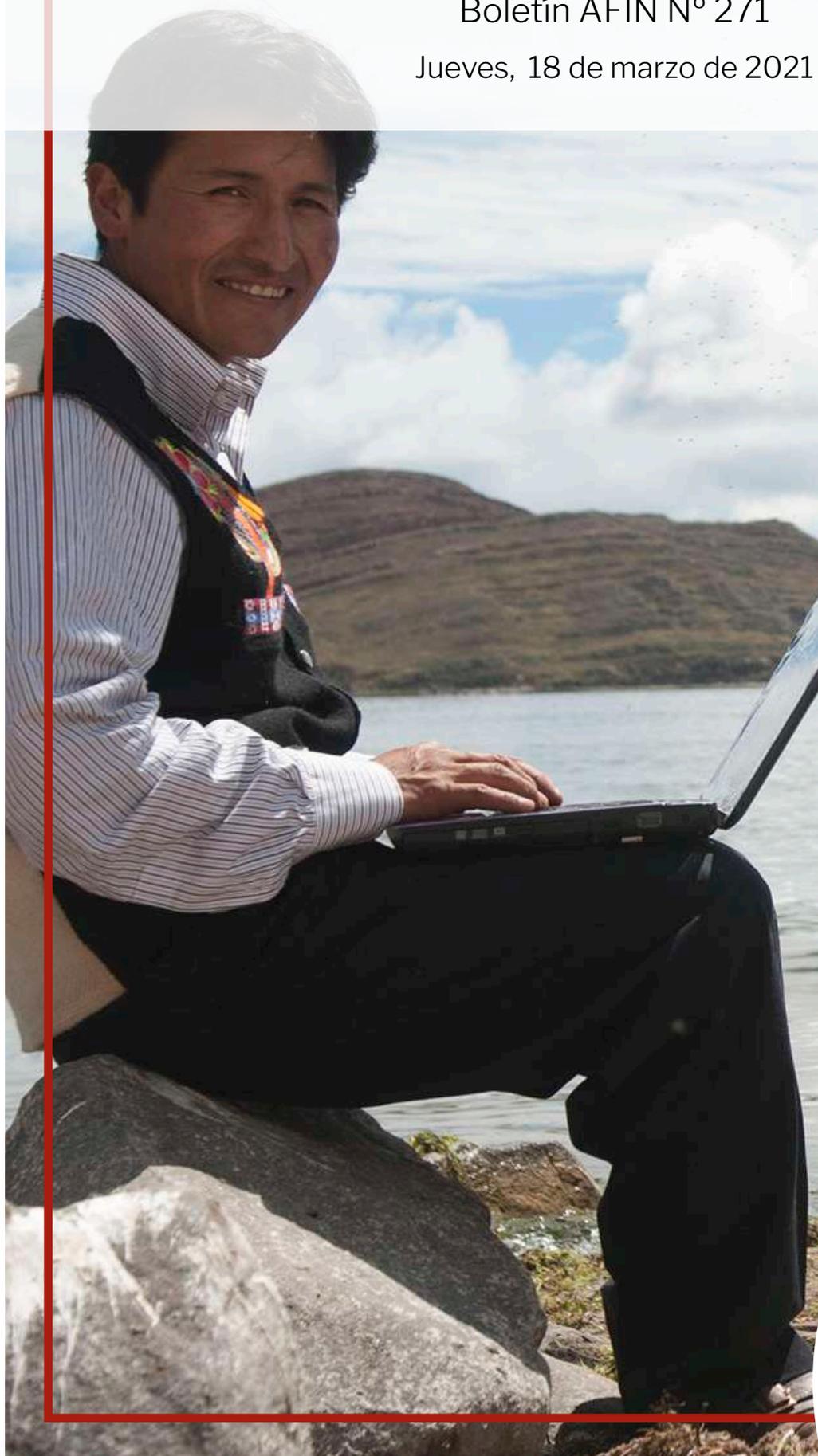


QUINCENARIO

Boletín AFIN N° 271

Jueves, 18 de marzo de 2021



Asociación para el Fomento de la Infraestructura Nacional



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



3 **¿SABÍAS QUE?**
Situación en infraestructura de salud

4 **ECONOMÍA**
Avances y oportunidades de mejora en el PNIC

9 **LEGAL**
Preparémonos para facilitar la inversión en proyectos de infraestructura

12 **OPINIÓN**
Comentario: los planes de gobierno sobre infraestructura

¿SABÍAS QUE ?

