

2022

QUINCENARIO

N° 293



ÍN

DI

CE

03 **¿Sabías que?**

Las Asociaciones Público-Privadas son una alternativa de solución para el manejo de los residuos sólidos en todo el país

04 **Economía**

Necesitamos mejorar los accesos al Aeropuerto Internacional Jorge Chávez

08 **Legal**

Proyecto en contra de la institucionalidad regulatoria

13 **Ax+**

Noticias y novedades de nuestros asociados

¿Sabías

que?

En 2020 generamos 7.9 millones de toneladas de residuos, 14.5% más que en 2014.

01

Cada habitante en Perú genera, en promedio, 0.81 kg de residuos sólidos municipales por día.

02

03

Solo el 54.9% de residuos urbanos recibió una adecuada disposición final en 2020, 8 puntos porcentuales más que en el 2014.

04

La infraestructura actualmente autorizada para la disposición final de residuos comprende 64 rellenos sanitarios, 6 celdas transitorias y 6 rellenos de seguridad para materiales peligrosos.

05

Cuatro regiones no cuentan con infraestructura de disposición final de residuos dentro de su territorio: Arequipa, Moquegua, Tacna y Madre de Dios.

06

El Minam estima que existen más de 1 600 áreas en todo el país que han sido degradadas por los residuos sólidos (botaderos informales).

07

La Ley de Gestión Integral de Residuos Sólidos, en el artículo 72, establece que las operaciones o procesos de manejo de residuos sólidos municipales podrán desarrollarse a través de Asociaciones Público-Privadas (APP).

Fuente: Minam, Sinia

¿Por qué las autoridades no aprovechan esta modalidad de inversión para cerrar la brecha de manejo de residuos sólidos?

ECONOMÍA

The image features a stylized, abstract background. It consists of several overlapping, curved shapes. On the left, there is a light grey area. To its right, a large, vibrant blue shape curves upwards. Further right, a bright green shape curves downwards, overlapping the blue one. The overall composition is dynamic and modern, with a clean, sans-serif font for the word 'ECONOMÍA'.

Necesitamos mejorar los accesos al Aeropuerto Internacional Jorge Chávez



Por:
Yovanna Ramírez
Jefa del área económica - AFIN

Todos los esfuerzos de la iniciativa “Marca Perú” que busca posicionar a nuestro país en el extranjero, pierden fuerza a penas salimos de nuestro principal aeropuerto. Los problemas característicos de los alrededores del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez-AIJC (congestión e inseguridad ciudadana) se relacionan a la falta de liderazgo y enfoque integral, que, a su vez, se traducen en un pésimo diseño vial y estado de las vías que lo rodean. Recientemente hemos escuchado algunas preocupaciones por el proyecto de ampliación de las mismas, pero nadie prioriza este gran déficit sin atención hasta la fecha.

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones-MTC, ente rector en la materia y concedente del AIJC y de la Línea 2 del Metro de Lima, a la que se le encargó la construcción del ramal de la Línea 4 que discurrirá por la misma Faucett, es el llamado a implementar

un PMO externo que logre enlazar todas estas iniciativas, pero que además, articulando a los gobiernos locales adyacentes; diseñe y ejecute las soluciones de infraestructura, ordenamiento y tránsito, para brindar el acceso que nuestro principal aeropuerto merece.

En ese sentido, en el Callao se requiere- además de la modernización de la infraestructura- adoptar las soluciones de acceso y seguridad para mejorar nuestra competitividad. Por eso desde AFIN, hemos propuesto la figura del PMO externo, bajo el liderazgo del MTC, para brindar un enfoque integral a un territorio, en el que confluyen nuestras principales infraestructuras.

Démosle una mirada a la situación actual: una de las avenidas más importantes para este acceso, la Elmer



En el Callao se requiere- además de la modernización de la infraestructura- adoptar las soluciones de acceso y seguridad para mejorar nuestra competitividad



Faucett, presenta muchas intersecciones de vías a nivel y que están reguladas por semáforos.

