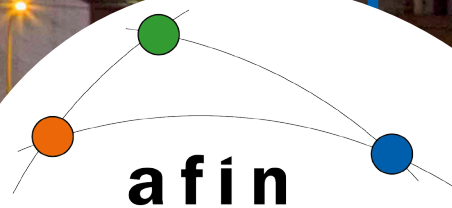


QUINCENARIO

Boletín AFIN N° 259

Lunes, 31 de agosto de 2020



Asociación para el Fomento de la Infraestructura Nacional



<http://www.afin.org.pe>

ÍNDICE

3

¿SABÍAS QUÉ...?

Restricciones de vuelos internacionales

4

ECONOMÍA

Brecha del sector eléctrico

9

LEGAL

Estándares constitucionales para la emisión de leyes

13

OPINIÓN

Recuperación económica y movilidad urbana: propuestas para las próximas inversiones



¿SABÍAS QUÉ...?

Según IATA (*) el 28% de 194 países a nivel mundial mantienen una restricción total en sus vuelos internacionales, entre los que figura el Perú. El otro 72% (139 países), han aplicado restricciones parciales o moderadas, y en algunos casos, ya las han levantado.



Datos Actualizados al 20.08.2020

(*) Asociación Internacional de Transporte Aereo

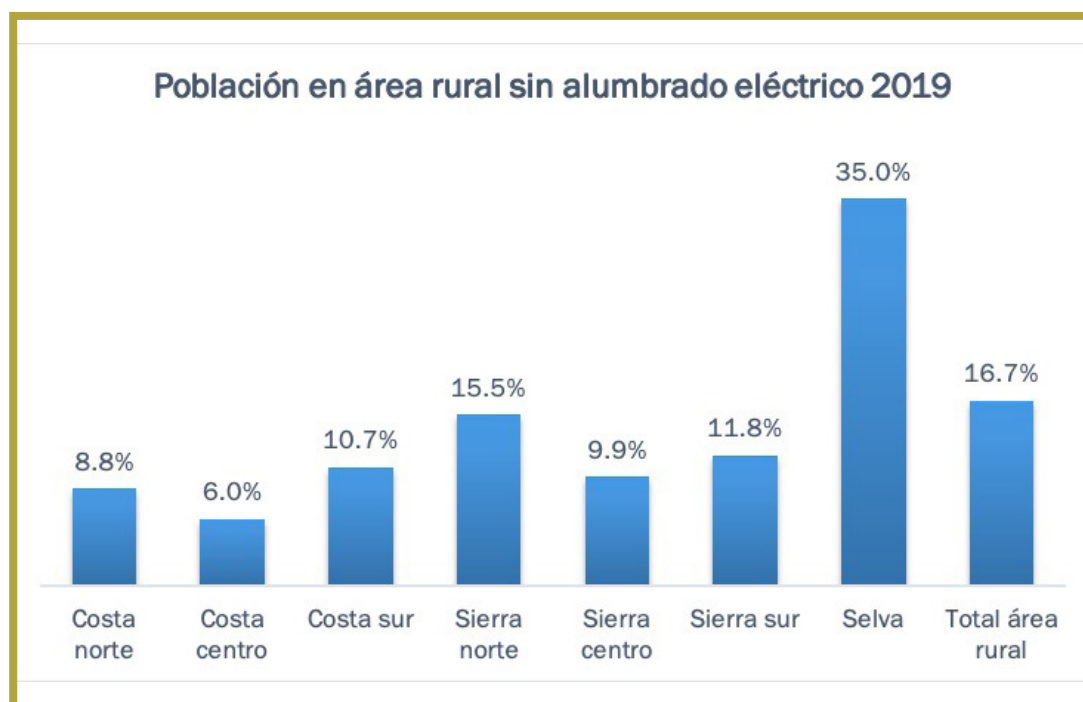
ECONOMÍA

**Brecha del sector
eléctrico**



Brecha del sector eléctrico

Pese al gran avance de la modernidad, alrededor de 1.4 millones de personas en nuestro país carecen de electricidad en sus hogares. Particularmente en el ámbito rural de la selva donde el 35% carece de dicho servicio, según la Encuesta Nacional de Hogares (ENAH) 2019 del INEI.



Fuente: ENAHO 2019
Elaboración: AFIN

Loreto presenta el mayor déficit de acceso a nivel regional con un 21.4% seguido de Amazonas, Huánuco y Ucayali, que registran 17%, 10.6% y 10.2%; respectivamente. Asimismo, el 81.5% de locales escolares públicos en esta región no cuentan con conexión a la red eléctrica, muy por encima del, considerable, 21.9% de promedio nacional, según reporta el Minedu.

