



NOTA DE PRENSA

Modalidad de asociación pública-privada es la mejor opción actualmente

Ejecución de las Líneas 3 y 4 del Metro del Lima vía obra pública o gobierno a gobierno no es viable financieramente

- *Inversión asciende a más de S/ 35 000 millones equivalente al 4.1% del PBI o al 87% de la inversión pública del 2021*
- *Contratación G2G consiste básicamente en asistencia técnica sin asegurar el funcionamiento ni disponibilidad del servicio público*

La Asociación para el Fomento de la Infraestructura Nacional-AFIN comparte su preocupación sobre la presión para las finanzas públicas que causaría, a más de un año de la suspensión del proceso G2G de las Líneas 3 y 4, su ejecución a través de esta modalidad. Se estima que la inversión necesaria para estas dos líneas asciende a más de S/ 35 000 millones, equivalente al 4.1% del PBI o al 87% de la inversión pública del 2021. Con estos recursos se podrían financiar 220 Antepuertos del Callao u 81 Puentes Santa Rosa.

Asimismo, los G2G no representan un esquema de financiamiento distinto al de la obra pública tradicional. El Estado tendría que financiar la inversión a través de sus propios recursos y/o recurrir al endeudamiento público. Incluso se tendría que sacrificar otros proyectos y actividades programadas.

Caso distinto sería si se ejecutaran como asociaciones público-privadas (APP), en la que el Estado no tendría que desembolsar en el presente el 100% de los costos de inversión para poder contar con la infraestructura ya que, al ser contratos de largo plazo, los repagos por la inversión se van efectuando en el tiempo.

Debe tenerse en cuenta además que la contratación G2G consiste básicamente en la asistencia técnica para la gestión de los proyectos y la entrega de la obra, pero no va más allá. Es decir, no comprende el funcionamiento de la infraestructura y la disponibilidad del servicio público, que es lo que realmente necesita la ciudadanía. Si no hay operación y mantenimiento asegurado, surgen interrogantes urgentes como: ¿Quién se encargará de brindar el mantenimiento de los trenes? ¿Quién supervisará que esto se realice? ¿Cuán puntuales serán los viajes?

En ese sentido, las APP no se limitan a la construcción de la infraestructura, sino que incluyen la operación y el mantenimiento. Este aspecto es clave, puesto que en la actualidad no existe una institución pública con la experiencia en (y capacidad para) la operación de este tipo de infraestructura. Recordemos que la operación de la Línea 1 (y la de la Línea 2, cuando entre en funcionamiento) es responsabilidad del concesionario y, tal como se establece en el contrato de

concesión, deben cumplir estándares mínimos. Por ejemplo, en el contrato de concesión de la Línea 1 se estableció que el indicador de disponibilidad de servicio debe ser como mínimo 95% y su cumplimiento es supervisado por Ositran.

El dato: solo el 9.6% de viajes en transporte público en 2021, en Lima, se realizaron en vías exclusivas de transporte masivo (Metropolitano y Línea 1).

Lima, 24 de junio de 2022

Contactos para prensa
comunicaciones@afin.org.pe
954.367.490

Sobre AFIN

La Asociación para el Fomento de la Infraestructura Nacional-[AFIN](#) es el gremio empresarial que agrupa a las principales empresas concesionarias de infraestructura de servicios públicos en los sectores de energía, infraestructura de transporte y social, telecomunicaciones, saneamiento, y riego.

Para más información escribanos a comunicaciones@afin.org.pe y síganos en [Facebook](#), [Twitter](#), [Instagram](#), [LinkedIn](#) y [YouTube](#).