Para salir del aeropuerto y entrar a la vía expresa Línea Amarilla, no se encuentra una mejor solución que ingresar a la Av. Morales Suárez en sentido hacia el Callao, para retornar en una vuelta en U de un kilómetro y medio, y luego esperar unos 20 minutos adicionales a que la policía de tránsito termine de darle preferencia al tráfico de la Av. Faucett.

Igual sucede cuando un vehículo transita desde Lima hacia el Callao. La policía de tránsito, impide que se siga circulando por la Av. Morales Duárez hacia la Av. Gambetta. Esto significa una gran pérdida de competitividad de la Línea Amarilla si se desea ir hacia el puerto o aeropuerto, además del lamentable estado de las vías y la inseguridad existente en la zona que hacen más difícil el flujo vehicular.

¿Y qué está haciendo el MTC al respecto? Provías Nacional tiene en su cartera algunos proyectos aislados - en algunas vías - que permiten el acceso al aeropuerto, entre los que se encuentra el intercambio vial 200 Millas, que aún no cuenta con perfil.

En similar situación se encuentra el proyecto del intercambio vial Morales Duárez (con Gambetta), que tampoco cuenta siquiera con estudio de perfil.

“ Una importante vía que permite la conexión entre Lima Norte y el Aeropuerto es la Av. Canta Callao, una vía expresa de alcance regional con influencia metropolitana. ”

Sabemos que el buen estado de las vías depende no solo de la ejecución de obras sino también de su conservación y mantenimiento. Al respecto, la conservación por niveles de servicio de la Av. Elmer Faucett - Morales Duarez - Santa Rosa – Canta Callao – Trapiche está programada el inicio para el segundo trimestre de este año y finalizar en diciembre 2026. No obstante, aún no se convocado el proceso de selección del contratista. Además, cabe destacar que no se requiere únicamente conservación, sino un nuevo diseño, con más capacidad, buena señalización, mejor iluminación, cámaras de seguridad y gestión.

Otra vía para el acceso desde el norte es la Av. Tomas Valle, un importante eje alimentador de la Av.

Sobre la actual Av. Santa Rosa se construirá la Vía Expresa Santa Rosa, cuyo Estudio Definitivo de Ingeniería (EDI) se encuentra en elaboración y está previsto culminar en junio 2023. Asimismo, se contrató el Estudio de Impacto Ambiental que debería estar listo en julio 2023 y con ello la obra - de cerca de 4 km de longitud - iniciaría ejecución en junio 2023 y terminaría en agosto 2027, en el mejor de los casos.

En esta misma avenida, en la intersección con Morales Duárez, se encuentra el proyecto Puente Santa Rosa, rotonda y paso a desnivel (ver Quincenario 292 <https://bit.ly/35mlQJF>), cuyo proceso de selección recientemente extendió el plazo de registro de participantes hasta el 04 de abril de este año. La ejecución de la obra debería iniciar en junio y culminar en septiembre 2024, según lo programado. Sin puente, no habrá forma que la Av. Santa Rosa conecte directamente al nuevo ingreso del aeropuerto.

Una importante vía que permite la conexión entre Lima Norte y el Aeropuerto es la Av. Canta Callao, una vía expresa de alcance regional con influencia metropolitana. Además, forma parte del futuro primer tramo del Anillo Vial Periférico. Después de nueve años de encontrarse en trámite el proyecto, no tiene el impulso que requiere.

Faucett. De acuerdo, al Banco de Inversiones, se tiene un proyecto del Gobierno Regional del Callao en el tramo comprendido entre la Av. Alejandro Bertello (Av. Perú) y la Av. Pacasmayo, que actualmente se encuentra en formulación y aún no es declarado viable.

