

QUINCENARIO N° 322

Viernes, 16 de junio del 2023

Edición

2023



www.afin.org.pe



ÍNDICE

¿SABÍAS QUÉ?

A nivel nacional existen 29 718 locales educativos en riesgo que requieren sustitución total y cuya construcción tomaría 1 415 años al ritmo de ejecución del PRONIED

3

LÍNEA DE TIEMPO

Terminal Portuario de Pucallpa
Más de 478 mil peruanos de la Amazonía se beneficiarán de proyecto

5

ECONOMÍA

Ferrocarril del Sur y Sur Oriente:
Infraestructura ferroviaria para el crecimiento

10

LEGAL

Decretos legislativos para el desarrollo de infraestructura

17

AX+

Novedades de nuestros asociados

22

¿Sabías qué...

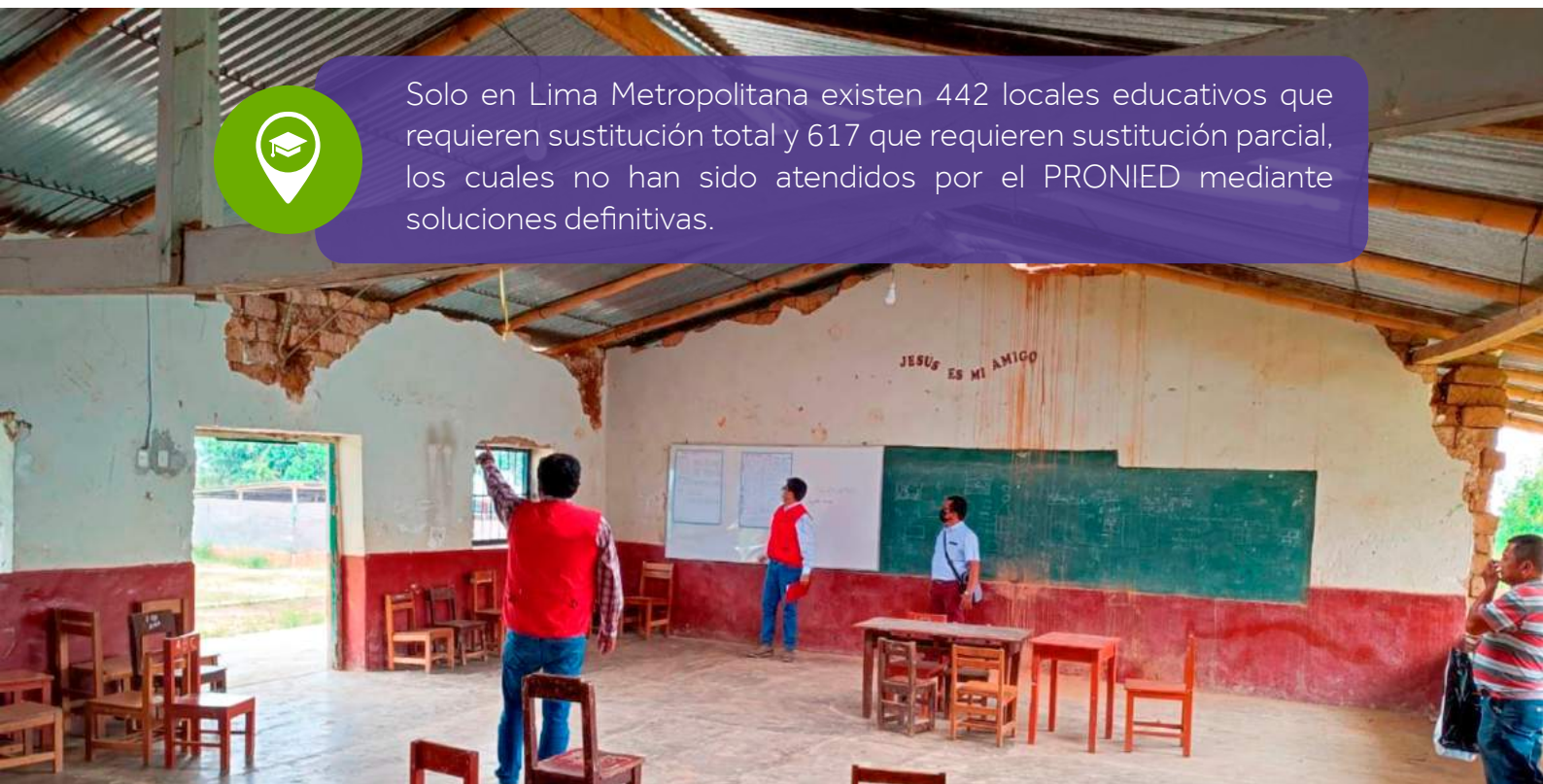
A nivel nacional existen 29 718 locales educativos en riesgo que requieren sustitución total y cuya construcción tomaría 1 415 años al ritmo de ejecución del PRONIED*?

