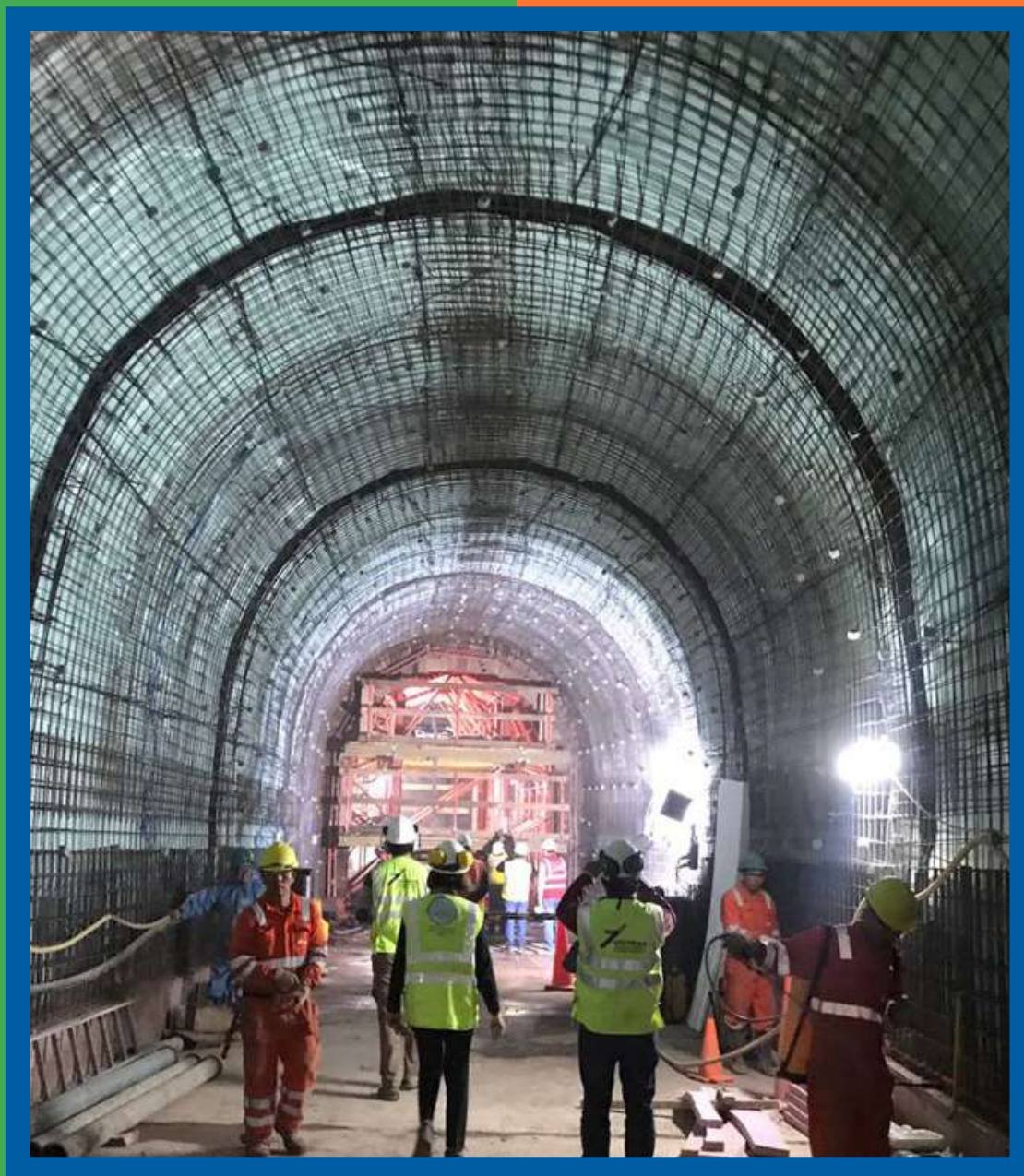


# QUINCENARIO

## N° 299



# ÍNDICE

## ¿Sabías que?

En el 2020, 61.2 millones de m<sup>3</sup> de aguas residuales se vertieron sin haber pasado ningún tratamiento ..... **03**

