


QUINCENARIO

Boletín AFIN N° 272

Miércoles, 31 de marzo de 2021



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



3 **¿SABÍAS QUE?**
Situación en infraestructura vial

4 **ECONOMÍA**
Movimiento de carga marítima en 2020

8 **LEGAL**
Promoviendo las inversiones en telecomunicaciones

12 **OPINIÓN**
10 años mejorando la calidad de vida de millones de peruanos

¿SABÍAS QUE ?

Si solo ejecutamos carreteras (*) por la modalidad de obra pública, nos tardaríamos más de 200 años al ritmo actual.

(*) Con solución definitiva / red vial nacional (4 881 km pendientes de pavimentar al 2019)

2018

**174.8 km
15 días por Km**

2019

**98 km
19 días por Km**

2020

**57 km
28 días por Km**

* No se cuentan saldos de obra

Fuente: Provias Nacional: Memorias 2018 y 2019 y Gestión de Cuentas ene-dic 2020

Elaboración: AFIN



ECONOMÍA

**Movimiento de carga
marítima en 2020**

Movimiento de carga marítima en 2020



Por:
Yovanna Ramírez
Jefa del área económica - AFIN

El año pasado, la caída de la demanda externa de nuestros productos y la paralización de actividades no esenciales, como resultado de la Covid-19, impactaron al sector portuario, que tuvo, además, la particularidad de las restricciones a trabajadores con factores de riesgo¹, reduciendo la atención en los puertos.



Paralización parcial

- Extracción de minerales metálicos (minería)
- Fabricación de productos de plástico
- Industria de metales preciosos y de metales no ferrosos (refinación de metales)



Paralización total

- Elaboración de vinos, otras bebidas alcohólicas y tabaco
- Fabricación de prendas de vestir
- Fabricación de otros productos minerales no metálicos (cemento y otros materiales de construcción)
- Industria básica de hierro y acero (siderurgia)
- Fabricación de productos metálicos para uso estructural
- Fabricación de maquinaria y equipo eléctrico
- Otras industrias manufactureras

Fuente: BCRP - Reporte de inflación junio 2020 | Elaboración: AFIN

En consecuencia, los terminales marítimos de uso público movilizaron 49.5 millones de toneladas de carga, 5.2% menos que en el 2019; lo que se reflejó en la disminución del volumen de exportaciones (-13.4%) e importaciones (-11.1%), ante la relevancia del transporte marítimo en la cadena logística.

Los terminales concesionados tienen una participación del 98.7% de la carga marítima movilizada. El más afectado fue Matarani, cuya carga contenedorizada (principalmente azúcar, cátodos de cobre, harina de pescado y concentrados de plata) descendió en más de una quinta parte.

1. Relativos a la edad, índice de masa corporal y enfermedades crónicas

Otros terminales que también mostraron disminuciones en el 2020 fueron Salaverry, que moviliza principalmente graneles sólidos como maíz y carbón; al igual que Pisco, en donde el incremento de la carga contenedorizada y fraccionada no compensó esta caída.

En el Callao, el terminal de concentrados de minerales tuvo un descenso de 16.2% del tráfico de carga a diferencia del Terminal de Contenedores Muelle Sur que tuvo un ligero incremento de 0.8%. En tanto que el Terminal Norte Multipropósito registró menor movimiento de carga general (-9.1%) y contenedorizada (-3.8%).

En Paita se produjo el incremento de la carga contenedorizada de 4.0% y en carga general de 3.0%, gracias a que, prácticamente, se duplicó la carga fraccionada frente al 2019.

Movimiento de carga en terminales marítimos de uso público concesionados

Puerto terminales /	2019	2020	Var % anual 20 / 19
Matarani	6.9	6.1	-11.8%
Paita	2.8	2.9	3.6%
Callao	37.5	35.8	-4.5%
Pisco	1.6	1.5	-3.4%
Salaverry	2.8	2.6	-7.3%
Total	51.5	48.8	-5.2%

Fuente: APN
Elaboración: AFIN

En el contexto de la recuperación del comercio exterior será necesario impulsar al sector marítimo, lo que incluye descongestionar las vías de acceso al Callao, con una visión de corredor logístico desde los ejes norte, centro y sur de la ciudad, articulados integral y sosteniblemente.