Es relevante señalar que el mantenimiento periódico de la Av. Morales Duarez – Av. E. Faucett – Emp. Av Nestor Gambetta / Emp. Av. Nestor Gambeta – Av. Morales Duarez – Emp. Av. Elmer Faucett, cuyo estudio fue aprobado en marzo 2020 y la buena pro del servicio otorgada en noviembre 2021, fue cancelado este año por Provías Nacional por “desaparición de la necesidad”. No entendemos la razón de esta decisión.

Vale tener en cuenta que en octubre 2021 se realizó la tercera convocatoria del procedimiento de selección para el estudio del diseño conceptual de la red de transporte en la provincia constitucional del Callao¹, cuyo alcance contempla la medición de velocidades, identificación de rutas, ocupación visual, tiempos semafóricos y modelamiento de tránsito.

cabe destacar que en las avenidas que estarán comprendidas en el análisis (Faucett, Morales Duarez, Gambetta, Santa Rosa, Contralmirante Mora, Huáscar/Atalaya, Argentina, y Manco Cápac) se ejecutan

proyectos priorizados en el Plan Nacional de Infraestructura para la Competitividad. Esperamos que este estudio no quede como uno más de los tantos documentos de análisis del sistema de transporte de Lima y Callao.

Si el caos entorno al aeropuerto es ya bastante abrumador, lo será mucho más cuando superemos el movimiento aéreo que teníamos hasta el 2019. Por eso necesitamos acelerar las actividades necesarias para ejecutar los trabajos de los accesos al AIJC.

Proyectos y mantenimiento en los alrededores del aeropuerto

	Millones S/
Proyectos con solución definitiva	
Intercambio vial 200 Millas	60
Intercambio vial Morales Duarez (con Gambetta)	336
Vía Expresa Santa Rosa	901.5
Puente	
Puente Santa Rosa, rotonda y paso a desnivel	443.9
Mantenimiento periódico / conservación por niveles	
Av. Elmer Faucett - Morales Duarez - Santa Rosa – Canta Callao – Trapiche	12

Fuente: Provías Nacional, feb. 2022

Elaboración: AFIN

¹ Procedimiento AS-SM-7-2021-MTC/20-1. En las dos anteriores oportunidades (abril 2021 y diciembre 2020) fue declarado desierto.

LEGAL



Proyecto en contra de la institucionalidad regulatoria



Por:
Aldo Chirinos
Jefe del área legal - AFIN

En diciembre del año pasado se presentó ante el Congreso el Proyecto de Ley N° 893/2021-CR “Ley que regula y fija los cargos por reconexión de los servicios de telefonía fija, cable, celular e internet” (en adelante, el Proyecto), que propone que el OSIPTEL establezca tarifas tope para los cargo de reconexión de los servicios detallados.

Sobre el particular, la propuesta pretende imponer el esquema regulatorio de tarifas tope para servicios que actualmente son altamente competitivos y cuyas tarifas principales no están reguladas justamente en reconocimiento a dicha situación, tal y como ha sido reconocido por el propio organismo regulador - OSIPTEL.

Es importante tener en consideración que el Proyecto no identifica verdaderamente la existencia de una falla de mercado en los cargos por reconexión, solo se limita a mostrar los rangos de tarifas cobrados entre los años 2012 a 2021 y a realizar una comparación de tarifas con otros paí-

ses de la región, concluyendo que las mismas han mantenido sus niveles de cobro durante varios años o que presentan una amplitud de valores.

Sin embargo, no se tiene en cuenta que, en mercados competitivos, no existe ineficiencia en la asignación de recursos, es decir, que los precios reflejan adecuadamente los costos eficientes de provisión del servicio, por tanto, no existe falla de mercado que se tenga que corregir que justifique la intervención del legislador o del regulador y, por el contrario, generará un mayor costo que beneficio para la sociedad.

La regulación de tarifas en una economía de libre mercado requiere de un análisis exhaustivo y de justificantes que determinen que dicha intervención resulta legal. Por ejemplo, en algunos mercados existe la necesidad de utilizar la regulación tarifaria cuando existe un monopolio natural o legal que fije tarifas elevadas.