## Economía

Financiamiento de las líneas 3 y 4 del Metro de Lima ..... **05**

## Legal

Promovamos la conectividad ..... **09**

## Ax+

Novedades de nuestros asociados ..... **12**



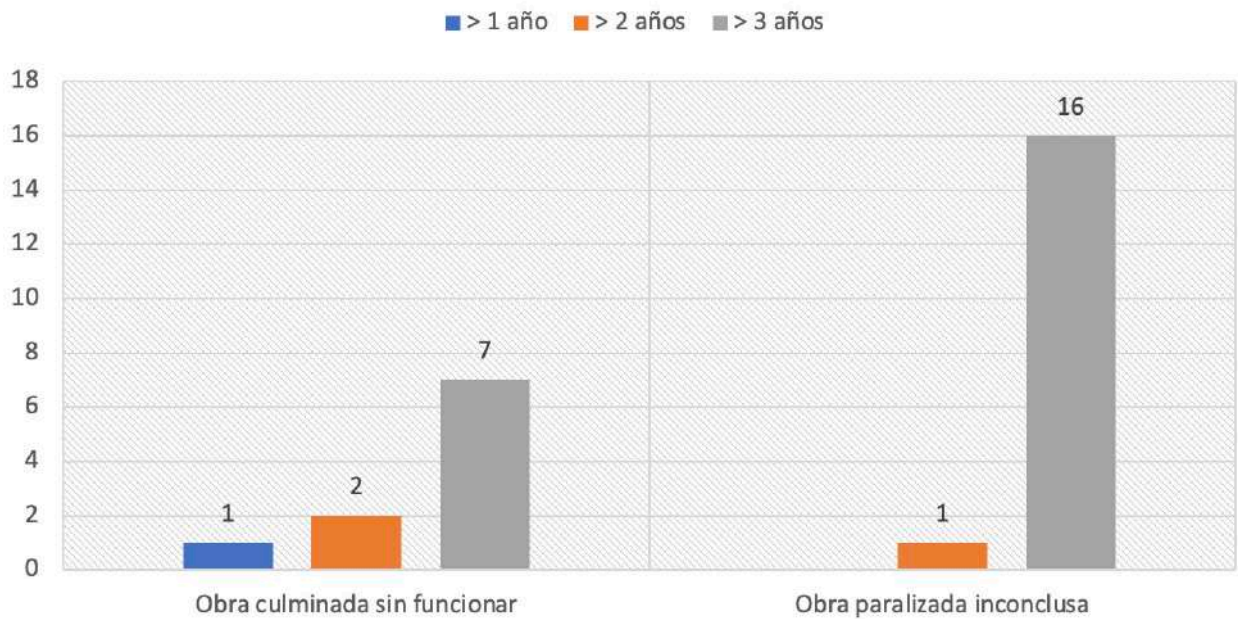
## ¿Sabías que...?

En el 2020, 61.2 millones de m<sup>3</sup> de aguas residuales se vertieron sin haber pasado ningún tratamiento debido a demoras en la culminación y entrada en operación de las Plantas de Tratamiento de Aguas Residuales (PTAR).

De las 202 PTAR en el ámbito de las Empresas Prestadoras de Servicios de Saneamiento (EPS) identificadas por la SUNASS a octubre 2021, 27 se encontraban paralizadas debido a deficiencias del expediente técnico y en la ejecución de la obra, discrepancias contractuales, oposición de la población, falta de una supervisión adecuada, entre otros motivos.

El 85% de PTAR paralizadas tienen más de 3 años de paralización.

## PTAR paralizadas



La ejecución del 63% de estas PTAR paralizadas es responsabilidad de municipalidades provinciales o distritales. Les siguen, en menor medida, los Gobiernos Regionales (26%), EPS (7%) y Ministerio de Vivienda Construcción y Saneamiento (4%).

Estas unidades disponen de limitadas capacidades técnicas en desarrollo de proyectos de infraestructura, por ello no resulta eficiente seguir encargándoles estas funciones. Este es un punto para evaluar si queremos evitar aumentar las paralizaciones y su duración.





**ECONOMÍA**



# • **Financiamiento de las líneas 3 y 4 del Metro de Lima** •



**Por:**  
Yovanna Ramírez  
**Jefa de estudios económicos - AFIN**

Hasta el 2020, se registraban en el mundo 193 sistemas de metro, que comprenden 731 líneas. En Perú contamos con el sistema del Metro de Lima que está constituido por la Línea 1, que inició operaciones en 2012; la Línea 2, actualmente está en construcción; y las líneas 3, 4, 5 y 6 aún pendientes.