SITUACIÓN EN INFRAESTRUCTURA DE SALUD

La situación en infraestructura de salud evidencia que se requieren más de **150** hospitales y cerca de **1800** establecimientos de atención primaria (postas, centros de salud, policlínicos, etc.).

SE NECESITAN

156

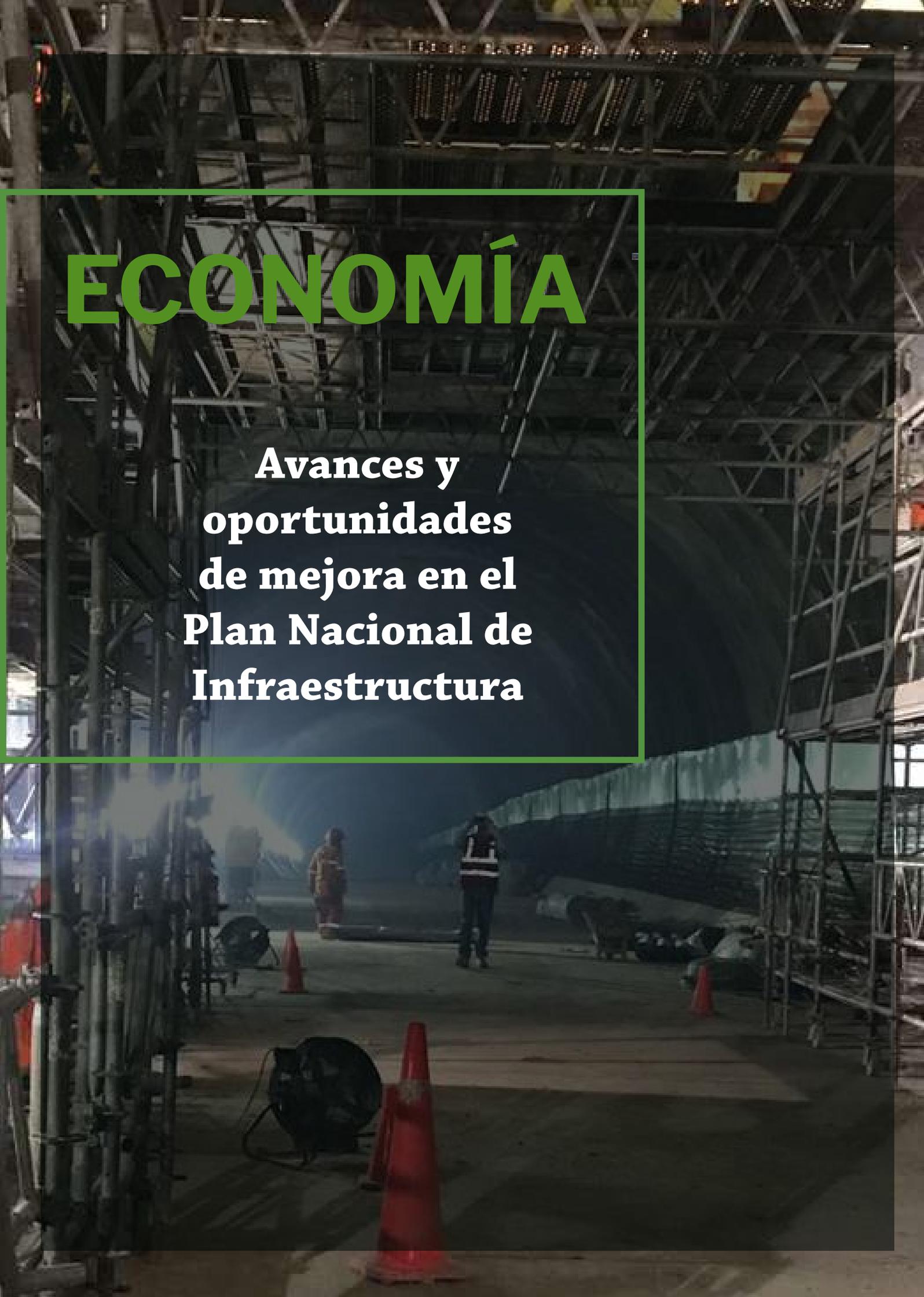
hospitales

1791

establecimientos de
atención primaria

ECONOMÍA

**Avances y
oportunidades
de mejora en el
Plan Nacional de
Infraestructura**



Avances y oportunidades de mejora en el Plan Nacional de Infraestructura



Por:
Yovanna Ramírez
Jefa del área económica - AFIN

Con la finalidad de cerrar nuestra enorme brecha de infraestructura, se elaboró el primer Plan Nacional de Infraestructura para la Competitividad (PNIC), en el que además del diagnóstico, principalmente de acceso básico, se eligieron 52 proyectos a partir de una metodología aplicada a los priorizados en sectores estratégicos, entre los que, lamentablemente, salud y educación no fueron incluidos.

Tras 18 meses de la publicación del PNIC, en medio de una crisis sanitaria que aún no termina, la ejecución financiera de la cartera priorizada tuvo un avance de 3.3%, según da cuenta un informe de avance elaborado por el MEF. Es decir, se ha avanzado a un ritmo menor de 0.2% mensual.

De los 30 proyectos en la fase de ejecución a diciembre 2020, solo seis la han pasado tras la publicación del plan. Asimismo, de los 19 que se encuentran en obras, tres presentan riesgo de retraso y siete están fuera de plazo. Entre los últimos se encuentra la Línea 2 del Metro de Lima, cuyas inversiones pendientes representan el 12.8% de la cartera.

Entre las razones de los retrasos de los proyectos en ejecución se encuentran las demoras en la adquisición de predios y liberación de interferencias, retrasos en el cronograma de obras, conflictos sociales, modificaciones contractuales, reinicio de trabajos y no contar con la aprobación de estudio de impacto ambiental detallado y estudios definitivos de ingeniería.