“ La propuesta pretende imponer el esquema regulatorio de tarifas tope para servicios que actualmente son altamente competitivos y cuyas tarifas principales no están reguladas justamente en reconocimiento a dicha situación, tal y como ha sido reconocido por el propio organismo regulador

De esta manera, al tratarse de servicios en mercados con competencia, no existe una justificación para la determinación de una tarifa de reconexión del servicio debido a que se autodisciplina la oferta comercial de los diversos operadores por captar nuevos usuarios o retener los que ya tienen. Políticas como, por ejemplo, la portabilidad numérica móvil han contribuido a incrementar aún más la competencia y a reducir cualquier posibilidad de poder de mercado de los operadores, más aún si se considera que los usuarios finales pueden cambiar libremente y en cualquier momento de proveedor del servicio, lo cual autodisciplina la oferta comercial de los diversos operadores que se encuentran bajo intensa competencia.

En el caso del servicio de telefonía fija, la reconexión se encuentra establecida en el contrato de concesión de Telefónica del Perú, cuya tarifa ya es regulada a través de la tarifa tope fijada por Osip-tel. Para este efecto, es necesario revisar la Resolución del Consejo Directivo N° 024-97-CD/OSIP-TEL, del 16 de febrero de 1997, que fijó la tarifa máxima de reconexión y reinstalación. Para el caso del resto de operadores del mercado de telefonía fija, la tarifa se regula indirectamente a través de las condiciones aplicadas a Telefónica y las condiciones de competencia que enfrentan entre ellas. En este contexto, políticas como, por ejemplo, la portabilidad numérica fija también han contribuido a incrementar aún más la competencia en ese sentido y a reducir cualquier posibilidad de poder de mercado de los operadores fijos.

En el caso de varios contratos de concesión de telefonía móvil, como el caso específico de la banda 700, en la cláusula 9°, se establece el régimen tarifario general señalando:

“La Sociedad Concesionaria se compromete a fijar las Tarifas del Servicio Registrado, en estricta concordancia con las normas que, sobre tal efecto, haya emitido o emita OSIP-TEL. En este sentido, la Sociedad Concesionaria puede establecer libremente las tarifas de los servicios de telecomunicaciones que preste, siempre y cuando cumplan con el sistema tarifario establecido por OSIPTEL.

Dependiendo del tipo de servicio y en caso que las tarifas fijadas por la Sociedad Concesionaria para la prestación del Servicio Registrado, estuviesen por encima de las que corresponda en aplicación de las disposiciones de OSIPTEL, la Sociedad Concesionaria estará obligada a cumplir con las medidas que dicte OSIPTEL en cada caso concreto.

OSIPTEL puede optar por no establecer tarifas tope cuando por efecto de la competencia entre empresas, se garantice una tarifa razonable en beneficio del Usuario.”

Claramente, el régimen tarifario del servicio de telefonía móvil es libre y por esa razón, además, se ha avanzado tanto en el país en materia de desarrollo de cobertura, reducción tarifaria, innovación comercial y tecnológica, entre otros. Volvemos a señalar que el OSIPTEL como organismo regulador sectorial ha presentado varias veces, de forma pública y como un éxito de su labor, la fuerte competencia que existe en el mercado de telefonía móvil.

De igual manera, también se ha establecido en el contrato ley de Telefónica del Perú para la telefonía fija que el OSIPTEL no puede regular las tarifas en los servicios de valor añadido a través



El régimen tarifario del servicio de telefonía móvil es libre y por esa razón, además, se ha avanzado tanto en el país en materia de desarrollo de cobertura, reducción tarifaria, innovación comercial y tecnológica, entre otros.

de los cuales se brinda el acceso a internet; un mercado en donde también hay libre competencia.

En consecuencia, conforme a lo establecido en los contratos de concesión celebrados por el Estado peruano, el Proyecto contravendría el Artículo 62° de la Constitución y, además, al no existir falla de mercado alguna, no existen fundamentos para realizar esta fuerte intervención en el mercado; más aún cuando no se ha evidenciado en la propuesta que ello generará mayores beneficios que costos para la sociedad.