Registramos, como país, con un consumo residencial de electricidad, per cápita, bajo en comparación con otros países de la región como Chile, Uruguay, Brasil y México. Recién en 2018, alcanzamos el promedio que tenía Sudamérica en la década de los 90, y aún nos mantenemos por debajo de la mitad del promedio.

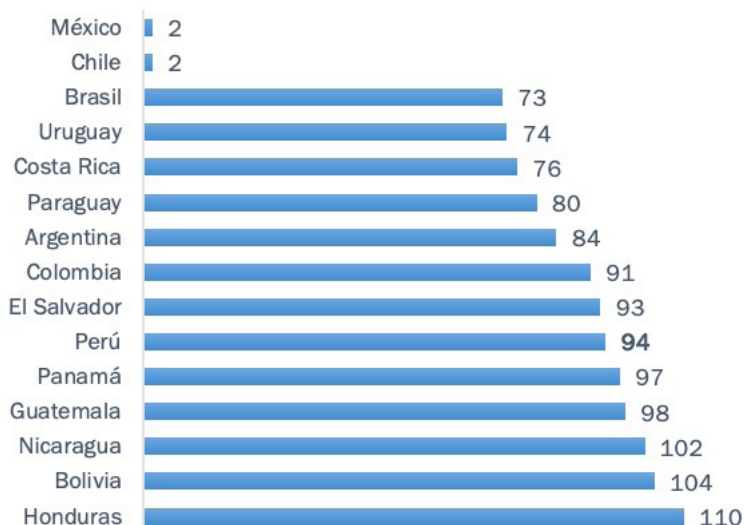
	1970	1990	2018
Perú	10.18	16.63	26.59
Colombia	12.86	32.64	42.75
Argentina	17.99	29.32	86.20
Chile	17.26	34.41	62.63
Brasil	7.56	28.08	55.79
México	5.98	20.89	40.26
América del Sur	10.70	28.10	57.18

Tep: tonelada equivalente de petróleo
Fuente: Olade
Elaboración: AFIN

El Plan Nacional de Infraestructura y Competitividad (PNIC) estima que la brecha de infraestructura de acceso a electricidad de largo plazo (al 2038) es de S/ 7 059 millones.

En ese sentido, no sorprende que nos encontremos en el puesto 94 de 141 economías en el ranking de acceso a electricidad, ubicándonos por debajo de nuestros vecinos en Sudamérica, con excepción de Bolivia, según el Reporte de Competitividad Global 2019 del Foro Económico Mundial.

Acceso a electricidad (Posición en ranking de 141 economías)

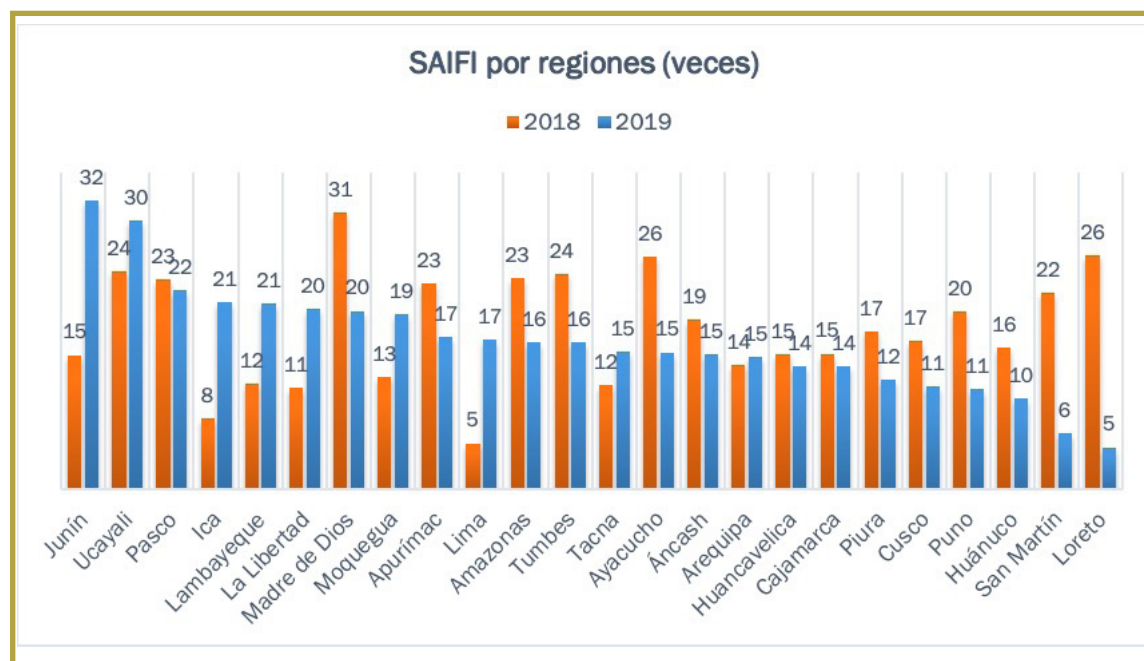


Fuente: WEF, The Global Competitiveness Report 2019
Elaboración: AFIN

El Plan Nacional de Infraestructura y Competitividad (PNIC) estima que la brecha de infraestructura de acceso a electricidad de largo plazo (al 2038) es de S/ 7 059 millones.

