

QUINCENARIO

Boletín AFIN N° 256

Jueves, 16 de julio de 2020



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



3



¿SABÍAS QUÉ...?

Ahorros en Transporte Urbano

4

EDITORIAL

Hacia el objetivo común en Pisco



6

ECONOMÍA

Las líneas 3 y 4 del Metro de Lima y el Sistema de Transporte Masivo, ¿para cuándo?



10



LEGAL

El Congreso debe tener en cuenta el artículo 62 de la Constitución

13

OPINIÓN

Covid-19 y la fuerza mayor



Ahorros en Transporte Urbano

¿SABÍAS QUÉ...?

La implementación de un sistema de transporte masivo eficiente en Lima Metropolitana permitiría:

- ✓ La disminución de los tiempos de viaje de 80 a 30 minutos en Lima Metropolitana.
- ✓ Reducción en 40% de circulación de autos y station wagon (taxis y colectivos), así como combis; al ofrecer una cobertura de igual porcentaje de viajes en transporte privado y transporte público.

Todo lo anterior permitiría ahorros por S/ 19 338 millones anuales en tiempo y combustible.

Escenario actual

- **Vehículos en Lima y Callao:**
1.3 millones autos, station wagon y camionetas pick up(*)
241 mil camionetas rurales (combi) (*)
15,8 mil coasters y buses de transporte público (**)
- **Viajes diarios:**
6.3 millones en automóvil
9.6 millones en transporte público convencional (***)
1.6 millones en Metro, Metropolitano y Corredores
- **Valor social del tiempo:**
S/ 7.83 por pasajero en el transporte privado
S/ 6.5 por pasajero en el transporte público
- **Precio del combustible:**
S/ 10.68 por galón de gasolina 90 plus
S/ 6.5 por pasajero en el transporte público

Escenario con sistema masivo eficiente

- **Ahorros anuales:**
S/ 14 020 millones en tiempo y
S/ 5 318 millones en combustible

(*) Estimado como el 95% del parque automotor del departamento de Lima 2018
(**) Flota de coasters y buses de transporte público en Lima y Callao 2018
Nota: Estimación basada en recorridos anuales de 14 000 km en automóviles, 54 000 km en combis; y de 78 000 km en station wagon, coasters y buses.

Fuentes:

- Viajes diarios y flota de transporte público: Transítemos, Informe de observancia Situación del transporte público urbano Lima y Callao, 2018
- Consumo de combustibles por tipo de vehículo: Libélula y Plan CC, Escenario "todo sigue igual" (BAU) Sector Transporte, 2013
- Parque automotor del departamento de Lima: estadísticas del MTC a 2018
- Precio de los combustibles: Osinergrmin - Facilito al 03/07/2020, precio promedio en el distrito de Lima
- Valor social del tiempo en transporte urbano: MEF, Parámetros de evaluación social, Anexo 11 de la Directiva N° 001-2019-EF/63.01



HACIA EL OBJETIVO COMÚN EN PISCO

En la actualidad somos testigos de un debate sobre la modificación del Estudio de Impacto Ambiental presentada por la concesionaria Terminal Portuario Paracas. Los comentarios en contra se fundamentan en el supuesto riesgo para la reserva natural por el almacén de minerales que se construiría. Algunas voces, incluso, han cuestionado hasta la existencia misma del puerto. Recordemos que el Estado otorgó en concesión esta infraestructura, para ampliarla y modernizarla, con una inversión de 200 millones de dólares aproximadamente y por un plazo de 30 años.

Como antecedente, el puerto Terminal General Jose de San Martín, está ubicado en Punta Pejerrey en Paracas, multipropósito de origen, se puso en operación el 14 de abril de 1970, para reemplazar al antiguo muelle fiscal, reliquia histórica de más de 100 años de antigüedad, que hoy languidece por el paso del tiempo y por la afectación del terremoto de 2007 en la zona de Pisco Playa. Desde el inicio, y a través de su infraestructura se embarcó minerales, incluso en su estado natural.

Como toda inversión moderna tiene un enfoque de sostenibilidad. La concesionaria está solicitando, al ente responsable, la aprobación de la ampliación de su instrumento de gestión ambiental, en el marco de ese objetivo.

De otro lado, analicemos las condiciones de vida del distrito de Paracas, perteneciente a

la provincia de Pisco, con 9,011 habitantes y ubicado a 20 kilómetros aproximadamente del puerto: el 23.1% de viviendas particulares se abastecen de agua por camión-cisterna, o pozo; el 38.9%, no tienen conexión a desagüe y el 9.3%, no cuenta con alumbrado eléctrico por red pública, según el Censo Nacional de Población y Vivienda de 2017. Además, encontramos con sorpresa que el distrito es abastecido con agua potable solo durante una hora al día.

La ciudad de Pisco, capital de la provincia, tampoco expone los mejores indicadores en la cobertura de servicios públicos esenciales. El 79% de Establecimientos de Salud de primer nivel de atención, tienen capacidad instalada inadecuada. Y si bien la región tiene nueve hospitales del segundo nivel de atención, cuando las enfermedades son más complejas deben recurrir a un centro de salud en Lima. Asimismo, el 21.3% de sus locales escolares públicos no tienen alguno de los tres servicios básicos: agua, desagüe y electricidad.

Las potencialidades de la provincia de Pisco y de la Región Ica, son enormes. Se puede impulsar más el turismo, no solo para visitar las islas y la reserva, sino la riqueza arqueológica de restos de la cultura Paracas y Tambo Colorado. Para ello, los pasajeros que desembarquen de los cruceros que lleguen al puerto necesitan que se desarrolle una oferta sostenible.

También la agroindustria podría crecer exponencialmente si existiera el trasvase de agua desde Huancavelica, y los reservorios respectivos, generando gran cantidad de puestos de trabajo, con el puerto al lado para embarcar sus productos.

La minería existente en Huancavelica recurriría a su puerto natural que es el de Pisco. No tiene ninguna necesidad de venir hasta Lima. La pesca industrial y la pesca de consumo humano directo es capaz de incrementar las exportaciones no solo en harina de pescado sino en congelado, tal como ocurre en el puerto de Paita, generando mucho más trabajo y ocupación en la zona.

Pisco cuenta además con un aeropuerto y una carretera de doble vía que está pronta a culminar hasta Ica. Existe además la posibilidad de desarrollar un parque industrial, que, con acceso a agua, buen clima y cerca de Lima, sumado a buena infraestructura, podría convertirse en un nuevo polo de desarrollo económico, y sobre todo social para esta zona. La metalurgia y el gas natural también tienen fuerte presencia en la zona.

En ese sentido, el área de influencia o hinterland del puerto de Pisco abarca la región Ica, Ayacucho, Huancavelica, y norte de Arequipa, con un enorme potencial.

Hay que tener presente además que la actividad portuaria es una de las actividades principales de la ciudad de Pisco. Sus antecedentes se remontan al desembarco de la Expedición Libertadora al mando del General José de San Martín el 8 de setiembre de 1820. También ha estado presente en la obra literaria de Abraham Valdelomar, entre otras efemérides. Existe entonces una simbiosis entre la ciudad y su puerto.

Recordemos que la ciudad de Pisco y alrededores fue devastada el 2007 y ante el fracaso de proceso de reconstrucción, es necesario promover la reconstrucción económica para que todos sus habitantes mejoren sus condiciones de vida, en todos los aspectos y aprendiendo de las experiencias para promover construcciones antisísmicas y evitando la ocupación informal.

Y eso no está reñido con el valor de proteger el medio ambiente, que es por supuesto del máximo interés de todos, al ser un objetivo de desarrollo sostenible y para lo cual existen medidas de protección y cuidado ambiental que deben ser cumplidas escrupulosamente.

Si el objetivo de todos es el desarrollo social y económico de la zona, ¿por qué no trabajar conjuntamente para lograrlo? Y en este proceso, frenar la división y confrontación.



ECONOMÍA





Imagen: Metro de Lima - Línea 2

LAS LÍNEAS 3 Y 4 DEL METRO DE LIMA Y EL SISTEMA DE TRANSPORTE MASIVO, ¿PARA CUÁNDO?

El Metropolitano ha permitido lograr un importante ahorro de tiempo para sus usuarios, como, por ejemplo, viajar en tan solo 32 minutos desde el terminal Naranjal a la estación Angamos; lo que hace poco más de 10 años podía tomar hasta una hora y media.

Asimismo, la Línea 1 del Metro de Lima que permite atravesar la ciudad desde San Juan de Lurigancho hasta Villa El Salvador en 54 minutos, lo que hace algunos años atrás, tomaba hasta cuatro horas.

Si bien la implementación de estos servicios ha permitido mejorar los tiempos de viaje y seguridad para los miles de usuarios, aun se enfrentan importantes retos en el transporte urbano de pasajeros de Lima Metropolitana fuera del ámbito de influencia de estos proyectos¹.

Los hogares que perciben ingresos menores a S/ 600 al mes, destinan el 54% al uso de un tipo de transporte. Asimismo, de acuerdo a la encuesta de la organización “Lima Cómo Vamos”-2018, el 24% de limeños y 25.5% de chacos pasan al menos una hora diaria en el trayecto de ida a su centro de trabajo o estudio.

Por largos años la gestión del transporte urbano de Lima Metropolitana se abordó de manera

incompleta y sin una visión integradora a futuro acorde al cambio de la dinámica urbana. Los resultados: 39 000 km de rutas superpuestas, menos de 300 semáforos inteligentes en Lima, y la persistente informalidad de unidades no habilitadas para el transporte público cuya dimensión no es conocida con exactitud por la carencia de registros en las municipalidades y el Ministerio de Transportes y Comunicaciones-MTC.

Evidentemente, la ciudad necesita un sistema de transporte masivo que conecte el norte, sur, este y oeste de la misma, permitiendo que los residentes de los distritos periféricos puedan desplazarse en menor tiempo y a bajo costo.

Se está desarrollando el Plan Maestro del Sistema de Transporte Masivo de Lima y Callao al 2050 para crear una red unificada de transporte, con la estructuración integral de los proyectos de este sector, y un modelo integrado de demanda que definirá la política tarifaria.

Plan de acción del Plan Maestro del Sistema de Transporte Masivo

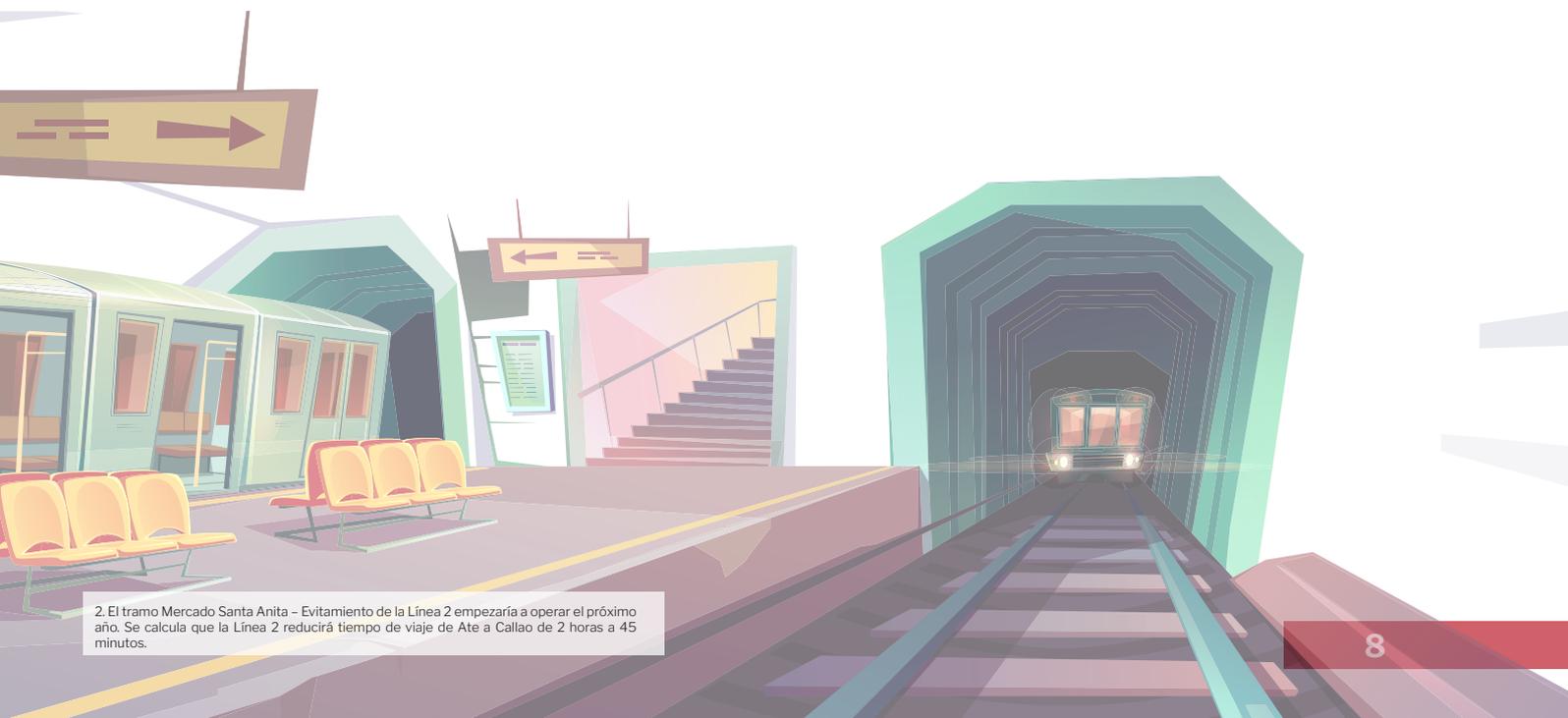
	Fecha prevista de conclusión (*)
Diagnóstico	2019
Modelo de Transporte	2019
Propuestas de desarrollo del sistema de transporte masivo al 2050	2019
Política tarifaria	2019
Evaluación Ambiental Estratégica	2020
Plan Maestro Integral	2020
Adecuación del Marco Legal	2020
Estrategia de Implementación del Plan Maestro	2020

(*) DSN° 022-2019-MTC

El Plan Maestro es el documento para la planificación del Metro de Lima que, considerando la interconexión con el Metropolitano y la red corredores complementarios, definirá las características tecnológicas de las nuevas líneas del Metro.

Considerando el anuncio de que la operación de las Líneas 2², 3 y 4 se iniciará entre el 2024

y 2030, respectivamente, vale recordar que en 2019 se esperaba que las Línea 3 y 4 contarán con la viabilidad respectiva de modo que este año se tendría que haber elaborado los estudios definitivos de ingeniería; y el inicio de obras, iniciado, a final de 2020 o inicios de 2021. Sin embargo, actualmente ambos proyectos siguen en proceso de viabilidad.



2. El tramo Mercado Santa Anita - Evitamiento de la Línea 2 empezaría a operar el próximo año. Se calcula que la Línea 2 reducirá tiempo de viaje de Ate a Callao de 2 horas a 45 minutos.

Características de las líneas del Metro de Lima

	Línea 1	Línea 2	Línea 3 (*)	Línea 4 (**)
Estado	En operación	En construcción	En proceso de viabilidad	En proceso de viabilidad
Tipo de infraestructura	Elevada	Subterránea	Subterránea	Subterránea
Inicio - Fin	SJL - VES	Ate - Callao	Comas - SJM	Bellavista - Ate
Recorrido total	<ul style="list-style-type: none"> •11 distritos •26 estaciones 	<ul style="list-style-type: none"> •27 km +7.5 km del Ramal Faucett Gambella 	<ul style="list-style-type: none"> •13 distritos •28 estaciones •34 km •87 trenes automáticos con capacidad para 1400 pasajeros en cada tren 	<ul style="list-style-type: none"> •13 distritos •20 estaciones •23 km •44 trenes automáticos con capacidad para 1400 pasajeros en cada tren
Capacidad de atención	cerca de 400 mil usuarios por día	1 millón de pasajeros por día	1 millón de pasajeros por día	1 millón de pasajeros por día

(*) De interés público en el Plan Nacional de Infraestructura para la Competitividad

(**) De interés público en el Plan Nacional de Competitividad y Productividad

La ejecución de la Línea 5 (Chorrillos - Miraflores) y Línea 6 (Independencia - Surco) se realizará en el largo plazo, en concordancia con la estrategia de implementación del Plan Maestro del Sistema de Transporte Masivo

Elaboración: AFIN

Del transporte a la movilidad

La configuración de Lima Metropolitana requiere abordar la problemática de la movilidad urbana desde y hacia el ciudadano. Se requiere que la Autoridad de Transporte Urbano-ATU asuma el liderazgo para lograr una complementariedad armoniosa entre las distintas formas de trasladarnos, para lo cual es necesario adecuar la infraestructura, implementar una red de semaforización inteligente, señalización acorde a las necesidades de personas con habilidades especiales, incorporar un sistema centralizado de cobro de pasajes entre el Metro, Metropolitano y Corredores y la disposición de información pertinente sobre las rutas disponibles, horarios y los puntos de interconexión.

Si bien la pandemia actual ha motivado el impulso del transporte individual sostenible con la implementación de una red de ciclovías definida por la ATU, los desplazamientos a pie o en

bicicleta son medios adecuados para trayectos cortos, pero no soluciona la problemática para los trayectos que implican atravesar la ciudad a lo largo de varios distritos. Requerimos un sistema de transporte masivo, e inclusivo, que permita la intermodalidad con otros modos de transporte, como las ciclovías y red de buses.

En ese sentido, exhortamos la culminación e implementación del Plan Maestro del Sistema de Transporte Masivo (e inclusivo) y acelerar el avance de las Líneas 3 y 4, aspectos clave que contribuirán al reordenamiento del transporte de pasajeros de Lima y Callao, favoreciendo un mejor aprovechamiento del tiempo, ofertas educativas y de empleo por parte de los usuarios. La demanda en cantidad de pasajeros nos sigue desbordando y aún seguimos en el plano del análisis.



LEGAL

CONGRESO

EL CONGRESO DEBE TENER EN CUENTA EL ARTÍCULO 62 DE LA CONSTITUCIÓN

A través de distintos proyectos de Ley, nuestro Poder Legislativo viene modificando o contraviniendo disposiciones constitucionales en sesiones fugaces, que se llevan a cabo sin profundidad de análisis y sin contar con la opinión de expertos, poniendo en riesgo los derechos de las personas y empresas. Esto, bajo la excusa de brindarles beneficios a la población en el contexto de la pandemia del COVID-19.

Entre los proyectos de ley que se han venido aprobando de esta manera, destacan algunos que representan una intromisión directa en los contratos que ha suscrito el Estado con agentes privados.

Así, tenemos leyes que buscan, por ejemplo, impedir que los operadores de concesiones viales puedan cobrar peajes por el uso

de las vías, otras que pretenden que las empresas de telecomunicaciones no cobren contraprestación alguna por los servicios prestados y, a la vez, no puedan suspender el servicio a usuarios deudores.

Inclusive, se ha vuelto a traer a colación leyes anacrónicas como el de la renta básica, que busca modificar las condiciones contractuales de un contrato suscrito por el Estado Peruano con un operador de telefonía móvil, desconociendo que el artículo 62 de la Constitución establece que ninguna ley puede modificar un contrato, mucho menos un Contrato-Ley. Además, ya existe un pronunciamiento firme del Tribunal Constitucional sobre el particular.

El artículo 62 de la Constitución dispone textualmente lo siguiente:

Artículo 62°.- La libertad de contratar garantiza que las partes pueden pactar válidamente según las normas vigentes al tiempo del contrato. Los términos contractuales no pueden ser modificados por leyes u otras disposiciones de cualquier clase. Los conflictos derivados de la relación contractual solo se solucionan en la vía arbitral o en la judicial, según los mecanismos de protección previstos en el contrato o contemplados en la ley. Mediante contratos-ley, el Estado puede establecer garantías y otorgar seguridades. No pueden ser modificados legislativamente, sin perjuicio de la protección a que se refiere el párrafo precedente.



Esta disposición constitucional establece la denominada “libertad de contratación”, que comprende la autonomía de contratar propiamente dicha (con quién y sobre qué), así como la de configuración interna de los contratos (cómo se llevará a cabo el contrato) y la intangibilidad de los mismos (la imposibilidad de modificar un contrato, incluso a través una Ley, si no es únicamente por acuerdo entre las partes).

Adicionalmente, el artículo define la existencia de Contratos-Ley, aquellos que, por su impor-

tancia para el Estado y con una disposición normativa, cuentan con seguridades y garantías adicionales, como convenios de estabilidad tributaria o de estabilidad jurídica, que aseguran a los agentes privados que, durante la vigencia de los mismos, les será de aplicación las normas tributarias o de cualquier otra índole, vigentes al momento de su suscripción.

Por ello el Tribunal Constitucional, en sentencia recaída en el Expediente N° 005-2003-AI/TC, señaló lo siguiente:

“32. En el segundo párrafo del artículo 62° de la Norma Suprema se ha constitucionalizado el denominado “contrato-ley” [...] Mediante el contrato ley, en efecto, los Estados han previsto fórmulas contractuales mediante las cuales se ha otorgado a los co-contratantes ámbitos de seguridad jurídica, a fin de favorecer la inversión privada dentro de sus economías [...] 35. En ese orden de ideas, este Tribunal precisa que no sólo gozan de inmodificabilidad las cláusulas que compongan el contrato-ley, cuando así se acuerde, sino también el estatuto jurídico particular fijado para su suscripción. Es decir, tanto la legislación a cuyo amparo se suscribe el contrato-ley, como las cláusulas de este último.”

Cabe recordar que el Congreso Constituyente de 1993 resaltó la importancia de proteger a los contratos frente a cualquier ley con nombre propio que pretendiera modificarlos, superponiéndose a la voluntad de las partes involucradas. Ello, en la medida que los contratos son el medio que asegura el desarrollo y bienestar general de la sociedad, permitiendo el intercambio de recursos mediante su asignación a quién más valor le otorga a un bien.

De la misma manera como la familia es el núcleo de la sociedad, los contratos son el núcleo económico de la riqueza que desarrolla un país. Sin el respeto a su naturaleza, estaríamos sumidos en el subdesarrollo y la pobreza.

Es sumamente importante mantenernos vigilantes ante cualquier menoscabo al derecho

constitucional a la libertad de contratación y alzar nuestra voz de protesta frente a una transgresión que, sin duda, tendrá como efecto un mayor perjuicio económico que los beneficios que estas leyes transgresoras pretenden brindar.

Está en juego el futuro de nuestro país y el reflote de nuestra economía en el más corto plazo. Debemos tener en cuenta que, del respeto a nuestras reglas básicas de convivencia, hemos logrado un admirable desarrollo económico en los últimos años, logrando atraer la inversión extranjera necesaria para minimizar nuestros índices de desempleo, pobreza y pobreza extrema, que, ahora, por el contexto de la pandemia, han registrado una lamentable caída.

Repitamos la receta.

OPINIÓN





COVID 19 Y LA FUERZA MAYOR

Por Milagros Maraví

Socia del Área Administrativa de Rubio Leguía Normand

El mundo ha sido remecido por la pandemia del COVID-19. A fines de diciembre se reportaron los primeros casos en la ciudad de Wuhan en China y el 11 de marzo de 2020 la Organización Mundial de la Salud declaró como pandemia su propagación, al haberse extendido en más de cien países del mundo de manera simultánea, entre ellos el Perú, que confirmó su primer caso el 6 de marzo de 2020. Ante el avance del virus, el 15 de marzo de 2020, mediante Decreto Supremo (DS) N° 044-2020-PCM, el Gobierno del Perú decretó el Estado de Emergencia Nacional y estableció el aislamiento social obligatorio como medida por quince días. Dicho estado de emergencia se ha prorrogado mediante Decretos Supremos hasta el 31 de julio de 2020.