Ante el conocido problema del lento avance de los proyectos bajo el sistema tradicional de la obra pública, que se debe en buena parte a su propio marco normativo y a las bajas capacidades de gestión en el aparato estatal, se anunciaron los contratos de Estado a Estado (G2G) como la alternativa de solución más rápida para la ejecución de, entre otras obras, las Líneas 3 y 4.

Debe tenerse en cuenta que la contratación G2G consiste básicamente en la asistencia técnica para la gestión de los proyectos y la entrega de la obra,

pero no va más allá. Es decir, no comprende el funcionamiento de la infraestructura y la disponibilidad del servicio público, que es lo que realmente necesita la ciudadanía. ¿Quién se encargará de brindar el mantenimiento de los trenes? ¿Quién supervisará que esto se realice? ¿Cuán puntuales serán los viajes?

A ello debe sumarse que los G2G no representan un esquema de financiamiento distinto al de la obra pública tradicional. Lo que significa que el Estado tendría que financiarlos mediante sus propios recursos y/o recurrir al endeudamiento público. Incluso se tendría que sacrificar otros proyectos y actividades programadas.

A más de un año de la suspensión del proceso G2G de las Líneas 3 y 4, aún genera preocupación la presión para las finanzas públicas que causaría su ejecución a través de esta modalidad. Aun cuando

**“ Debe tenerse en cuenta que la contratación G2G consiste básicamente en la asistencia técnica para la gestión de los proyectos y la entrega de la obra, pero no va más allá. Es decir, no comprende el funcionamiento de la infraestructura y la disponibilidad del servicio público, que es lo que realmente necesita la ciudadanía. ”**



no cuentan con sus expedientes técnicos, se estima que la inversión necesaria para estas dos líneas asciende a más de S/ 35 000 millones, equivalente al 4.1% del PBI o al 87% de la inversión pública del 2021. Para darnos una idea de la magnitud, con estos recursos se podrían financiar 220 Antepuertos del Callao<sup>1</sup> u 81 Puentes Santa Rosa.

Ninguno de estos megaproyectos fue incluido en la Ley de Presupuesto de este año. La Línea 3 fue incluida en la cartera de Programación Multianual de Inversiones del MTC para el periodo 2023 – 2025, y solo este proyecto concentra el 25.4% de la inversión programada de esta cartera para el año 2025.

La principal fuente de ingresos públicos son los tributos. Según las proyecciones del MEF, la presión tributaria<sup>2</sup> se ubicará en torno al 15.8% del PBI entre 2022 y 2025 (en 2021 fue 16.0%) y se espera bajar el déficit fiscal gradualmente de 2.5% del PBI en 2021 a 1.0% del PBI en 2026, asumiendo que las exoneraciones al IGV de productos de la canasta básica y al ISC para algunos combustibles no extenderían su carácter temporal.

De otro lado, la emisión de bonos para financiar estos proyectos podría elevar la deuda pública que en 2021 fue del 36% del PBI. Inclusive sin incluir las Líneas 3 y 4 no se lograría bajar la deuda pública al 30% del PBI (regla fiscal de mediano plazo) antes del 2030.

Caso distinto sería si se ejecutaran como asociaciones público-privadas, en la que el Estado no tendría que desembolsar en el presente el 100%

de los costos de inversión para poder contar con la infraestructura ya que al ser contratos de largo plazo, los repagos por la inversión se van efectuando en el tiempo.

Además, las APP no se limitan a la construcción de la infraestructura, sino que incluyen la operación y el mantenimiento. Este aspecto es clave, puesto que en la actualidad no existe una institución pública con la experiencia en (y capacidad para) la operación de este tipo de infraestructura. Recordemos que la operación de la Línea 1 (y la de la Línea 2, cuando entre en funcionamiento) es responsabilidad del concesionario y, tal como se establece en el contrato de concesión, deben cumplir estándares mínimos.

Por ejemplo, en el contrato de la Línea 1 se estableció que el indicador de disponibilidad de servicio debe ser como mínimo 95% y su cumplimiento es supervisado por Ositran.