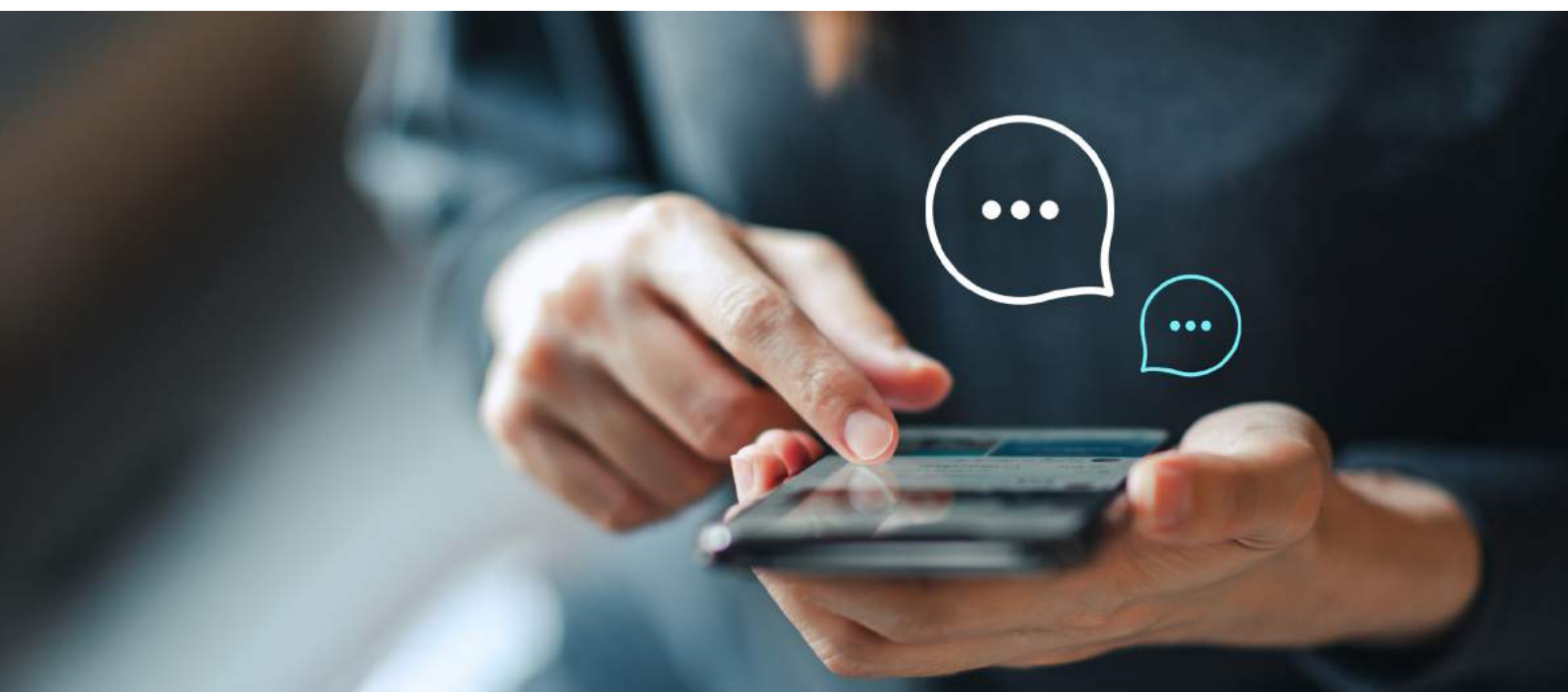
En efecto, la regulación tarifaria implica una intervención del Estado en el mercado, y para que resulte eficiente, se requiere de un análisis previo que determine todas las herramientas disponibles para solucionar la falla de mercado, que como se dijo líneas atrás no ha sido plenamente identificada. Luego, se debe analizar cuál es la herramienta adecuada para dar solución al problema (que no necesariamente debe ser regular, pues existen otros medios como son la auto regulación, la coregulación, entre otros), y la que genere menos impacto al mercado, a los usuarios y a las empresas operadoras involucradas. Dicha revisión, requiere además de un exhaustivo análisis económico del mercado que se pretende regular y las empresas involucradas; ello para determinar que la regulación tarifaria resulta ser la herramienta regulatoria más idónea para solucionar la falla de mercado detectada.