Sin embargo, la cuarentena no paralizó determinadas actividades esenciales y mediante DS N° 080-2020-PCM, se aprobó la reanudación gradual y progresiva, por fases de las demás actividades económicas, regulando la primera fase. Por DS N° 101-2020-PCM, se aprobó la Fase 2 de la Reanudación de Actividades Económicas que fue ampliado por el Decreto Supremo N° 110-2020-PCM. Finalmente, a través DS N° 117-2020-PCM, se aprobó la Fase 3. Las empresas deben cumplir protocolos sanitarios y sectoriales para poder reanudar actividades de manera que, en el caso de las Asociaciones Público Privadas (APP), la eje-

cución de sus contratos debe adaptarse a lo que se ha denominado las normas de “la nueva convivencia”.

En ese contexto, las empresas han continuado trabajando con limitaciones u optaron por detener sus actividades y luego reiniciarlas, lo ha determinado que no puedan cumplir con algunas obligaciones contractuales o que requieran plazos y recursos adicionales para hacerlo.

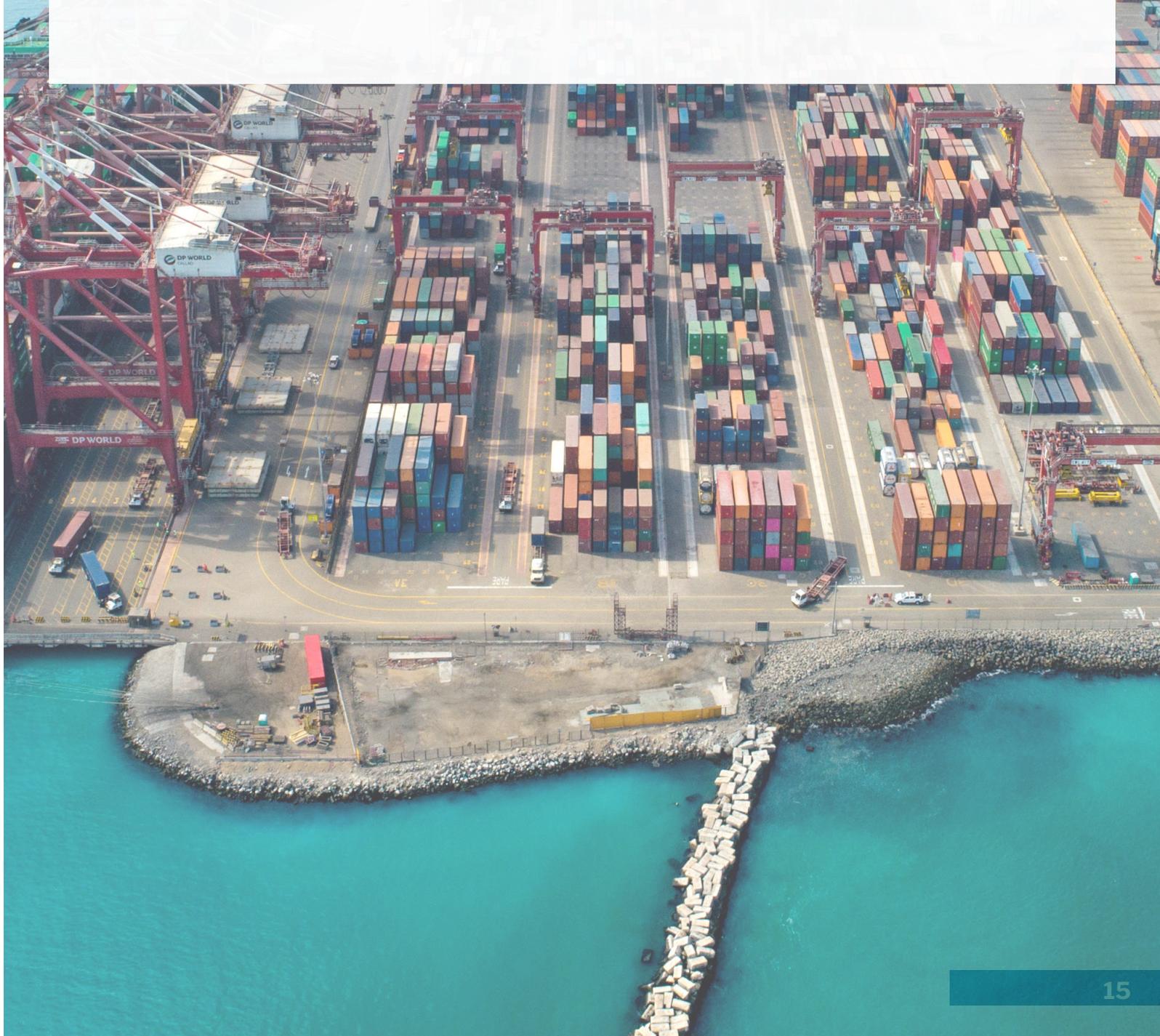
Algunos contratos prevén expresamente la pandemia como causa de fuerza mayor. Otros, tienen causales no taxativas que permiten considerarla como causal no mencionada expresamente. El hecho es que las solicitudes de suspensión de obligaciones, y consiguientemente ampliación de plazo, se están presentando ante las autoridades competentes y no debería existir impedimentos para su aprobación.

