

QUINCENARIO

EDICIÓN N° 275

Lunes, 17 de mayo de 2021



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

03 **¿SABÍAS QUE?**

Gasto en infraestructura debido a ineficiencias

04 **ECONOMÍA**

Las ventajas de las APP en el presupuesto público para grandes proyectos

08 **LEGAL**

Nuevas formas de contratación para el desarrollo de infraestructura

14 **Ax+**

Nueva sección sobre noticias y novedades importantes de nuestros asociados

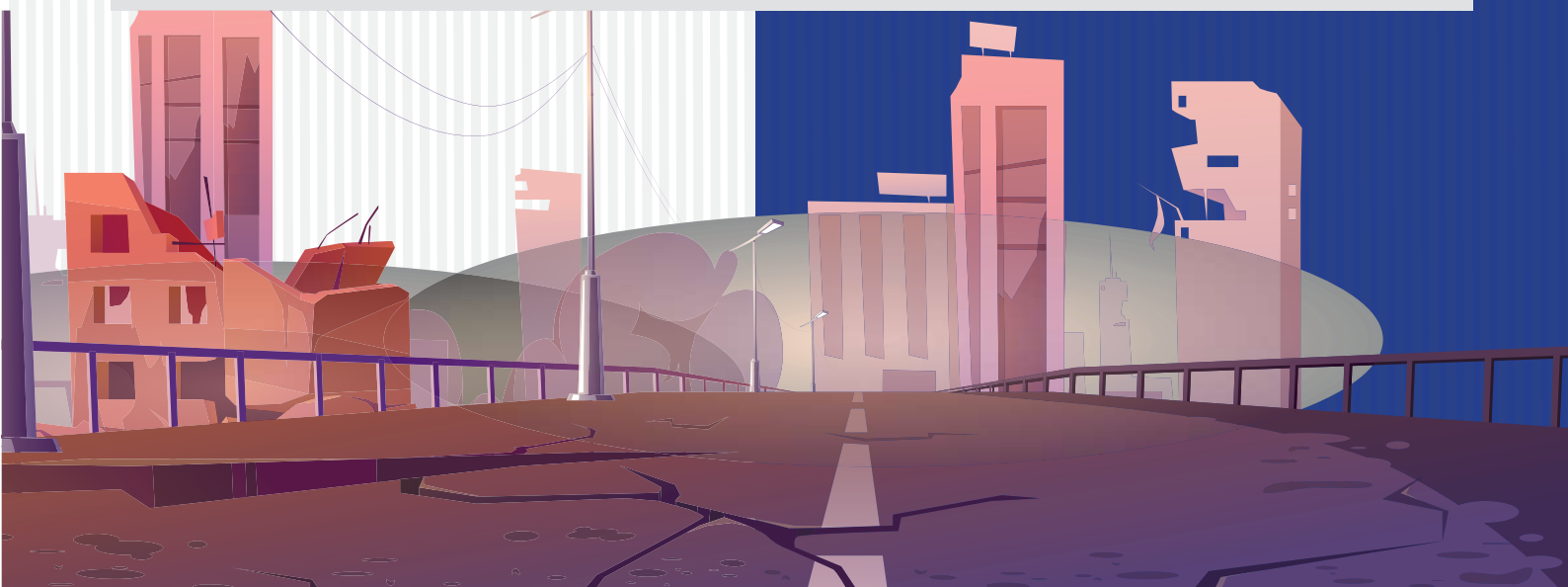
15 **MAMÁS AFIN**

Homenaje a las mamás de AFIN en el Día de la Madre

¿SABÍAS QUÉ ?

Según el Fondo Monetario Internacional (FMI) **los países, en promedio, desperdician alrededor de un tercio de su gasto en infraestructura debido a ineficiencias**, lo que podría solucionarse con una buena gobernanza. Aspecto clave teniendo en cuenta que la inversión en infraestructura pública jugará un papel esencial para la recuperación de los impactos de la pandemia.

