

2022

# QUINCENARIO

N° 291





# ÍN

# DI

# CE

## 03 **¿Sabías que?**

Cientos de alumnos de Huancaavelica, Cusco y Pasco esperan la firma del MINEDU para la implementación de tres colegios públicos de alto rendimiento

## 04

### **Economía**

¿Y el anillo para cuándo?

## 09

### **Legal**

Transparencia en la elección de presidentes de organismos reguladores

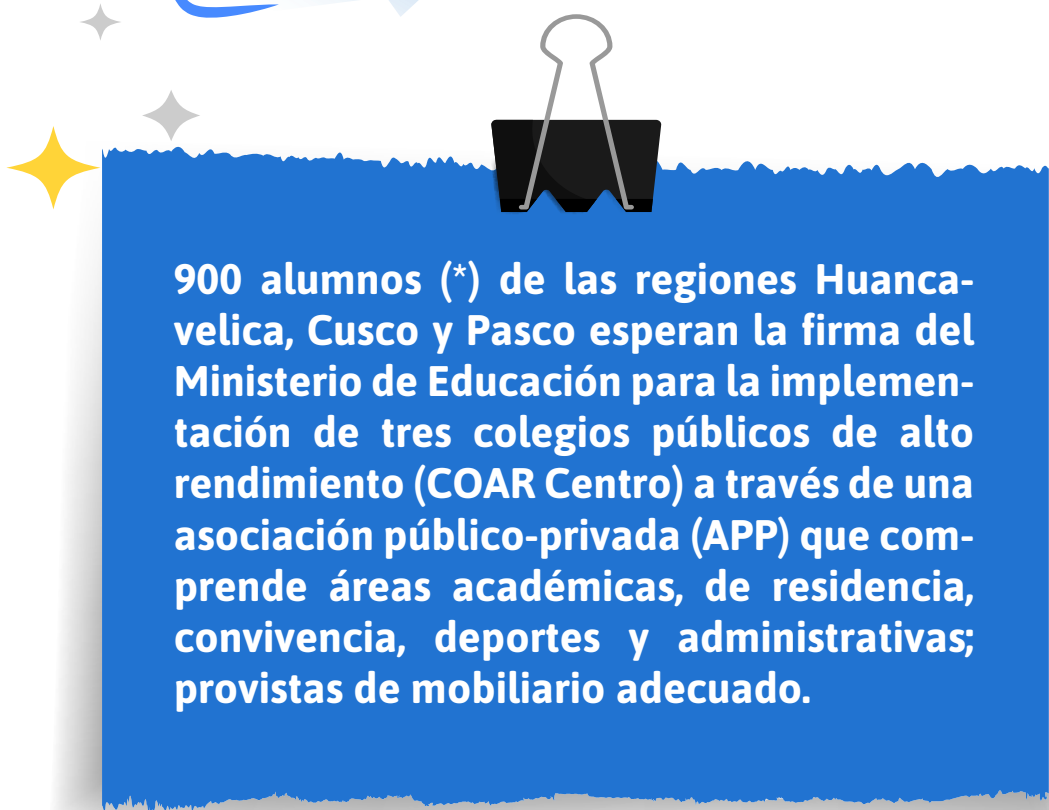
## 14

### **Ax+**

Noticias y novedades de nuestros asociados



**¿Sabías  
que?**



**900 alumnos (\*) de las regiones Huanca-  
velica, Cusco y Pasco esperan la firma del  
Ministerio de Educación para la implemen-  
tación de tres colegios públicos de alto  
rendimiento (COAR Centro) a través de una  
asociación público-privada (APP) que com-  
prende áreas académicas, de residencia,  
convivencia, deportes y administrativas;  
provistas de mobiliario adecuado.**

**(\*) Esta concesión – la primera experiencia APP en el sector educativo - tendría asegurada la operación y mantenimiento de los tres colegios por 17 años, beneficiando anualmente a 900 estudiantes de alto desempeño que cursarán el 3ro, 4to y 5to de secundaria en estas regiones.**



# ECONOMÍA

The image features a stylized, abstract background. It consists of several overlapping, curved, ribbon-like shapes. The top portion is a light gray. Below it, there are layers of white, light green, and a vibrant lime green. The bottom right corner is a solid blue. The overall composition is dynamic and modern, with a clean, geometric aesthetic.