Esperamos que no se siga postergando la creación de estos servicios, que forman de la Red Básica aprobada en 2010, para una ciudad en la que solo el 9.6% de viajes en transporte público en 2021 se realizaron en vías exclusivas de transporte masivo (Metropolitano y Línea 1). Estamos de acuerdo en la importancia de la ejecución de estos proyectos que son parte del desarrollo del sistema de Metro, no solo en la capital sino también en el país, pero insistimos que se realice bajo un enfoque de sostenibilidad económica, financiera y operativa.

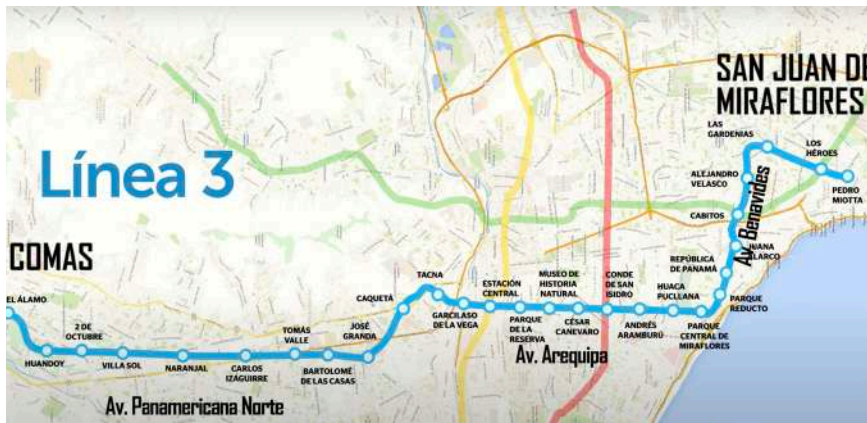
**“ (...) las APP no se limitan a la construcción de la infraestructura, sino que incluyen la operación y el mantenimiento. Este aspecto es clave, puesto que en la actualidad no existe una institución pública con la experiencia en (y capacidad para) la operación de este tipo de infraestructura. Recordemos que la operación de la Línea 1 (y la de la Línea 2, cuando entre en funcionamiento) es responsabilidad del concesionario y, tal como se establece en el contrato de concesión, deben cumplir estándares mínimos. ”**



<sup>1</sup> El proyecto de Antepuerto del Callao y mejoramiento de vías de acceso para el puerto del Callao está previsto a ser ejecutado este año.

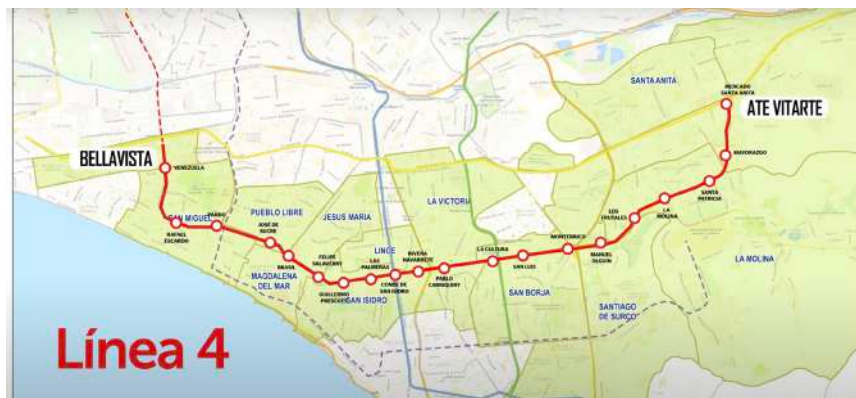
<sup>2</sup> Ingresos tributarios del gobierno central





### Línea 3: norte a sur

- Comas - San Juan de Miraflores (13 distritos)
- Más de 2 millones de pasajeros por día
- 66 trenes automáticos (sin conductor)



### Línea 4: oeste a este

- Bellavista - Ate (13 distritos)
- Más de un millón de pasajeros por día
- 44 trenes automáticos.

Fuente: ATU



Imagen: Andina



The image features a background with a blue-to-orange gradient. A central horizontal band is orange, containing the word "LEGAL" in large, bold, blue, sans-serif capital letters with a thin white outline. The background is decorated with a network of glowing blue lines and nodes, resembling a digital or legal network. The nodes are represented by small blue circles, some of which are larger and have a white outline, giving them a more prominent appearance. The lines connect these nodes in a complex, web-like pattern.