Respecto de los contratos celebrados bajo el ámbito de la Ley de Contrataciones del Estado, a través del Comunicado N° 005-2020 del 25 de marzo de 2020, el OSCE ha indicado que, la declaratoria de emergencia descrita anteriormente, “constituye una situación de fuerza mayor que puede afectar los vínculos contractuales celebrados al amparo de la normativa de contrataciones del Estado, tanto del lado del contratista como del lado de la Entidad contratante” y se ha aprobado el Decreto

Legislativo (DL) N° 1486 que reconoce la ampliación de plazos en los contratos y el reconocimiento de mayores costos producto del COVID-19, así como el pago de adelantos.

A contrapelo, las APP, han merecido que se emita un Informe de la Dirección General de Política de Promoción de la Inversión Privada, ente rector del Sistema Nacional de Promoción de la Inversión Privada (N° 060-2020-MEF/68.02) que sugiere, a diferencia de lo afirmado por el OSCE, que las disposiciones normativas adoptadas en el contexto de la pandemia no son una causal de fuerza mayor porque “los efectos de la vigencia y aplicación de una norma no constituyen eventos de fuerza mayor que puedan ser alegados por el concesionario” ya que no cumplen con ser “eventos externos, inesperados, fuera de control de las partes y que impiden u obstaculizan la ejecución de las obligaciones”.

Mas allá de la causal invocada, es innegable que el COVID 19 y las disposiciones normativas dictadas para enfrentarla tienen causalidad directa con la inexecución parcial, tardía o defectuosa de muchas obligaciones de los contratos de APP, y así debe ser reconocido, porque la reactivación de los proyectos de infraestructura es de suma urgencia para nuestro país.





LIMA AIRPORT

DONACIONES

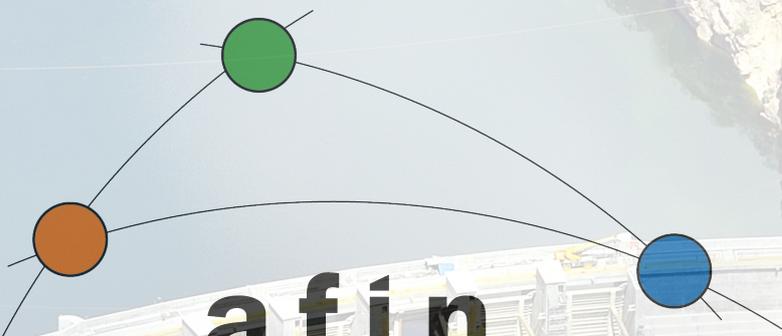
Kits de primera necesidad a más de **18 000** familias del Callao.

Por medio del programa **Hombro a Hombro**, junto a 80 empresas, se logró la donación de **4 600** toneladas de ayuda humanitaria a las familias más vulnerables del país; beneficiando a **medio millón** de personas.

En alianza con ADRA PERÚ, se llevó a cabo el programa **Salud En Casa**. Esta iniciativa permite llevar atención médica domiciliar a las familias más vulnerables vecinos del Aeropuerto Jorge Chávez.

A través de Fundación OLI, Lima Airport, junto a diversas empresas, sumaron esfuerzos para llevar **miles de kits** de protección sanitaria al personal médico de la zona.





afin

Asociación para el Fomento de la Infraestructura Nacional

QUINCENARIO
