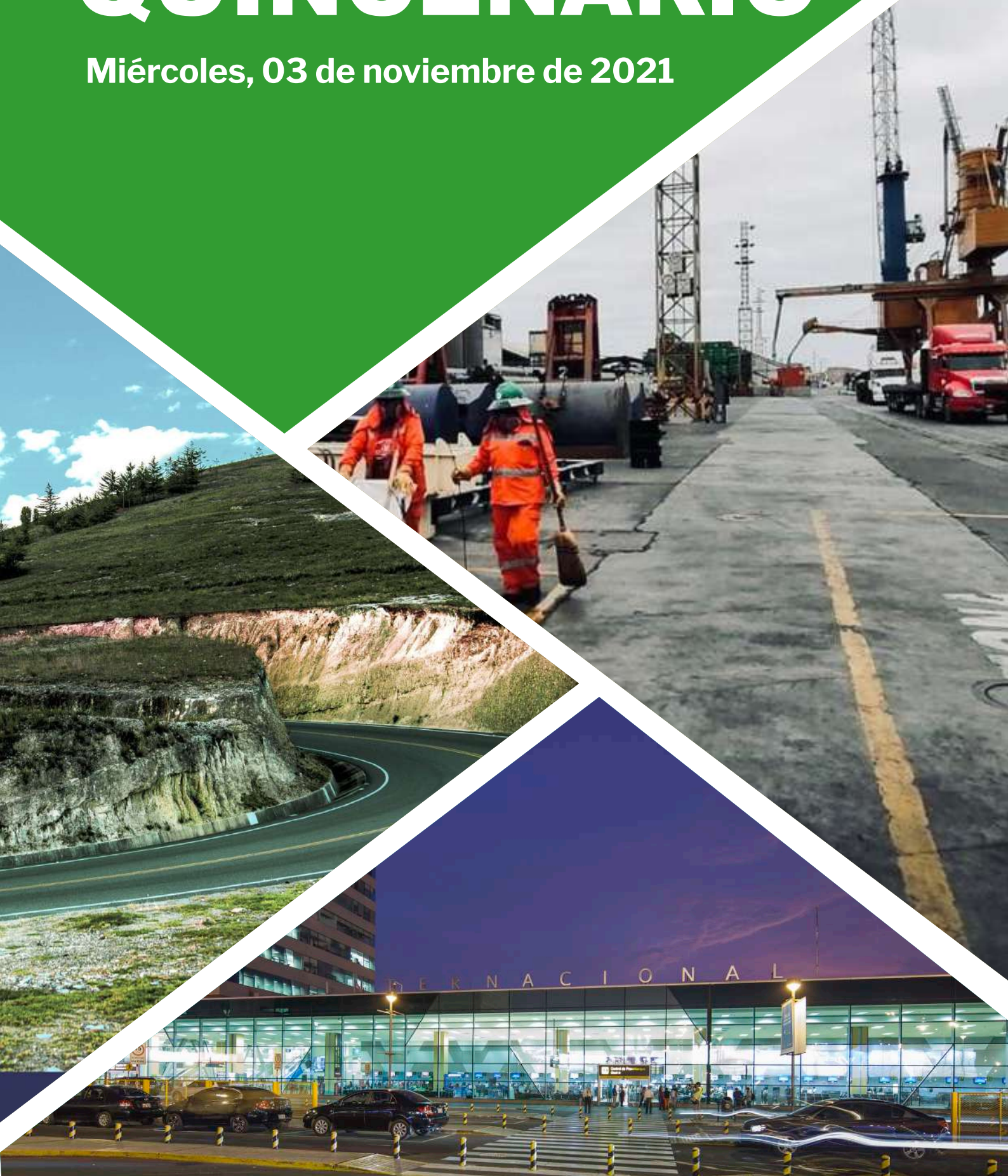


N°286

QUINCENARIO

Miércoles, 03 de noviembre de 2021



ÍNDICE



03 **¿Sabías que?**

Proyecto del Ferrocarril
Huancayo-Huancavelica

05 **Economía**

Oportunidades para Apurímac

11 **Legal**

Una buena propuesta

14 **Opinión**

Infraestructura de transporte para el desarrollo de nuestra sociedad - Manuel Ugarte, socio del área Inmobiliaria de PPU

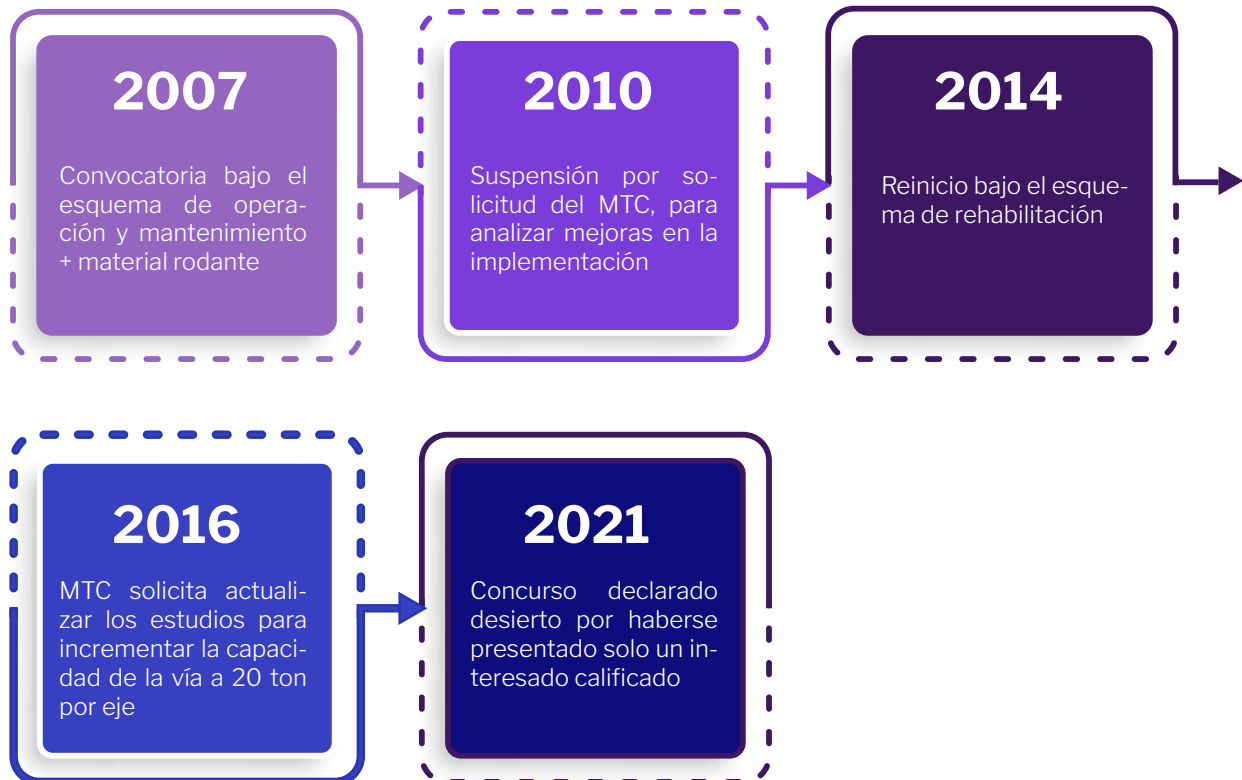
16 **Ax+**

Noticias y novedades de nuestros asociados

¿Sabías Que?

El proyecto del Ferrocarril Huancayo-Huancavelica fue encargado a ProInversión, desde el 2007, por el MTC.

No obstante, los retrocesos no han permitido su adjudicación hasta el momento, pese a los importantes beneficios sociales que se generarían en la zona de influencia del proyecto.



Beneficios sociales

- Accesibilidad a mercados para productos agrícolas y piscigranjas de truchas, con ahorros en el flete de transporte
- Incremento del valor los terrenos en el área de influencia de la vía férrea
- Mayor y mejor accesibilidad a los servicios públicos de salud y educación
- Ahorro de costos de operación vehicular y mantenimiento de vías
- Ahorro de tiempo en el transporte de carga pesada
- Reducción de emisión de gases de efecto invernadero
- Incremento del turismo
- Puesta en valor de los bienes históricos (sala de exhibición)

POTENCIAL TURÍSTICO DE LA ZONA DE INFLUENCIA DIRECTA



Imagen: proinversión

Estado actual

El proyecto cuenta con las opiniones previas del MTC, OSITRAN, MEF, así como el Informe Previo de la Contraloría General de la República.

Actualmente se está realizando un sondeo de mercado que permitirá incrementar las probabilidades de adjudicación del proyecto.

Tras los resultados del sondeo se realizaría una próxima convocatoria.

ECO NO MÍA



Imagen: gestión

***Oportunidades para
Apurímac***

Oportunidades para Apurímac



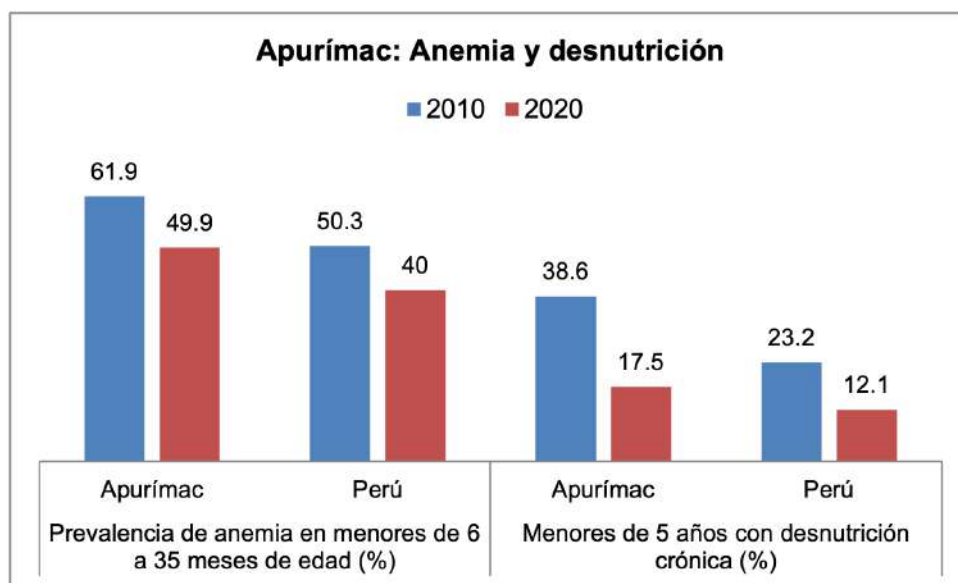
Por:
Yovanna Ramírez
Jefa del área económica - AFIN

Apurímac, que en quechua significa “el Dios que habla”, parece pedir hoy mejor atención y oportunidades. Esta región, ubicada en el sur de los andes peruanos, alberga 430 609 habitantes, según proyecta el INEI. Comprende siete provincias, entre las que destacan Abancay (capital y centro político) y Andahuaylas, que concentran el 28% y 35% de la población, respectivamente.

Situación actual

Es una de las regiones menos desarrolladas del país, que registró el segundo Índice de Desarrollo Humano más bajo en 2019. Una de sus más grandes debilidades es su bajo capital humano, como muestran diversos indicadores socioeconómicos.

En materia de salud, específicamente en desnutrición crónica infantil y anemia en menores, su situación es más crítica que el promedio nacional, generando graves consecuencias que comprometen el presente y futuro de su niñez. Si consideramos que en 2010 el 38.6% de menores de 5 años padecía de desnutrición crónica, no es de extrañar que en la “evaluación de los logros de aprendizaje 2019”, solo el 31.3% de estudiantes de cuarto grado de primaria comprendían lo que leían.