**LEGAL**

# • Promovamos la conectividad. •



Por:  
Aldo Chirinos  
**Jefe del área legal - AFIN**

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones viene llevando a cabo un proceso de consulta pública respecto del proyecto de Reglamento de Protección Ambiental del Sector Comunicaciones, el cual fue publicado mediante la Resolución Ministerial N° 329-2022-MTC/01.03. (en adelante, El Proyecto).

El Proyecto pretende que la instalación de infraestructura de telecomunicaciones siga el mismo trámite que otros proyectos de infraestructura que realmente pueden afectar el medio ambiente, cuando en la actualidad opera un sistema que reconoce que solo ciertos proyectos de gran acometida, en el sector de telecomunicaciones, requieren pasar por los procesos más rigurosos que verifican que no se afecte el medio ambiente.

Ello en reconocimiento a que no todos los proyectos de instalación de infraestructura de telecomunicaciones son capaces de generar impactos ambientales negativos, debido a lo limitado del ámbito de afectación que presentan algunos de estos y su acometida, así como el prácticamente inexistente nivel de contaminación que generan.

De esta manera, el Proyecto elimina toda posibilidad de que infraestructura de magnitud mínima puedan ser tramitados rápidamente, perjudicando de esta manera el despliegue de infraestructura de telecomunicaciones que tanto requiere nuestro país.

La Ley 29022 - Ley para el Fortalecimiento de la Expansión de Infraestructura de Telecomunicaciones (en adelante, Ley 29022) establece un ré-

gimen especial para la instalación y expansión de los servicios públicos de telecomunicaciones, en especial en áreas rurales y de preferente interés social, adoptando medidas que promuevan la inversión en infraestructura para la prestación de esos servicios, así como de medidas que faciliten dichas actividades y que eliminen las barreras que impidan llevarlas a cabo.

De igual manera, la mencionada ley declara “que los servicios públicos de telecomunicaciones son de interés nacional y necesidad pública, constituyéndose como base fundamental para la integración de peruanos y el desarrollo social y económico del país”.

Esto último, justamente, es lo que durante la pandemia se evidenció como una necesidad urgente y actual, en tanto se trató de un evento en que la conectividad fue la que permitió a los peruanos mantenerse en contacto y desarrollar sus actividades pese a las restricciones de transitabilidad. Esta coyuntura desnudó las necesidades de conectividad desatendidas en zonas rurales y alejadas, haciendo visible la urgencia con la que se requiere que los servicios de telecomunicaciones se expandan en estas áreas.

Bajo esa lógica, mantener la vigencia de disposiciones que facilitan dicha expansión se hace absolutamente necesario.

La Ley 29022 establece que la instalación de infraestructura de telecomunicaciones debe tramitarse como un procedimiento de aprobación automática, disposición que ha permitido que, al 2020,

se hayan instalado 24 580 antenas, requiriéndose la instalación de 60 000 adicionales para cerrar las brechas de conectividad en el país, tal como ha sido reconocido por el propio OSIPTEL<sup>1</sup>.

En este orden de ideas, las disposiciones normativas contenidas en el Decreto Supremo N° 003-2015-MTC y la Resolución Ministerial N° 186-2015-MINAM, que permiten que proyectos de instalación de infraestructura de telecomunicaciones se realicen a la velocidad que las necesidades de conectividad requieren, deben mantenerse y reconocerse como facilitadoras de los objetivos de la Ley 29022.