Sin embargo, luego de revisar el Proyecto y la exposición de motivos que la sustenta, no adver-

timos estudios económicos del mercado o de estructuras de costos que determinen la necesidad de una intervención de este tipo. Más aún cuando en el Proyecto no sólo se está buscando la aplicación de tarifas tope en cargos de reconexión, sino que, sin mayor análisis, se incluye la regulación de diversos trámites derivados de la normativa de Condiciones de Uso, los cuales ni siquiera han sido especificados ni determinados y que no contarían con la debida evaluación que se busca ante una modificación normativa, generando inestabilidad y falta de seguridad jurídica. Además, el Proyecto invade indebidamente las competencias técnicas del organismo regulador respectivo, que es el OSIPTEL.

La propuesta es altamente preocupante puesto que constituye un caso de sobre regulación en mercados altamente competitivos que requieren precisamente lo contrario: desregularse; y, porque a la luz de la reciente experiencia anteriormente descrita, puede generar graves deterioros en los indicadores de cumplimiento en el pago de los servicios por parte de los usuarios finales, lo cual puede afectar gravemente el desarrollo de la industria.

Es evidente que resulta urgente promover que las políticas de Análisis de Calidad Regulatoria e Impacto Regulatorio se extiendan a todos los estamentos del Estado, incluido el Congreso.



NUEVO ASOCIADO



Tenemos el agrado de informar que a partir de marzo del presente año, HUGHES DE PERÚ S.R.L. se ha incorporado como asociado activo de AFIN.

HUGHES DE PERÚ S.R.L. se dedica al servicio público de telecomunicaciones y participa en la prestación del servicio portador de larga distancia internacional en la modalidad no conmutado.

Su objeto social es la provisión y comercialización del servicio de internet fijo a través de tecnología satelital en el Perú, así como cualquier otro servicio público de telecomunicaciones y demás actividades conexas, legalmente permitidas. Adicionalmente, produce, comercializa, vende, promueve e invierte en toda clase de insumos, productos, maquinarias, equipos, software, aplicaciones, soluciones u otros bienes o servicios de telecomunicaciones, informático, tecnológico o computacional.

Les damos la más cordial bienvenida a AFIN y estamos segur@s que su apoyo y participación contribuirá con el cumplimiento de nuestros objetivos institucionales.

HUGHES®
An EchoStar Company



LIMA EXPRESA
5.162 seguidores
3 días · Editado · 🌐

¡#MujeresQueConstruyen fue un éxito! 🌟

Con la colaboración de Statkraft y LIMA AIRPORT PARTNERS, pudimos llevar a cabo este evento que combina empoderamiento, resiliencia e inspiración a través de testimonios valiosos.

Nos llena de orgullo haber contado con **Paty Miriam Jara Díaz**, Gestora de Proyectos de LIMA EXPRESA, como nuestra representante en el encuentro, y aplaudimos el trabajo de empresas aliadas a favor de la equidad.

#PositiveMobility



de inclusión, para hablar de igualdad de oportunidades.