Fuente: INEI
Elaboración: AFIN

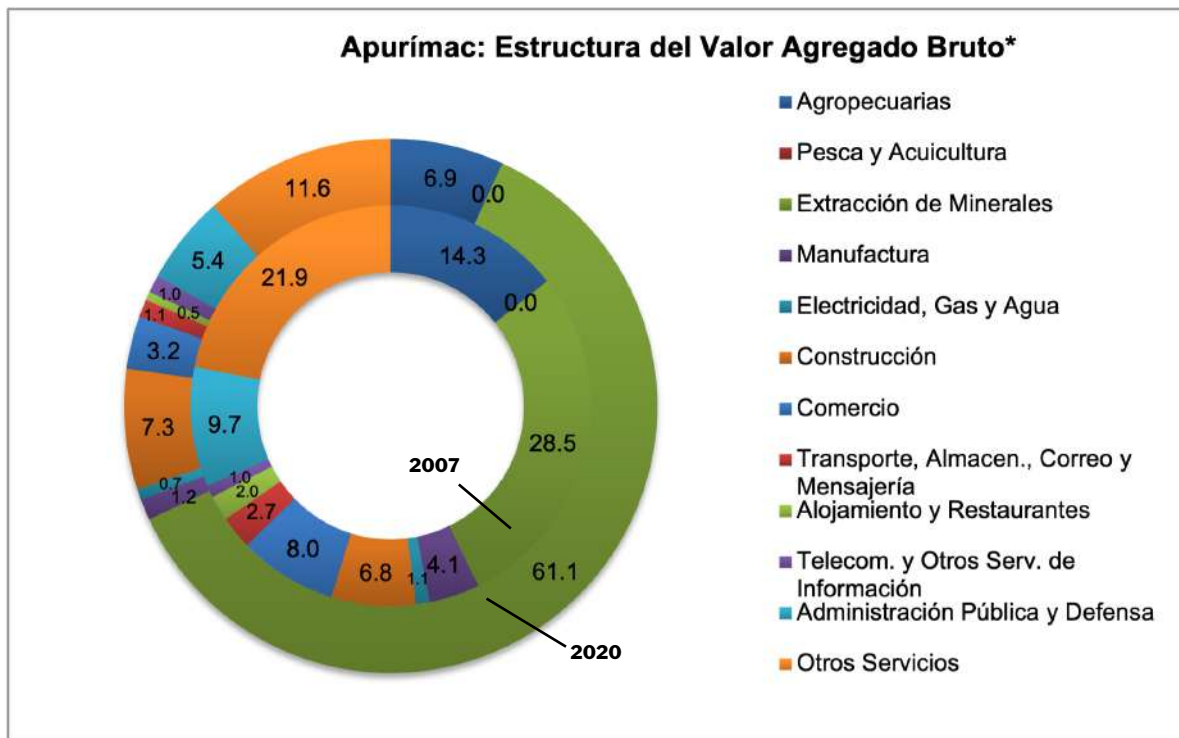


Si consideramos que en 2010 el 38.6% de menores de 5 años padecía de desnutrición crónica, no es de extrañar que en la “evaluación de los logros de aprendizaje 2019”, solo el 31.3% de estudiantes de cuarto grado de primaria comprendían lo que leían.

La calidad de los servicios de salud y educación se ve afectada por las condiciones de infraestructura. El 94% de establecimientos de salud del primer nivel de atención (como postas y centros de salud) y el 100% de hospitales se encuentran con capacidad instalada inadecuada¹. Asimismo, el 45% de locales de educación básica regular no tienen acceso a agua, 32% a saneamiento² y 9% a electricidad.

En el mercado de trabajo, solo 26.9% de la Población Económicamente Activa tenía empleo adecuado en 2020 (cerca de 14 puntos porcentuales menos que en 2019). Además, el 66.8% de asalariados eran informales, cuyo ingreso, en promedio, fue aproximadamente un tercio de quienes tenían un empleo formal.

Desde el 2016, la minería representa más del 60% del Valor Agregado Bruto (VAB) regional. Actualmente, Apurímac es el tercer productor de cobre del país. Con ocho proyectos de cobre y uno de hierro, cuyas inversiones ascienden a US\$ 10 243 millones (18.2% del total nacional), ocupa la segunda posición en la cartera de proyectos de construcción de mina después de Cajamarca.



* A precios de 2007

Fuente: INEI

Elaboración: AFIN

¹ Su infraestructura y el equipamiento no se encuentran acordes con lo establecido en las Normas Técnicas de Salud al no haber recibido ninguna intervención integral entre 2016 y 2020.

² No tienen alcantarillado o al menos pozo séptico

Las actividades agropecuarias representaron el 6.9% de su VAB en 2020. Los principales productos agrícolas de la región son la papa, el maíz amiláceo (consumido como mote o cancha), el frijol grano seco y la quinua. Según el Censo Nacional Agropecuario 2012, el 47.9% de su superficie agrícola es aprovechada bajo riego y 52.1%, en secano.

El Plan Regional Exportador (PERX) de Apurímac identificó tres cadenas de productivas: granos y tubérculos andinos (kiwicha, papa nativa, quinua y derivados), productos de valles interandinos (palta, tara y anís de Curahuasi) y fibra de alpaca y confecciones. Sin embargo, la baja calidad y cobertura de la infraestructura de transporte frena su crecimiento.

Corredores económicos de la región Apurímac

Corredor económico	Principales productos	Turismo	Mercados en que desemboca
Abancay-Graucotabambas	Minería (Las Bambas)		Cusco, Arequipa y Puno
Abancay (Puente Sahuinto)– Andahuaylas – Chincheros (Puente Pampas)	Menestras, cereales, frutales, caña de azúcar (aguardiente), tubérculos, miel de abeja, vacunos (lácteos), ovinos, porcinos, caprinos, aves, cuyes	Cañón del Apurímac, los complejos arqueológicos de Saywite, Curamba, Sondor, Muyumuyu, el Santuario Nacional del Ampay, la Laguna de Pacucha	Ayacucho y Cusco
Abancay – Aymaraes (Cotaruse)	Vacunos, caprinos y camélidos sudamericanos (alpaca), y productos de pan llevar	Festividades del Señor de Ánimas, los baños termo medicinales de Pincahuacho y el templo colonial de Pampamarca	Ica, Lima y Cusco
Abancay – Aymaraes (Santa Rosa) – Antabamba (Huacullu)	Camélidos sudamericanos (alpacas y llamas), en menor proporción los vacunos y caprinos, papa nativa, olluco, oca y productos de pan llevar		Arequipa
Abancay-Palpacachi-Cotabambas	Cereales, menestras, frutales, vacunos y caprinos		Cusco
Andahuaylas-Pampachiri	Camélidos sudamericanos (alpacas y llamas) y, en menor proporción, vacunos y ovinos		Ica y Lima

Aymaraes (Chalhuanca) – Caraybamba – Antabamba	Camélidos sudamericanos (alpacas y llamas); en menor proporción vacunos y caprinos, papa nativa, olluco, oca y frutales		Concurren productores de la provincia de Antabamba y distritos
Abancay – Curahuasi	Maíz, papa nativa, quinua, anís, actividad ganadera, frutales		Abancay y Cusco

Fuente: Gobierno Regional de Apurímac

Elaboración: AFIN

“ Según el Censo Nacional Agropecuario 2012, el 47.9% de su superficie agrícola es aprovechada bajo riego y 52.1%, en seco.”