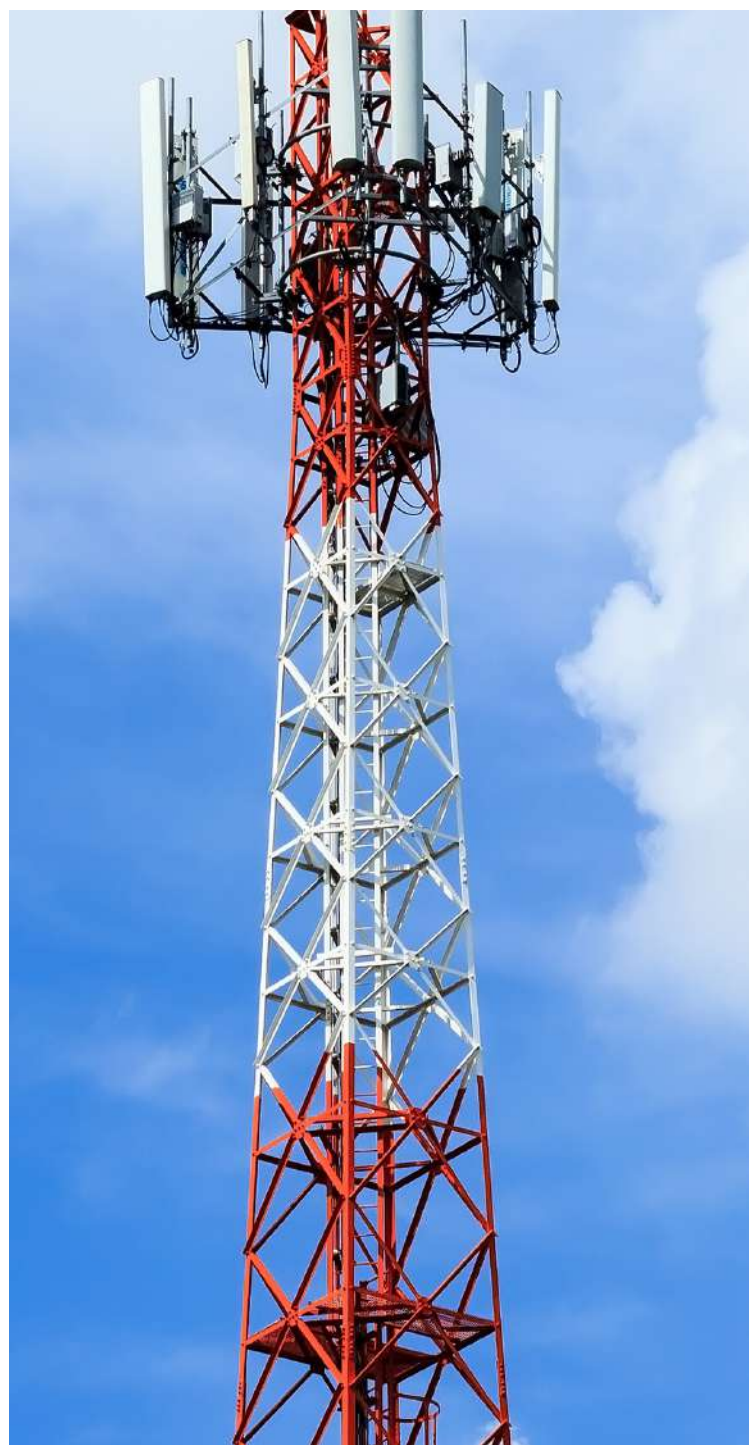
Recordemos que las referidas normas establecen que la sola presentación de la denominada Ficha Técnica Ambiental da por cumplida la exigencia de contar con un instrumento de gestión ambiental para contar con la autorización municipal, lo que, a

lo largo de estos años, no ha generado incidencias o impactos ambientales negativos que justifiquen un cambio.

En dicho contexto, las disposiciones del Proyecto, que buscan eliminar esta última facilidad, no se condicen con la política que promueve el propio Estado que recientemente ha prorrogado la vigencia del régimen especial establecido en la Ley 29022.

En estos momentos es importante promover la conectividad, sin trabas.

**“ La Ley 29022 establece que la instalación de infraestructura de telecomunicaciones debe tramitarse como un procedimiento de aprobación automática, disposición que ha permitido que, al 2020, se hayan instalado 24 580 antenas, requiriéndose la instalación de 60 000 adicionales para cerrar las brechas de conectividad en el país (...)**



<sup>1</sup>Ver: <https://andina.pe/agencia/noticia-peru-requiere-un-total-60000-antenas-para-mejorar-calidad-telecomunicaciones-861918.aspx>






**Entel Perú**  
132.245 seguidores  
2 días · 🌐

¡Estamos comprometidos con el bienestar de nuestros colaboradores y sus familias! 💙💛

Conoce las acciones que lograron mantener un excelente ambiente laboral y que permitió a nuestr@s miembros desarrollarse integralmente.

Descubre aquí los programas que tenemos para ell@s. 📌



**Claro Perú**  
121.956 seguidores  
2 días · 🌐

Una nueva visión de la ciberseguridad para las empresas de hoy 📱🔒.

Dennys Medina Sotelo, gerente de ingeniería en Connect, nos cuenta más sobre el Servicio Gestionado SASE de **Claro Empresas Perú** y cómo, con un nuevo enfoque, las organizaciones ahora pueden cuidar su información desde la nube y con una experiencia que es "equivalente a volar en Jet Privado".

