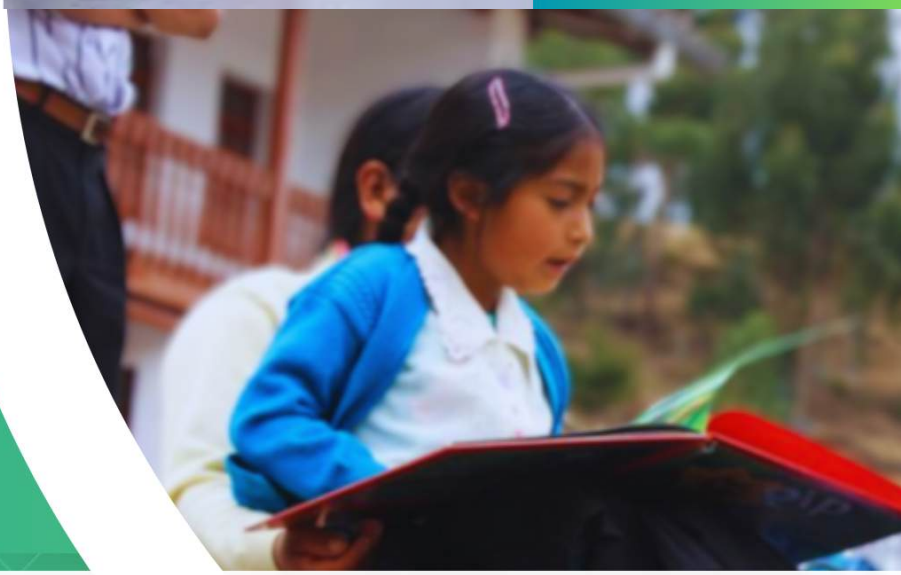
AFIN 360°

Resumen mensual

Edición | Febrero 2025



"Bienvenidos a AFIN 360°

En esta edición, presentaremos un resumen completo de nuestras actividades y logros más recientes, así como un vistazo a las principales actualizaciones económicas, legales y comunitarias.

¡Acompáñenos mientras exploramos lo más destacado del mes!

- Informe especial
- Informe especial
- Comprometidos con la comunidad
- Top mensual contenidos más exitosos en nuestras redes

Informe especial

Protección legal y patrimonial para representantes legales de empresas concesionarias

Click aquí

Informe especial

Cuidemos
nuestras carreteras

Click aquí

COMPROMETIDOS
CON LA COMUNIDAD

Conoce los importantes proyectos sociales de nuestros asociados que impactan positivamente en sus entornos.

Te invitamos a hacer click sobre las imágenes para conocer más

TISUR

Click aquí

Aeropuertos Andinos del Perú

Click aquí

HUAWEI

Click aquí

IBT GROUP

Click aquí

Lima Airport

Click aquí

REPSOL PERÚ

Click aquí

ISA REP

Click aquí

KALLPA

Click aquí

CLARO PERÚ

Click aquí

APM TERMINALS

Click aquí

Autopista del Norte

Click aquí

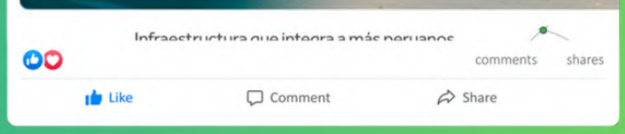
Ferrocarril Transandino

Click aquí

Top mensual: Contenidos más exitosos en nuestras redes

Click aquí

Click aquí



Click aquí

Click aquí

Click aquí

Click aquí

Click aquí

Click aquí

Dia de la lucha contra el hostigamiento sexual laboral en Perú

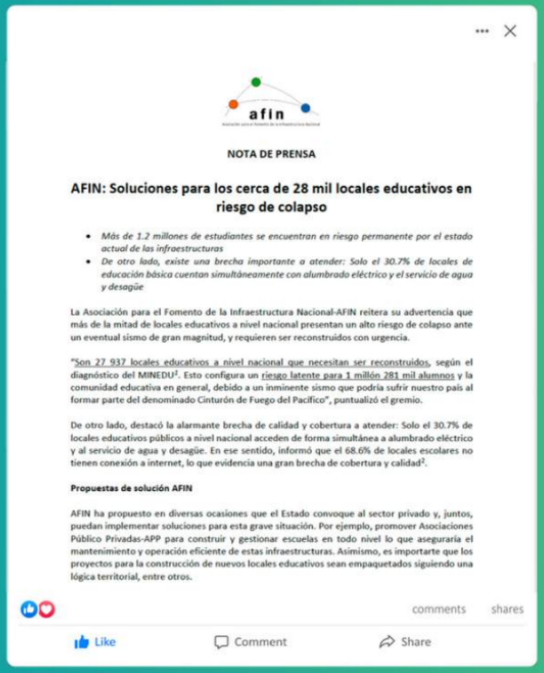
Click aquí

Click aquí

ESTUDIOS AFIN

Click aquí

COMUNICADOS Y REBOTE EN MEDIOS



NOTA DE PRENSA

AFIN: Soluciones para los cerca de 28 mil locales educativos en riesgo de colapso

- *Más de 1.2 millones de estudiantes se encuentran en riesgo permanente por el estado actual de las infraestructuras*
- *De otro lado, existe una brecha importante a atender: Solo el 30.7% de locales de educación básica cuentan simultáneamente con alumbrado eléctrico y el servicio de agua y desagüe*

La Asociación para el Fomento de la Infraestructura Nacional-AFIN reitera su advertencia que más de la mitad de locales educativos a nivel nacional presentan un alto riesgo de colapso ante un eventual sismo de gran magnitud, y requieren ser reconstruidos con urgencia.