Entre 2014 y 2022, el Programa Nacional de Infraestructura Educativa (PRONIED) realizó 188 intervenciones integrales (obras culminadas y recepcionadas) y 78 intervenciones parciales.

Además, intervino en 108 locales educativos a través de la transferencia de recursos a gobiernos subnacionales para financiar la ejecución de inversiones en infraestructura educativa o convenio de encargo de gestión con los gobiernos regionales o municipales.



Solo en Lima Metropolitana existen 442 locales educativos que requieren sustitución total y 617 que requieren sustitución parcial, los cuales no han sido atendidos por el PRONIED mediante soluciones definitivas.



* El PRONIED construyó de manera integral 21 locales educativos anualmente en promedio entre 2014 y 2022, según el informe de evaluación de esta entidad elaborado por el MINEDU (ver Fuente).

Fuente: MINEDU (2023). Informe final de evaluación de continuidad de la entidad pública PRONIED. <https://bit.ly/3Phthq4>



LÍNEA DE TIEMPO

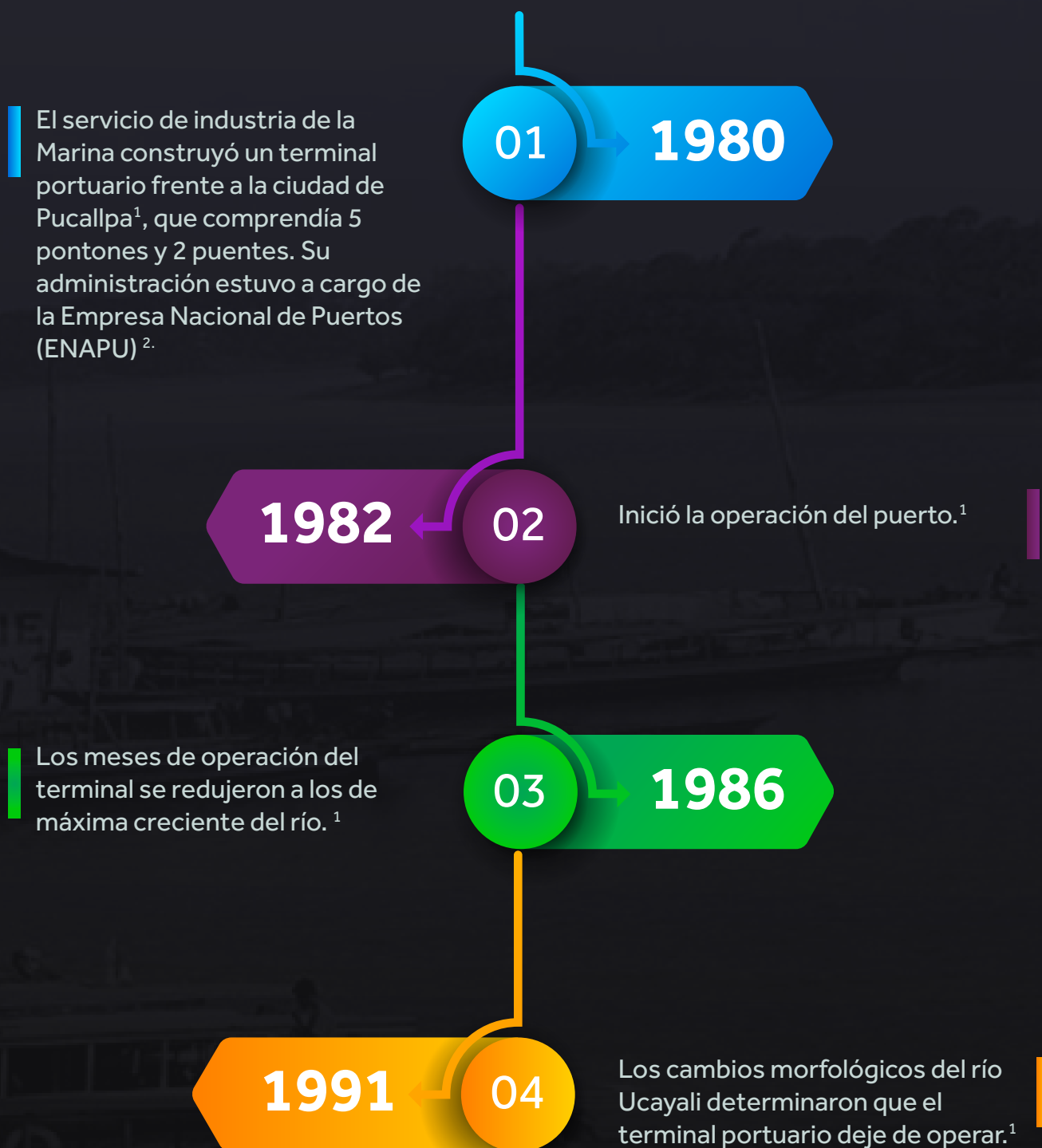


TERMINAL PORTUARIO DE PUCALLPA MÁS DE 478 MIL PERUANOS DE LA AMAZONÍA SE BENEFICIARÁN DE PROYECTO



TERMINAL PORTUARIO DE PUCALLPA

MÁS DE 478 MIL PERUANOS DE LA AMAZONÍA SE BENEFICIARÁN DE PROYECTO



1. Strategic Partner (2018) Servicio de actualización del Plan Maestro del terminal portuario de Pucallpa <https://bit.ly/441BUtg>
2. Exposición de motivos del proyecto de Ley N° 3075/2017-PE <https://bit.ly/44034AE>

1995

05

Se permitió el desarrollo portuario informal. ¹

Se aprobó la viabilidad del proyecto de inversión pública, formulado por la APN, denominado "Rehabilitación del Terminal Portuario de Pucallpa", que permitiría optimizar el movimiento comercial entre Pucallpa e Iquitos. ²