Conoce más en la siguiente nota 📄

#cyberseguridad #seguridad #empresas



**Tisur**  
13.005 seguidores  
2 días · 🌐

Un día no es suficiente para celebrar todo el amor, cariño y apoyo que un padre da a sus hijos. En Tisur rendimos homenaje a todos los padres que conforman esta gran familia TISUR y que día a día se esfuerzan para sacar adelante a sus familias 🙌

#Tisur #FelizDíaDelPadre



**gtd** Gtd  
42.139 seguidores  
1 día · 🌐

¡Feliz día a todos los papás!  
Que en esta fecha especial, disfruten al lado de los que más quieren. 🥰  
En especial a los papás que forman parte de nuestra familia Gtd. 💙 ...ver más

 Día del padre

**gtd**

Desde la familia Gtd, saludamos a todos los padres que día a día trabajan para dar el ejemplo a sus hijos/as y que hoy, nos cuentan cómo se sienten en su día especial.



**adp** Aeropuertos del Perú  
91.670 seguidores  
4 días · 🌐

➔ Se eliminó el distanciamiento físico obligatorio en todos los aeropuertos del Perú. Las operaciones aéreas al 100%, impactará de manera positiva en la recuperación del tráfico aéreo, permitiendo la llegada de más pasajeros, y beneficiando el turismo y diversas actividades económicas.  
**LIMA AIRPORT PARTNERS, Aeropuertos Andinos del Perú, Aeropuertos del Perú**  
**#JuntosVolamosMásAlto #AeropuertosSeguros #ViajemosSeguros**



**COMUNICADO**

Respecto a la nueva disposición dictada por el Gobierno en el Decreto Supremo N° 063-2022-PCM frente a la pandemia COVID-19, Lima Airport Partners (LAP), Aeropuertos del Perú (AdP) y Aeropuertos Andinos del Perú (AAP) informan lo siguiente:

- El último fin de semana el Estado levantó la restricción del distanciamiento físico o corporal de un metro en los aeropuertos a nivel nacional. Esta medida aplica a todos los aeropuertos que operan en el país.
- Con esta decisión, los aeropuertos podrán operar nuevamente al 100% de su aforo y estarán en la capacidad de atender un mayor número de vuelos en simultáneo y/o recortar la separación entre los mismos, como lo hacían antes de la pandemia, lo que impactará de manera positiva en la llegada de más pasajeros y en el desarrollo del turismo.
- De la misma manera, el aforo en los buses para el traslado de pasajeros dentro de los aeropuertos podrá ser de 100%, en supervisión permanente del uso obligatorio de mascarillas por el concesionario.
- Esta disposición del Gobierno será determinante para la recuperación del transporte aéreo y de la industria turística de las localidades donde operan los aeropuertos del Perú, y permitirá responder con éxito a las demandas de los pasajeros y del comercio nacional que reclaman una mayor cantidad de vuelos.
- LAP, AdP y AAP ratifican su respeto continuo por las medidas sanitarias impuestas por el Ejecutivo, tales como el uso de mascarillas en las instalaciones y el cumplimiento de las demás medidas de prevención vigentes. El respeto y cumplimiento de estas obligaciones forman parte del compromiso de las concesiones aeroportuarias por el bienestar y la salud de nuestros pasajeros y de todos los peruanos.

Lima, 16 de junio del 2022

**Philippi Prietocarrizosa Ferrero DU & Uria**  
39.267 seguidores  
1 semana · 🌐

**#PERÚ**

El Ejecutivo aprobó recientemente un nuevo reglamento de organización y funciones para la Sunafil que, entre otras cosas, dispone que la Dirección de Inteligencia Inspectiva tenga a su cargo la ejecución de la fiscalización en sectores como minería, hidrocarburos y electricidad. Esto con el fin de contar con inspecciones a cargo de fiscalizadores más especializados en dichas industrias. A propósito, nuestra asociada del área Laboral, **María Grazzia Espinoza**, comentó a Semana Económica la importancia de esta nueva reglamentación, aquí: <https://bit.ly/398PJ2g>

**Prensa PERÚ**



"La tarea es estar preparados para eventuales fiscalizaciones."

**María Grazzia Espinoza**  
Asociada

**Philippi Prietocarrizosa Ferrero DU & Uria**