Proyectos en fase de ejecución

Proyecto	Ejecución ago/19 – dic/2020 (% inversión)	Inversión pendiente (millones S/)*	Estado
Iniciaron obras			
Terminal de Contenedores Muelle Sur - Callao	0.2%	912	En plazo
Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry	6.6%	861	
Mejoramiento de la Carretera Oyón - Ambo	24.9%	750	
Terminal portuario General San Martín - Pisco	41.4%	254	
Banda Ancha La Libertad	25.8%	245	
Banda Ancha Amazonas	0.0%	243	
Banda Ancha Lima	57.1%	85	
Residuos sólidos ciudad de Tumbes y Provincia de Sechura	53.3%	7	
Mejoramiento de la Carretera Casma - Jircan	63.6%	1	

Aeropuerto Internacional Jorge Chávez	0.0%	4,296	Riesgo de retraso
Terminal Multipropósito Muelle Norte - Callao	0.6%	1,695	
Central Hidroeléctrica San Gabán III	23.4%	1,076	
Majes Siguas (Segunda Etapa)	2.1%	1,482	Fuera de plazo
Autopista del Sol	10.1%	981	
Red Vial N° 4	4.8%	339	
Vilavilani II	11.6%	214	
Longitudinal de la Sierra Tramo 2	6.1%	158	
Con contrato suscrito			
Mejoramiento y Ampliación Aeropuerto Piura y Trujillo	0.0%	2,330	En plazo
Aeropuerto internacional de Chinchero-Cusco	1.5%	2,270	
Distribución de gas natural por Red de ductos en Piura	3.1%	781	
Enlace 500 kv Mantaro - Nueva Yanango - Carapongo	20.7%	753	
PTAR Titicaca	0.2%	629	
Enlace 500 kilovoltios La Niña - Piura	0.0%	210	
Enlace Pariñas-Nueva Tumbes (en 220 kv)	0.0%	94	
Enlace 220 kv Tingo María-Aguaytía	0.0%	46	Riesgo de retraso
PTAR La Chira	0.0%	174	
Hidro vía Amazónica	0.0%	397	Fuera de plazo
Sin contrato suscrito			
Residuos sólidos en Juliaca y ciudades en la Provincia de Coronel Portillo	3.1%	71	En plazo
Total	36,178		

* Al 31 de diciembre 2020

Elaboración: MEF Informe de avance Plan Nacional de Infraestructura para la Competitividad.