06

2015

2016

07

El MTC otorgó la buena pro para la elaboración del expediente técnico del proyecto. ³

Todos los embarcaderos pueden atender cualquier tipo de nave. Ningún amarradero contaba con un muelle o un patio de almacenamiento. ¹

08

2018

1. Strategic Partner (2018) Servicio de actualización del Plan Maestro del terminal portuario de Pucallpa <https://bit.ly/441BUtg>

2. Exposición de motivos del proyecto de Ley N° 3075/2017-PE <https://bit.ly/44034AE>

3. Andina Agencia Peruana de Noticias. "Proyecto de rehabilitación del Puerto de Pucallpa beneficiará más de 1 millón de personas". Fecha de publicación: 23.02.2016 <https://bit.ly/467s7Uc>



El MTC suscribió el contrato para la elaboración del saldo del estudio definitivo a nivel de expediente técnico del nuevo terminal portuario, que se construirá sobre los terrenos del ex terminal.⁵

ACTUALMENTE



El Estudio Definitivo de Ingeniería en desarrollo, cuyos tres primeros entregables están aprobados, y los entregables N° 4 y 5 se encuentran en elaboración. Con dicha información se culminará también el Estudio de Impacto Ambiental y Estudio Hidro Fluvial^{6 7}. ProInversión reporta que el nuevo terminal portuario de Pucallapa se encuentra entre las iniciativas de evaluación.⁸

4. MTC. Nota de prensa "MTC: Congreso de la República declara de interés nacional el proyecto de rehabilitación del Puerto Pucallpa". Fecha: 11.04.2019 <https://bit.ly/3NvMBif>

5. MTC. Nota de prensa "MTC inicia proceso para modernizar el Terminal Portuario de Pucallpa". Fecha: 27.06.2019 <https://bit.ly/3Nd5gOp>