(...) los terminales marítimos de uso público movilizaron 49.5 millones de toneladas de carga, 5.2% menos que en el 2019; lo que se reflejó en la disminución del volumen de exportaciones (-13.4%) e importaciones (-11.1%), ante la relevancia del transporte marítimo en la cadena logística.



Asimismo, se necesita aumentar la capacidad física de la infraestructura portuaria. Si bien para este año se esperan inversiones por US\$ 108 millones en la modernización de los terminales concesionados, se requieren inversiones para garantizar la atención de la demanda.

El Callao es el segundo puerto de América Latina y El Caribe², por lo que una afectación en su capacidad generaría demoras en las operaciones logísticas, restándonos competitividad.

Sin embargo, se encuentra pendiente la ejecución de la ampliación del muelle sur, por el que transita el 60% de carga de contenedores movilizada por terminales de uso público. Tras la culminación de la Fase 2³, este terminal podrá atender en simultáneo hasta tres buques Panamax.

Asimismo, está pendiente la aprobación de la adenda del terminal norte que permitirá aumentar la capacidad de atención de carga contenedorizada sin afectar la general, teniendo en cuenta que por este terminal transita el 44% de la carga general de terminales de uso público.

El reto no es solo recuperar los niveles pre pandemia, sino prepararnos para el futuro, con reglas iguales para todos los actores y sin diferenciar inversiones. Sin embargo, las concesiones en este sector siguen reglas distintas en cuanto al plazo de los contratos.

Mientras que en otros sectores se permiten renovar las concesiones hasta por 60 años, en la infraestructura portuaria el periodo máximo es de 30 años⁴.

Este aspecto merece una revisión en la medida que un mayor plazo conlleva beneficios en la evaluación de proyectos, incentivando a las concesionarias a realizar mayores inversiones en modernización y ampliación.

De esta forma se aprovechan las economías a escala (al ser un sector con significativos costos fijos), lo que finalmente nos permitirá ser más competitivos en los servicios portuarios.

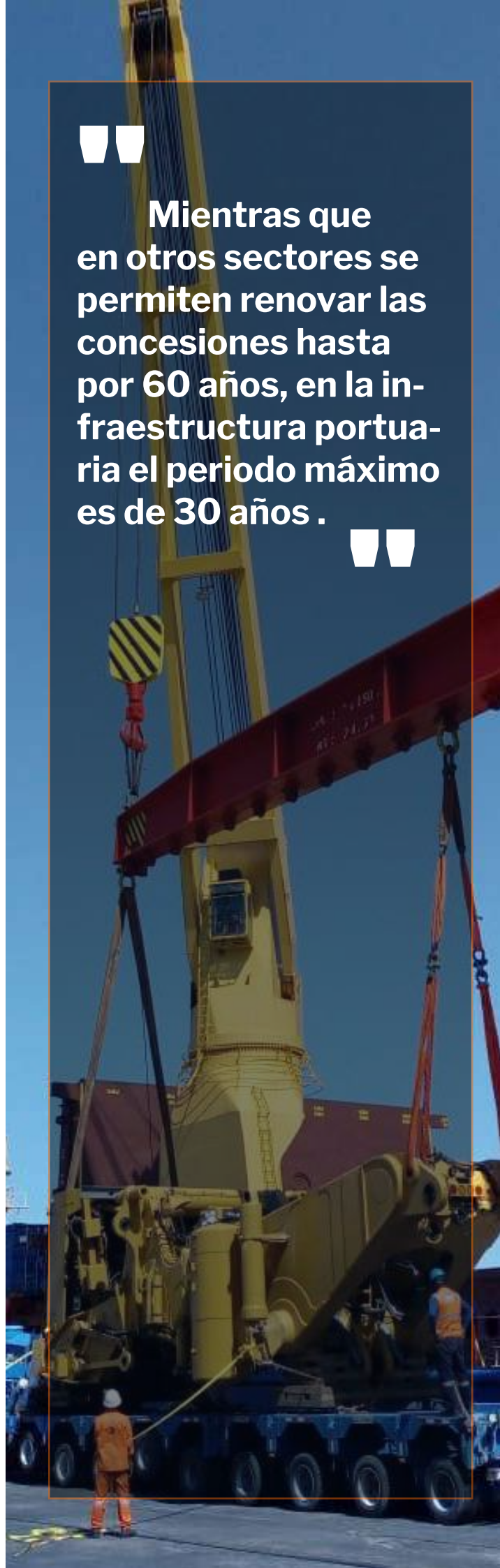
2. De acuerdo al índice de conectividad de transporte marítimo de línea de la UNCTAD, al primer trimestre 2021.