Fuente: “Cómo una sólida gobernanza de la infraestructura puede acabar con el desperdicio en la inversión pública” | FMI (<https://bit.ly/3bpUAtC>)



ECO NOMÍA

*Las ventajas de las APP
en el presupuesto públi-
co para grandes proyec-
tos*

Las ventajas de las APP en el presupuesto público para grandes proyectos



Por:
Yovanna Ramírez
Jefa del área económica - AFIN

Del total de la inversión en el sector transporte en los últimos quince años, el 82% se ha ejecutado como obra pública, mientras que solo el 18%, a través de una Asociación Público-Privada (APP).

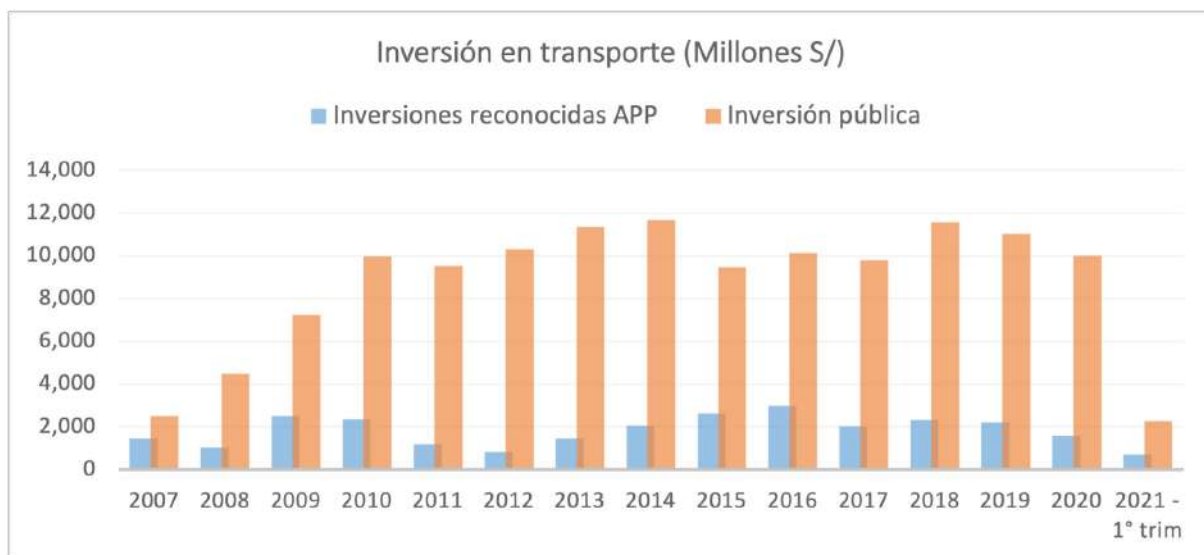
Entre las diferencias de ambas modalidades, destaca el fondeo para realizar inversiones. En un proyecto de obra pública, el Gobierno financia la inversión con recursos públicos. Mientras que, en una APP, la sociedad vehículo del proyecto obtiene los fondos a través de capital propio y el mercado de capitales. En el caso de las APP cofinanciadas, el privado, generalmente, asume el riesgo y responsabilidad de la inversión con el compromiso a futuro de recibir el cofinanciamiento público que cuenta con garantía del Estado.

Desde el 2007 a la actualidad, las APP en transporte han realizado inversiones por US\$ 8 828 millones. Las inversiones anuales realizadas a través de esta modalidad han sido equivalentes al 0.7% y 2.6% del presupuesto público¹, entre 2007 y 2020. De haberse ejecutado por obra pública tradicional, se habría requerido, en promedio, 23% mayor presupuesto anual para inversión pública en transporte².

1. Presupuesto Institucional Modificado (PIM).

2. Asumiendo la misma capacidad de ejecución que la efectivamente alcanzada en el periodo indicado, que fue entre 50% y 87% del presupuesto.



