

N°289

# QUINCENARIO

Viernes, 17 de diciembre de 2021



# ÍNDICE

## 03 **¿Sabías que?**

Más de medio millón de peruanos pagan 38% más por agua

## 04 **Economía**

"Próspero" año nuevo

## 09 **Legal**

Obligatoriedad de comprobantes electrónicos: desconociendo la naturaleza de los sectores.

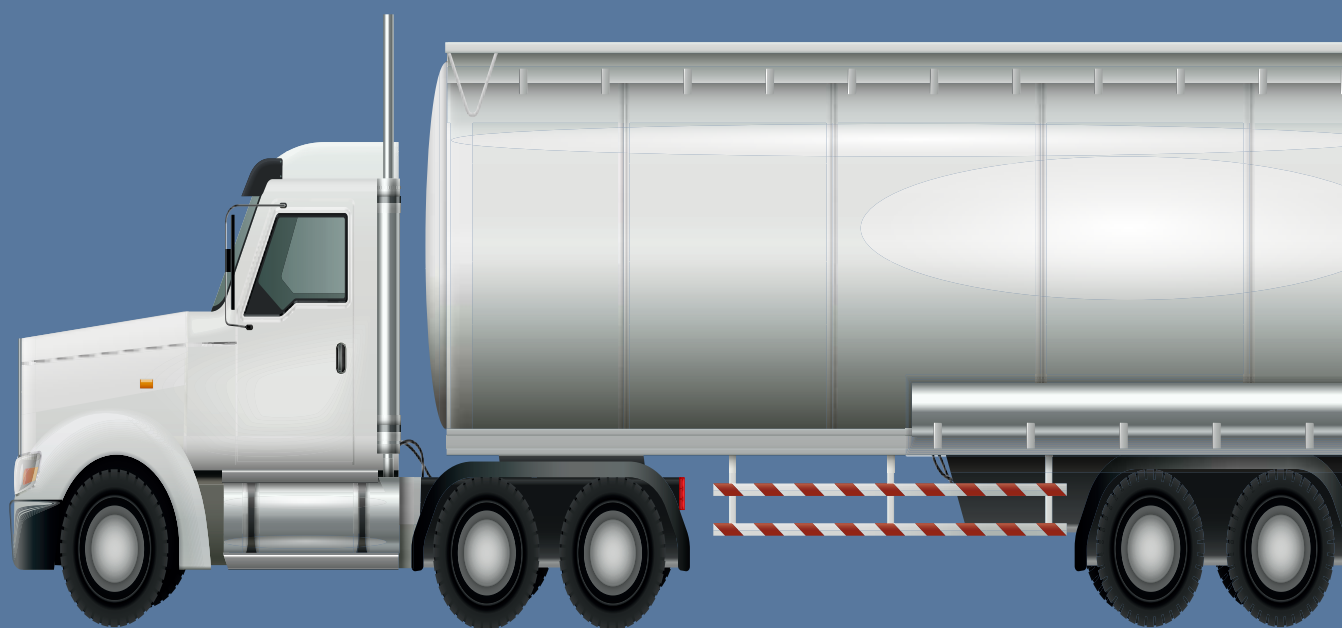
## 13 **Ax+**

Noticias y novedades de nuestros asociados



# ¿Sabías que?

**Más de medio millón de peruanos pagan 38% más por agua de camión cisterna en comparación de quienes cuentan con el servicio de red pública.**



# ECO NO MÍA

*"Prospero" año  
nuevo*





# "Próspero" año nuevo



**Por:**  
Yovanna Ramírez  
**Jefa del área económica - AFIN**

Han pasado más de tres años desde que no adjudica un solo proyecto del sector transportes (el último fue el Terminal Portuario Salaverry), pese a que cuenta con una cartera de Asociación Público-Privada (APP) que comprende varios estancados. Al respecto, hacemos un repaso de sus potenciales impactos económicos y sociales.

La rehabilitación del Ferrocarril Huancayo-Huancavelica (FHH) es uno de los proyectos más anunciados. Este año estuvo cerca de ser adjudicado, la cantidad de postores fue insuficiente. Este proyecto tendrá importantes beneficios para la población del área de influencia directa - que presenta bajos niveles de desarrollo (Índice de Desarrollo Humano - IDH<sup>1</sup> de 0.25 en 2019) -, al representar una importante llave de acceso a servicios de salud, educación, trabajo y comercio, así como para aprovechar su potencial turístico (como el sitio arqueológico de Inka Machay).