3. La adenda correspondiente a la fase 2 fue firmada hace un año. La APN aprobó hace un par de semanas los expedientes técnicos para iniciar las obras.

4. De acuerdo a la Ley 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional. Con excepción de Matarani, suscrito con anterioridad a esta ley, y del terminal de concentrados de minerales de Callao, cuyo plazo es de 20 años.



Mientras que en otros sectores se permiten renovar las concesiones hasta por 60 años, en la infraestructura portuaria el periodo máximo es de 30 años .





LEGAL

**Promoviendo las
inversiones en
telecomunicaciones**

Promoviendo las inversiones en telecomunicaciones



Por:
Aldo Chirinos
Jefe del área legal - AFIN

Hace unas semanas el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, MTC) publicó el Decreto Supremo N°008-2021-MTC que aprueba la **“Norma que establece los criterios generales para la renovación de concesiones de servicios públicos de telecomunicaciones y los métodos de evaluación del cumplimiento de obligaciones”** (en adelante, la Norma).

Dicha Norma tiene como finalidad establecer los criterios por los cuales se evalúa la posibilidad de la renovación de las concesiones de servicios públicos en telecomunicaciones otorgadas a los agentes privados y el plazo de renovación.

Conforme a lo indicado en la Norma, es el grado del cumplimiento de las obligaciones derivadas del contrato de concesión y la normativa del sector la que determina la posibilidad de renovación hasta por 20 años, tanto en el mecanismo de renovación total como en el gradual, que se otorga por periodos de cinco años.

Las obligaciones que forman parte de la evaluación son las siguientes:

1. Obligaciones cuya fiscalización y sanción son competencia del MTC y otras entidades de la administración pública:

- Pago de la tasa anual por explotación comercial.
- Pago al Fondo de Inversión en Telecomunicaciones.
- Pago de Canon Inversión por uso del espectro radioeléctrico.
- Obligaciones en caso de emergencia o crisis.
- Secreto de las telecomunicaciones y protección de datos contempladas en la normativa sectorial.
- Espectro, numeración y señalización.
- Homologación e internamiento de equipos y aparatos de telecomunicaciones.
- Otras obligaciones cuyas infracciones sean sancionadas por el MTC que deriven, entre otros, en informalidad y fraude.
- Otras obligaciones establecidas en el contrato de concesión cuya fiscalización y sanción sea competencia del MTC y/u otras entidades de la administración pública.

2. Obligaciones cuya fiscalización y sanción son competencia del OSIPTEL:

- Aporte por regulación.
- Continuidad del servicio.
- Prestación del servicio de arrendamiento de líneas y circuitos locales.
- Teléfonos públicos.
- Requisitos de calidad del servicio.

- Requisitos de asistencia a los abonados y usuarios.
- Requisitos contables.
- Régimen tarifario general.
- Interconexión.
- Reglas de competencia.
- Cumplimiento con los mandatos y reglamentos que han sido debidamente emitidos por el OSIPTEL.
- Otras obligaciones establecidas en el contrato de concesión cuya fiscalización y sanción sea competencia del OSIPTEL.

3. Obligaciones cuya fiscalización y sanción son competencia del MTC y el OSIPTEL, en el ámbito de cada entidad:

- Expansión de la red y servicio.
- Procedimiento de inspección y requisitos de control.
- Archivo y requisitos de información.