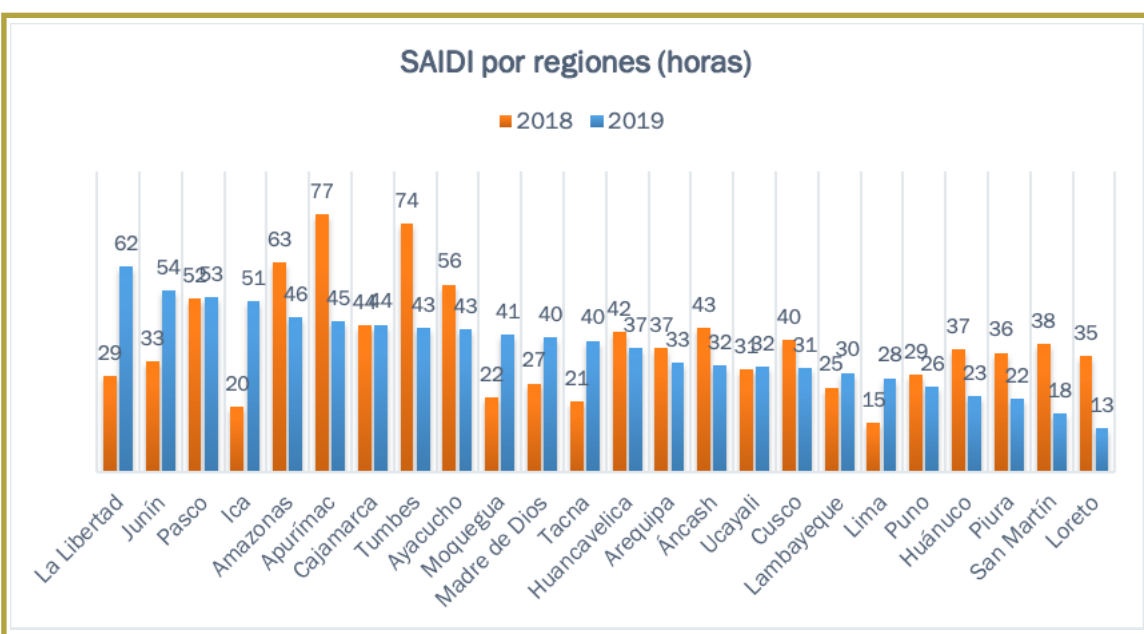


Además, hay otro aspecto importante que debe ser abordado: la calidad del servicio. Al respecto, el índice de frecuencia de interrupciones promedio del sistema (SAIFI), indica que en nueve regiones aumentaron las interrupciones en 2019, en relación al año anterior, entre las que destacan Junín, donde aumentaron de 15 a 32 y Lima, de 5 a 17 veces.



Fuente: Observatorio OSINERGMIN
Elaboración: AFIN

Del mismo modo, el índice de duración promedio de interrupciones (SAIDI) muestra que en 20 regiones la duración supera las 24 horas. 11 regiones registraron un aumento en 2019, respecto al año anterior, entre las que destacan La Libertad, que pasó de 29 a 62 horas, e Ica, de 20 a 51 horas.



Fuente: Observatorio OSINERGMIN
Elaboración: AFIN

El sector eléctrico, que representa una pequeña parte de la inversión pública, cayó de 3.6% en 2009 a 0.7% en 2018, pasando de US\$ 250 millones a US\$ 78 millones, según el anuario 2018 del MINEM. De los ocho proyectos APP priorizados en el PNIC, tres se encuentran en proceso con inversiones y representan apenas US\$ 209 millones (0.2% de la brecha).

Lejos de formular medidas que contribuyan al cierre de estas brechas, desde el Poder Legislativo se presentó la propuesta, seguramente bienintencionada, de reducir la tasa de actualización del sector eléctrico de 12% a 10%¹, modificando el artículo 79 del Decreto Ley 25844-Ley de Concesiones Eléctricas, que establece que solo podrá ser modificada si se encuentra que es diferente a la tasa libre de riesgo más el premio por riesgo del país, con base en un estudio que deberá ser encargado por la Comisión de Tarifas Eléctricas a consultores especializados.