# ¿Y el anillo para cuándo?



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

El desempeño del Perú en materia de competitividad demanda fortalecer los corredores logísticos. Contamos con 22 de relevancia nacional. De estos, la Carretera Central y la Panamericana Norte y Sur, interconectan las principales ciudades de la costa y centro del país y tienen algunos tramos en Lima, que actualmente tiene una población 15 veces mayor de cuando estas vías fueron concebidas en la década de los 30.

La Carretera Central permite a Lima atender la demanda de alimentos perecibles, minerales no metálicos y materiales de construcción, y, a su vez, hace posible el abastecimiento del centro del país de materiales de construcción y alimentos no perecibles, entre los productos más demandados. Asimismo, conecta la producción de esta zona con el primer puerto, haciendo posible la exportación del cacao de Tocache, el principal producto exportado por Huánuco. Se estima que diariamente alrededor de 3 500 vehículos pesados e igual número de

vehículos ligeros, circulan por el peaje de Corcona (Huarochiri).

La carretera Panamericana en Perú<sup>1</sup> atraviesa la costa y abarca 23 distritos de la provincia de Lima y uno del Callao. Cruza la Carretera Central en el límite de Santa Anita y Ate, donde se ubica el Km 0 de la Panamericana Norte y la Panamericana Sur. El peaje de Chillón registra diariamente, en promedio, más de 8 000 vehículos pesados y más de 25 000 vehículos ligeros que ingresan a Lima por la Panamericana Norte.

El crecimiento demográfico, económico y comercial han incrementado el flujo de vehículos ligeros y pesados, de transporte urbano e interprovincial y de carga y pasajeros, agotando la capacidad disponible que se evidencia en prolongados cuellos de botella. El alto nivel de tráfico en horas pico ha llegado a duplicar el tiempo de conducción por cada viaje en Lima.



**(...) la Carretera Central, la Panamericana Norte y Sur, interconectan las principales ciudades de la costa y centro del país y tienen algunos tramos en Lima, que actualmente tiene una población 15 veces mayor de cuando estas vías fueron concebidas en la década de los 30.**

<sup>1</sup>La Panamericana es un sistema de carreteras que se extiende desde Alaska hasta Buenos Aires, interrumpido solo en un tramo entre la frontera de Colombia y Panamá.

## Lima: Porcentaje de tiempo extra en hora pico, por viaje



**Nota:** Porcentaje de tiempo perdido por el conductor en un viaje de 30 minutos

**Fuente:** Tomtom

**Elaboración:** AFIN

Un estudio del Banco Mundial<sup>2</sup> identificó que la congestión es una de las principales causas de retrasos en el transporte de productos. En el caso de la quinua en el corredor de Ayacucho-Callao, la congestión y la espera por la consolidación generaban, según dicho estudio, costos evitables equivalentes al 23.9% del costo del viaje referencial del producto.

Esta alta concentración de las vías genera sobrecostos de transporte que son incorporados en los precios de los productos que consumimos y/u ofrecemos tanto a nivel interno como externo.

Tomando en cuenta que anualmente se venden alrededor de 17 000 vehículos pesados y 155 000 vehículos ligeros en todo el país (59% en Lima), se estima que el tráfico continuará creciendo en la capital.

Considerando que el movimiento de carga de los terminales norte y sur del Callao supera en promedio los 3 800 contenedores por día, y que el terminal norte además moviliza 28 000 toneladas métricas de carga general a diario, la magnitud de camiones que entran y salen del primer puerto se relacionan con la congestión de las vías limeñas y chalacas.