Elaboración: AFIN

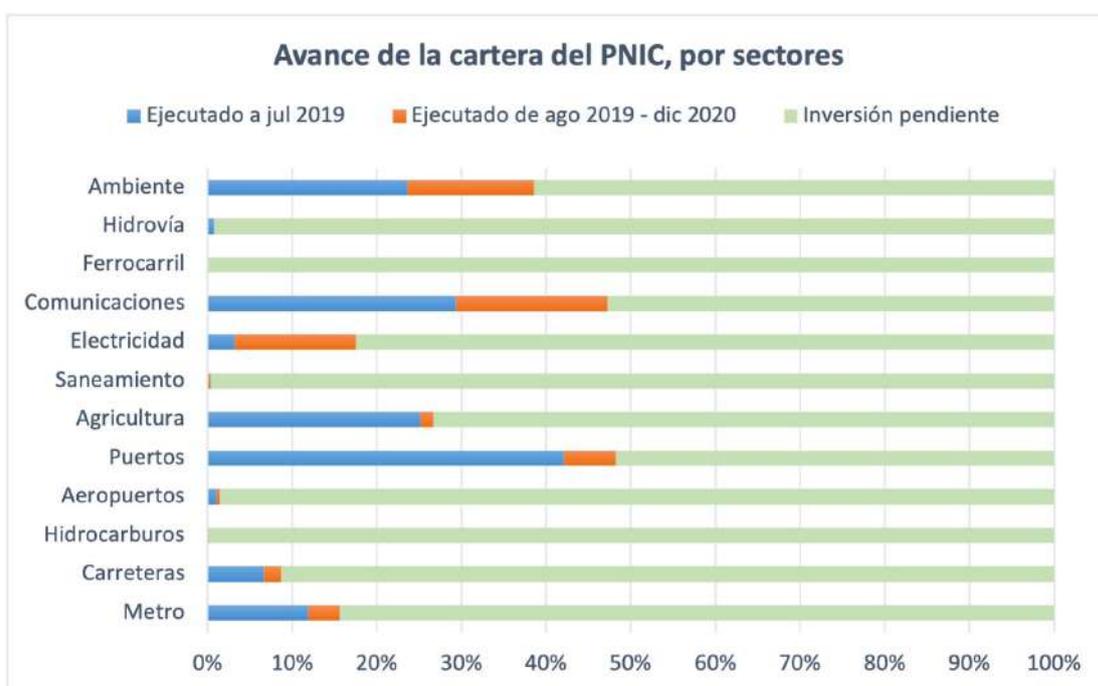


Asimismo, 21 proyectos se encuentran en proceso, entre los que figuran nueve asociaciones público-privadas (APP). Solo cuatro APP tienen programada su adjudicación para este año: Línea de Transmisión Piura Nueva – Frontera, Masificación del uso del gas natural en siete regiones, Obras de cabecera, y el Ferrocarril Huancayo – Huancavelica. Este último, también afectado por problemas de liberación de predios.

Mientras que la Longitudinal de la Sierra Tramo 4, que representa el 10.1% de las inversiones por ejecutar, aún se encuentra en estructuración y su adjudicación se daría el próximo año si no se presentan mayores retrasos.

A nivel sectorial, saneamiento solo avanzó 0.3% desde agosto 2019. Solo PTAR¹ La Chira se encuentra en fase de ejecución, pero aún no cuenta con adenda suscrita. En tanto que PTAR Titicaca aún no inicia obras y los proyectos de Obras de cabecera y agua y alcantarillado en las ciudades de Puno, Juliaca y Pucallpa, aún se encuentran en proceso.

Asimismo, agricultura solo tuvo un avance de 1.5%, con problemas en sus tres proyectos en ejecución: Majes Siguas II y Chavimochic III (por definir situación), y Vilavilani II (conflictos socioambientales). Asimismo, aún se encuentra en proceso la presa Ancascocha, que enfrenta una demora en la elaboración de documentos para el saldo de obra.