"Son 27 937 locales educativos a nivel nacional que necesitan ser reconstruidos, según el diagnóstico del MINEDU[1]. Esto configura un riesgo latente para 1 millón 281 mil alumnos y la comunidad educativa en general, debido a un inminente sismo que podría sufrir nuestro país al formar parte del denominado Cinturón de Fuego del Pacífico", puntualizó el gremio.

De otro lado, destacó la alarmante brecha de calidad y cobertura a atender: Solo el 30.7% de locales educativos públicos a nivel nacional acceden de forma simultánea a alumbrado eléctrico y al servicio de agua y desagüe. En ese sentido, informó que el 68.6% de locales escolares no tienen conexión a internet, lo que evidencia una gran brecha de cobertura y calidad[2].

Propuestas de solución AFIN

AFIN ha propuesto en diversas ocasiones que el Estado convoque al sector privado y, juntos, puedan implementar soluciones para esta grave situación. Por ejemplo, promover Asociaciones Público Privadas-APP para construir y gestionar escuelas en todo nivel lo que aseguraría el mantenimiento y operación eficiente de estas infraestructuras. Asimismo, es importarte que los proyectos para la construcción de nuevos locales educativos sean empaquetados siguiendo una lógica territorial, entre otros.

comments shares

Like Comment Share

GESTIÓN

Economía

Más de la mitad de locales educativos en riesgo de colapso, advierte AFIN

A pocos días de iniciar el Año escolar 2025, se advierte que más de 1.2 millones de estudiantes se encuentran en riesgo permanente por el estado actual de las infraestructuras.

- En mayo declararían de interés construcción de 13 colegios en riesgo

Click aquí

OPINIÓN

LEONIE ROCA
Presidenta de AFIN

Huérfanos

Es fundamental entender que el acompañamiento del Estado en las APP es crucial para continuar satisfaciendo las expectativas de los ciudadanos.

Empecemos por explicar qué es una asociación público-privada (APP) y cómo funcionan los procesos para que vean la luz. El Estado toma un proyecto (ya sea porque un privado se lo presenta como iniciativa o porque alguien dentro del propio Estado decide promoverlo), analiza sus alcances, riesgos, las necesidad de inversión, los estándares de mantenimiento y operación, entre otros. Con esta información, se pasa a una etapa de estructuración, donde se evalúan los números: cuánto financiamiento y cuánto capital se requieren, cómo se recuperarán estas inversiones, cuáles serán las tarifas a cobrar a los usuarios, qué fianzas deben establecerse, etc.

Una vez culminada la estructuración, comienza la promoción del proyecto, que finalmente se licita. Se presentan postores (aunque no todos los que compran las bases se animan a participar) y se adjudica. En resumen, el concesionario, que es quien gana la licitación, recibe un mandato muy claro del Estado sobre el alcance de lo que debe hacer, cómo recuperar sus inversiones y gastos operativos, los riesgos que asumirá cada parte y cómo se supervisará el contrato.

Sin embargo, una vez nacida la concesión, queda huérfana. La contraparte estatal puede demorar años en agrobar las ingenierías, hacer observaciones por todo, objetar en las instancias de evaluación ambiental aspectos del proyecto que el mismo Estado ha contemplado, no defender los ajustes tarifarios previstos, no expropiar a tiempo, entre otros problemas.

La opinión pública y los políticos suelen reclamar a los concesionarios, citarlos al Congreso, denunciarlos y poner en riesgo sus reputaciones. Mientras tanto, nadie en la contraparte pública sale a explicar, nadie se apropia de estos proyectos que nunca dejan de ser públicos, aunque los gestione un privado.

Las APP han probado ser eficientes para ejecutar infraestructuras, ponerlas en operación con estándares de calidad adecuados y garantizar su mantenimiento en el tiempo. Por eso, es fundamental entender que el acompañamiento del Estado es crucial para continuar satisfaciendo las expectativas de los ciudadanos. Así, por ejemplo, si 15 años después de una concesión de carreteras, con contrato aún vigente, si el tráfico ha crecido tanto que se necesita un carril adicional, deberíamos contar con mecanismos expeditivos para incrementar los montos de inversión, respetando el equilibrio económico-financiero del contrato original. O si una línea del Metro está demorada varios años debido a que no se expropió oportunamente, deberían ser las autoridades quienes ofrezcan esta explicación, para evitar corrientes de opinión que argumenten en contra de la implementación de más APP y proyectos del Metro.

Nuestras autoridades pueden seguir dejando contrapartes privadas orfandad. Esto aumenta la percepción de mayor riesgo del país, traduce en exigir mayor rentabilidad a la inversión ha venido haciendo un excelente trabajo en la promoción y venta de proyectos, pero la postventa sigue siendo muy deficiente.

> "ProInversión ha venido haciendo un excelente trabajo en la promoción y venta de proyectos, pero la postventa sigue siendo muy deficiente".

Columna: Huérfanos

Click aquí

Infraestructura que integra a más peruanos

afin
Asociación para el Fomento de la Infraestructura Nacional