Como parte de una estrategia integral de desarrollo para el primer puerto es clave implementar obras para la mejora del acceso terrestre. Al respecto, existen proyectos en cartera que contribuyen a este fin. Uno de los más esperados es el Anillo Vial Periférico (AVP), una autopista que atravesará 11 distritos de Lima Norte y Lima Este y uno del Callao, que concentran el 16% de la población peruana.

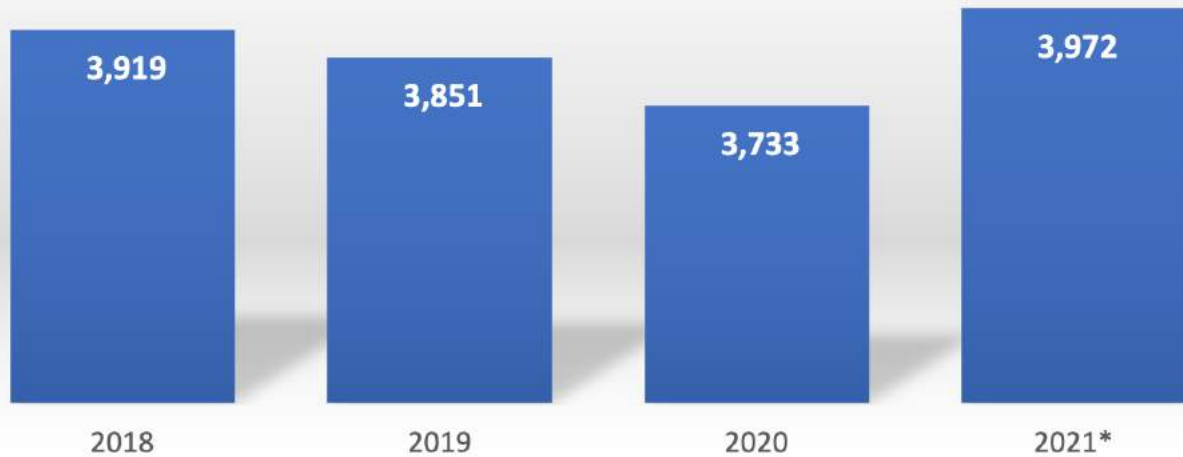


**Esta alta concentración de las vías genera sobrecostos de transporte que son incorporados en los precios de los productos que consumimos y/u ofrecemos tanto a nivel interno como externo.**

<sup>2</sup> Análisis Integral de la Logística en el Perú. 5 cadenas de exportación.

[https://www.mincetur.gob.pe/wp-content/uploads/documentos/comercio\\_exterior/facilitacion\\_comercio\\_exterior/Analisis\\_Integral\\_Logistica\\_Peru.pdf](https://www.mincetur.gob.pe/wp-content/uploads/documentos/comercio_exterior/facilitacion_comercio_exterior/Analisis_Integral_Logistica_Peru.pdf)

## Contenedores movilizados por día en el puerto del Callao (unidades)



**\* 2021 en base a periodo de enero a noviembre**

**Fuente:** APN

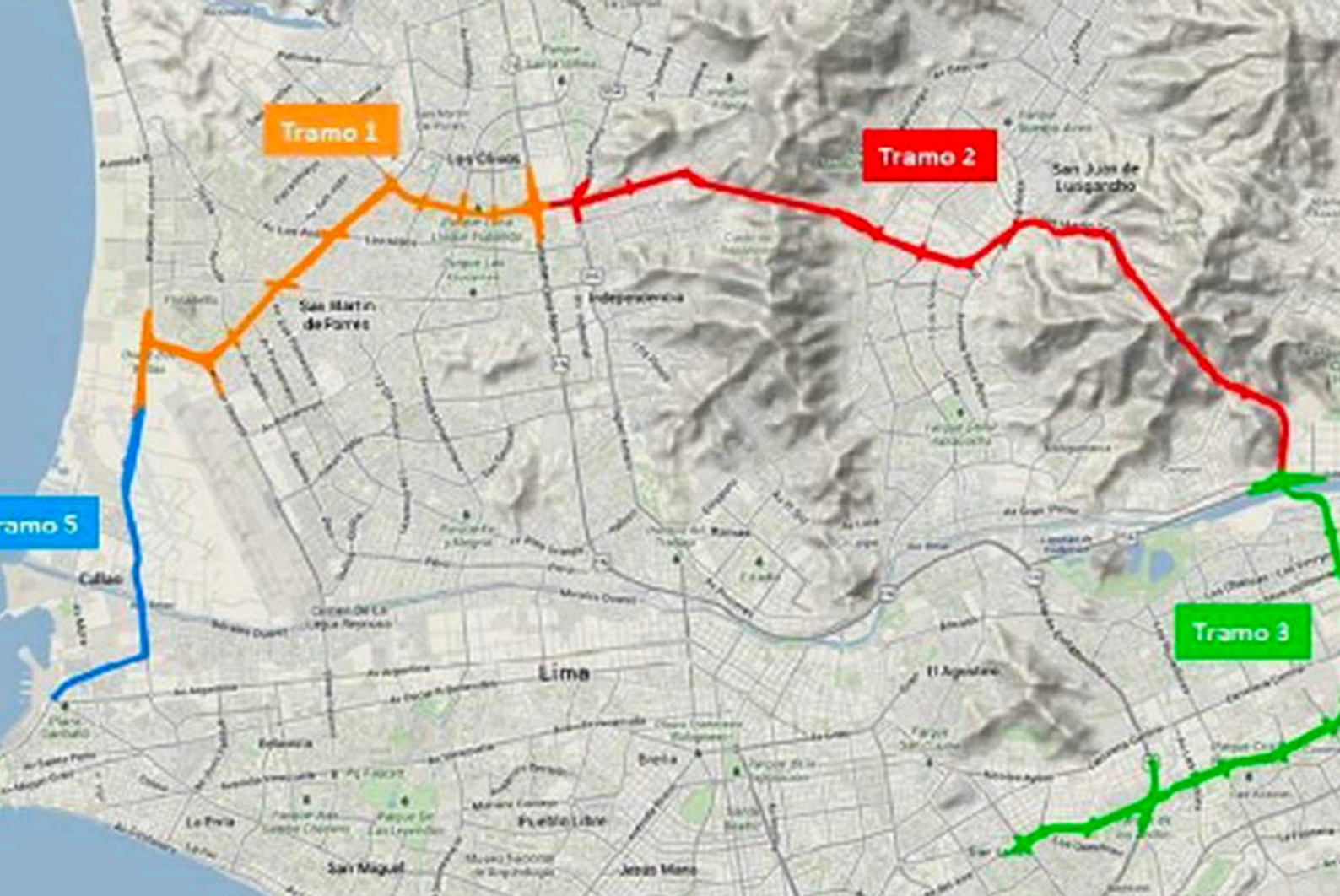
**Elaboración:** AFIN

El AVP representa un nuevo acceso a Lima y Callao sin pasar por el congestionado Centro de Lima y que podrán emplear los vehículos de carga y mercancías, mejorando el desempeño logístico del país.

La inversión que demandará esta obra se estima en torno a los US\$ 2 000 millones. Se calcula que tendrá un impacto equivalente al 2.5% del PBI de Lima y que generaría 70 000 empleos durante su construcción y 20 000, cada año, en la etapa de operación.

Este proyecto se encuentra priorizado en la cartera del Plan Nacional de Infraestructura para la Competitividad cuyo lanzamiento fue hace dos años y medio. Además, a pesar de haber transcurrido casi nueve años desde que fue presentado a ProInversión, aún se encuentra en estructuración. No entendemos por qué un proyecto claramente identificado, priorizado y con relevantes beneficios para el país, no ha logrado ser adjudicado aún. Esperamos que el MTC, MEF y ProInversión no sigan alargando más este proceso.