Tras varios vaivenes, no se define la fecha para la buena pro del proyecto. Este caso es un ejemplo de la necesidad de ajustar, en la normatividad, las responsabilidades de los actores para evitar que el mismo retorne al Concedente - en más de una ocasión - luego de haber sido encargado a ProInversión, al estilo de un yoyó.

## Población atendida exclusivamente por Ferrocarril Huancayo-Huancavelica

Región	Distrito	Población 2020	IDH 2019
Junín	Viques	2957	0.43
	Huacrapuquio	1415	0.37
	Cullhuas	1308	0.19
	Colca	1032	0.45
Huancavelica	Acostambo	3365	0.32
	Pilchaca	517	0.30
	Cuenca	1071	0.18
	Mariscal Cáceres	494	0.41
	Acoria	17056	0.27
	Yauli	19892	0.19
Total		49107	0.25

Fuente: INEI y PNUD

Elaboración: AFIN

1. El IDH se encuentra entre 0 y 1. Lo deseable es que se aproxime a 1.

Otro proyecto que tampoco ve la luz es la Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 4, pese a que su ejecución beneficiará a más de 3.8 millones habitantes de Junín, Ica, Huancavelica, Ayacucho y Apurímac; regiones que en su mayoría presentan más de un tercio de su población en situación de pobreza (incluso dos de estas presentan los menores IDH a nivel regional). Este proyecto complementa los demás tramos de la Longitudinal de la Sierra y permitirá integrar las zonas de producción del centro-sur del país, y conectarlas con el Terminal Portuario General San Martín (Pisco) y el Puerto del Callao.

También encontramos el caso del Anillo Vial Periférico, vía que permitirá mejorar las condiciones del flujo vehicular de la capital al liberar del tránsito pesado las sobrecargadas vías, beneficiando a más de 5 millones de habitantes de Lima Norte, Lima Este y Callao, que representan el 48% de la población de Lima y Callao, y quienes, actualmente, llegan a emplear más de dos horas para trasladarse entre estas zonas.

Vale tener en cuenta que antes de la pandemia el movimiento de camiones en el primer puerto alcanzaba los 3 800 en días pico. El Anillo Vial hará posible el ingreso y salida de camiones al Puerto del Callao sin pasar por Lima, permitiendo ahorro de tiempo y en gastos de transporte, y dada la participación del Callao en la oferta logística, mejorará la competitividad del país. Asimismo, permitirá consolidar parte del Eje Multimodal Amazonas Centro. Pese a estos importantes beneficios, el proyecto (que lleva ocho años en ProInversión) sigue siendo postergado.

### Tiempos de viaje en transporte privado (minutos)

ORIGEN		Destino					
		Lima Norte /1	Lima Centro /2	Lima Este /3	Lima Sur /4	Balneario /5	Callao
	Lima Norte /1	56	116	128	200	235	69
	Lima Centro /2	103	48	81	99	123	80
	Lima Este /3	141	106	71	115	168	128
	Lima Sur /4	233	149	148	106	142	202
	Balneario /5	240	148	168	132	81	198
	Callao	68	85	112	163	162	43

/1: Ancón, Santa Rosa, San Martín de Porres, Carabaylo, Los Olivos, Comas, Independencia, Puente Piedra

/2: Lima, Barranco, Breña, Chorrillos, Jesús María, La Victoria, Lince, Magdalena del Mar, Pueblo Libre, Miraflores, Rímac, San Borja, San Isidro, San Luis, San Miguel, Santiago de Surco, Surquillo

/3: El Agustino, San Juan de Lurigancho, La Molina, Santa Anita, Ate, Lurigancho, Chaclacayo

/4: Villa El Salvador, Villa María del Triunfo, San Juan de Miraflores, Lurín, Pachacamac, Cieneguilla

/5: Punta Hermosa, Punta Negra, San Bartolo, Pucusana, Santa María del Mar

Fuente: PLANMET 2040

Elaboración: AFIN

En el ámbito marítimo, el Nuevo Terminal Portuario de Marcona será un proyecto especializado en minerales que podrá atender 33 millones de toneladas anuales. Por su ubicación, entre Matarani y el Callao, permitirá ahorros en sobrecostos generados por trasladar vía carretera la producción minera desde el centro y sur del país hacia los puntos de entrada y salida en el Callao y Pisco.