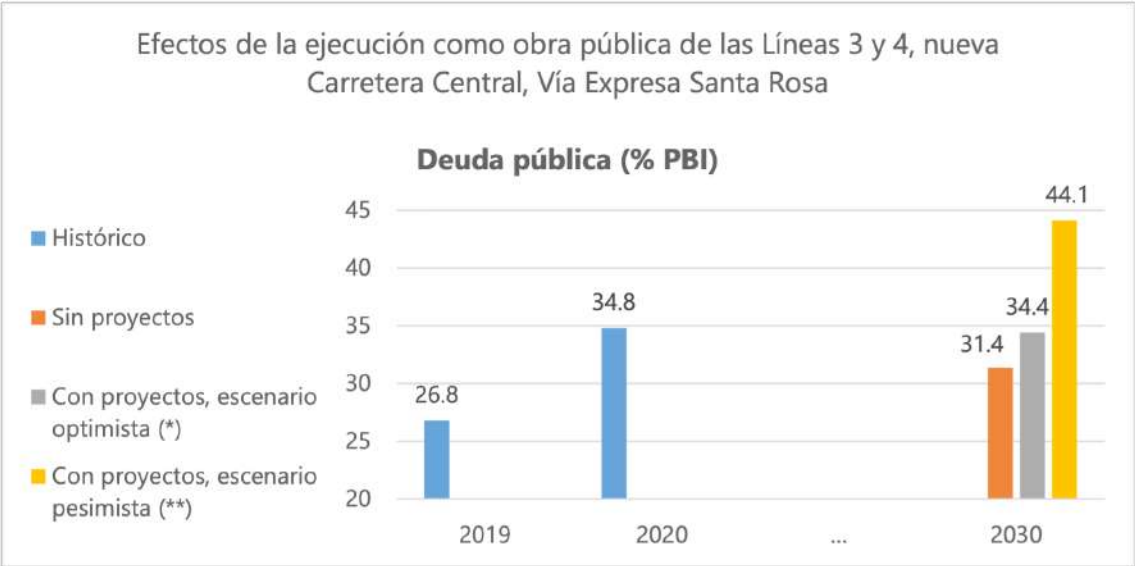


Fuente: OSITRAN, MEF || **Elaboración:** AFIN

Los recursos públicos son insuficientes para ejecutar grandes proyectos pendientes sin comprometer los objetivos fiscales, considerando que el déficit fiscal el año pasado fue de 8.9% del PBI y la meta es reducirla a 1% al 2026. El Estado tiene un limitado espacio fiscal para ejecutar grandes proyectos por sí solo.

Al respecto, el Consejo Fiscal advierte que la ejecución simultánea de las Líneas 3 y 4, la nueva Carretera Central y la Vía Expresa Santa Rosa, bajo la modalidad de obra pública³, podría elevar la deuda pública en tres puntos porcentuales del PBI, pudiendo llegar incluso al 44.1% del PBI en el 2030, merced de un escenario de menor crecimiento y menor recaudación.

Los recursos públicos son insuficientes para ejecutar grandes proyectos pendientes sin comprometer los objetivos fiscales, considerando que el déficit fiscal el año pasado fue de 8.9% del PBI y la meta es reducirla a 1% al 2026.



(*) Manteniendo los supuestos de crecimiento económico y recaudación planteados por el MEF (incremento de ingresos permanentes de 0.7% del PBI a partir del 2022)

(**) Menor crecimiento económico (3% en los próximos años) y sin incremento de ingresos fiscales permanentes

Fuente: MEF - Informe de actualización de proyecciones macroeconómicas (IAPM) 2021-2024, Consejo Fiscal, Gestión

Necesitamos invertir más, pero sin poner en riesgo la sostenibilidad fiscal, que constituye una de nuestras más importantes fortalezas que nos permite mantener una calificación crediticia favorable (grado de inversión BBB+), y acceso al financiamiento en el mercado de capitales en condiciones favorables para la inversión tanto pública como privada.