El transporte de personas y de mercancías se realiza principalmente por la vía terrestre³. Aquí se registra otro problema: el 23.3% de las vías nacionales en esta región no están pavimentadas, al igual que el 43.8% de las departamentales y el 99.9% de las vecinales.

Proyectos a impulsar

En ese sentido, es importante el desarrollo de la Longitudinal de la Sierra Tramo 4, que conectará la Carretera IIRSA Sur con el terminal portuario General San Martín (Pisco) y el puerto del Callao.

El Programa de infraestructura vial para la competitividad regional (Proregión) incluye dos corredores viales alimentadores que impulsarán el transporte de carga a nivel subnacional. Estos son el Corredor Apurímac, ubicado en el distrito de Caraybamba, provincia de Aymaraes, actualmente en ejecución; y el Corredor Apurímac-Ayacucho, que se encuentra en expediente técnico.

Pese a su importante riqueza minera por aprovechar, en la actualidad esta región no cuenta con transporte ferroviario que permita trasladar los minerales. La deficiente infraestructura vial dificulta el transporte minero de la zona, que en más de una ocasión ha derivado en conflictos sociales con el consecuente bloqueo de vías

³ El aeropuerto en Andahuaylas registró una caída promedio anual de 62.5% en el tráfico de pasajeros entre 2013 y 2019, y movilizó solo 115 pasajeros y 325 kg de carga en 2020.

Actualmente se está elaborando los estudios de factibilidad del Ferrocarril San Juan de Marcona – Andahuaylas. De culminarse este año, la construcción comenzaría en 2023. Esta infraestructura permitirá transportar, principalmente, concentrados minerales como hierro y cobre, y en menor medida pasajeros y carga de otros productos.

La energía es clave para el desarrollo económico y social. Al respecto, el actual gobierno ha indicado la intención de llevar adelante la masificación del gas natural en esta región, para lo cual se ha dispuesto una Comisión Multisectorial que emitirá un informe con las propuestas para desarrollar la infraestructura necesaria.

La deficiente conectividad limita el funcionamiento de plataformas tecnológicas, sobre todo en el nuevo escenario de acelerada digitalización. En el primer trimestre de 2021, el número de antenas creció 16.9% respecto al mismo periodo del año anterior. De estas, que fueron recientemente instaladas, 80% son para tecnología 4G y 20% para 3G. La región necesita incrementar la cobertura de tecnología compatible con el teletrabajo y teleeducación.

Conclusiones y recomendaciones

Apurímac presenta un gran déficit de infraestructura y para cerrar sus brechas necesita ejecutar los proyectos que tiene en cartera. Para acelerar este objetivo se requiere simplificar el número y duplicidad de revisiones y opiniones para sacar adelante proyectos, además de impulsar mecanismos haciéndolos más atractivos para los inversionistas y evitar la falta de postores.

Elevar la competitividad en esta región implica llevar más y mejores servicios públicos, lo que se puede lograr sin necesidad de construir más infraestructura pública. ¿Cómo?: se requiere decisión para llevar adelante proyectos, pero también para buscar soluciones alternativas. Los contratos de servicios no son algo nuevo. Esto lo demuestra la electrificación rural con paneles fotovoltaicos que benefician a 6 577 viviendas, 22 centros educativos y 18 puestos de salud en toda la región.

Otro ejemplo son las Unidades Básicas de Atención Primaria (UBAP) de EsSalud que demuestran que el sector privado puede llevar adelante servicios públicos, de acuerdo a los niveles de servicio que establezca el Estado. Para ampliar este modelo no es necesario redactar una nueva Constitución, solo se requiere permitir la contratación por periodos de tiempo más largos.

Asimismo, las condiciones geográficas son heterogéneas en esta región lo que exige abordar la problemática desde un enfoque territorial. En ese sentido, considerando las distintas necesidades de cada ciudad, realizar intervenciones empaquetadas de servicios (salud, educación, saneamiento, electrificación rural, conectividad) logra un mayor impacto que las intervenciones ejecutadas de forma individual.

Las consecuencias de la insuficiente atención de las necesidades de los apurimeños en el pasado las estamos viendo ahora. ¿Qué oportunidades les dejamos a las siguientes generaciones?