La tasa en cuestión es la que permite descontar al valor presente los flujos de caja operativos, y es empleada para estimar la anualidad de la inversión que permite calcular el costo total de transmisión

Si bien contamos con un bajo riesgo país, que a julio 2020 registró 169 pbs², menor a otros países de la región como Argentina (2331), Ecuador (2853), México (506), Brasil (355) y Chile (200); una medida como la propuesta en el proyecto de ley no puede decidirse basándose únicamente en nuestro bajo riesgo país.

Necesitamos incentivar la ampliación de la cobertura de electricidad que tanta falta hace en nuestro país. Si se requiere una modificación de la tasa de actualización solo un estudio a profundidad, con la participación de todas las voces especializadas e integrantes del sector, puede determinarlo.

Hay una necesidad de mejorar la formulación de los proyectos legislativos respaldados por análisis costo-beneficio profundos y concienzudos, que debe ir más allá del ahorro en los recursos públicos (que es la forma tradicional de sustentar las iniciativas), incorporando la identificación, cuantificación y evaluación de los efectos positivos y adversos sobre la población.

1. Proyecto de Ley N° 5108/2020-CR (Ley que modifica el artículo 79 de la Ley de Concesiones Eléctricas)
2. Puntos básicos



Necesitamos incentivar la ampliación de la cobertura de electricidad que tanta falta hace en nuestro país.



LEGAL

Estándares constitucionales para la emisión de leyes



**Tribunal
Constitucional**

Estándares constitucionales para la emisión de leyes

Esta semana el Tribunal Constitucional ha declarado inconstitucional la ley que impedía que las concesionarias de vías pudieran cobrar la retribución por la prestación de sus servicios, conocida como peaje, así como solicitar una compensación al Estado Peruano por este impedimento.

Ello en tanto, a criterio del Tribunal, que la referida ley no solo contravenía la Constitución, en lo que respecta a la imposibilidad de intervenir en los contratos mediante leyes, sino, además, porque la votación para su aprobación se realizó en condiciones que no permitían conocer en detalle la efectuada por los Congresistas e, incluso, evidenciaba la delegación de votos a la Junta de Portavoces.

A propósito de dicha sentencia, consideramos oportuno revisar los principios básicos que deben ser observados para el análisis de la constitucionalidad de las leyes. Si bien no existe algo similar al Análisis de Calidad Regulatoria para la emisión de leyes sino un mero análisis costo beneficio, a esta actividad atribuida al Congreso le subyacen una serie de principios que deben ser observados necesariamente durante la dación de una ley para evitar incurrir en transgresiones constitucionales.

Éstas se dan en mayor medida cuando el legislador se enfrenta a una situación en la que emisión de una ley enfrenta dos disposiciones constitucionales o favorece a una por sobre otra. En estos casos debe realizar un análisis constitucional de las disposiciones enfrentadas para evitar conflictos. En este análisis, debe tenerse en cuenta dos principios: (i) el principio de unidad de la Constitución; y, (ii) el principio de concordancia práctica.



Si bien no existe algo similar al Análisis de Calidad Regulatoria para la emisión de leyes sino un mero análisis costo beneficio, a esta actividad atribuida al Congreso le subyacen una serie de principios que deben ser observados necesariamente durante la dación de una ley para evitar incurrir en transgresiones constitucionales.



El principio de unidad de la Constitución establece que cualquier interpretación que se brinde sobre sus disposiciones, debe considerarla como una unidad o un todo, armónico y sistemático, por lo que su interpretación no debe llevar a conflictos.

El principio de concordancia práctica, por su parte, establece que cualquier aparente contradicción entre las disposiciones constitucionales debe ser resuelta sin relegar ninguno de sus valores, derechos o principios, entendiéndose en última ratio que cualquier precepto busca proteger los derechos fundamentales.

En este último caso, el análisis de constitucionalidad debe realizarse mediante un “Test de Proporcionalidad” que verifique, concurrentemente, la idoneidad, necesidad y ponderación o proporcionalidad en el sentido estricto de la medida.