### Tiempos de viaje en transporte privado (minutos)

Terminales	Km
Callao – Pisco	256
Pisco - San Juan de Marcona	291
Callao - San Juan de Marcona	528
San Juan - Matarani	596
Pisco – Matarani	699
Callao - Matarani	1042

Fuente: Plan de Desarrollo Portuario del Terminal Portuario de San Juan de Marcona  
Elaboración: AFIN



**(...) Este caso es un ejemplo de la necesidad de ajustar las responsabilidades de los actores en la normatividad, para evitar que el mismo retorne al Concedente – en más de una ocasión - luego de haber sido encargado a ProInversión, al estilo de un yoyó.**

Considerando que las inversiones de estos cuatro proyectos ascienden a US\$ 3 393 millones (sin IGV), equivalentes al 1.7% del PBI del 2020, y se estima podrían generar más de 40 mil empleos<sup>2</sup> e impulsar la actividad económica y aumentar los ingresos fiscales (tributarios y no tributarios); su puesta en marcha debe ser una prioridad.

Vale indicar que todos los proyectos se encuentran en el Informe Multianual de Inversiones en Asociaciones Público-Privadas (IMIAPP) 2020 - 2023 del sector transporte. Su elegibilidad para ser incorporados en dicho documento se basó en criterios que incluyen la capacidad de transferencia de riesgos al privado y el tamaño del proyecto, entre otros.

Si queremos ser un país más competitivo necesitamos crear, ampliar y mantener el stock de infraestructura. Si pese a sus grandes beneficios, los proyectos priorizados demoran tanto en ser entregados, ¿qué podemos esperar de los proyectos que aún no lo son? El próximo año deberíamos celebrar nuevas concesiones. Ojalá así sea.



2. De acuerdo al BID, la inversión US\$ 1000 millones de inversión en transporte en América Latina y el Caribe, se asocia a la generación de cerca de 12 000 empleos directos.



# LE GAL

---

*Obligatoriedad de comprobantes electrónicos: desconociendo la naturaleza de los sectores*



# Obligatoriedad de comprobantes electrónicos: desconociendo la naturaleza de los sectores



Por:  
Aldo Chirinos  
**Jefe del área legal - AFIN**

En octubre de este año, se publicó la Resolución de Superintendencia N° 000150-2021/SUNAT (en adelante, la Resolución) que estableció que el emisor debe enviar a la Superintendencia Nacional de Aduanas y Administración Tributaria (SUNAT) la factura o nota electrónica vinculada, en la misma fecha de emisión o hasta el día calendario siguiente. Vencido ese plazo, lo no enviado se considerará no válido, aun cuando hubiera sido entregado al adquirente o usuario.

De manera similar, el emisor electrónico que trabaje con un Operador de Servicios Electrónicos (OSE) debe remitir un ejemplar de la factura o nota electrónica vinculada en ese mismo periodo.

El plazo, en ambos casos, empieza a regir desde el 01 de enero de 2022. No obstante ello, la Resolución establece que, para el periodo del 17 al 31 de diciembre del presente año, se tendrá en cuenta un plazo excepcional de envío de la factura o nota electrónica vinculada, que será de hasta tres días calendarios, contados desde el día calendario siguiente a la fecha de emisión.

A pesar de las dificultades que las empresas vienen enfrentando producto de los estragos de la pandemia del COVID-19, la SUNAT ha publicado la Resolución sin considerar el proceso operativo actual, ni los problemas que suscitan dichas modificaciones de manera interna para las compañías que emiten grandes volúmenes de comprobantes de pago de manera diaria. Ello, incluso, a pesar de

que estos problemas y sus impactos en el proceso de facturación han sido comunicadas a la SUNAT por diversas empresas, de manera previa a la emisión de la Resolución.

La SUNAT ha indicado que la finalidad de este cambio es que el adquirente o usuario pueda tener certeza, en un menor plazo, de que lo que se emitió cumple con las condiciones para considerarlo un documento electrónico. Sin embargo, la Resolución no ha considerado las dificultades técnicas, funcionales y operativas que genera la medida. Asimismo, este cambio exige revisión, modificación e implementación de diversos procesos internos, y adaptación de nuevas condiciones.

Las dificultades se pueden resumir de la siguiente manera:

- a) Dificultades respecto del proceso de emisión de facturas y sus notas:

El plazo fijado por la Resolución podría alterar los acordados contractualmente, ya que dicha documentación requiere un proceso de validación de los sistemas de liquidación o confirmación, que se cierra en días posteriores a la culminación de la operación.