LE GAL



Una buena propuesta

Una buena propuesta



Por:
Aldo Chirinos
Jefe del área legal - AFIN

La simplificación y eliminación de barreras burocráticas, que duda cabe, es una política de Estado que el Perú viene implementando en los últimos años. Con dicha finalidad, se ha modificado la Ley N° 27444 - Ley del Procedimiento Administrativo General, la normativa relacionada a las facultades con las que cuenta la Comisión de Barreras Burocráticas del INDECOPI -, y se han emitido nuevas disposiciones para lo que se ha denominado como la “Mejora de la Calidad Regulatoria”.

A pesar de estos cambios, la experiencia ha demostrado que se requieren aún más precisiones en la normativa para afianzar la mencionada política.

Desde AFIN hemos sido críticos a la labor que realiza el Congreso de la República cuando se proponen proyectos de ley que no han tenido un proceso adecuado de creación, tanto por su deficiencia o lo contraproducente de las medidas que impulsan, como por la falta de análisis costo-beneficio de las mismas. No obstante, también somos claros al reconocer cuando la labor es positiva para la sociedad y el mercado peruano.

Desde esa perspectiva, saludamos la presentación del Proyecto de Ley N° 500/2021-CR (en adelante, el Proyecto de Ley) que busca fortalecer aún más nuestro sistema de prevención y eliminación de barreras burocráticas, con la finalidad de promover la reactivación económica.

Entre las principales propuestas del Proyecto de Ley destaca el haberse aclarado que los efectos de las barreras burocráticas pueden ser directos o indirectos, con lo cual, aquellas que perjudiquen

a diversos proveedores en la cadena de comercialización de un bien o prestación de un servicio, pueden ser denunciadas por cualquiera de éstos y no exclusivamente por aquel a quien el acto administrativo afecta directamente por haber sido el solicitante ante la autoridad.

De otro lado, se precisa que las omisiones, inacciones o cualquier inactividad de la administración pública no se consideran barreras burocráticas, salvo que la actuación de la entidad o el funcionario sea indispensable para el desarrollo de la actividad económica o de un procedimiento administrativo y no exista otra solución ante la inacción, como podría serlo el silencio administrativo.

Adicionalmente, se ha recogido el denominado “Principio de Interpretación Favorable” establecido por la Corte Suprema de Justicia en la Sentencia de Casación N° 25135-2018, por el cual la Comisión de Barreras Burocráticas (en adelante, CEB) y la Sala de Eliminación de Barreras Burocráticas del INDECOPI, al analizar casos en los que se denuncia la imposición de barreras burocráticas, deben resolverlos realizando aquella interpretación que cumpla mejor con la finalidad de la legislación sobre eliminación de barreras burocráticas y simplificación administrativa.

También se establece una nueva dinámica para la tramitación de denuncias informativas presentadas ante la CEB, imponiéndose un plazo máximo de atención de 15 días y de inicio de procedimiento o archivo de 30. Además, no se podrá justificar el archivo de denuncias informativas por: (i) falta de medios probatorios, si es que la autoridad puede adquirirlos directamente por medio de requeri-

mientos; (ii) la falta de precisión de la barrera o sus medios de materialización, siempre que la entidad pueda advertirlo por propia iniciativa en aplicación de los principios de iura novit curia, informalismo y verdad material; (iii) la falta de indicios de carencia de razonabilidad, si la entidad puede identificarlos por propia iniciativa; y, (iv) la sobrecarga administrativa y/o dificultad para cumplir los plazos.

El Proyecto de Ley también establece que la autoridad debe disponer la inaplicación, con efectos generales, de aquellas barreras burocráticas declaradas como tal por su carencia de razonabilidad. En la actualidad, solo las barreras burocráticas declaradas ilegales generan dicho efecto.

Asimismo, se impone la obligación a los gobiernos regionales y locales de elaborar un análisis de costo-beneficio para toda la normativa que emitan para su jurisdicción. En AFIN, somos de la opinión que lo que debería establecerse es la obligación de

dichas entidades de hacer uso del Análisis de Impacto Regulatorio.

Estos son solo algunos de los cambios propuestos en el Proyecto de Ley, pero cada uno de ellos tendrá un impacto enorme y positivo en la política de simplificación administrativa y eliminación de barreras burocráticas. Asimismo, corregirá algunas disquisiciones que se han venido dando a nivel jurisprudencial en el INDECOPI, generando uniformidad en la conceptualización e interpretación de la normatividad sobre la materia y, como consecuencia de ello, también en la predictibilidad que la práctica en la materia requiere.

Esperemos que la calidad y profundidad en el análisis con el que cuenta este proyecto de ley, sirva de ejemplo para otros en el futuro.

“

El Proyecto de Ley también establece que la autoridad debe disponer la inaplicación, con efectos generales, de aquellas barreras burocráticas declaradas como tal por su carencia de razonabilidad. En la actualidad, solo las barreras burocráticas declaradas ilegales generan dicho efecto.



OPINIÓN

Infraestructura de Transporte para el Desarrollo de Nuestra Ciudad



Por:
Manuel Ugarte
**Socio del área Inmobiliaria del Estudio Philippi
Prietocarrizosa Ferrero DU & Uría**

El tren de cercanías, las Líneas 3 y 4 del Metro de Lima, el Anillo Vial Periférico, las Cable Cabinas, la Vía Expresa Sur, el túnel de La Molina, entre otros tantos proyectos que se anunciaron años atrás, parecen hoy perdidos en el tiempo, pues no tienen una fecha de inicio determinada.

Una ciudad como Lima, con una extensión tan amplia, una gran población (la quinta más grande de Sudamérica) y entre las más contaminadas del mundo, requiere de una solución al problema del tránsito, contaminación y hacinamiento, a la brevedad. Considero que la verticalización en determinadas zonas, la promoción de proyectos de uso mixto e inclusivos, y la mejora de la conectividad, son elementos esenciales para reordenar nuestra ciudad. Lamentablemente, estos elementos no han sido seriamente considerados por nuestras autoridades. Esperemos que la nueva Ley de Desarrollo Urbano Sostenible (cuyo reglamento está pendiente de redacción) sea una oportunidad para evaluar estos temas, pues la calidad de vida en nuestra ciudad se deteriora año a año, y no podemos olvidarnos de ello por la situación excepcional que se vivió durante las restricciones producto de la pandemia. ¿Qué hacer frente a esta situación?

El concepto de Desarrollo Orientado al Transporte “TOD” (por sus siglas en inglés) puede ser una vía de solución. ¿En qué consiste? En promover zonas urbanas mediante el uso de dife-

rentes opciones de micromovilidad (bicicletas, scooters, entre otros) e integrarlas a sistemas de transporte masivo, fomentando la concentración de zonas comerciales, de oficinas y residenciales en áreas cercanas a estaciones de transporte masivo. Este concepto parte de la necesidad de densificar las ciudades para mejorar la calidad de vida, promoviendo la verticalización, el uso mixto e inclusivo y mejorando la conectividad. Desafortunadamente, nuestras autoridades han confundido frecuentemente densidad con turgurización, al exigir áreas mínimas para permitir un número determinado de dormitorios, y han limitado sin fundamento la altura de los proyectos. También se desalentó por años el desarrollo de proyectos de uso mixto.

En tal sentido, la proximidad a medios de transporte masivo genera un incremento en el valor de la tierra y las ciudades pueden recapturar este incremento, cuando este es producto de la inversión pública. Este mayor valor capturado debe reinvertirse en sistemas de vivienda masiva y en zonas de uso público. Es así que la nueva Ley de Desarrollo Urbano Sostenible tiene como objetivo optimizar el aprovechamiento del suelo en armonía con el bien común y el interés general, contemplando instrumentos de financiamiento urbano, así como mecanismos destinados a recuperar este incremento del valor del suelo, independientemente de si la forma en que se han incorporado estos mecanismos es acertada o no.

Por tanto, la verticalización y la mejora en la conectividad de nuestra ciudad, a través del TOD, constituyen formas correctas de buscar una solución a los problemas que la afectan, pero ello no será posible, si no volvemos a poner en la agenda la mayoría de los proyectos de infraestructura de transporte urbano antes mencionados.

“

(...) la proximidad a medios de transporte masivo genera un incremento en el valor de la tierra y las ciudades pueden recapturar este incremento, cuando este es producto de la inversión pública.





LIMA EXPRESA
4.362 seguidores
5 días · 🌐

¡No hay quien nos pare! 🚗 Hoy en [#ExperienciasDeVía](#) acompañanos a ver cómo es un día de trabajo con nuestro escuadrón de auxilio vial. En LIMA EXPRESA nos movemos a tiempo para ayudarte a que llegues seguro y rápido a tu destino.

📞 Recuerda que si tienes un incidente en la [#VíaDeEvitamiento](#) o en la [#víaexpresaLineaAmarilla](#) puedes llamar a nuestro centro de atención al 0-800-20080.

[#ConéctateFluyeVive](#)

Por servicio, compañero.



Rutas de Lima
929 seguidores
43 minutos · 🌐

¡Más de 800 estudiantes comprometidos con la seguridad vial!

- Los ruter@s más pequeños nos recuerdan la importancia de seguir reforzando la [#SeguridadVial](#) en todos los ciudadanos. Como parte de nuestros programas de Responsabilidad Social [#RutasSeguras](#), lanzamos el concurso "Camino a la ruta correcta en seguridad vial", con el objetivo de impulsar a los niños a conocer más sobre el tema y así reducir los accidentes en las vías de tránsito.

- 24 estudiantes de tercero a sexto grado de primaria fueron los ganadores al demostrarnos a través de su creatividad que todos podemos trabajar por una mayor [#SeguridadEnLaRuta](#).

- Los premios fueron tablets, vales de Tai Loy y kits de estudiantes.

¿Quieres conocer quienes fueron los ganadores? Descúbrelos aquí



LIMA AIRPORT PARTNERS
82.674 seguidores
3 días · 🌐

¡Suma a tu marca a [#SonParaDar!](#) 🎵

Historias como esta se cuentan en los comedores de los Centros de Atención del Adulto Mayor en el Callao, por eso el Primer Concierto Benéfico [#SonParaDar](#) busca llevar alimentos y medicinas a nuestros adultos mayores. Ayúdanos a hacerlo posible, juntos podremos hacer que este son llegue a más corazones. 🎵❤️

📧 Suma a tu empresa escribiéndonos a ctorres@lima-airport.com

Isabel Castillo
Vecina de AID

porque era una persona de alto riesgo,



SACYR PERÚ
 36.131 seguidores
 1 semana · 🌐

🇵🇪 El día de hoy, la Fundación Sacyr firmó con Fundación **Ayuda en Acción** un acuerdo de donación a favor del proyecto de implementación de mejoras productivas y agronegocios para apicultores de la provincia de San Miguel, Cajamarca.

👉 Aproximadamente, 400 personas de la provincia de San Miguel se verán beneficiadas por esta iniciativa.

🌍 En Sacyr estamos fuertemente comprometidos con el cuidado y conservación de nuestro entorno.

#FundaciónSacyr #SaveTheBees



IBT Group Perú - Sociedades
 6.170 seguidores
 3 días · 🌐

Con mucho entusiasmo, nuestro gerente general **Daniel Querub Perelis**, junto a representantes del Consorcio Suyay y la **Autoridad para la Reconstrucción con Cambios**, inauguran los centros de contingencia para Yungar y Recuay.

#JuntosSomosMejores
 #IBTGroup
 #ibtlic

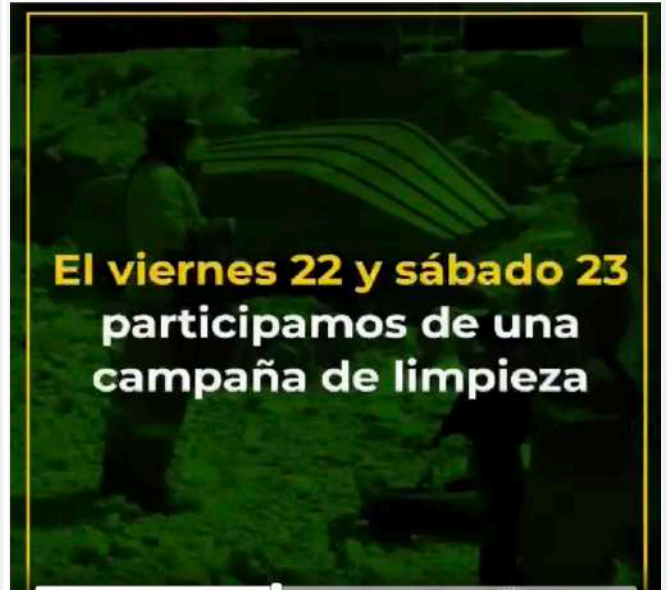


Tisur
 10.583 seguidores
 5 días · Editado · 🌐

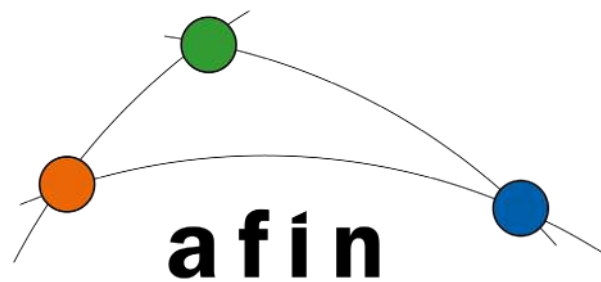
Con el objetivo de mejorar las condiciones del ecosistema marino y la calidad de la playita de Matarani, se hizo una campaña de limpieza al ingreso al Desembarcadero Ocean Seafood y TISUR, recolectando 04 TN de residuos, en su mayoría bolsas, botellas y residuos orgánicos.

Gracias a las proveedoras de alimentos del comedor Portuario, la brigada ambiental y Auxiliares Operativos de Tisur por ayudarnos a hacer esto posible.

#Tisur #DesarrolloQueSeSiente



Asociación para el Fomento de la Infraestructura Nacional



Asociación para el Fomento de la Infraestructura Nacional



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