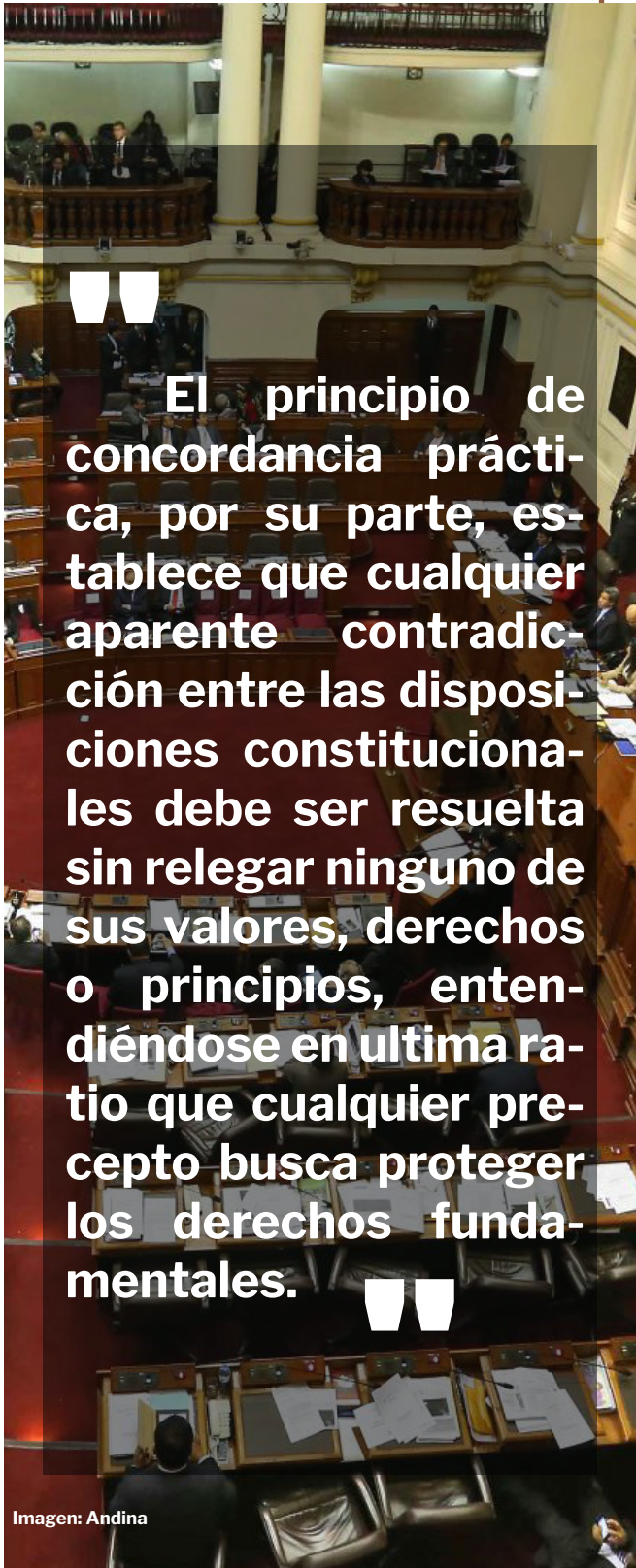
Para la idoneidad, será necesario verificar si la medida que se pretende imponer es adecuada para el objetivo que se busca. Asimismo, será necesario determinar si existen otras alternativas y si, de un análisis de éstas, la elegida resulta ser la más viable o necesaria.

Finalmente, debe realizarse el análisis de la ponderación o proporcionalidad, en sentido estricto de la medida, aplicándose la llamada “Ley de la Ponderación” que establece que “cuanto mayor es el grado de la no satisfacción o de la afectación de un principio, tanto mayor tiene que ser la importancia de la satisfacción del otro”¹.

Es decir, que cuando exista la posibilidad de afectarse un precepto, esta afectación debe justificarse en la apremiante necesidad de favorecer otro precepto, siempre que se haya verificado que este sea necesario e idóneo.

Es sobre la base de estos principios que deben adoptarse las medidas a imponerse mediante leyes, de lo contrario se corre el riesgo de perjudicar a aquellos a quienes va dirigida, al restringir sus derechos fundamentales.

Mención aparte merece lo dispuesto por el Tribunal Constitucional a propósito de su sentencia por el caso de los peajes, en el que ha dispuesto lo siguiente:



El principio de concordancia práctica, por su parte, establece que cualquier aparente contradicción entre las disposiciones constitucionales debe ser resuelta sin relegar ninguno de sus valores, derechos o principios, entendiéndose en última ratio que cualquier precepto busca proteger los derechos fundamentales.

1. Tribunal Constitucional. Exp. No 00579-2008-PA/TC, FJ 25.

“2. ESTABLECER, como interpretación constitucional de obligatoria aplicación, que las sesiones virtuales del Congreso de la República serán conformes con la Constitución siempre y cuando se interprete que los artículos 27-A, 51-A y demás relacionados con las sesiones, deliberaciones y votaciones comprendidas en los procedimientos parlamentarios del Reglamento del Congreso, garantizan los siguientes aspectos:

- a. el carácter público, abierto y transparente de los debates virtuales;
- b. la participación sin restricciones, la libre deliberación, y el voto personal, directo y público de cada congresista; y
- c. el carácter indelegable del voto.”

Convengamos que estos deben ser los principios básicos que deben observarse en la labor legislativa.



The background image shows a large-scale construction project. It features a complex network of metal scaffolding and structural beams. In the lower part of the image, several workers in safety gear are visible, along with orange traffic cones and construction equipment on the ground. A sign with the word 'ATENCIÓN' is partially visible at the top.

OPINIÓN

**Recuperación económica
y movilidad urbana:
propuestas para las
próximas inversiones**

Recuperación económica y movilidad urbana: propuestas para las próximas inversiones



Paloma Ruiz González

Ejecutiva Principal | Dirección de Análisis y
Evaluación Técnica de Infraestructura.
Vicepresidencia de Infraestructura - CAF

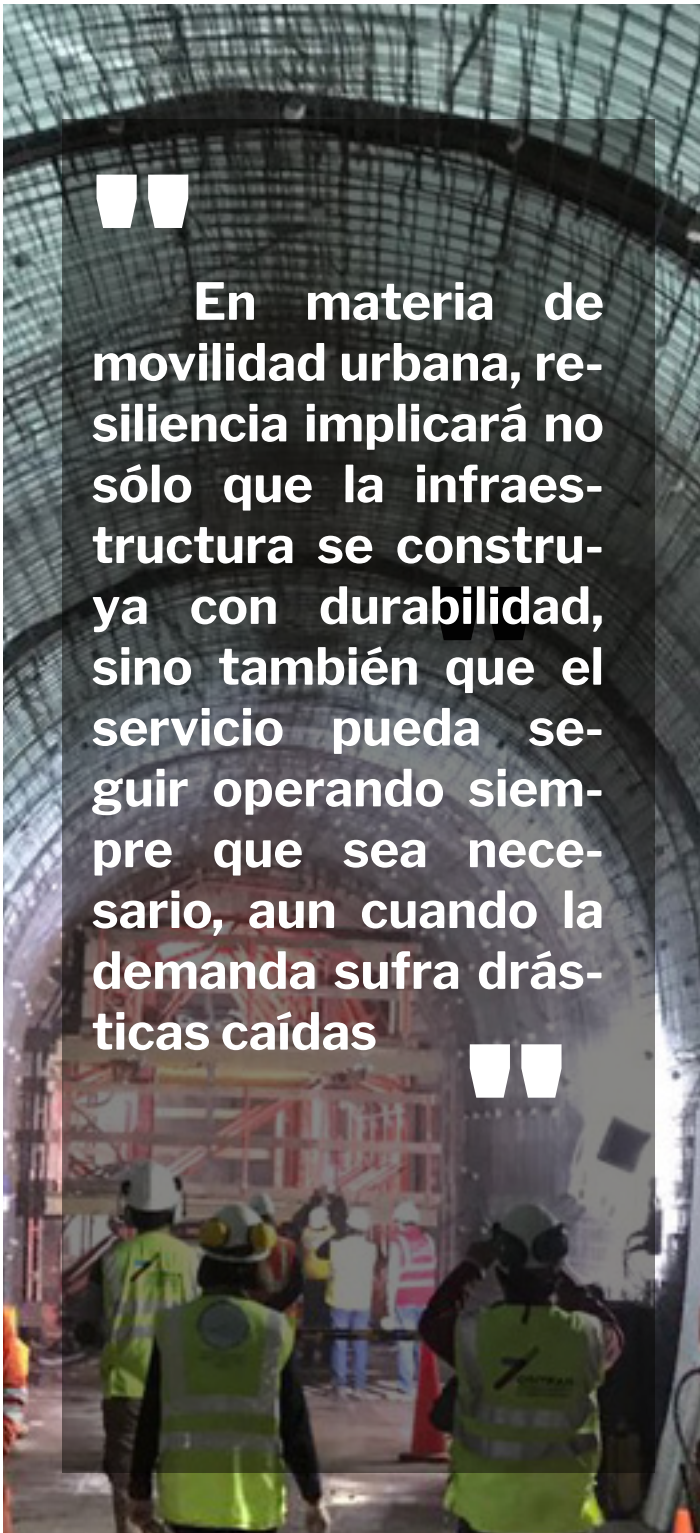
El reinicio de las obras de la línea 2 del metro Lima ha reactivado 12.000 puestos de trabajo, entre directos e indirectos. La cifra da una idea del papel que juega la inversión en infraestructura en la recuperación económica durante y después de una crisis. Junto con la generación de empleo durante la construcción, cuando son de calidad, los servicios de transporte urbano se traducen en beneficios para la sociedad, usuarios y no usuarios, en términos de accesibilidad, equidad, reducción de la siniestralidad vial y descensos en los niveles de congestión y contaminación. Las ciudades peruanas pueden hacer frente a la contracción económica con inversiones en movilidad que beneficien tanto al peatón en la vereda como al usuario del transporte masivo, poniendo énfasis en la calidad y en la integración modal, social y territorial. En lo que sigue planteo cuatro principios para las próximas inversiones en infraestructura de transporte urbano.