Elaboración: MEF Informe de avance Plan Nacional de Infraestructura para la Competitividad. Información al 31 de diciembre de 2020
Elaboración: AFIN

Se estima que las inversiones pendientes del PNIC suman alrededor de S/ 113 820² millones que, a este ritmo³, tomaría más de 45 años culminar⁴. Esto es una mala señal para los proyectos que no se encuentran priorizados, algunos de los cuales tienen inversiones por ejecutar que podrían inyectar más de S/ 27 836 millones a nuestra economía.

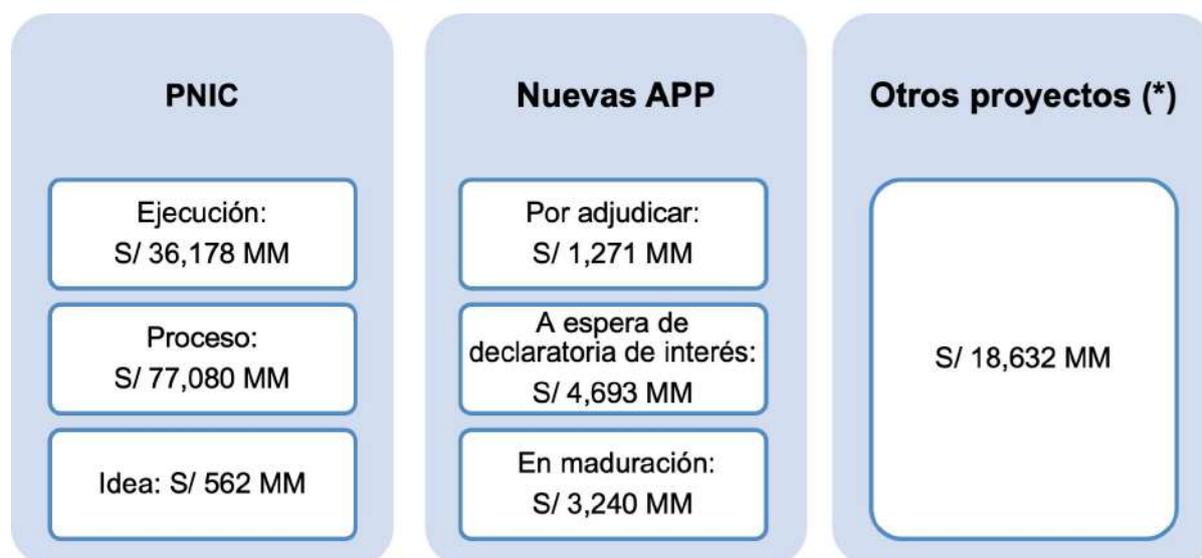
1. PTAR: Planta de Tratamiento de Aguas Residuales

2. Asumiendo que la inversión de SITGAS sería de US\$ 4500 millones. Vale precisar que aún se encuentra en maduración en ProInversión y no se estima su adjudicación para este año.

3. Estimado en base a la ejecución de S/ 3,730 millones en 18 meses, tras la publicación del plan.

4. Aunque puede parecer sobredimensionado, debe considerarse que aún un proyecto sigue en idea (por definir su continuidad), que se tienen proyectos con más de 6 años en proceso aún sin ser adjudicados y que lamentablemente tenemos antecedentes vergonzosos (la Línea 1 inició en los 80's y tardó 25 años en iniciar operaciones)

Inversiones pendientes



(*) Concesiones vigentes en transporte, Línea 4 del metro, además de soluciones integrales en ríos, quebradas y drenaje pluvial, e infraestructura educativa y de salud en el marco de la reconstrucción con cambios
Fuente: MEF (Informe de avance del PNIC), Ositran (a dic. 2020), ProInversión (a feb. 2021), Medios de comunicación.

A un mes de las elecciones, con diversas propuestas electorales en materia de infraestructura, conviene recordar que el PNIC es una herramienta de planificación de largo plazo que debe trascender al gobierno de turno y que, además, representa una hoja de ruta para el siguiente.

Se requiere reforzar la institucionalidad del PNIC para evitar problemas en el desarrollo de los proyectos priorizados en todos los niveles de gobierno. La siguiente gestión debe asumir el reto que implica acelerar el avance de la cartera de cara a la mayor exigencia que la reactivación económica requiere.