Las evaluaciones de renovación son realizadas a través de dos métodos, uno regular y otro simplificado. Su aplicación depende del porcentaje de ingresos operativos anuales de la empresa concesionaria y la asignación de espectro radioeléctrico que tiene asociado el contrato de concesión.

En ambos casos se realiza una revisión de incumplimientos, los cuales son tratados como penalidades que disminuyen la cantidad de meses o años de la renovación e incluso evitar que se otorgue.

Esta norma es una modificación de disposiciones similares que anteriormente regían a este procedimiento de renovación de las concesiones en telecomunicaciones, pero que generaban incertidumbre respecto de los criterios que se utilizaban para computar penalidades que reducían este tiempo.

Ahora, es necesario reconocer que se cuenta con un avance en la predictibilidad respecto de las reglas a aplicarse en un procedimiento de renovación, lo que es una señal positiva al mercado de las telecomunicaciones, aunque no se llega a desterrar del todo el carácter penalizador de la metodología.



A raíz de la pandemia se ha hecho más evidente aún la necesidad de expandir y ampliar la cobertura a aquellos ciudadanos que carecen de servicios de telecomunicaciones, especialmente los de conectividad. La renovación de contratos es una de las herramientas, por excelencia, que tiene el Estado peruano para lograr ese objetivo, porque el sector privado puede enfrentar esa tarea con mucha mayor rapidez. Eso es lo que se necesita con urgencia y no quedarnos en la antigua óptica de mirar solo cuántas multas había impuesto el regulador, muchas veces producto de la sobre regulación.

Avancemos en este tipo de señales para promover inversiones en este sector, más aún ahora que tenemos casi cinco millones de peruanos sin acceso a conectividad.



(...) es necesario reconocer que se cuenta con un avance en la predictibilidad respecto de las reglas a aplicarse en un procedimiento de renovación, lo que es una señal positiva al mercado de las telecomunicaciones, aunque no se llega a desterrar del todo el carácter penalizador de la metodología.



OPINIÓN

10 años mejorando la calidad de vida de millones de peruanos



Por:
Mario Gálvez Abad
Gerente General de LÍNEA 1 del Metro de Lima

LÍNEA 1 del Metro de Lima cumple 10 años. Celebramos con mucho orgullo, de la mano de nuestros 1,500 trabajadores colaboradores, el reto de operar un sistema de transporte que ha transformado la cultura ciudadana y mejorado la calidad de vida de nuestro país. Ser la primera línea de metro, en una ciudad como Lima, nos ha permitido innovar a todo nivel convirtiéndonos en el medio de transporte más confiable, moderno, rápido y seguro del país, generadores de desarrollo sostenible.

Desde que comenzamos a operar en el 2011, hemos vivido grandes hitos que marcaron nuestra historia. Uno de ellos fue la llegada de la primera flota de trenes de última generación, marca ALSTOM, en el 2013. Esto nos permitió llegar a transportar más de 320,000 pasajeros diarios, con un intervalo de horario de 6 minutos en hora punta y 10 minutos en hora valle de lunes a viernes, todo un lujo en aquellos años. De igual importancia fue en este periodo la construcción del taller de material rodante más moderno de Sudamérica en Villa El Salvador y del patio de maniobras en Bayóvar.

En 2014, otro importante hito marcó la vida de muchos ciudadanos del este de la ciudad de Lima: la inauguración del Tramo 2 de LÍNEA 1, lo que nos permitió cruzar la ciudad desde Villa El Salvador hasta San Juan de Lurigancho en solo 54 minutos, completando un recorrido de 33 kilómetros y conectando 11 distritos, con lo cual nos consolidamos como el principal medio de transporte del distrito más grande de Lima y de toda la ciudad.