6. MTC. Memoria 2022.

7. MEF. Sistema de seguimiento de inversiones. Código Único de Inversiones: 2042345)

8. ProInversión. Vías que conectan. Presentación abril 2023 <https://bit.ly/3qK3qwW>



ECONOMÍA



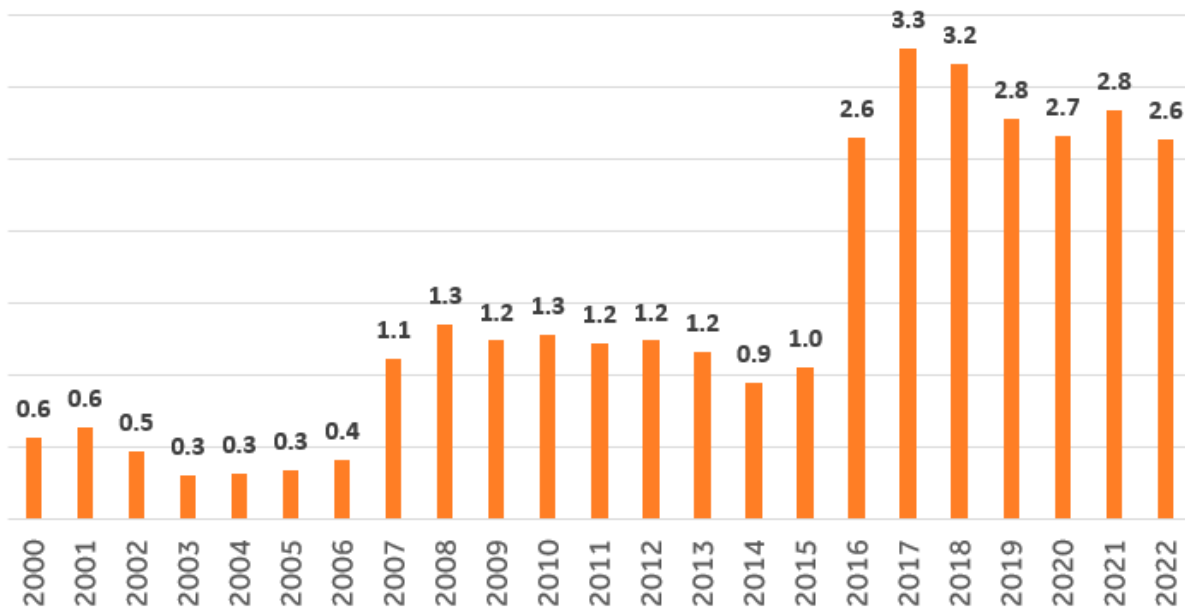
POR:
YOVANNA RAMÍREZ
**JEFA DE ESTUDIOS ECONÓMICOS
AFIN**

FERROCARRIL DEL SUR Y SUR ORIENTE: INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA PARA EL CRECIMIENTO

La infraestructura ferroviaria¹ de uso público comprende 1 667.7 km de extensión. El Ferrocarril del Sur y Sur Oriente es el más extenso, con 989.9 km de longitud (59% del total) y se encuentra en concesión desde 1999.

En 2022, esta concesión ferroviaria movilizó 2.64 millones de toneladas de carga, 14% menos en relación al periodo prepandemia (promedio 2017-2019). Asimismo, el movimiento de pasajeros que tuvo una caída de 78% en 2020, registró más de 2 millones de pasajeros en 2022, encontrándose aún 21% por debajo de lo que registraba antes de la pandemia. El tramo sur concentra el 99.4% del movimiento de carga y el tramo sur oriente, el 99.5% del tráfico de pasajeros.

Ferrocarril del Sur y Sur Oriente: Carga movilizada (Millones de toneladas métricas)

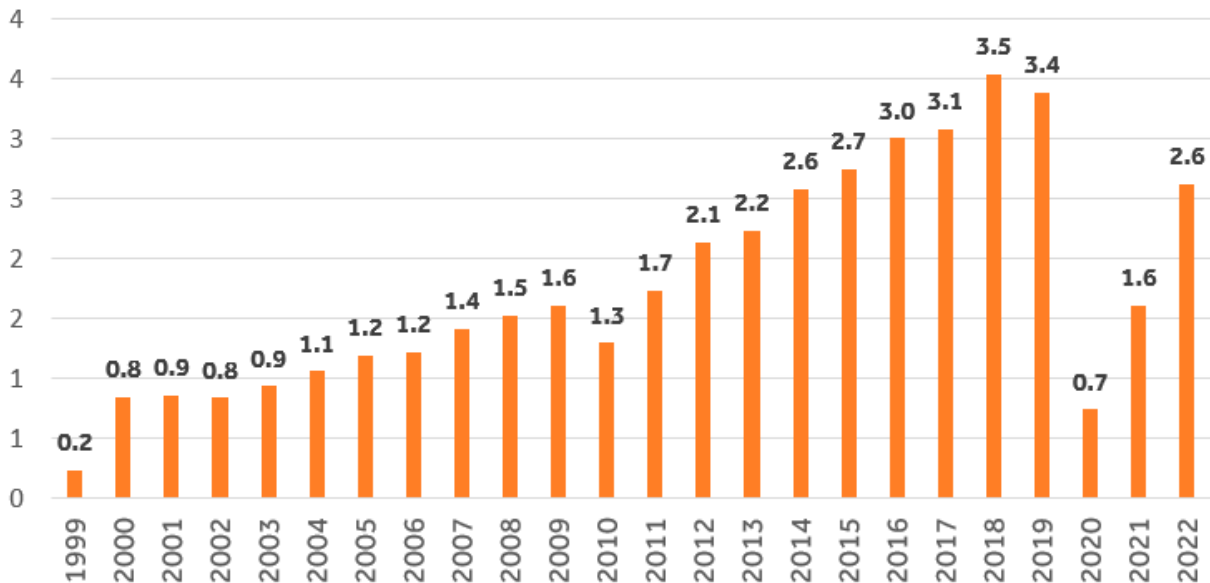


Fuente: Ferrocarril Trasandino. Plan de negocios 2023.

Elaboración: AFIN

1. Considerando solo ferrocarriles, sin incluir el sistema de líneas de metro.

Ferrocarril del Sur y Sur Oriente: Movimiento de pasajeros (Millones de pasajeros)



Fuente: Ferrocarril Trasandino. Plan de negocios 2023.

Elaboración: AFIN

El tramo sur comprende 854 km de recorrido entre Mollendo, Matarani, Arequipa, Juliaca, Puno y Cusco. Los principales productos movilizados en este tramo son concentrados de minerales (cobre). Esto se debe a que conecta los principales centros mineros del sur con el Puerto de Matarani, desde donde son exportados al exterior.

En 2021, el 96% de la carga movilizada por el Ferrocarril del Sur procedió de Cerro Verde (Arequipa) y Las Bambas (Apurímac)², responsables del 30% de la producción nacional de cobre³. Esto ha permitido al Perú posicionarse como el segundo productor mundial de cobre.

En menor medida, también moviliza petróleo y derivados procedentes de PetroPerú.

². Según el OSITRAN

³. Según el Ministerio de Energía y Minas (MINEM)



El tramo sur oriente comprende 121 km de recorrido entre Cusco y Machu Picchu y 13 km del ramal Urubamba. La mayor proporción de pasajeros se registra entre las estaciones de Aguas Calientes y Ollantaytambo, utilizada principalmente por turistas visitantes del santuario nacional de Machu Picchu. En este tramo, la carga movilizada consiste principalmente en mercadería general y en menor medida materiales de construcción, petróleo y derivados, alimentos y bebidas.

Los ingresos de la concesión no han recuperado los niveles pre Covid-19. En 2022 registró 9% menos ingresos que entre 2017-2019. Pese a la menor facturación, cumple con efectuar otros pagos al Estado además de los impuestos.

El concesionario del Ferrocarril del Sur y Sur Oriente paga al Estado el 37.25% de sus ingresos brutos anuales (retribución principal)⁴, además del 50% de los ingresos semestrales por la explotación del material tractivo y rodante (retribución especial), así como el 1% de la facturación como aporte por regulación (OSITRAN). Durante el periodo de la concesión ha desembolsado alrededor de S/ 335 millones al Estado.

4. Sin incluir ingresos por explotación de material tractivo y rodante

Entre 2000 y 2022, el concesionario del Ferrocarril del Sur y Sur Oriente invirtió S/ 302 millones en mejoras a la infraestructura ferroviaria, de la que se sirven la actividad minera y turística que dinamizan la economía del sur y generan miles de puestos de trabajo.

Entre las dificultades que enfrenta el Ferrocarril del Sur y Sur Oriente se encuentra la aparición de pasos a nivel clandestinos, problemática que demanda continuar con las coordinaciones entre el concesionario, el concedente (Ministerio de Transportes y Comunicaciones - MTC) y OSITRAN. Asimismo, el uso de la concesión como instrumento político por parte de autoridades y organizaciones sociales genera ataques infundados que afectan su avance.



Las manifestaciones sociales acontecidas a inicios de este año motivaron la suspensión de las operaciones del Ferrocarril del Sur y Sur Oriente, a fin de evitar mayores daños a los registrados y riesgos para los usuarios, lo que golpeó el volumen de tráfico en enero 2023, registrando 28% menos carga y 61% menos pasajeros con respecto a similar mes del año anterior. Las protestas y vandalismo afectaron severamente los servicios ferroviarios del sur (entre Puno y Cusco) y sur oriente (Cusco).

Según la Universidad del Pacífico⁵, la brecha de infraestructura ferroviaria en Perú asciende a S/ 46 124 millones con respecto a Colombia y México, países de la Alianza del Pacífico con características similares a las del Perú, que equivale a 1 747 km aproximadamente⁶.

El Plan Nacional de Desarrollo Ferroviario del 2016 comprende proyectos para el mejoramiento de la infraestructura del Ferrocarril del Sur y Sur Oriente, tales como la construcción de una vía férrea de evitamiento en la ciudad de Arequipa y de un falso túnel en el km 49.600. También incluye la construcción del túnel trasandino del Ferrocarril del Centro, rehabilitación complementaria del Ferrocarril Huancayo – Huancavelica, mejora del Ferrocarril Tacna – Arica y el desarrollo de nueva infraestructura como el tren de la costa, ampliación de interconexión Huancayo – Huancavelica, Ferrocarril del Sol – Pucallpa, Ferrocarril San Juan de Marcona – Andahuaylas, Ferrocarril Hidroeléctrica Machu Picchu – punto navegable del río Urubamba y Ferrocarril Cajamarca – Salaverry.