Complementariamente, enfatizamos la necesidad de resarcir la omisión en la priorización del PNIC de los sectores salud y educación, en la actualización del plan y/o mediante la implementación de un plan de infraestructura social para el cierre de brechas de acceso y calidad de estos sectores, considerando que más del 97% de establecimientos de salud del primer nivel de atención, 96% de hospitales y alrededor del 90% de locales educativos se encuentran con capacidad instalada inadecuada.



Se estima que las inversiones pendientes del PNIC suman alrededor de S/ 113 820 millones que, a este ritmo, tomaría más de 45 años culminar.





LEGAL

**Preparémonos para
facilitar la inversión
en proyectos de
infraestructura**

Preparémonos para facilitar la inversión en proyectos de infraestructura



Por:
Aldo Chirinos
Jefe del área legal - AFIN

Hace unas semanas el Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento (en adelante, el Ministerio) aprobó y publicó la Resolución Ministerial N° 060-2021-VIVIENDA “Metodología e indicadores de los criterios para el cofinanciamiento gradual y temporal de los costos de operación y mantenimiento de proyectos de saneamiento bajo la modalidad de Asociación Público-Privada” (en adelante, la Metodología).

El objetivo del documento sería establecer un procedimiento para determinar los casos en los que, de manera excepcional, resulte adecuado otorgar un cofinanciamiento a los costos de operación y mantenimiento de un proyecto de saneamiento realizado a través de una Asociación Público Privada (en adelante, APP).

Entre sus disposiciones, la Metodología establece que la decisión de otorgar cofinanciamiento depende de indicadores de cobertura y calidad del proyecto, sostenibilidad económica financiera del mismo y del nivel de priorización del cofinanciamiento.

El indicador de cobertura y calidad depende si el proyecto presenta un nivel adecuado de acceso de cobertura y calidad, obteniéndose dicha información a través de la Superintendencia de Nacional de Servicios de Saneamiento (SUNASS), con data como informes anuales de benchmarking y la metodología que se utiliza para determinar el índice de “Gestión y Prestación de los Servicios de Saneamiento de las Empresas Prestadoras”.

Específicamente, se utilizan los indicadores de cobertura de agua potable y alcantarillado y sus subindicadores de: (i) continuidad del servicio; (ii) presión; (iii) densidad de reclamos; (iv) roturas en redes de agua potable; y, (v) atoros en redes de alcantarillado.

El indicador de sostenibilidad económica financiera depende de un modelo de evaluación que contiene cinco etapas: (i) una relacionada con el análisis de indicadores históricos de la Empresa Prestadora de Servicios de Saneamiento (EPS) dado que se necesita proyectar el flujo de caja; (ii) una proyección inicial del flujo de caja de la EPS, que permite recoger y corregir las ineficiencias del pasado, recoger metas y objetivos, mitigar riesgos, entre otros; (iii) otra relacionada con el cálculo de Ratios de cobertura de Retribución por Mantenimiento y Operación (RPMO), en tanto se debe evaluar su impacto o efecto financiero en la EPS; (iv) otra relacionada al cálculo del incremento tarifario, que depende directamente del resultado del RPMO y que, en caso arroje resultados razonables o exorbitantes, determina la recomendación de la entrega o no del cofinanciamiento; y, finalmente, (v) una relacionada al cálculo del cofinanciamiento, de haberse aprobado en la etapa anterior, y que siempre buscará que la obligación de pago de la RPMO se vea compensada en los primeros años, disminuyendo en el tiempo producto del incremento de los ingresos de la EPS.

El cálculo del indicador del nivel de priorización del cofinanciamiento puede ser el más discutible, ya que lejos de depender de una metodología clara como la de los dos primeros indicadores, depende en realidad de la decisión de la Dirección General de Programas y Proyectos en Construcción y Saneamiento del Ministerio, el cual debe establecer un ranking de EPS a cofinanciarse y determinar en qué casos su capacidad presupuestal da luz verde para la entrega de recursos.

No obstante, este último indicador, la Metodología tiene como finalidad prever un procedimiento para las solicitudes de cofinanciamiento que realicen los concesionarios de actividades de operación y mantenimiento en proyectos de saneamiento y una metodología de cálculo del monto a cofinanciar, en caso se decida ello.

En cualquier caso, la Metodología se constituye en un procedimiento que genera predictibilidad respecto de la actuación del ministerio frente a este tipo de pedidos y la forma en la que se determina el monto de cofinanciamiento.

La señal que genera un documento como el comentado es vital en un momento en que los agentes privados, que invierten en este tipo de proyectos, no cuentan con un horizonte claro respecto a si el Estado, para salir de la recesión económica generada por la pandemia de la Covid-19, buscará o no promover la inversión en infraestructura de servicios públicos, sea a través de la modalidad de APP o cualquier otra.

En todo caso, las entidades deberían prepararse para la posibilidad de que exista, a futuro, un shock de inversiones para reactivar nuestra economía y para ello deben crearse procedimientos y procesos fast track o simplificar aquellos existentes. Se debe, además, detallar las metodologías a utilizar para decidir los mecanismos de inversión pública a emplear, entre otras mejoras.



La señal que genera un documento como el comentado es vital en un momento en que los agentes privados, que invierten en este tipo de proyectos, no cuentan con un horizonte claro respecto a si el Estado, para salir de la recesión económica generada por la pandemia de la Covid-19, buscará o no promover la inversión en infraestructura de servicios públicos, sea a través de la modalidad de APP o cualquier otra.



Comentario: los planes de gobierno sobre infraestructura



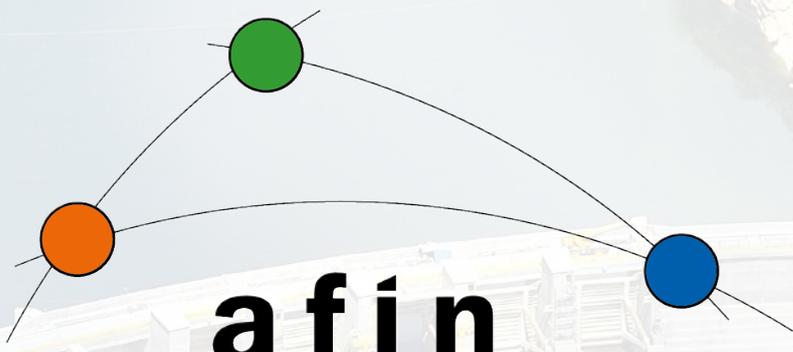
Por:
Geoffrey Cannock
Socio en Apoyo Consultoria

Los planes respecto a infraestructura de los partidos políticos que pretenden gobernar en los próximos cinco años, son, en general, incompletos al no responder a los problemas de los sectores de infraestructura. No se vinculan ni se construyen sobre la agenda de trabajo de los últimos años, salvo un par de menciones aisladas y algo ambiguas sobre el Plan Nacional de Infraestructura. No definen un compromiso o aspiración, en términos del nivel de esfuerzo, para cerrar las brechas de los sectores de infraestructura. Tampoco mencionan las acciones de cómo retomar los destrabes de los proyectos adjudicados en los últimos años ni cómo relanzar y ejecutar efectivamente la cartera de proyectos en preparación por lado de ProInversión.

En particular no proponen medidas para el financiamiento de proyectos de infraestructura, sin duda un claro reto dada las restricciones fiscales que enfrentará el país debido a la pandemia. El mecanismo de obras por impuestos tampoco ha sido identificado en la agenda para movilizar inversión privada en infraestructura. Dado el escenario post-covid para los próximos años, sorprende también la falta de iniciativas específicas para el sector de telecomunicaciones para promover una mayor penetración de los servicios y de sus aplicaciones. Ningún plan resalta políticas respecto a las energías renovables.

Varios de los planes proponen reformas institucionales vinculadas a la creación de algún ministerio que fusione la ejecución del ciclo de proyectos de todos los sectores de infraestructura; y también que se cree un solo organismo regulador. Dado el contexto de la urgencia por reactivar la economía y de retomar el crecimiento económico, son reformas que no son oportunas, y que no atacan en sí mismas los potenciales problemas de corrupción y de barreras burocráticas que surgieron en los últimos años.

Sin embargo, se han planteado algunas medidas puntuales que son positivas como la de permitir que las empresas regionales de distribución puedan migrar hacia empresas de APP, el énfasis en el sector de agua y saneamiento, y la promoción de proyectos que contribuyan a la reducción de gases de efecto invernadero.



afin

Asociación para el Fomento de la Infraestructura Nacional