La alta demanda del servicio debido a su rapidez y modernidad generó que, en 2016, LÍNEA 1 acuerde con el Estado la ampliación de la capacidad del sistema para reducir el tiempo de espera de los pasajeros y así mejorar la experiencia del servicio. Con ello se realizaron importantes inversiones que estuvieron dirigidas a la incorporación de 20 nuevos trenes a la flota, al reforzamiento del eléctrico, la ampliación de las 5 estaciones de mayor afluencia, la adición de cocheras en Patio de Maniobras de Bayóvar, la instalación de 8 cambiavías dobles y a la construcción de un segundo acceso de trenes al Patio Taller de Villa El Salvador.

En 2019 se logró culminar con éxito el proyecto de ampliación de la capacidad de nuestro sistema, llegando a transportar más de 500,000 pasajeros al día. Momentos muy emotivos acompañaron el recuerdo de nuestra operación en el 2011 con 5 trenes y frecuencias de paso de hasta 20 minutos, que

competían con frecuencias de 3 minutos al finalizar las obras de ampliación. Con todo ello, logramos mejorar la calidad en el servicio y la experiencia de viaje de nuestros pasajeros. Los resultados se evidenciaron en la Encuesta Anual de Satisfacción, donde los resultados nos muestran hasta un 90% de nuestros pasajeros satisfechos con el servicio, 96% de ellos nos recomiendan y 91% nos considera promotores de cultura ciudadana.

Desde que iniciamos el servicio en LÍNEA 1 hemos buscado integrar a los pasajeros y a la comunidad vecina en la transformación cultural que significó el ingreso de un nuevo sistema de transportes en nuestra ciudad. El modelo de infraestructura sostenible que lideramos, alineado a los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), ha venido transformando estaciones y trenes en espacios formativos, tanto en el uso del sistema como en la cultura del Perú, a través de programa como “Lima y sus Patas”, “Arte Vecinal” y “Salud Vecinal”. Además, compartimos valor con nuestra comunidad, promoviendo una relación de confianza que nos permite ser buenos vecinos y mejorar espacios públicos en alianza con otros actores que comparten nuestro entorno, lo que nos afianza como agentes de cambio social. Todo ello a través del programa “Aliados por nuestra comunidad”. En resumen, más de 830,000 personas beneficiadas con nuestros programas, lo que nos ha permitido ser caso de estudio en la Universidad de Harvard, y ganar premios a nivel internacional como el Infraestructura 360 del BID o el Best Transport Financing del Latinfinance Awards, o premios nacionales como Creatividad Empresarial y Ciudadanos al Día.

Así empezamos el 2020, con entusiasmo y gran expectativa, como muchos. Nada nos podía hacer pensar que un enemigo invisible, la Covid -19, nos atacaría por sorpresa. Desde LÍNEA 1, nos vimos enfrentados a la implementación de nuevas formas de hacer las cosas, de cuidarnos, de cuidar a nuestros pasajeros, a nuestros trabajadores, a nuestras familias. Nos enfrentamos a diseñar protocolos sanitarios que permitan seguir transportando a sus destinos sanos y seguros a miles de personas con la misma eficiencia y seguridad.

Estando en nuestro décimo aniversario de operación, puedo decir que la principal lección que aprendimos en estos 10 años es que estamos siempre preparados para enfrentar lo inesperado, con transparencia, con un equipo totalmente comprometido e informado sobre el norte de la empresa y los objetivos estratégicos que tenemos que cumplir. Con esta convicción hemos podido superar con éxito todos los retos que se nos han presentado, transportando a más de 838 millones de pasajeros, quienes son nuestra principal razón de ser.

Agradezco a todos nuestros pasajeros por su preferencia y por confiar en nosotros y al gran grupo humano que nos ha acompañado desde los inicios de la operación, algunos ya no están y otros se están incorporando. Valga este agradecimiento a todos quienes ponen y pusieron su talento, profesionalismo y pasión para hacer de LÍNEA 1 un servicio confiable, moderno y seguro, generador de desarrollo sostenible y cultura ciudadana, orgullo del Perú.



DÍA MUNDIAL DEL AGUA

El pasado 22 de marzo se celebró una nueva edición del Día Internacional del Agua que fomenta su cuidado y gestión sostenible. Los asociados de AFIN no fueron ajenos a esta invocación:

