

QUINCENARIO N° 314

Miércoles, 15 de febrero del 2023



Edición
2023

Imagen:
Andina.pe



www.afin.org.pe



¿SABÍAS QUÉ?

Existen más de 800 expedientes del sector transporte pendientes de atención en la Dirección de Evaluación Ambiental (DEA) del MTC, al 12 de diciembre del 2022

3

ARTÍCULO AFIN

Línea 3 del Metro de Lima

4

LÍNEA DE TIEMPO

Corredor Troncal Norte – Sur: beneficiará a más de 1 millón de trujillanos

8

ECONOMÍA

Se necesita replicar los PEIP del sector educación

14

ARTÍCULO DE NUESTRO ASOCIADO

El Aeropuerto Internacional Jorge Chávez se prepara para despegar

19

ESTUDIO | CENTRO DE COMPETENCIA UAI

Teoría económica de las multas y su aplicación en Perú

23



¿Sabías que existen **más de 800 expedientes del sector transporte** pendientes de atención en la Dirección de Evaluación Ambiental (DEA) del MTC, al 12 de diciembre del 2022?

La DEA es la dirección encargada de la evaluación de estudios de impacto ambiental, planes, programas y otros instrumentos de gestión ambiental vinculados al sector transportes. Pertenece a la Dirección General de Asuntos Ambientales (DGAAM) del MTC.

(*) Fuente: MTC. Informe "Rendición de cuentas de titulares por término de gestión". Periodo 24/09/2022 – 12/12/2022



LÍNEA 3 DEL METRO DE LIMA

El postergado sueño del Metro de Lima, que se inició en la década de los 80, continúa sin hacerse realidad. El Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao comprende 6 líneas de las cuales solo se han materializado la Línea 1 (en funcionamiento), y la Línea 2 (en construcción).

Desde hace años se viene anunciando la ejecución de la Línea 3 y Línea 4, inclusive en 2020 el Viceministerio de Transportes encargó a la ATU las acciones para desarrollar los proyectos bajo contratos de Gobierno a Gobierno (G2G). Sin embargo, no conocemos, más allá de la voluntad política, cuáles son los criterios para ejecutar esta obra a través de esta modalidad.

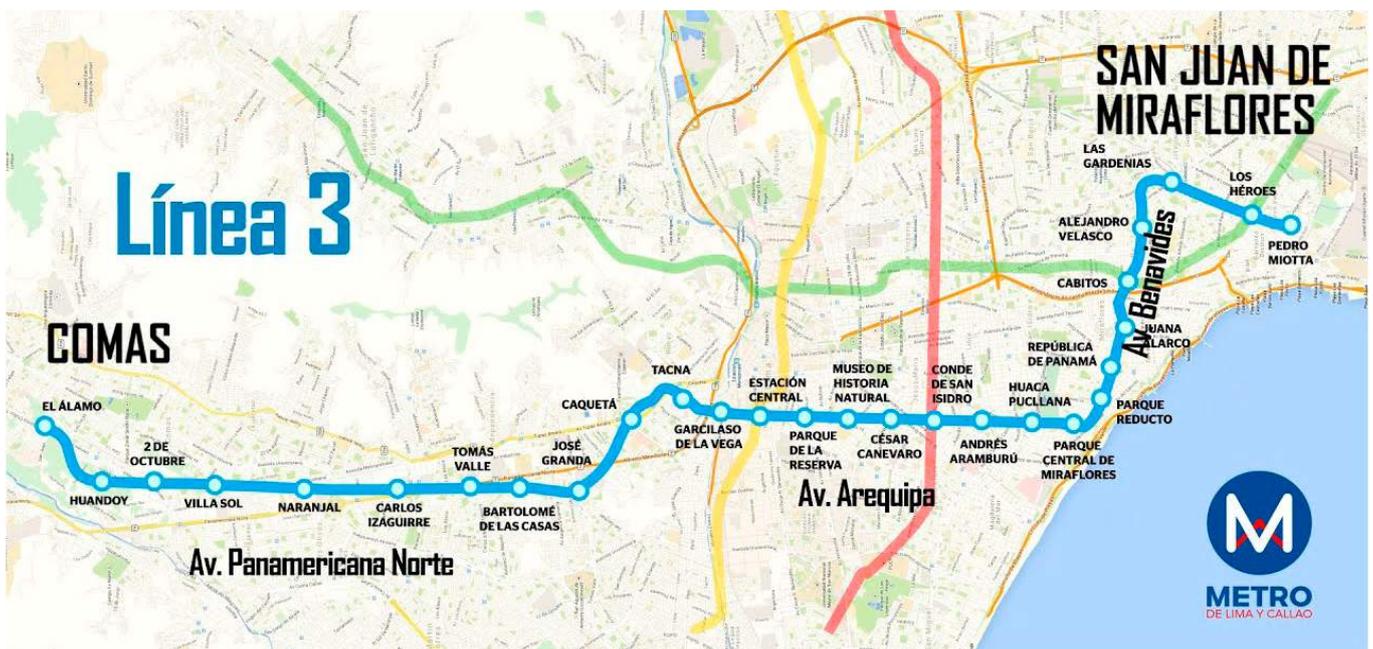
Algunos han señalado que la razón principal es que las Asociaciones Público-Privadas (APP) demoran demasiado en concretarse, debido a la burocratización del proceso que ha creado el MEF con una "opinionitis" que no asegura la calidad de un proyecto. Sin embargo, ese aspecto, que debe corregirse, no es argumento suficiente para

optar por G2G, no por la capacidad del gobierno con el que se contrate, sino por la ineficacia de la contraparte peruana, que es la misma que ha generado los retrasos de la Línea 2 (MTC y ATU). No se soluciona el fondo del problema: deficiencias en la gestión de proyectos en ambas entidades, que no es un tema de quien los dirija, sino del equipo y las reglas con las que cuentan.

En términos de financiamiento, la modalidad de ejecución G2G no difiere de la obra pública. Los altos montos de inversión que demandan, S/ 23 335 millones para la Línea 3 y S/ 12 490 millones para la Línea 4, crearían una presión de gasto adicional y complicarían los recursos fiscales, poniendo en riesgo su sostenibilidad a mediano plazo. El Consejo Fiscal lo advirtió en abril de 2021, ante lo cual, en mayo de 2021, se suspendió el proceso G2G de ambos proyectos.

Tras no haberse incluido en el presupuesto 2022, la Línea 3 se encuentra en la cartera de programación multianual de inversiones (PMI) del MTC 2023-2025, considerando solo S/ 252 millones para el 2024 y S/ 490 millones para el 2025; dejando pendiente alrededor de 22 593 millones para el 2026 en adelante. En tanto que la Línea 4 no se encuentra en la PMI 2023-2025. Es decir, no existe la planificación presupuestal total para Línea 3.

Recientemente, la titular del MTC indicó ante la Comisión de Transportes del Congreso que la Línea 4 sería ejecutada como APP, en tanto que la Línea 3 recibirá este año US\$ 252 millones para la contratación de la PMO y adquisición de predios.





Preocupa la enorme carga que representa en términos de recursos, ya que solo este proyecto equivale a 2.7% del PBI del 2021 y representa el 18% de la inversión pendiente de ejecución de los proyectos de transporte en la cartera PMI del MTC. Reiteramos que los problemas de gestión del sector no se solucionarán solo con G2G.

Se debe tener en cuenta que si el déficit fiscal bajó el año pasado (registró 1.6% en 2022), fue como consecuencia del incremento de los ingresos fiscales en un contexto de los altos precios de productos de exportación en 2021 y primeros meses de 2022. Además, el primer ministro anunció que proyectan cerrar el 2023 con un déficit fiscal de 2.4% del PBI, mientras que la meta del MEF es llegar al 2026 con el retorno al cumplimiento de la regla fiscal (déficit fiscal no menor a 1% del PBI).

La coyuntura internacional y nacional podrían generar que los ingresos fiscales puedan verse afectados. Por ello resulta importante sincerar la capacidad fiscal del Estado para asumir una alta inversión como la que implica financiar con recursos propios o crédito la ejecución de la Línea 3.

La alternativa más viable sería su entrega en APP, sincerando el marco de las mismas y los procesos internos del sector transportes y del MEF. La zona norte con más de 3 millones de habitantes requiere con urgencia este transporte masivo.





LÍNEA DE TIEMPO



CORREDOR TRONCAL NORTE – SUR: BENEFICIARÁ A MÁS DE 1 MILLÓN DE TRUJILLANOS

PROYECTO DE TIPO BUS RAPID TRANSIT (BRT) QUE ATRAVESARÁ LOS DISTRITOS DE TRUJILLO, LA ESPERANZA, MOCHE, HUANCHACO Y SALAVERRY



CORREDOR TRONCAL NORTE – SUR:

El Plan de Desarrollo Urbano Metropolitano de Trujillo 2012-2022 establece la priorización de un sistema de transporte público masivo para la ciudad de Trujillo.¹

01 → 2012

2012 ← 02

El Plan de Movilidad Sostenible de la ciudad de Trujillo identifica una alta siniestralidad en los corredores viales, altos costos de operación vehicular del transporte público, tiempo de viaje excesivo y una contaminación ambiental generada en un 86% por el transporte público.²

Se termina el estudio de preinversión del proyecto Corredor Troncal Norte - Sur con el financiamiento del CAF³

03 → 2019

1. Municipalidad Provincial de Trujillo (2012). Plan de Desarrollo Urbano Metropolitano de Trujillo 2012-2022. <https://bit.ly/40Nqd8y>
2. Corredor BRT Norte-Sur (s.f.) Trujillo, transporte de calidad. <https://bit.ly/3xnrCVS>
3. CAF (2019). Presentan estudio de factibilidad del Corredor Norte Sur de transporte urbano en Trujillo. <https://bit.ly/3XqWTij>

2020

04

En noviembre se firma el convenio entre la Municipalidad Provincial de Trujillo y el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) para que este último formule, evalúe y ejecute el proyecto. ⁴

En abril, el Ministerio de Economía y Finanzas otorga la viabilidad al proyecto Corredor Troncal Norte – Sur. ⁵

05

2022

2022

06

En diciembre, mediante DS 280-2022-EF, se aprueba el endeudamiento externo de hasta 55.5 millones de euros con la KfW para el financiamiento parcial del proyecto y se establece que la unidad ejecutora es el MTC a través de PROMOVILIDAD. ⁶

4. (s.f.) Convenio para la formulación y evaluación del proyecto de inversión “Mejoramiento del Servicio de Transporte Urbano de Pasajeros a través de un Corredor Troncal Norte-Sur y Rutas Alimentadoras, en 5 distritos de la Provincia de Trujillo - Departamento de La Libertad” <https://bit.ly/40Xs4rk>

5. Transportes Metropolitanos de Trujillo (2022). Aprueban la viabilidad del Corredor Troncal Norte – Sur. Nota de Prensa. (12 de abril de 2022) <http://bit.ly/3E7g90o>

6. El Peruano (2022). Decreto Supremo 280-2022-Ef. (3 diciembre 2022) <https://bit.ly/3YzB3h8>

ACTUALMENTE



En negociaciones de endeudamiento con la CAF y creación de la unidad ejecutora ad hoc para el proyecto.⁷

7. MEF. Reporte de seguimiento de inversiones. Código único de inversiones: 2392264. Fecha de consulta: 9 de febrero de 2023.
<https://ofi5.mef.gob.pe/ssi/ssi/Index?codigo=2392264&tipo=2>



LOS DATOS

- El proyecto de Corredor Vial Norte-Sur comprende de 16 estaciones y 3 rutas alimentadoras con 53 buses articulados de 18 metros para la ruta troncal y 62 buses de 9 metros para las rutas alimentadoras.
- El monto de inversión estimado del proyecto supera los S/ 557 millones.
- De realizarse la liberación de predios e interferencias previamente, se espera que su construcción inicie en 2024 y entre en funcionamiento en 2026.⁵



ECONOMÍA



POR:
YOVANNA RAMÍREZ
**JEFA DE ESTUDIOS ECONÓMICOS
AFIN**

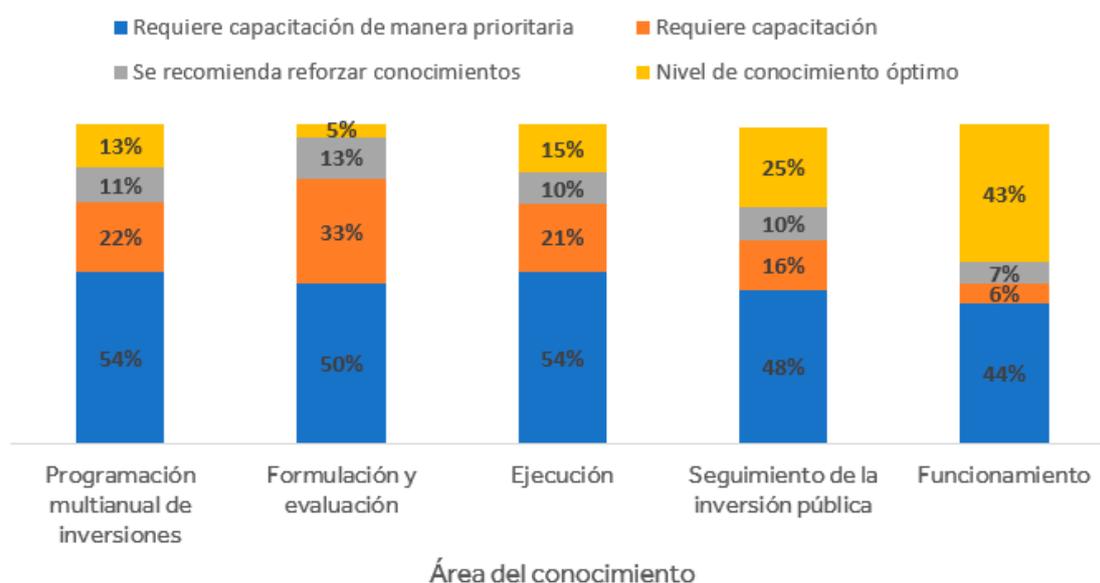


Imagen:
revistaenergía.pe

SE NECESITA REPLICAR LOS PEIP DEL SECTOR EDUCACIÓN

Los gobiernos regionales y locales requieren fortalecer sus capacidades técnicas. En 2021, el 35.5% de municipalidades indicaron requerir asistencia técnica en formulación y evaluación de proyectos, según el INEI. Asimismo, el diagnóstico de conocimientos de los operadores del Invierte.pe realizado por Servir en 2020 arrojó que solo 2% alcanzaron un nivel óptimo, 11% deben reforzar sus conocimientos, 36% requieren capacitación y 51%, la necesitan de manera prioritaria.¹

Diagnóstico de conocimientos en Invierte.pe (% servidores evaluados en área de conocimiento)



Fuente: SERVIR
Elaboración: AFIN

1. Servir. Análisis del censo y evaluación del diagnóstico de conocimientos a operadores del Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones Invierte.pe. Año 2020..



Esto afecta la calidad de los estudios y expedientes formulados. Al 2021, se registraban 22 046 adicionales (de obra y de servicios de supervisión) de obra, el 52% por deficiencias del expediente técnico, según Infobras². Estas deficiencias también son causales de ampliaciones de plazo y representan riesgos de retrasos, paralizaciones y mayores costos.

El Infobras registra más de 2 700 obras públicas paralizadas al 6 de febrero, 17.6% más que a fines de septiembre de 2022. Esto nos lleva a cuestionar la implementación de mecanismos que podrían facilitar la ejecución de inversión pública.

Al respecto, han pasado 3 años desde que se estableciera el marco legal de los Proyectos Especiales de Inversión Pública (PEIP)³, un modelo organizativo creado para facilitar la ejecución de inversiones sectoriales o multisectoriales que se encuentran viables o aprobadas, mediante la implementación de mecanismos de gobernanza, metodologías colaborativas de información, herramientas de gestión de proyectos, acompañamiento en la elaboración del estudio de Impacto Ambiental, asistencia técnica para la gestión de inversiones y mejores prácticas de contratos estandarizados.

Sobre este último punto, la norma (DS N° 119-2020-EF) establece que los contratos estandarizados deben incluir mecanismos internos de prevención de disputas y solución de controversias y permite la inclusión de la ejecución Fast Track. Esto resulta clave ante la ocurrencia de desacuerdos entre las partes ya que permite que la ejecución marche en paralelo evitando retrasos en la conclusión de las obras. Esto resulta relevante considerando que 449 obras públicas por más de S/ 8 000 millones por ejecutar se encontraban paralizadas por incumplimiento de contrato, discrepancias, controversias y arbitrajes a septiembre del 2022.⁴

Asimismo, el modelo PEIP dispone de facilidades para la obtención de licencias de habilitación urbana o de edificación, así como para la liberación y registro de áreas e interferencias, entre otras facultades que buscan acelerar el inicio de obras. Al respecto, 66 obras públicas con más de S/ 17 525 millones por ejecutar se encontraban paralizadas por falta de permisos, licencias, autorizaciones, disponibilidad de terreno o interferencias, a septiembre del 2022⁵.

2. Contraloría General de la República. Análisis de la inversión pública desde la perspectiva del control gubernamental (2017-2021).

3. Decreto de Urgencia N° 021-2020

4. Contraloría General de la República. Reporte de obras paralizadas a septiembre 2022. <https://bit.ly/3S0NTT0>

5. Ídem



Imagen:
peip.gob.pe

De acuerdo con la normativa, el MEF y el Sector definen la cartera de inversiones que administrará el PEIP y la incorporación de cada proyecto en la cartera debe cumplir los siguientes criterios: ser calificado como de alta complejidad⁶ y/o sustentar la generación de eficiencias en tiempo y costos por la aplicación del modelo PEIP, encontrarse en la cartera del programa multianual de inversiones (PMI), contar con presupuesto para el periodo correspondiente, haber efectuado la liberación de predios, cumplir con las normas sectoriales, no contar con contratos de obras vigentes y no tener controversias o arbitrajes.

En la actualidad solo el sector educación ha aprovechado el modelo PEIP en las Escuelas Bicentenario, que comprende una cartera de 75 escuelas en 9 regiones y 21 distritos de Lima Metropolitana. Cuenta con una asistencia técnica especializada del Reino Unido, con una Oficina de Gestión de Proyectos (PMO), empleo de BIM y contratos colaborativos NEC 4.

Estos 75 proyectos fueron empaquetados en 9 grupos y cuentan con contrato suscrito para el

diseño y construcción, cuyo proceso de adjudicación tomó 8 meses en total.

Actualmente el 25% de escuelas temporales iniciaron construcción y se estima que todas finalicen entre abril y julio de este año, en tanto que las escuelas permanentes se encuentran en etapa de diseño, que espera concluir en agosto de este año. Se prevé que la ejecución de las escuelas permanentes inicie este año y terminen progresivamente en el segundo semestre del 2024.

La duración del PEIP Escuelas Bicentenario es hasta el 2024, año en que entregará las infraestructuras educativas que beneficiarán a 114 mil estudiantes y 5 mil docentes.

La gran duda es por qué no se presentan PEIP en los demás sectores considerando la amplia cantidad de inversiones trabadas que se encuentran restringidas por el marco de la Ley de Contrataciones Estatales, que deben seguir bajo el sistema de obra pública tradicional, y hacer uso de los instrumentos y facilidades con los que gozan los proyectos PEIP para facilitar su ejecución.

6. Alto nivel de incertidumbre respecto a las variables técnicas, económicas, ambientales y similares; y/o escasa información sobre el costo y alternativas de solución; y/o complejidad en el diseño, equipamiento y/o ejecución; y/o complejidad en la determinación del alcance; y/o factores productivos altamente especializados; según Reglamento de PEIP aprobado por DS N° 119-2020-EF.



En ese sentido resaltamos la necesidad de aprovechar el modelo PEIP para continuar cerrando las brechas de infraestructura de uso público que enfrentan distintos sectores, que implican el desarrollo de proyectos integrales, y no sólo intervenciones de ampliación o mejoramiento (como las IOARR). También anotamos la necesidad de acelerar la contratación de obras, consultorías, bienes y servicios para la liberación de terrenos e interferencias, que afecta a todos los proyectos y que en particular a la conformación de las carteras de proyectos PEIP, según los criterios establecidos en el Reglamento.



Imagen:
Andina.pe



ARTÍCULO DE NUESTRO ASOCIADO





El Aeropuerto Internacional Jorge Chávez se prepara para despegar



Con una segunda pista de aterrizaje y una nueva torre de control listas, Lima Airport Partners (LAP) cumplió con el compromiso de entregar ambas infraestructuras que entrarán en operación el 1 abril del 2023 y que forman parte del Nuevo Aeropuerto Internacional Jorge Chávez. LAP continúa trabajando para entregar una nueva infraestructura aeroportuaria que convertirá a Lima en el centro de conexiones de Sudamérica, con un impacto directo en el crecimiento económico y desarrollo del Perú.

El Jorge Chávez operará un área total aproximada de 900 hectáreas de terreno, equivalente al distrito de Miraflores- con dos pistas de aterrizaje y despegue, un terminal único de pasajeros y diversas zonas de desarrollo comercial. LAP viene ejecutando los trabajos de construcción del proyecto de ampliación desde octubre 2018, cuando el Estado Peruano entregó la totalidad de los terrenos para la expansión.

“Actualmente, LAP ha culminado la construcción de la nueva torre de control, de 65 metros de altura y de la segunda pista de aterrizaje y despegue, de 3,480 metros de longitud, así como de una red de más de 10 kilómetros de nuevas calles de rodaje, luces de aproximación, sistemas de balizamiento, entre otros. Con esta infraestructura se podrá atender todo tipo de aeronaves”, señaló Bill Fullerton, director del Proyecto de Ampliación.



Mientras tanto, continúan las obras para poner en operación un único terminal de pasajeros que cuenta con un 24% de avance en su construcción, el nuevo terminal único de pasajeros contará con 5 pisos (un sótano y 4 pisos más) y 3 espigones para el embarque y desembarque de pasajeros: uno exclusivo nacional, otro internacional y el central que será mixto.

Con un diseño moderno, inspirado en la Cultura Nazca (tiene la forma del Colibrí), será el primer terminal aéreo de Sudamérica con tecnología que aísla el movimiento sísmico de la estructura. El nuevo terminal único de pasajeros entrará en operación en enero del 2025, cumpliendo los niveles de servicio Óptimo del Manual IATA (International Air Transport Association) con una capacidad aproximada para 30 millones de pasajeros anuales y una superficie construida de 210 mil metros cuadrados.

“Con un adelanto de inversiones, en enero de 2026, LAP pondrá en servicio áreas adicionales alcanzando una capacidad total estimada de 40 millones de pasajeros anuales aproximadamente, y superando los 250 mil metros cuadrados construidos, cumpliendo el nivel de servicio Óptimo del Manual IATA”, aseveró Fullerton.

El Consorcio Inti Punku, conformado por las empresas Cumbra y Sacyr, son los responsables de la construcción del terminal de pasajeros, accesos y otros espacios complementarios a esta infraestructura. La inversión de las obras, 100% privadas, asciende a más de US\$ 2,000 millones de dólares.

Nuevas zonas comerciales

La Ciudad Aeropuerto o Lima Airport City es una visión del futuro, un proyecto que inicia con la apertura del nuevo Jorge Chávez y se extenderá más allá de 2051. Así, el nuevo Jorge Chávez será más que un aeropuerto: será una ciudad moderna y vibrante con pistas de aterrizaje y despegue a su alrededor, un hub internacional con una

amplia oferta de formas de transporte para personas y carga. Además, comprenderá numerosas instalaciones destinadas para actividades aeronáuticas y no aeronáuticas, como áreas logísticas y de carga, hangares, oficinas, almacenes, estacionamientos, hoteles, tiendas, entre otros.

El proyecto Lima Airport City se divide en 4 espacios:



1. CABECERA NORTE

Situada al noreste del área del terreno del aeropuerto. Tiene una extensión de 21 hectáreas, donde se desarrollará principalmente el Parque Logístico Callao. El proyecto fue adjudicado en el 2020 a Capia y Latam Logistic, empresas que realizarán una inversión aproximada de US\$53 millones y desarrollarán el proyecto en cinco etapas.

Es el terreno más grande de la ciudad aeroportuaria, ya que estará ubicado frente al nuevo terminal de pasajeros. Dispone de un área total aproximada de 64 hectáreas y está formada por 6 espacios o plots. Su desarrollo se realizará por etapas y en los próximos 30 años. Se desarrollarán diversos activos inmobiliarios como hoteles, oficinas, parqueo, servicios aeronáuticos, entre otros.



2. SANTA ROSA



3. GAMBETTA

Ubicada al suroeste del terreno del aeropuerto, cuenta con un área aproximada de 41 hectáreas. En este espacio se desarrollará la nueva planta de combustibles de la aviación del AIJC cuya área fue adjudicada a CLH Aviación de España, quienes ha conformado la empresa EXOLUM PERU e invertirán aproximadamente \$100 millones de dólares en una primera etapa para diseñar, construir y operar el nuevo sistema de combustible de aviación. El resto del área será reservada para el desarrollo de una zona franca, almacenes logísticos, empresas de catering y un grifo de combustible.

Esta área corresponde al edificio del actual terminal de pasajeros. Este espacio comenzará su desarrollo una vez que el terminal en construcción opere. Se reservará un área para actividades aeronáuticas y áreas para uso comercial, oficinas y estacionamientos.



4. FAUCETT

Teoría económica de las multas y su aplicación en Perú

Autor: José Luis Bonifaz F.
Master of Arts in Economics
por Georgetown University, con
más de 20 años de experiencia
profesional, principalmente en
labores de docencia, investigación
y consultoría, tanto a nivel nacional
como internacional. Ha sido
presidente de la Sala Especializada
N°1 del Tribunal de Defensa de
la Competencia y Propiedad
Intelectual del Indecopi.



Compartimos este estudio, organizado por el Centro de Competencia (CeCo) de la Universidad Adolfo Ibáñez, que examina los principales factores que determinan las multas impuestas por los distintos organismos reguladores en el Perú. En particular, la metodología para la fijación de multas en el Indecopi.



Escanea el código QR y
descarga el artículo [aquí](#)

Ax+

SACYR
307.719 seguidores
2 semanas •

Estamos encantados de haber acogido la primera edición de Talent Gourmet+, un evento solidario que ha unido a Sacyr Servicios y Grupo Envera para dar **#oportunidades** laborales a personas con discapacidad.

Juntos trabajaremos por la **#inclusiónlaboral** de estos profesionales gracias a un acuerdo con **#Cafestore**, filial de restauración, que contratará a alumnos de Envera en su cocina central y, además, contará con estudiantes en prácticas.

#SomosSacyr



Sacyr y la Fundación Envera se alían para dar oportunidades laborales a personas con discapacidad en Sacyr Servicios

0:35

Rutas de Lima
2.401 seguidores
4 días • Editado •

Talento femenino que transforma la infraestructura vial

En Rutas de Lima contamos con un Laboratorio de Calidad con equipamie...ver más

11 de febrero
Día Internacional de la Mujer y la Niña en la Ciencia



Telxius
TEL - IUS
17.375 seguidores
2 semanas •

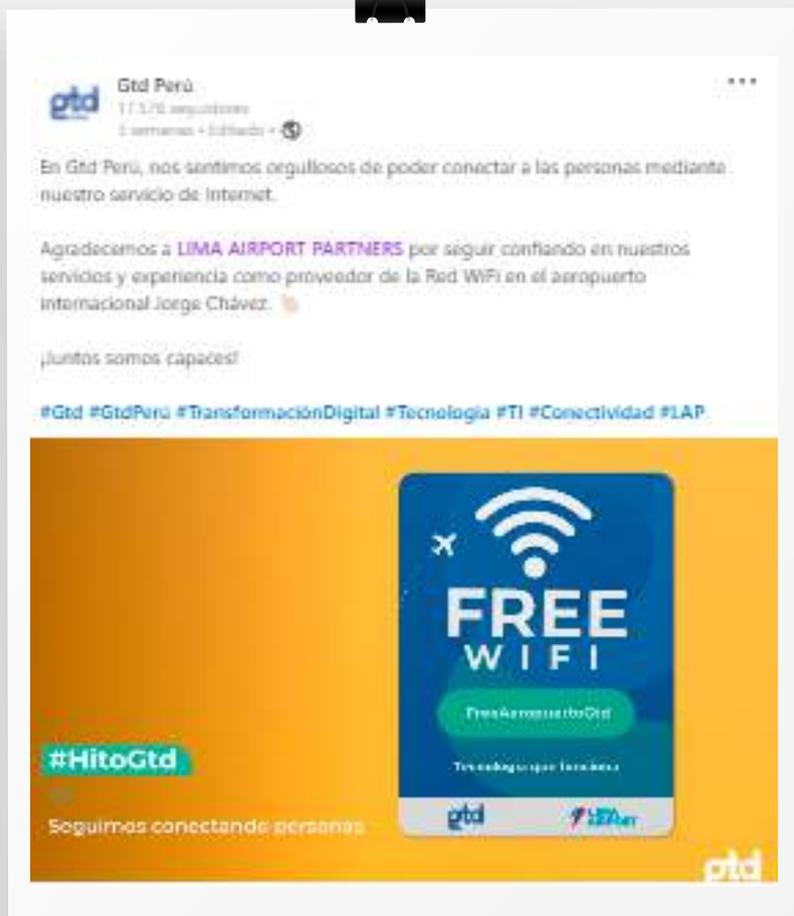
A picture is worth a thousand words, but that still wouldn't be enough words to tell you about the role Telxius plays in the age of global connectivity.

Fortunately, this video will give you a complete picture of how we are enabling communication.

<https://lnkd.in/dXcK7b32>

Ver traducción







Asociación para el Fomento de la Infraestructura Nacional

QUINCENARIO