El mecanismo de APP permite expandir las posibilidades de inversión, que no se lograría alcanzar solo con los recursos públicos disponibles, sin afectar la posición fiscal del país. Celebramos la reciente adjudicación de la Línea de Transmisión Puerto Maldonado y Subestación La Chira y la declaratoria de interés del COAR Centro. Esperamos más avances en la adjudicación del portafolio pendiente para este año, que será de gran utilidad en el contexto actual de reactivación económica.

Cartera de proyectos APP por adjudicar en 2021

Hito adjudicación	
COAR Centro	US\$ 66 MM
Ferrocarril Huancayo - Huancavelica	US\$ 244 MM
Masificación Gas Natural	US\$ 297 MM
LT Piura Nueva – Frontera	US\$ 177 MM
PTAR Puerto Maldonado	US\$ 55 MM
Obras de Cabecera	US\$ 480 MM
Bandas AWS-3 y 2.3 GHz	US\$ 289 MM

Hito declaratoria de interés	
CER Lima Metropolitana	US\$ 239 MM
PTAR Huancayo	US\$ 159 MM
Anillo Vial Periférico	US\$ 1965 MM
TP San Juan de Marcona	US\$ 637 MM

Fuente: IAPM 2021-2024, ProInversión

LEGAL

An aerial photograph of a city, likely Lima, Peru, showing a large-scale infrastructure project. The image is split diagonally. The upper-left portion shows a dense urban area with many small, multi-story buildings. The lower-right portion shows a major highway interchange with multiple lanes, a bridge crossing a river, and a large, modern concrete structure with multiple arches. The word "LEGAL" is overlaid in large, green, bold letters on the left side of the image.

Nuevas formas de contratación para el desarrollo de infraestructura

Nuevas formas de contratación para el desarrollo de infraestructura



Por:
Aldo Chirinos
Jefe del área legal - AFIN

Para contratar la construcción de infraestructura destinada a la prestación de servicios públicos, el Estado recurre a las mismas herramientas legales que los privados utilizan para la construcción de infraestructura necesaria para sus actividades económicas.

Desde hace algunas décadas, en el mundo, megaproyectos de origen público o privado se vienen desarrollando a través del uso de formas de contratación que buscan prevenir los problemas recurrentes que se generan durante la ejecución de los contratos e, incluso, buscan suplir los métodos de solución de controversias establecidos en la legislación tanto del common law como del sistema romano-germánico.

Es necesario tener en perspectiva que la contratación común, usualmente, no prevé eventualidades, no atribuibles a las partes del contrato, que imposibilitan el cumplimiento de las obligaciones pactadas mutuamente por éstos, lo que, por lo general, conduce a las partes a buscar soluciones a través de los métodos regulares de solución de controversias, a saber, fueros jurisdiccionales nacionales o el arbitraje nacional o internacional.

En el caso de megaproyectos este tipo de eventualidades ocurren como parte del día a día en la ejecución de las obras, lo que, de no ser previsto en los contratos, haría prácticamente imposible su desarrollo por las múltiples controversias que se generarían. Esto sumado a que los métodos regulares de solución de dichas controversias tomarían años para arribar a una decisión.

Es en ese contexto que entidades asociativas internacionales, en su mayoría compuestas por ingenieros, como en el caso de la Federación Internacional de Ingenieros Constructores (FIDIC), tuvieron la iniciativa de elaborar contratos estándares internacionales para la cons-



trucción, los cuales tienen como objetivo prever las eventualidades que regularmente se generan en el desarrollo de proyectos de infraestructura, estableciendo soluciones previamente definidas que reducen al mínimo los conflictos entre las partes y estableciendo, además, fueros alternativos de solución de controversias para aquellas situaciones no previstas que requieran el pronunciamiento de un tercero imparcial, los cuales tienen como finalidad evitar la paralización de las actividades derivadas del contrato y buscar una solución de profesionales expertos en los menores plazos posibles.