5. Plan Nacional de Infraestructura para la Competitividad 2019 (PNIC)

6. Estimación propia a partir del costo unitario empleado en el documento del PNIC



Muchos de los mencionados proyectos han sido recogidos en el programa de actuaciones del sistema ferroviario del Plan Nacional de Servicios e Infraestructura Logística de Transporte al 2032, que incluye la construcción de la vía férrea de evitamiento en la ciudad de Arequipa, rehabilitación del tramo Huancayo – Huancavelica, acceso ferroviario a los puertos del Callao y Pisco y a los terminales portuarios de Chancay y San Juan de Marcona, trenes de cercanías Lima – Barranca y Lima – Ica, líneas ferroviarias San Juan de Marcona – Andahuaylas y Cajamarca – Salaverry, túnel transandino, estudios para el tren de Cajamarquilla – Puerto Seco de Huachipa – Chancay e impulsar el proyecto ferroviario bioceánico.

Actualmente ProInversión tiene en cartera el Ferrocarril Huancayo - Huancavelica, que se espera adjudicar en el último trimestre de este año. De otro lado, el MTC reporta que se encuentran en estudio de los Ferrocarriles Lima – Ica y Puerto San Juan de Marcona – Andahuaylas, así como del mejoramiento del corredor ferroviario este Lima - Ricardo Palma, proyectos que demandarían inversiones de más de S/ 32 000 millones.

Más allá del valor de la brecha, lo relevante son los beneficios potenciales de la implementación de los proyectos pendientes que contribuirán a mejorar la competitividad del país y que deben desarrollarse integradamente a los demás modos de transporte, como parte de los corredores logísticos alineados a las cadenas productivas de cada región y al transporte de pasajeros, según cada caso.

Al tratarse de proyectos complejos se corre el riesgo del desfase de información de los estudios preliminares, por lo que se hace necesario un cambio de enfoque en la gerencia de proyectos con el respaldo de herramientas colaborativas y la conformación de una PMO (oficina de gestión de proyectos).





LEGAL



POR:
ALDO CHIRINOS
JEFE DEL ÁREA LEGAL - AFIN



DECRETOS LEGISLATIVOS PARA EL DESARROLLO DE INFRAESTRUCTURA

En febrero de este año, el Congreso de la República delegó, mediante la Ley N° 31696, facultades al Poder Ejecutivo para legislar en materia de impulso económico para la reactivación económica y modernización de la gestión del Estado.

Las materias delegadas en relación con el impulso económico para la reactivación económica fueron inversión pública, gestión económica, tributaria, catastro fiscal, tesoro público y contratación pública, muchas de estas relacionadas con el desarrollo de proyectos de infraestructura, como veremos a continuación.

Desde que el Congreso delegó facultades legislativas al Poder Ejecutivo, han sido 6 los decretos legislativos que se han emitido, con incidencia directa en el desarrollo de proyectos de infraestructura de servicios públicos en el país, sea a través de inversión pública o público privada.

El Decreto Legislativo (en adelante, DL) N° 1550 se emitió con la finalidad de modificar el DL N° 1362 que regula las asociaciones público-privadas (en adelante, Ley de APP), incorporando modificaciones a las acciones en las que participa el Ministerio de Economía y Finanzas dentro de las fases de planeamiento y programación, así como la de formulación.

De esta manera, se incorpora el concepto de evaluación de capacidad presupuestal a realizarse por las entidades titulares de proyectos APP, que, al contener una proyección de los gastos para el financiamiento de estos proyectos en un horizonte de 10 años, permite que, en la fase de planeamiento y programación, ya no sea necesario contar con la opinión del MEF sobre

la capacidad presupuestal de la entidad y que, en la fase de formulación, al incorporarse la declaración de uso de recursos públicos al Informe de Evaluación, dicha entidad solo se pronuncie respecto de la verificación de la clasificación del proyecto como APP (valor por dinero e impacto en la competencia) evitando que vuelva a pronunciarse respecto de la capacidad presupuestal.

El DL N° 1558, por su parte, estableció plazos específicos para, como la propia norma lo indica, optimizar los procedimientos de adquisición y expropiación de inmuebles necesarios para la implementación del denominado Plan Integral para la Reconstrucción con Cambios, que constituye el plan de intervenciones a realizar para las obras encargadas a la Autoridad para la Reconstrucción con Cambios (en adelante, ARCC). De esta manera, se ha establecido un plazo de 10 días hábiles para todas aquellas actividades dentro del procedimiento de adquisición o expropiación de inmuebles que previamente no contaban con un plazo legal específico.

Continuando con la materia de adquisición y expropiación de terrenos para obras de infraestructura, el DL N° 1559, modificó las disposiciones del DL N° 1192 – Ley marco de adquisición y expropiación de inmuebles, transferencia de inmuebles de propiedad del estado y liberación de interferencias, estableciendo mejoras en el incentivo pagado para obtener la posesión anticipada de inmuebles e imponiendo disposiciones especiales para la contratación de servicios, consultorías y obras relacionadas con la tasación de inmuebles y la liberación de interferencias.





En particular, se ha elevado el incentivo pagado a los propietarios y poseedores de inmuebles necesarios para proyectos de infraestructura a 30% del valor comercial de estos, el cual resulta aplicable para todas las fases de inversión, pública o privada, si la entidad cuenta con disponibilidad presupuestal, así como a los proyectos de inversión que se incorporen a la Programación Multianual de Inversiones o al Informe Multianual de Inversiones de las entidades, lo que implica, en este último caso, que este beneficio también es aplicable para proyectos APP.

De otro lado, se ha autorizado, hasta el 31 de diciembre de 2025, a los titulares de proyectos priorizados en el Plan Nacional de Infraestructura Sostenible para la Competitividad (en adelante, PNISC) a inaplicar la Ley de Contrataciones del Estado para las contrataciones de servicios, consultorías de obras y obras destinadas para la liberación de interferencias, hasta por un límite de 3 600 UITs.

En relación a obras de infraestructura para la prestación de servicios de educación y salud, el DL N° 1563 estableció medidas para garantizar la operación y mantenimiento de la infraestructura a cargo de la ARCC, que viene realizando estas obras como resultado de un

Acuerdo Gobierno a Gobierno suscrito con el Reino Unido.

Con esta finalidad, se ha autorizado al Ministerio de Educación y al Ministerio de Salud a suscribir convenios con gobiernos regionales y locales para asumir la titularidad de la infraestructura ejecutada por la ARCC, pudiendo emplear distintas modalidades de contratación para la operación y mantenimiento de la infraestructura, incluida las APP.

En relación con los acuerdos gobierno a gobierno, el DL N° 1564 ha establecido precisiones a la Ley N° 30225 – Ley de Contrataciones del Estado, a fin de establecer disposiciones homogéneas que precisen los alcances y requisitos para este tipo de acuerdos.

En tal sentido, se autoriza a los ministerios, organismos públicos adscritos, programas o proyectos especiales a suscribir acuerdos de Estado a Estado, estableciendo como condición que las entidades antes mencionadas cumplan con: (i) emitir un informe que sustente las ventajas de contratar con otro Estado; (ii) emitir un informe que identifique los Estados que pueden cumplir con lo requerido por la entidad; (iii) en el caso de proyectos o programas de inversión en el marco del Sistema Nacional de



Programación Multianual y Gestión de Inversiones, contar con la opinión de la Oficina de Programación Multianual de Inversiones (OPMI) del sector que detalle el alineamiento con los objetivos de cierre de brechas, así como el cumplimiento de criterios de priorización, y contar con el informe de la Unidad Formuladora o Ejecutora sobre el cumplimiento de metodologías específicas sectoriales y de las normas técnicas aplicables; y, (iv) contar con el informe de la Oficina de Presupuesto que indica la viabilidad presupuestal, salvo que requiera endeudamiento, en cuyo caso debe estar consignada en el Programa Anual de Endeudamiento.

Finalmente, el DL N° 1569 ha establecido, para proyectos priorizados en el PNISC, medidas especiales similares a las consignadas en el Decreto de Urgencia N° 018-2019, emitido en noviembre de 2019, que dispuso estas medidas por el plazo de 3 años a fin de facilitar la ejecución de los proyectos priorizados en el Plan Nacional de Infraestructura para la Competitividad del año 2019 (en adelante, PNIC).

Cabe indicar que las medidas especiales establecidas en el mencionado decreto legislativo también se han hecho extensivas para los proyectos priorizados en el PNIC, que fue lo que se buscaba con el Proyecto de Ley N° 3273/2022-PE que propuso ampliar el plazo de las medidas extraordinarias establecidas en el Decreto de Urgencia N° 018-2019 y aplicarlas también a los proyectos contenidos en el PNISC.