1. Empezar pronto valiéndose de lo (bueno) que ya existe. Varias ciudades peruanas ya cuentan con proyectos interesantes y técnicamente sólidos. Por ejemplo, la cooperación de CAF, KfW y la Unión Europea permitió culminar entre 2018 y 2020 las pre-inversiones del BRT de Trujillo y de la primera fase del Sistema Integrado de Transportes de Piura. Por su parte, Arequipa cuenta con estudios avanzados para construir un tranvía como troncal del sistema de movilidad de la ciudad, mientras que Lima Metropolitana tiene bien estructuradas la ampliación del Metropolitano y las líneas 3 y 4 del metro. Además, estas y otras ciudades cuentan con estudios de infraestructura urbana como ampliación y mejoramiento de veredas o construcción de ciclovías. Este tipo de proyectos, necesarios, de importante impacto socioeconómico y con diseños listos, podrían estar a la cabeza de los planes de inversiones en los próximos meses.

2. Sumar al sector privado como socio en la inversión. En situaciones como la actual, con necesidades de inversión en infraestructura que sobrepasan con creces los límites del presupuesto público, el sector privado se convierte en aliado estratégico para avanzar con los grandes proyectos pendientes. Junto con el financiamiento, el sector privado trae innovación tecnológica y eficiencias en la gestión de los servicios y, a cambio, necesita mecanismos que permitan recuperar las inversiones iniciales. En la movilidad urbana de ciudades donde las tarifas no pueden ser muy elevadas, la condición anterior se cumple en proyectos complejos con ingresos elevados en etapa de operación gracias a una demanda de pasajeros previsiblemente muy alta. En esta lógica, las futuras líneas del metro de Lima y Callao y el tranvía de Arequipa se presentan como buenos candidatos para su estructuración mediante APP, liberando presupuesto público que puede ser destinado a las ciudades del país, a través de PROMOVILIDAD, para la ejecución de infraestructura para transporte público, peatones y ciclistas.

3. Usar tecnología para ganar eficiencia en planificación, construcción y gestión. A principios de este mes, el Ministerio de Economía y Finanzas publicó los lineamientos para la utilización de BIM (Building Information Modeling) en proyectos de inversión pública. La progresiva introducción de esta metodología en proyectos de infraestructura de transporte en Perú permitirá reducir la probabilidad de imprevistos, retrasos y sobrecostos y mejorar el registro, análisis y utilización de los datos generados desde el diseño hasta la operación. Siguiendo el ejemplo de Lima, en otras ciudades del país la instalación de GPS, sistemas de monitoreo y equipos de recaudo electrónico en la flota de transporte público mejoraría la fiscalización, permitiría recopilar información valiosa para planificación y reduciría el fraude. Además, conectar a los usuarios con el sistema de movilidad, a través de la tecnología, garantizaría una mayor participación ciudadana desde el diseño de los proyectos hasta el monitoreo del desempeño del sistema.