Entre los contratos estándares internacionales para construcción más utilizados, se encuentran los FIDIC y NEC.

En el caso de los contratos FIDIC, se trata de una serie de contratos divididos en libros de colores específicos que representan el tipo de contrato particular para el cual fueron elaborados. A modo de ejemplo, se tiene el contrato FIDIC Libro Rojo utilizado para proyectos que se pretenden desarrollar bajo el sistema tradicional, en el que el diseño lo realiza el cliente (comitente en el caso de un contrato privado o el Estado en el caso de un contrato público) y las obras las realiza el contratista. También se cuenta con el contrato FIDIC Libro Dorado que incluye diseño, construcción, operación y mantenimiento, destinado para proyectos a realizarse bajo la modalidad de Asociaciones Público Privadas.

Por su parte, en el caso de los contratos NEC (*New Engineering Contract*), si bien existen varios tipos,

siendo el más utilizado el *Engineering and Construction Contract (ECC)*, se trata de un grupo de contratos que pueden ser utilizados para distintos sistemas de entrega de proyectos, dependiendo de las cláusulas que se eliminen o agreguen a los modelos.

Ambos tipos de contratos han sido utilizados en diversos proyectos promovidos por el Estado Peruano y, en todos los casos, han reducido las contingencias propias de los proyectos.

En el caso de los Juegos Panamericanos, las obras que se desarrollaron se enmarcaron dentro de las cláusulas del contrato NEC, pero este no fue el único factor que se utilizó para su éxito. Se incluyeron, además, una serie de disposiciones legales que se impulsaron desde el Ejecutivo para dotar de la mayor cantidad de herramientas a los encargados de llevar adelante este proyecto. Así, se autorizó el relacionamiento Gobierno a Gobierno (G2G), el uso de un *Project Management Office (PMO)*, de una herramienta de información a tiempo real como el *Building Information Modeling (BIM)* y, principalmente, herramientas que favorecen la gestión de riesgos conjunta entre todas las partes que participan del proyecto.

Ya con una mirada posterior y más integral, es claro que el éxito de los Juegos Panamericanos se debe al uso de herramientas que llevaron al proyecto a manejarse de una manera que rompe con los paradigmas de la contratación típica, en la que las posiciones de los participantes de un contrato se encuentran claramente diferenciados; como si no



En el caso de megaproyectos este tipo de eventualidades ocurren como parte del día a día en la ejecución de las obras, lo que, de no ser previsto en los contratos, haría prácticamente imposible su desarrollo por las múltiples controversias que se generarían.



se tratase de personas que pretenden lograr un fin común sino de personas con intereses distintos y perfectamente definidos.

Por el contrario, para el caso de los Juegos Panamericanos el éxito radicó en buscar que cada participante formara parte de un equipo que busca un mismo objetivo, pero con diferentes recompensas.

Si bien este cambio de mentalidad y esta mejora en la administración de proyectos resulta totalmente plausible, es importante precisar que este nuevo modelo es uno que actualmente se viene implementando a nivel mundial a través de contratos que se definen como realmente colaborativos, no por sus declaraciones de confianza entre las partes, buena fe o apoyo mutuo, sino por este cambio radical en su visión y manejo.

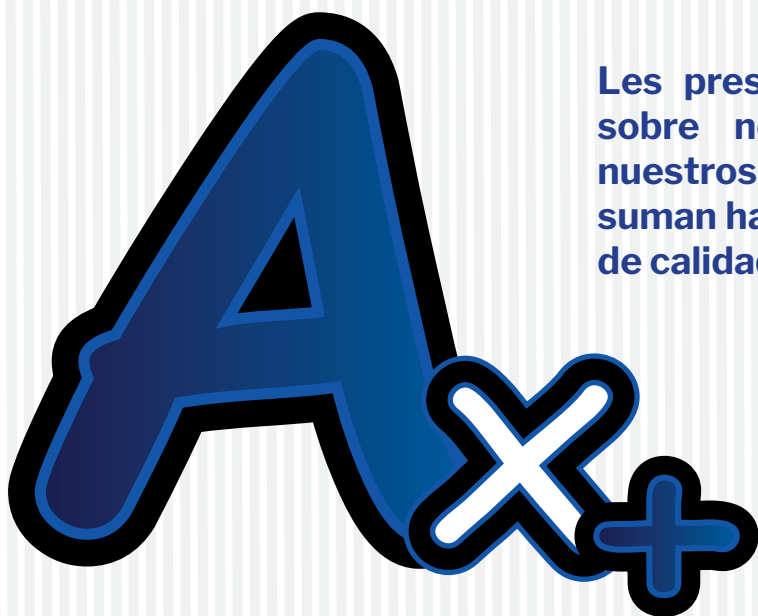
Contratos estándares denominados Alliancing, Integrated Project Delivery (IPD) o Project Partnering Contract (PPC) se vienen utilizando en proyectos internacionales con mucho éxito, lo cual se atribuye al cambio de mentalidad de los participantes que ya no colocan sus esfuerzos en definir quién asume qué riesgo o quién se hace responsable de qué contingencia, sino en sumar todos sus esfuerzos para lograr un objetivo que beneficia a todos. En ese sentido, se utilizan herramientas como la

gestión conjunta de riesgos, el involucramiento temprano de los contratistas, ingeniería de valor, controles de calidad conjuntos, el uso del sistema Virtual Design and Construction (VDC) que incluye el control transparente del proyecto tanto para el cronograma de las obras como para el costo y presupuesto (BIM), Ingeniería Concurrente Integrada (ICE) y mantenimiento preventivo planificado (PPM).

En el Perú, salvo el acercamiento de los Juegos Panamericanos, este tipo de contratos no ha sido utilizado, la razón: una visión de Estado con fronteras claramente definidas entre lo que son sus intereses y los de las personas con las que establece relaciones contractuales, los cuales siempre deben estar por encima de los intereses de los demás participantes del contrato y que, de no ser así, no merecen su atención, perjudicando los proyectos, a contratistas y proveedores, a la población y a sí mismo.

Ahora que se viene discutiendo una nueva Ley de Contrataciones del Estado debería darse una oportunidad a este cambio de mentalidad y promover que los proyectos se manejen con esta visión unificada. No es tan complicado, solo requiere ganas de hacerlo.





Les presentamos nuestra nueva sección “Ax+” sobre noticias y novedades importantes de nuestros Asociados cuyas acciones y esfuerzos se suman hacia un objetivo común: servicios públicos de calidad para la ciudadanía.

LIMA AIRPORT PARTNERS
68.536 seguidores
22 horas · 🌐

¡Buscamos generar valor compartido!

Desde LAP, impulsamos iniciativas que mejoren los espacios públicos de nuestros vecinos gracias al Programa de Apoyo a Iniciativas Sociales de nuestro Plan de Gestión Social 🌱.

Estas acciones se ejecutaron gracias a los trabajos comunitarios, que nos permitieron generar 180 puestos temporales, de los cuales más del 50% fueron para mujeres 🙌.

#MásQueUnAeropuerto

Impulsando trabajos comunitarios



DP World
6 h · 🌐

¡En DP World celebramos el Día de la Madre con nuestra comunidad! Donamos alrededor de 4,480 kilos de alimentos de primera necesidad y 300 packs que incluían productos de limpieza y de bioseguridad, a más de 2,290 personas pertenecientes a organizaciones y familias chalcas. ¡Esperamos que hayan disfrutado un lindo día de la madre!



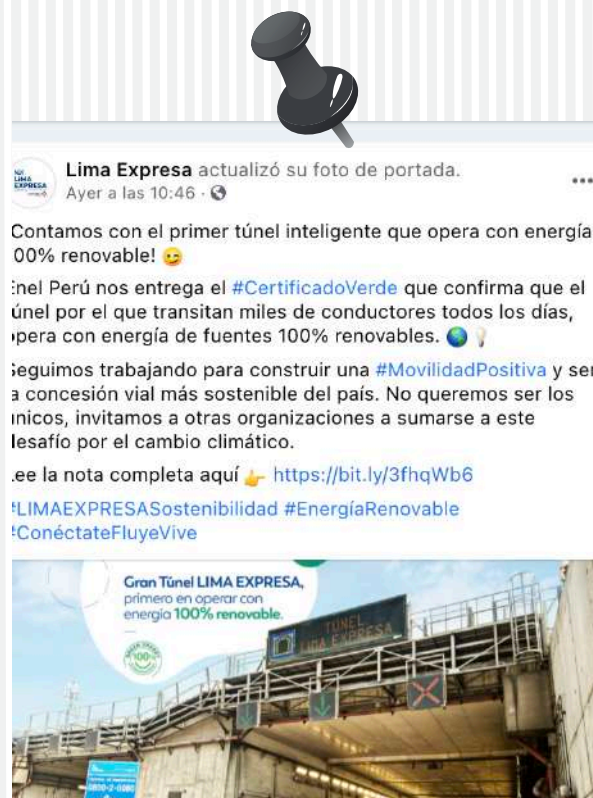
Statkraft Perú
19 h · 🌐

¡Felices por nuestro Laboratorio Solar en Junín! ☀️

Con él podremos estudiar el rendimiento de paneles solares bajo diferentes temperaturas e innovar en tecnología fotovoltaica. Con estos resultados evaluaremos de implementar una planta más grande y estudiar áreas nunca antes examinadas.

Entérate más aquí: <https://bit.ly/3w1DQAH...> Ver más





MAMÁS AFIN

Leonie Roca
Presidenta de AFIN



"A todas las mamás que, en estos difíciles tiempos de pandemia, han demostrado una vez más su capacidad de salir adelante y cuidar a sus familias, les envío un gran saludo y abrazo."

Hobbies: leer, caminatas largas al aire libre, pintar y escuchar música de todo género y época.

Yissela Fitzmaurice
Asistente de Presidencia y Gerencia General



"En este día especial mi mensaje es de reconocimiento a todas aquellas madres que, con valentía, dedicación e incansable esfuerzo, sacan adelante a su familia, sobre todo en estos tiempos de pandemia. El agradecimiento también a todas las madres por su amor incondicional."

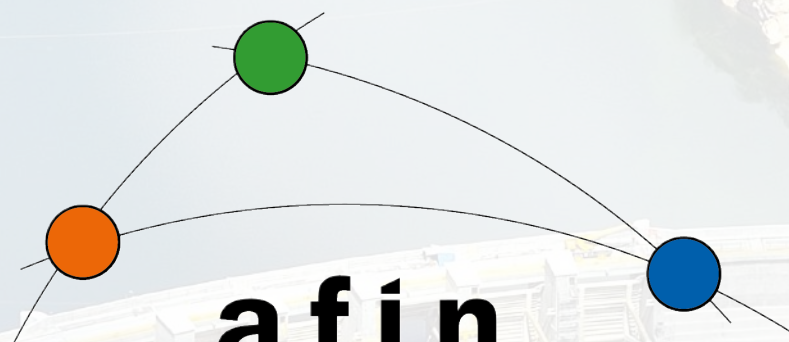
Hobbies: leer libros sobre investigaciones periodísticas, y paseos en bicicleta gozando de la naturaleza.

Rosa María Ku King
Jefe de administración



"A pesar de la distancia obligada por la pandemia, para una madre nunca existirá espacio ni tiempo que separe a sus hijos de su corazón. ¡Feliz día a todas las madres!"

Hobbies: preparar postres, ver películas con su familia y caminar por la playa relajándose con el sonido del mar.



afin

Asociación para el Fomento de la Infraestructura Nacional