Las medidas especiales, vigentes hasta el 31 de diciembre de 2025, buscan exonerar o facilitar algunos trámites necesarios para la ejecución de proyectos de infraestructura como: (i) la exoneración de licencias de habilitación urbana o de edificación; (ii) el financiamiento o ejecución directa de intervenciones necesarias para la liberación de interferencias por parte de los titulares de proyectos; (iii) la incorporación de los opinantes técnicos vinculantes y no vinculantes, como acompañamiento, durante la etapa de elaboración de la línea base del EIA detallado, semidetallado o modificación; (iv) la expedición, en plazos más acotados, del Certificado de Inexistencia de Restos Arqueológicos (con silencio positivo), la autorización de Planes de Monitoreo Arqueológico, con o sin infraestructura preexistente, y de Proyectos de Evaluación Arqueológica; (v) la suscripción de convenios con entidades de los 3 niveles de gobierno para el financiamiento y ejecución de proyectos complementarios; y, (vi) la fijación, de manera directa, del valor de tasación de los inmuebles necesarios para proyectos por parte de las autoridades del sector transportes y comunicaciones; entre otras medidas.



Consideramos que el Poder Ejecutivo ha realizado un gran avance en favor del desarrollo de la infraestructura nacional al publicar las disposiciones que han sido consignadas en los decretos legislativos detallados en el presente artículo. Sin embargo, desde AFIN opinamos que pudo haberse aprovechado la oportunidad para ser aún más exhaustivo en eliminar o mitigar todos los factores que contribuyen en la paralización o demora en la ejecución de los proyectos de infraestructura de servicios públicos.

Nuestras autoridades deberían ponderar si algunas de las medidas excepcionales mencionadas no deberían convertirse en permanentes, si es que se considera que pueden realmente acelerar la ejecución de proyectos y, de esta manera, atraer más inversiones.





SYNLAB_Peru
3.494 seguidores
22 horas • Editado •

¡Nuestros profesionales médicos del nuevo Hospital de Emergencias Ate Vitarte II se siguen capacitando! 📚 Esta vez junto a nuestro Director Médico, **RAFAEL DOIG BERNUY** y Asesor de Dirección Médica, Dr. Alejandro Colichón, les brindamos una charla sobre "Microbioma Intestinal". 📍

¡Gracias a nuestra comunidad médica por seguir creando espacios con oportunidad de aprendizaje para **#ProtegerLaVidaCadaDía!** ❤️

#SYNLABPerú #AteVitarte #MicrobiomaIntestinal

Repsol
710.291 seguidores
23 horas •

El **TTT Grupo Morikawa**, liderado por el científico **Marino Morikawa**, en alianza con Refinería La Pampilla, trabajó activamente en las labores de limpieza del mar desde el 22 de enero del 2022, separando el producto oleoso del agua gracias a sus desnatadoras (skimmers) modelo nutria. Desde esa fecha, se han realizado acciones diarias de patrullaje en 36 sitios y al día de hoy continúan realizando actividades de monitoreo y limpieza.

Conoce más en el siguiente enlace: <https://lnkd.in/eMviccyj>

Aeropuertos Andinos del Perú
14.677 seguidores
2 semanas • Editado •

#AAP

🚒 Así vivimos el simulacro nacional multipeligro ante sismo y peligros asociados en nuestros aeropuertos de Arequipa, Ayacucho, Juliaca, Puerto Maldonado y Tacna. 🛡️ Preparados y organizados evitamos desastres.

#AeropuertosAndinosdelPerú #SomoselCorazóndelSur #AeropuertosSeguros #ViajaSeguro



Puerto de Paracas
16.174 seguidores
1 día

Seguimos trabajando para contribuir con el desarrollo de la región y el país, integrando a nuestros productores con los principales mercados del mundo. Puerto de Paracas puerto moderno, seguro y eficiente. 🇵🇪 🌐 🙌

#PuertoDeParacas
#PuertoModernoYSeguro
#Desarrollo
#Exportación

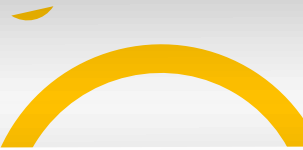
ProInversión Perú
43.125 seguidores
2 días

#VIDEO | El Puerto General San Martín de Paracas, adjudicado por #PROINVERSIÓN en el 2014, día a día contribuye con el desarrollo del Perú, integrando a nuestros productores con los principales mercados de Eu...ver más



JOSSELYN BELLIDO
CEXATMEX PERÚ

Me siento totalmente comprometida con el puerto.



Bitel Perú
25.770 seguidores
1 día

Nos enorgullece anunciar que somos la primera empresa de telecomunicaciones en instalar una antena en el Centro Poblado de Nueva Reforma, en la ciudad de Yurimaguas. Gracias a esta acción, seguimos cumpliendo con nuestro propósito de fomentar el progreso de más peruanos a través del acceso a la tecnología para todos. 🇵🇪 🙌

#Bitel #Loreto #MTC #RSC



En Bitel seguimos cumpliendo
con nuestro propósito de fomentar el progreso de más peruanos por medio del uso de la tecnología.





Asociación para el Fomento de la Infraestructura Nacional

QUINCENARIO

