



¿SABÍAS QUÉ?

Las empresas privadas concesionarias de aeropuertos pagaron al Estado S/ 6 710 millones al 2021, adicionales a impuestos

3

LÍNEA DE TIEMPO

Cañón del Pato: 64 años de generación hidroeléctrica

6

ECONOMÍA

Impacto de la infraestructura en el empleo 11 post Covid-19

PROYECTO MUELLE BICENTENARIO

Ampliación del Terminal Sur de Puerto del

Callao

17

AX+

Novedades de nuestros asociados



66 ¿SABÍAS QUE...





Aportes por regulación (a OSITRAN)

- Tributo del tipo contribución equivalente al 1% de los ingresos brutos facturados, deducidos del Impuesto General a las Ventas y el Impuesto de Promoción Municipal.



- Entre 2001 y 2021, las empresas concesionarias del Aeropuerto Internacional Jorge Chavez, y el Primer y Segundo Grupo de Aeropuertos Regionales realizaron aportes por S/ 148 millones a OSITRAN.



Retribución al estado

- Lima Airport Partners (LAP), concesionario del Aeropuerto Internacional Jorge Chavez (AIJCH), transfiere el 46.511% de sus ingresos brutos al Estado, que se distribuye entre ProInversión (solo 2% de la retribución) y el MTC.
- Estos recursos permiten el desarrollo de los aeropuertos regionales a cargo de CORPAC, así como el mantenimiento y construcción de pistas de aterrizaje en los aeropuertos a cargo del MTC.
- Entre 2001 y 2021, LAP realizó retribuciones al Estado por S/ 4 959 millones.



Transferencias a CORPAC

- Contraprestación por los servicios de aeronavegación que paga LAP a CORPAC: 50% de la facturación de los servicios de aterrizaje y despegue prestados a todas las aerolíneas y demás usuarios del Aeropuerto, y el 20% de los ingresos facturados por concepto de Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto (TUUA) de pasajeros de vuelos internacionales del AIJCH.
- Hasta antes del Covid-19, las transferencias de LAP representaron un tercio de los ingresos de CORPAC. Entre 2020 y 2021, significaron el 27.5% de los ingresos de la entidad estatal.
- Entre 2001 y 2021, LAP transfirió a CORPAC S/ 1 603 millones..

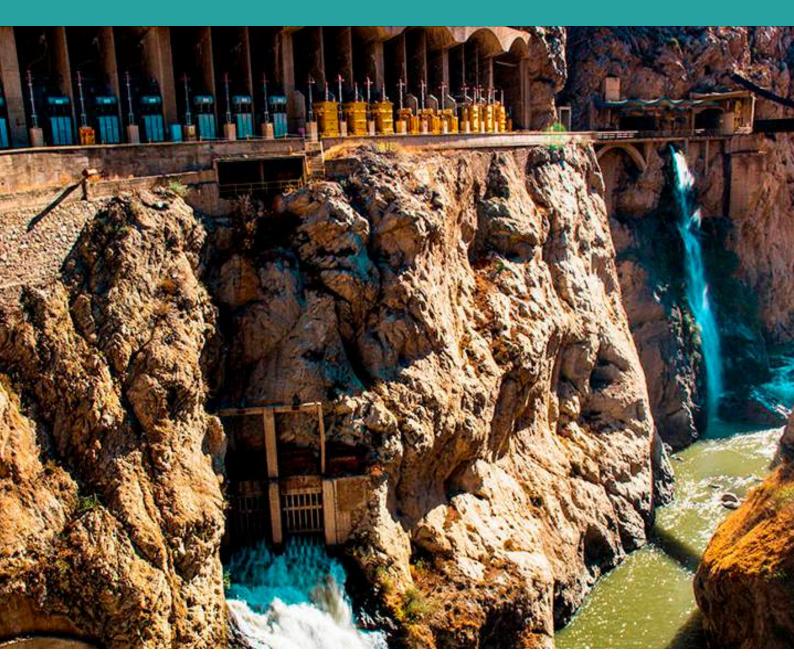


LÍNEA DE TIEMPO

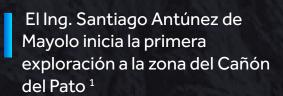




CAÑÓN DEL PATO: 64 AÑOS DE GENERACIÓN HIDROELÉCTRICA



CAÑÓN DEL PATO: 64 AÑOS DE GENERACIÓN HIDROELÉCTRICA



01 1913

1915 — 02

Santiago Antúnez de Mayolo culminó el levantamiento del plano del Cañón del Pato, que se sintetiza en el informe "Proyecto de la instalación Hidro-Electro-Química del Cañón del Pato sobre el Río Santa, Perú" ¹

Se inició la construcción de la Central ¹

03 **1944**

1954 — 04

Se retomó el proyecto para la culminación del saldo restante¹

Fuente:

^{1.} Sector Electricidad (1 de setiembre de 2016). Historia de la Central Hidroeléctrica del Cañón del Pato (Perú). Recuperado el 10 de agosto de 2022, de https://bit.ly/3bOFzVX



1958 05

Entró en operaciones la Central Hidroeléctrica del Cañón del Pato con una potencia inicial de 50 megavatios (MW) 1

Se amplió la capacidad instalada a 100MW ¹

1964**-**1967 06

Se amplió la capacidad instalada a 150 MW 1

Se terminó la ampliación de la capacidad instalada a 247 MW²

1999 08

Fuente:

^{1.} Sector Electricidad (1 de setiembre de 2016). Historia de la Central Hidroeléctrica del Cañón del Pato (Perú). Recuperado el 10 de agosto de 2022, de https://bit.ly/3bOFzVX 2. Osinergmin (2021). Fichas Técnicas Proyectos de Generación de Energía Eléctrica en Operación. https://bit.ly/3PopKmt



2001 09 Se inauguró la represa de San Diego, que permite aumentar el nivel de generación de la Central Hidroeléctrica Cañón del Pato en época de estiaje²

Registró una potencia efectiva de 266 MW y su producción de energía fue de 1434.66 GW.h³

Fuente:
2. Osinergmin (2021). Fichas Técnicas Proyectos de Generación de Energía Eléctrica en Operación. https://bit.ly/3PopKmt
3. COES. Estadística anual 2021

CH ECONOMÍA

POR:
YOVANNA RAMÍREZ
JEFA DE ESTUDIOS ECONÓMICOS
AFIN



IMPACTO DE LA INFRAESTRUCTURA EN EL EMPLEO POST COVID-19

Uno de los impactos negativos más graves del Covid-19, que aun no se logra superar, es en el empleo. En 2020 se registraron 320 mil empleos menos en el sector privado formal que en 2019. La tasa de empleo formal bajó de 27.3% en 2019 a 23.3% en 2021. Aun cuando se esperaban mejoras en 2021, los datos muestran que las regiones Huancavelica, Tacna, Apurímac, Ucayali, Huánuco y Loreto experimentaron la caída del empleo formal y el incremento del empleo informal respecto al 2020.

Durante la crisis sanitaria todos los sectores vieron sus operaciones alteradas. El transporte público vio afectada su demanda (ver quincenario 301 https://bit.ly/3PIGXaE). Una situación crítica que también enfrentó el sector aeroportuario, en el que el número de pasajeros en 2021 estuvo 51% por debajo del 2019. De otro lado, el transporte portuario superó el año pasado los niveles prepandemia (en 6.1% de mayor carga movilizada) y que evidencia la necesidad de adaptar la capacidad a la creciente demanda.





La inversión en infraestructura tiene carácter progresivo pues contribuye a la mejora de la calidad de vida a largo plazo de esta y futuras generaciones. Gran beneficio que no sería alcanzable con bonificaciones económicas temporales.



Por ejemplo, las inversiones en telecomunicaciones permitieron que el acceso a internet en hogares de los niveles socioeconómicos D y E pase de 50% a 81.5% entre 2016 y 2021¹, y durante la emergencia hizo posible la ejecución de diversas actividades de manera remota.



En marzo 2021, más de 223 000 trabajadores del sector privado formal realizaron teletrabajo, un crecimiento de más de 73 veces respecto a situación prepandemia si tomamos en cuenta que en febrero 2020 se registraban alrededor de 3 000 teletrabajadores. La conectividad evitó un mayor golpe al empleo y la economía.

Dada la relevancia para el crecimiento y desarrollo en este nuevo contexto, el cierre de la brecha de conectividad ocupa un lugar clave en la agenda post pandemia. Esto significa incrementar el acceso a internet, que es más reducido en las áreas rurales, donde solo el 9.9% de hogares cuenta con conexión a internet fijo y 68.3% a internet móvil².

Para esto es necesario el impulso de las inversiones en telecomunicaciones y el destrabe al despliegue de infraestructura, lo que incluye la simplificación de procesos, eliminación de barreras burocráticas y educar a la población sobre la inocuidad de la infraestructura³ para evitar desafortunados eventos como el sucedido en Chopcca (Huancavelica) en junio de 2020, cuando los pobladores quemaron

una antena y secuestraron a los trabajadores que realizaban su mantenimiento.

En general, la construcción de infraestructura contribuye a la generación de empleo. Antes de la pandemia, el sector construcción, que depende de manera significativa de los proyectos de infraestructura, registraba 209 398 empleos formales. En 2021 registró 19.1% menos. Por ello, a mayor demora en los procesos de adjudicación y en el destrabe de las obras paralizadas, más tardarán en recuperarse este sector y la economía en su conjunto.

Si se ejecutaran en un solo año los más de US\$ 30 000 millones de inversiones pendientes en infraestructura de los proyectos priorizados en el Plan Nacional de Infraestructura para la Competitividad-PNIC, otras concesiones no incluidas en el mismo, y la cartera de ProInversión; se podrían generar 1.7 millones de empleos⁴ en el país, lo que a su vez tiene efectos en otras actividades.

^{2.} Ídem

CNN en Español. Jimena de la Quintana. Liberan en Perú a trabajadores secuestrados por hacer mantenimiento a antenas que, según la población, propagan el covid-19. 16 de junio de 2020. https://cnn.it/3C6hh48

^{4.} Asumiendo que inversiones de 0.1% del PBI involucran la generación de 12 000 y 13 000 puestos de empleo, como se indica en el Plan Nacional de Infraestructura para la Competitividad (nota del gráfico 11)



Sectores	Inversión pendiente (MM US\$, sin IGV)
Metro	7,671
Vial	5,516
Gas natural	4,717
Saneamiento	2,665
Aeroportuario	2,540
Energía eléctrica	1,838
Irrigación	1,635
Portuario	1,368
Salud	757
Educación	684
Telecomunicaciones	650
Ferroviario	203
Vías navegables	94
Ambiente	15
Total	30,352

Fuente: MEF, ProInversión, Ositran, Osinergmin Elaboración: AFIN

Además, la inversión en infraestructura es un instrumento de política económica efectiva para dinamizar el crecimiento no solo durante el periodo de su construcción sino también durante su operación, beneficiando a los usuarios de los servicios públicos. Por ejemplo, habría sido impensable realizar teletrabajo si no se hubieran realizado las inversiones en distribución eléctrica que permiten a los hogares contar con este servicio en sus viviendas.



Otro ejemplo, el abastecimiento de productos agropecuarios depende de la disponibilidad de la red vial y por ello insistimos en la relevancia de invertir en carreteras y su mantenimiento.

Los resultados del análisis de nuestra economía presentados en Informe de Actualización de Proyecciones Macroeconómicas 2022-2025 muestran que, durante las fases de ralentización económica, un aumento de 1 punto porcentual de la inversión pública incrementa la inversión privada en 0.86 puntos porcentuales. Esta relación de complementariedad entre la inversión pública y privada destaca lo relevante que es, en el escenario actual, la alianza público-privada para el cierre de brechas y la reactivación del empleo y la economía.

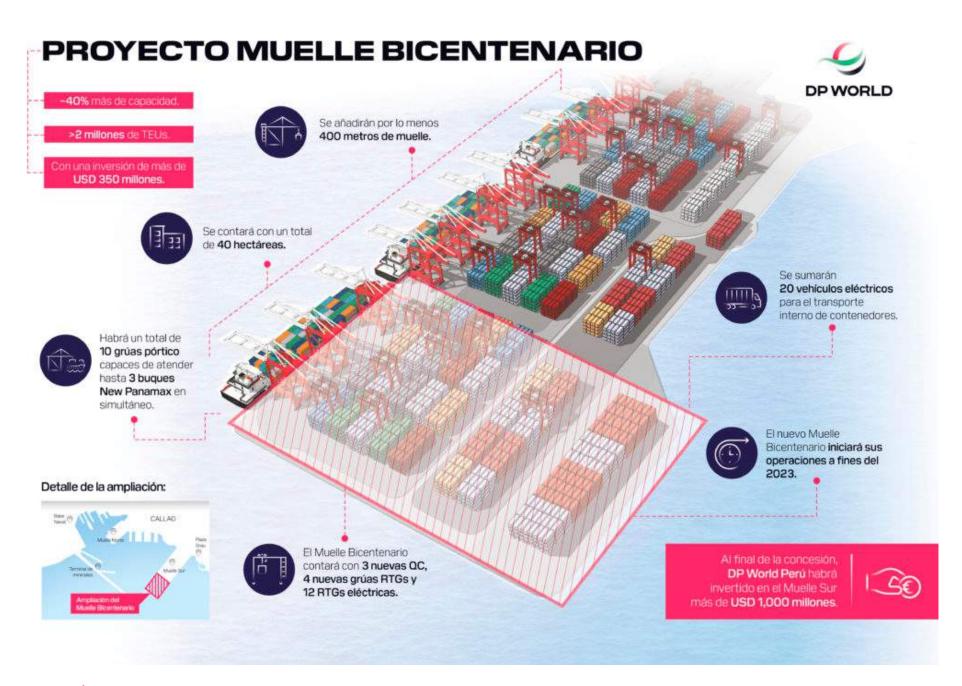
La inversión en infraestructura es un instrumento de política económica efectiva para dinamizar el crecimiento no solo durante el periodo de su construcción sino también durante su operación, beneficiando a los usuarios de los servicios públicos.

Por ejemplo, habría sido impensable realizar teletrabajo si no se hubieran realizado las inversiones en distribución eléctrica que permiten a los hogares contar con este servicio en sus viviendas.



Proyecto Muelle Bicentenario

Ampliación del Terminal Sur de Puerto del Callao









Puerto de Paracas 11 de agosto a las 19:17 - 🔇







BBT Group Perú - Sociedades Operadora

↑ 1981 seguidores

✓ Siguiendo ···

¡AGRADECIDOS POR LA VISITA!

3 días • 🕥

El Hospital Alberto Barton de EsSalud, en el Callao, construido bajo la modalidad de Asociación Público-Privada, tuvo la visita de una comitiva conformada por ...ver más