Asimismo, en el caso de empresas con grandes volúmenes de ventas, existen procesos masivos de facturación electrónica por soluciones de datos contratadas, que incluye servicios ofrecidos

al sector público, en donde un procesamiento de la facturación puede demorar entre 3 a 4 días.

De reducirse el plazo de envío, las empresas tendrían un fuerte impacto a nivel comercial, ya que sus procesos de liquidación de ventas, dependiendo de la modalidad, requieren que las facturas sean emitidas con fechas previas al de su real emisión, con lo cual el plazo se reduce aún más.

b) Dificultades técnicas y funcionales relacionadas con la implementación:

Empresas de grandes volúmenes de ventas cuentan con diversos Sistemas Facturadores, los cuales requieren, como mínimo, entre 7 a 12 meses para implementar cualquier cambio, sea en estructura o plazos.

Para lograr la reducción del plazo de envío, se requiere implementar una serie de cambios y reingeniería de procesos en algunos sistemas que participan del flujo. Sin embargo, esto no asegura poder cumplir con el plazo de un día sobre todo en los sistemas comerciales en donde se tienen limitantes de capacidad de procesamiento muy fuertes, así como un diseño que implica que ciertos procesos sólo se pueden ejecutar al final del día.

Además, se requiere implementar procesos de regeneración automática de comprobantes electrónicos en los diferentes sistemas facturadores, cuando estos sean rechazados por SUNAT como consecuencia de haberse excedido del plazo establecido.

Por otra parte, será necesario un cambio en las operaciones de las empresas, ya que se requiere mejorar los plazos de atención ante posibles incidencias, considerando que los sistemas de facturación no son infalibles, lo que conlleva a un costo adicional en la emisión y la implementación de alertas.

Tratándose de empresas concesionarias de obras públicas de infraestructura vial, cuyos centros de actividades comerciales y ubicaciones se encuentran frecuentemente en departamentos al interior del país, existe una limitante para el acceso a los servicios de internet, al no poder acceder a dicho servicio mediante fibra óptica, siendo la única alternativa el radio enlace. Ese tipo de conexión requiere el uso de antenas de enlace de radio frecuencia y, por ende, está expuesto a circunstancias que generan recurrentes cortes del servicio, como precipitaciones pluviales, tormentas eléctricas, entre otras eventualidades.

Como puede advertirse, las mencionadas empresas concesionarias se encuentran expuestas a constantes cortes del servicio de internet, lo que puede detener por varios días el envío de los comprobantes electrónicos al OSE, siendo inviable el cumplimiento adecuado del nuevo plazo legal.

Como indicamos al inicio del presente informe, a pesar de haber comunicado estos inconvenientes a la SUNAT, esta decidió emitir la Resolución, sin precisar posibles soluciones a la problemática expuesta o excepciones de acuerdo a volúmenes de ventas o tipo de servicios.

Desde AFIN advertimos que, si bien puede considerarse que la finalidad de la Resolución responde a buscar una facilidad en el seguimiento de la emisión de comprobantes electrónicos, las exigencias actuales de la norma pueden generar los siguientes impactos:

- Los comprobantes emitidos por los sistemas facturadores serían rechazados por SUNAT, debido a que llegarían posterior al primer día luego de su emisión.
- Los consumidores no podrían hacer uso de estos comprobantes, incrementando el volumen de reclamos hacia las empresas.
- Se generaría todo un nuevo proceso de emisión ante la necesidad de anular los comprobantes rechazados y emitir nuevos con el mismo riesgo de no volver a superar el plazo permitido por SUNAT.
- Posibles contingencias fiscales por no declarar oportunamente las transacciones comerciales realizadas en un periodo, al no tenerse todos los comprobantes aceptados por SUNAT.

En un contexto como el que vivimos, no tomar en cuenta esta problemática constituye una arbitrariedad y puede generar en las empresas grandes pérdidas que afectarán además a sus trabajadores y consumidores.



“

(...) a pesar de haber comunicado estos inconvenientes a la SUNAT, esta decidió emitir la Resolución, sin precisar posibles soluciones a la problemática expuesta o excepciones de acuerdo a volúmenes de ventas o tipo de servicios.





**Rutas de Lima**  
994 seguidores  
2 días · 🌐

#DatoÚtil: ¿Aún no tienes tu revisión técnica? 🚫

Recuerda que esta certificación emitida por los centros de inspección técnica vehicular autorizados por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones del Perú, es obligatoria para poder circular por las vías terrestres a nivel nacional y garantizar la #SeguridadEnLaRuta.

👉 No te olvides que la multa por manejar sin contar con este certificado es de S/ 2,200. ¿No sabes cómo obtenerla?

Te lo contamos AQUÍ

Fuente: Gob.pe



**COFIDE**  
38.414 seguidores  
6 horas · 🌐

👉 Obtuvimos la clasificación de riesgo AA+ para instrumentos de deuda 🎉

Estamos orgullosos obtener la clasificación AA+ para nuestros instrumentos de deuda otorgada por dos clasificadoras: Class & Asociados, y ahora Apoyo & Asociados, instituciones que también otorgan a COFIDE perspectivas estables.

Reiteramos nuestro compromiso de seguir impulsando el desarrollo sostenible del Perú a través de los mejores instrumentos financieros.

📄 Entérate más sobre este reconocimiento aquí: <https://cutt.ly/4YXtXpA>

#Desarrollosostenible #Cofide50años #orgulloCofide  
#instrumentosdedeuda #reconocimientos

**COFIDE:**  
Nos asignan clasificación de riesgo AA+ para instrumentos de deuda

Class & Asociados s.a. CLASSIFICADORA DE RIESGO | APOYO & ASOCIADOS



**LIMA AIRPORT PARTNERS**  
88.062 seguidores  
4 días · 🌐

Desde LAP, hemos propuesto una operación dual con dos terminales que, en el 2025, logrará atender a 35 millones de pasajeros. Esta propuesta no es una modificación del contrato de concesión; nuestro compromiso sigue firme para afianzar la recuperación del sector en beneficio de todos nuestros pasajeros.

Repasa las declaraciones de nuestro CEO, Juan Jose Salmon Balestra en medios de comunicación explicando nuestra propuesta de valor.

#NuevoJorgeChavez #ProyectoDeAmpliación

Declaraciones  
**Juan José Salmón**  
CEO Lima Airport Partners

"Como LAP nos vamos a ocupar de traer en el territorio actual, en el cual tenemos un programa de expansión que nos va a permitir llegar a 35 millones de pasajeros al año, en el territorio actual. Esto con la intención de tener el mismo estándar de servicio, la misma calidad de servicio, la misma experiencia de cliente, lo que nos va a permitir tener un crecimiento sostenido y una recuperación del sector que sea beneficiosa para todos los involucrados."

"La capacidad total del aeropuerto que se proyecta en operación en el 2025 será de 35 millones de pasajeros al año, lo que nos va a permitir tener un crecimiento sostenido y una recuperación del sector que sea beneficiosa para todos los involucrados."



**IBT Group Perú - Sociedades Operadoras**  
 6.458 seguidores  
 1 semana · 🌐

Si existe algo en la Organización que nos hace únicos, es nuestra identidad por ayudar a los demás. Y es esa identidad la que nos motiva a seguir ayudando más allá de nuestro espacio de trabajo.

Hoy, en el Día Internacional de los Voluntarios, te mostramos la historia de cuatro de nuestros colaboradores que también forman parte del Cuerpo General del Bomberos Voluntarios del Perú y cómo su compromiso ayuda a mejorar nuestra comunidad.

[#JuntosSomosMejores](#)  
[#DíaInternacionalDelVoluntario](#)  
[#DíaNacionalDelBomberoVoluntario](#)



**IBT Group: Historias de voluntarios - Bomberos**  
 youtube.com



19/12/21 8:36 | Gestión | "El medio peruano, desde la mayoría de estados de derecho son firmas locales, pronto cambiará" | ECONOMÍA | DES...

**EMPRESAS**

EMPRESAS | 

**Cuatrecasas: el modelo peruano con estudios de abogados locales cambiará**

Jorge Badia, managing partner del estudio de gama internacional Cuatrecasas, comenta sobre cómo ve el potencial del mercado legal peruano y el futuro que le espera a los estudios locales.



Alto Ruggiano, director de oficina local del estudio Cuatrecasas y Jorge Badia, managing partner del Estudio a nivel global.

Actualizado el 19/12/2021 06:37 a.m.  
 Gabriel O'Hara

**El Estudio Cuatrecasas, el cual cuenta con oficinas en China, España, Portugal, Chile, Colombia, México y EE.UU., entre otros países, cumple dos años en el Perú. En esta ocasión, Jorge Badia, managing partner**

<https://gestion.pe/economia/empresas/el-modelo-peruano-ibodde-la-espanta-de-estudios-de-abogados-con-firmas-locales-pronto-cambiará...>



