integración territorial del país.

Accede al estudio



Hoja de ruta hacia una gobernanza integrada de la infraestructura de transportes

De un sistema fragmentado a una reforma progresiva en **4 componentes** que fortalece capacidades.

1. **Fortalecer PROINVERSIÓN** como entidad de estructuración técnica, con equipos permanentes en evaluación de riesgos, monitoreo contractual y asistencia especializada a sectores y gobiernos subnacionales.
2. **Fortalecer ANIN** como entidad articuladora y centro técnico de ejecución y supervisión que reduzca la fragmentación entre programas dispersos.
3. **Consolidar el sistema APP** dando estabilidad al marco vigente y fortaleciendo los mecanismos de evaluación de valor por dinero, sostenibilidad fiscal y asignación de riesgos.
4. **Crear el Ministerio de Infraestructura (MINFRA)**, orientado a integrar planificación, financiamiento y ejecución de infraestructura bajo una lógica sistémica y visión de largo plazo.



0-1 año: Destrabe y control

Implementar una unidad especializada de destrabe, tableros de control interoperables, inventario de proyectos consolidado.



1-4 años: Consolidación de capacidades

Implementar modelos Project Management Office, sistemas interoperables de inversión y seguimiento, estandarización de metodologías y fortalecimiento de ANIN como entidad articuladora.



5-10 años: Nueva institucionalidad

Implementar progresivamente el MINFRA, servicio civil especializado en infraestructura y consolidación de corredores logísticos integrados bajo enfoque multimodal.

Beneficios

Reducción de la fragmentación institucional

Mejor coordinación entre los sistemas de inversión en infraestructura

Consolidación de capacidades técnicas permanentes

Continuidad operativa durante la reforma