Puerto de Paracas
12.473 seguidores
16 horas · 🌐

#FondoSocial | Desde el Fondo Social del Puerto de Paracas, se realizó la jornada de la limpieza y desinfección de 06 colegios de Plasco, San Andrés y Paracas. Además, se colocaron las señalizaciones necesarias para que los niños puedan mantener los protocolos de distanciamiento y de esta forma contar con un inicio de clases presenciales seguro. Los colegios beneficiados fueron:

- I.E. José de San Martín (Plasco)
- I.E. Casa Blanca (San Andrés)
- I.E. Educación Especial (San Andrés)
- I.E. Carlos McCrano (San Andrés)
- I.E. Carlos Noriega (Paracas)
- I.E. Mi Bandera (Paracas)

#ComprometidosConLaEducación
#PuertoDeParacas
#PuertoModernoYSeguro

¡Limpieza de Colegios!



LIMA AIRPORT PARTNERS
97.311 seguidores
15 horas · Editado · 🌐

¡Seguimos avanzando en el Proyecto de Ampliación! 🚧➔

Recibimos la visita de la **Sociedad Nacional de Industrias**, para verificar los avances del proyecto de ampliación, conocer la nueva torre control y la segunda pista de aterrizaje.

La comitiva estuvo liderada por el presidente de este gremio, Ricardo Márquez, y miembros del Consejo Directivo, quienes fueron recibidos por nuestro CEO, **Juan Jose Salmon Balestra**.

Luego del recorrido, concluyeron que esta ampliación es una plataforma importante que contribuirá a la reactivación de la industria nacional y posicionará al Perú como un importante eje turístico y logístico. 🇵🇪



gtd Gtd Perú
14.843 seguidores
1 semana · 🌐

Todas las organizaciones deben contar con una buena planeación estratégica de TI.
Te ayudamos diseñando una guía básica de los puntos más relevantes para este 2022, que te ayudará a fortalecer la composición estratégica de tu negocio. 📄

Contáctanos para apoyarte en tu plan TI 📧 <https://lnkd.in/eDAYWp4>

#TransformaciónDigital #GtdPerú #2022 #EcosistemaDigital #TI

5 pasos
para crear un
plan estratégico de TI

COFIDE
39.488 seguidores
1 semana · 🌐

Camino hacia ser el primer banco verde del Perú 🌱

Nuestro Presidente de directorio **Carlos Linares** brindó una entrevista a **SE Semana Económica**, en la que comentó cómo desde COFIDE estamos alineados y comprometidos con los más altos estándares de sostenibilidad, con el fin de desarrollar proyectos y servicios que contribuyan a la Visión País 2050, propuesta por el Centro Nacional de Planeamiento Estratégico (CEPLAN) y los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de las Naciones Unidas para lograr un país digno para todos los peruanos y peruanas.

Desde COFIDE, seguimos trabajando para fortalecer nuestro compromiso con el desarrollo sostenible e inclusivo del país, a través del desarrollo de proyectos de inversión sostenible.

Lee la entrevista completa en el siguiente link: <https://cutt.ly/GAFlbD>

#COFIDE #desarrollo #sostenible #medioambiente #perú

“ Nos hemos enfocado en lograr operaciones con el BID, el Banco Europeo de Inversiones y la KfW de Alemania para financiar proyectos que tengan impacto ambiental y social. Actualmente nos encontramos a la espera de la respuesta de acreditación del Fondo Verde del Clima. Tenemos la perspectiva de que COFIDE sea reconocido como un banco de desarrollo verde. ”

Carlos Linares Peñalosa
Presidente del Directorio COFIDE
Entrevista para Semana Económica

COFIDE 50 años
Siempre en equisite

APM Terminals Callao
19.449 seguidores
1 semana · 🌐

La mascarilla sigue siendo una de nuestras armas más fuertes frente al **#COVID19**. Por eso, toma en cuenta estas recomendaciones para realizar un uso correcto de ella y así seguir juntos, pero sobre todo protegidos, seguir construyendo **#ElPuertoQueTodosQueremos #APMTerminalsCallao**

Usar correctamente tu mascarilla ayuda a prevenir contagios por COVID-19

El uso de doble mascarilla o una **KN95** es obligatorio en los siguientes casos:

- 1. Al transitar por la vía pública.

APM TERMINALS

