

ANEXO 5

Sin perjuicio de que resulta razonable que una entidad del nivel central, técnicamente solvente y autónoma en su gestión, se haga cargo de obras de magnitud y complejidad relevantes, CAPECO ha hecho hincapié en una reforma de más largo alcance que incluya (i) la implementación de un potente modelo de planificación territorial y sectorial; (ii) la revisión del proceso de descentralización; (iii) la puesta en marcha de un nuevo sistema de planeamiento y priorización de la inversión pública, (iv) el fortalecimiento y la profesionalización del empleo público vinculado con la gestión de compras y de infraestructuras; (v) la modernización de los sistemas de contratación y control del Estado; (vi) el cambio en el modelo de gestión de presupuestos públicos para asegurar el adecuado mantenimiento y que las infraestructuras puedan operar eficientemente durante toda su vida útil; y (vii) el establecimiento de mecanismos institucionalizados de relación entre el Estado y la sociedad civil organizada.

La necesidad de una visión integral para atender estos desafíos queda evidencia cuando se conocen casos concretos como:

- (i) el descubrimiento de graves casos de corrupción en la Autoridad para la Reconstrucción con Cambios – ARCC
- (ii) la lamentable discusión sobre el trazo de la nueva carretera central, obra que demandará una cuantiosa inversión
- (iii) el proceso de invasión que se viene produciendo en las zonas aledañas al Mega-puerto de Chancay
- (iv) el empecinamiento de la comuna metropolitana de desconocer unilateralmente contratos de concesión y la legitimidad de instancias arbitrales internacionales
- (v) el frustrado proceso de ejecución del Puente Santa Rosa, a través del mecanismo de Obras por Impuestos, que afectará el funcionamiento del nuevo Aeropuerto Jorge Chávez
- (vi) el modelo de gestión de la Ciudad Bicentenario, de la que forma parte el futuro Parque Industrial de Ancón
- (vii) la imposibilidad de concesionar un equipamiento valioso como el Centro de Convenciones de Lima
- (viii) el ofrecimiento de construir el Ferrocarril del Norte, sin vincularlo con una estrategia de desarrollo territorial y un plan de ejecución debidamente faseado para no generar falsas expectativas
- (ix) la construcción apresurada de la Nueva Ciudad de Olmos
- (x) la paralización de la irrigación de Majes y la inexistencia de un plan específico para constituir la Nueva Ciudad de Sigwas.