

**Leonie Roca**

Presidenta de Afin



Uno de los problemas serios que tenemos es que se han demonizado las adendas, porque buena parte de los casos de corrupción vinieron en ellas, indica la representante gremial.

# “Para reactivar hay que impulsar proyectos chicos y dos o tres emblemáticos”



Los mecanismos que funcionan en el G2G hay que meterlos en la nueva Ley de Contrataciones para usarlos en cierto tipos de obras, dice Roca.

DIFUSIÓN

WHITNEY MIÑÁN CABEZA  
whitney.minan@diariogestion.com.pe

En los últimos Gobiernos –o presidentes–, ¿ha visto esfuerzo por cerrar brechas de infraestructura?

En los últimos diez años hemos recaudado más, pero invertido menos o peor. Eso se da en todos los niveles de gobierno. Es importante mirar lo que ha pasado en términos de los habilitadores de estos procesos de inversión. Estos habilitadores son tener la gente correcta; tener un sistema de control razonable, proporcional; y tener un sistema de dirimencia de conflictos expeditivos.

¿Cuáles diría que fueron los problemas con el Plan Nacional de Infraestructura (PNIC)?

El PNIC establecía la recomendación en uno de sus anexos de que se creara una instancia de seguimiento y de planificación más permanente en el Ministerio de Economía y Finanzas (MEF), pero no se hizo. Además, se puede tener un buen plan, pero si no está amarrado con el presupuesto, “es como tener un cua-

dro de la abuela en la sala”. Cuando quieras hacer un plan, debes ponerle presupuesto y seguimiento.

¿Cómo evalúan la nueva Autoridad Nacional de Infraestructura (ANIN)?

Cuando se anunció la ANIN, hubo la lectura de que íbamos a transitar por fin por un camino parecido al del Ministerio de Obras Públicas de Chile o la Agencia Nacional de Infraestructura de Colombia. Probablemente la intención sea tener como un nodo que funciona con reglas de juegos distintas e ir probando, pero así fue la ARCC.

El Perú se ha concentrado en tener contratos de Gobierno a Gobierno (G2G). ¿Es una buena alternativa?

Se hizo necesario para salirnos de la Ley de Contratación Pública, que es una desgracia.

El Poder Ejecutivo planteó una propuesta para una nueva Ley de Contrataciones. ¿Incorpora los cambios que se requieren? Diría que las últimas propuestas que yo he visto tienen innovaciones, pero seguimos manteniendo este sistema del OSCE que es totalmente legalista. Es como un tribunal.

[Los mecanismos que funcionan en el G2] hay que meterlos en la nueva Ley de Contrataciones para empezarlos a usar en cierto tipos de obra.

¿Cómo se preparan las concesionarias, sobre todo de vías, para El Niño? ¿Cómo se podría manejar el tema de peajes en caso de que se afecten las vías?

Las vías concesionarias, casi todas, tienen contratos de seguros. Eso hace que normalmente se restablezcan bastante más rápido que la Red Vial Nacional que administra ProVías Nacional.

¿Se podrían pensar en adendas en un contexto de El Niño?

Uno de los problemas serios que tenemos es que se han demonizado las adendas porque –hay que mencionarlo– bue-

PROPUESTAS

## Cláusulas anticorrupción

A inicios de septiembre (Gestión 01.09.2023), se informó que de 32 concesiones de transportes, solo cinco aceptaron cláusulas anticorrupción.

Leonie Roca, presidenta de Afin, respondió que “casi todas las empresas quieren firmar cláusulas anticorrupción”, pero subrayó que hay al menos 20 propuestas de cláusulas y algunas “son inaceptables”.

“Temas que debe tener las cláusulas anticorrupción: tiene que ser desde que se firma en adelante, porque hay concesiones que han sido vendidas. Tiene que haber un criterio de territorialidad y estar relacionado con la concesión”, dijo. Agregó que un tercer punto que se ha pedido que se precise es que [la cláusula hable de] gente que tiene capacidad directiva, de decisión, que esté involucrada en casos de corrupción. “Lo otro es que tiene que haber cosa juzgada [...] y que, en caso de caducidad, la inversión realizada te la tienen que devolver”, dijo.

na parte de los casos de corrupción vinieron en ellas.

Pero siendo objetivos, las adendas que se han firmado en Perú son por ampliaciones de plazos relacionadas a falta de entrega de terrenos del Estado. Entonces, en carreteras tenemos que encontrar un mecanismo muy rápido para que el Gobierno autorice hacer obras adicionales, que te saquen del problema.

Tenemos que encontrar algún mecanismo que permita que, por pedido del ministerio, el concesionario haga cosas adicionales a las previstas en el contrato sin tener que pasar por adenda. La adenda toma dos años y en casos de emergencia no hay tiempo.

¿Ve avances en la cartera de proyectos?

Si miramos la cartera de inversiones de ProInversión más las inversiones ya comprometidas de algunos concesionarios, podríamos estar hablando de entre US\$15,000 y US\$ 20,000 millones para unos 4 o 5 años. Poresoes importante que los proyectos que se le entregan a ProInversión no retrocedan. Y, por otro lado, hay un trabajo de destrabe de proyectos.

Hace unas semanas, el ministro de Transportes, Raúl Pérez Reyes, habló de evaluar alternativas para el proyecto del Anillo Vial Periférico, que está próximo a adjudicarse. ¿Cómo lo toman? Pésimo. Hay tres proyectos grandes en cartera. En realidad lo que tienes que hacer ahora para reactivar es impulsar proyectos chicos y dos o tres emblemáticos. Los emblemáticos para jalar a inversionistas grandes y los chicos para darle movimiento al tema.

¿Cuáles son esos grandes? Obras de cabecera, la Longitudinal de la Sierra tramo 4 y Anillo Vial Periférico. Y el más avanzado es este último.

¿Con estos tres proyectos clave y un mensaje que los acompañe sería un buen impulso?

Por supuesto. No puede ser que el mensaje sea que el que habla de concesiones sea el ministro de Economía (Alex Contreras), pero, ¿y los demás? A mí me gustaría que Hania (Pérez de Cuéllar, ministra de Vivienda, Construcción y Saneamiento) esté hablando mucho más de concesiones; o Raúl Pérez Reyes. Si los viéramos proactivos, eso daría otro mensaje.