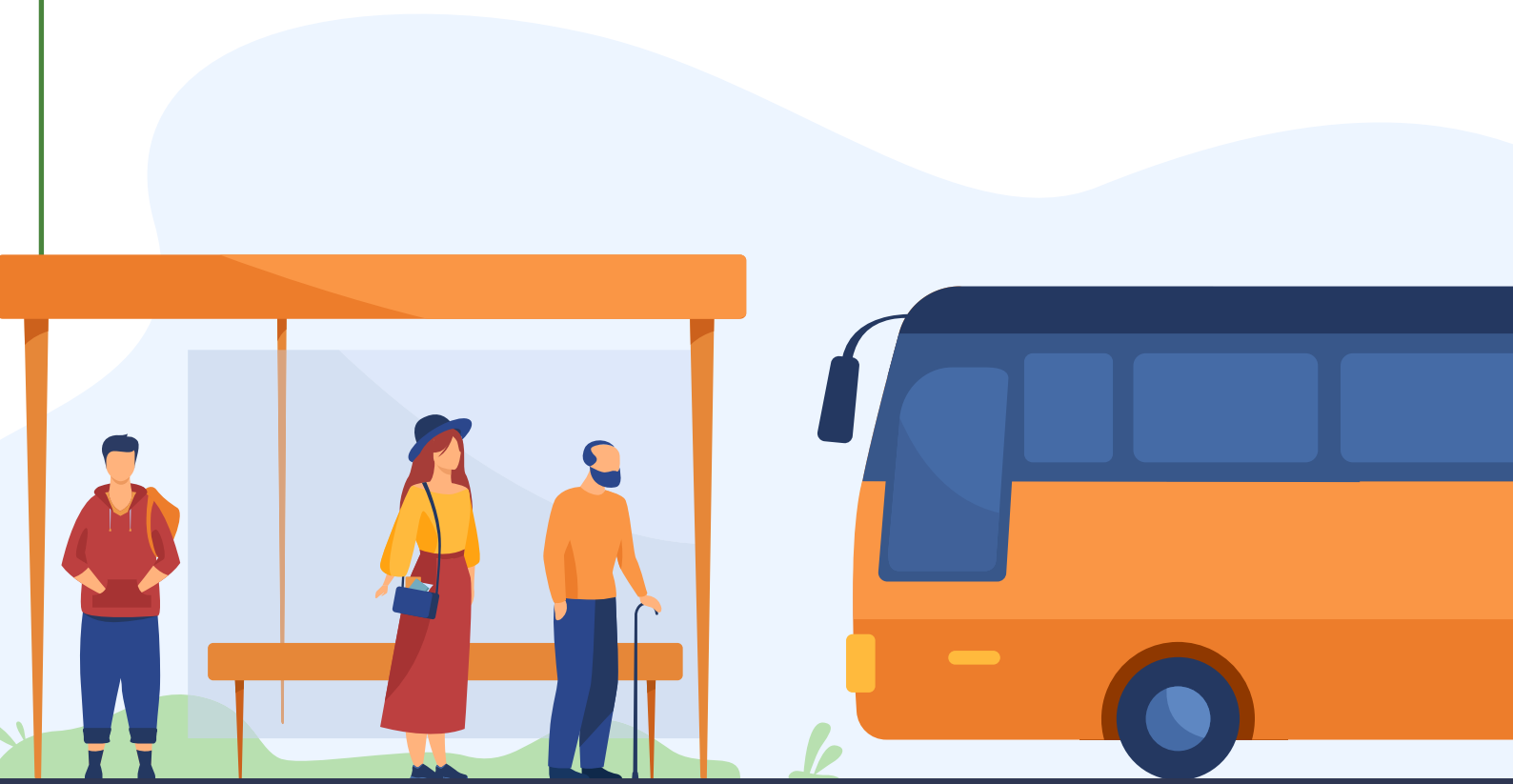
4. Implementar resiliencia para el futuro. De acuerdo con el Foro Económico Mundial, construir infraestructura que priorice la resiliencia en países de renta media y baja aportará un retorno equivalente a cuatro veces la cantidad invertida. En materia de movilidad urbana, resiliencia implicará no sólo que la infraestructura se construya con durabilidad, sino también que el servicio pueda seguir operando siempre que sea necesario, aun cuando la demanda sufra drásticas caídas. Para ello, los ingresos de los operadores no pueden estar ligados exclusivamente a la recaudación tarifaria de la unidad que operan.



“ En materia de movilidad urbana, resiliencia implicará no sólo que la infraestructura se construya con durabilidad, sino también que el servicio pueda seguir operando siempre que sea necesario, aun cuando la demanda sufra drásticas caídas ”

El sector público debe tener una presencia importante en la configuración de los sistemas de transporte urbano, no sólo asegurando la integración, sino también facilitando mecanismos de apoyo financiero que garanticen la oferta y la calidad del servicio. De hecho, en el caso de Lima, con un sistema totalmente integrado los modos con mayores niveles de demanda podrían “subsidiar” la operación de rutas con menor demanda, extendiendo el servicio hasta donde hoy sólo llega el transporte informal. Un sistema integrado, de amplia cobertura y con altos estándares de calidad es un sistema resiliente para el futuro.

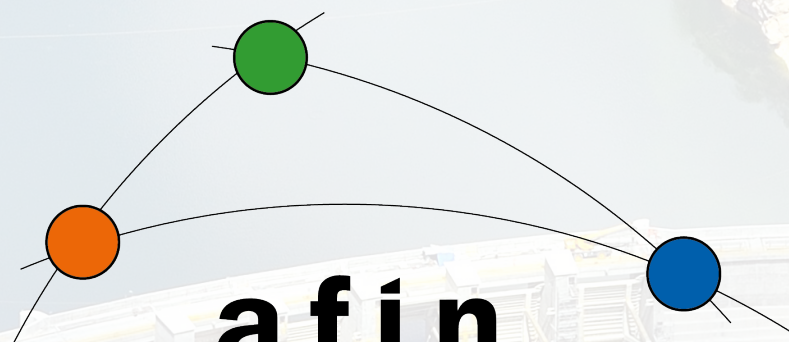
Las peores crisis son también el inicio de nuevas eras. Invertir estratégicamente recursos públicos y privados en proyectos técnicamente sólidos, usando la innovación tecnológica para construir una infraestructura de movilidad urbana resiliente puede funcionar como el habilitador de desarrollo sostenible y crecimiento económico que las ciudades peruanas necesitan.



DONACIONES COVID-19



ASOCIADOS



afin

Asociación para el Fomento de la Infraestructura Nacional