**LEGAL**

The image features a modern, abstract graphic design. It consists of several overlapping, curved, paper-like shapes. On the left, there is a light grey shape. To its right is a white shape. Further right is a dark green shape, and on the far right is a bright green shape. At the bottom, there is a solid blue shape. The overall composition is dynamic and layered, with the word 'LEGAL' written in a bold, sans-serif font across the middle of the grey and white sections.

# Transparencia en la elección de presidentes de organismos reguladores



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

El 1 de febrero de este año, la Presidencia del Consejo de Ministros (en adelante PCM) publicó las convocatorias a concurso público para la elección de Presidentes de Organismos Reguladores (en adelante, OORR).

La elección de los miembros de los Consejos Directivos de los OORR siempre ha tenido una importante relevancia para la opinión pública, por la importancia de estos organismos en el aseguramiento del suministro de servicios públicos de calidad para los ciudadanos.

Como consecuencia de ello, los OORR son propensos a ser objeto de lo que en la teoría económica se conoce como la “captura del regulador”, que consiste en buscar alinear los objetivos de estos organismos, los cuales deben tener siempre como fin último asegurar la satisfacción de las necesidades de los ciudadanos, con los objetivos particulares de diversos grupos de interés: empresas, poder político, grupos organizados de ciudadanos (por ejemplo, asociaciones de consumidores), entre otros, lo cual desvía al OORR de su verdadero fin.

Ante esta situación, la recomendación que propone la doctrina es evitar que estos “grupos de interés” puedan acceder a posiciones clave dentro de los OORR, especialmente los órganos directivos.

A modo de ejemplo, Herbert Tassano, ex presidente del INDECOPI, en su artículo “Los Organismos Reguladores de Servicios Públicos” publicado en la Revista de Derecho Administrativo (2008, p. 89-106), indica que para lograr la independencia de los OORR deben establecerse controles de transparencia y fortaleza en la gestión, entre las que se incluye la proscripción en el regulador de representantes de las empresas reguladas o de los consumidores o usuarios, dado que esto agudiza el riesgo de “captura” y, eventualmente, la imposición de medidas que favorecen a unos frente a otros.

**“ La elección de los miembros de los Consejos Directivos de los OORR siempre ha tenido una importante relevancia para la opinión pública, por la importancia de estos organismos en el aseguramiento del suministro de servicios públicos de calidad para los ciudadanos. ”**

Sobre este punto, Frédéric Boehm, en su publicación “Corrupción y Captura en la Regulación de los Servicios Públicos” publicada en la Revista de Economía Institucional (2005, p 7-251), afirma que la función principal de un OORR es hacer las veces de árbitro entre las empresas reguladas y los usuarios de sus servicios, por lo que hacerlos parte de la entidad que actúa de árbitro en sus relaciones se vuelve un despropósito.

Teniendo en cuenta esta situación, nuestras autoridades consideraron necesaria la modificación del método de elección que originalmente se estableció en la Ley N° 27332 – Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos, que permitía a ciertas autoridades proponer directamente a los miembros de los Consejos Directivos de los OORR, incluido sus presidentes. Por ello, se consignó en la Ley N° 29158 – Ley Orgánica del Poder Ejecutivo lo siguiente:

#### Artículo 32.- Organismos Reguladores

Los Organismos Reguladores:

(...)

6. Están dirigidos por un Consejo Directivo. Sus miembros son designados mediante concurso público. La ley establece los requisitos y el procedimiento para su designación. Sólo podrán ser removidos en caso de falta grave e incompetencia manifiesta debidamente comprobada, y con el voto aprobatorio del Consejo de Ministros. La Ley establece el procedimiento para su cese.

A partir de esto, se han publicado hasta la fecha diversas modificaciones a los reglamentos que establecen la manera en que deben conducirse los concursos públicos para la elección tanto de los presidentes como de los demás miembros de los Consejos Directivos de los OORR, contando, actualmente, con: (i) el Decreto Supremo N° 097-2011-PCM para el caso de los primeros; y, (ii) el Decreto Supremo N° 103-2012-PCM para los segundos.

Estos procedimientos, como es evidente, buscan dotar de la suficiente transparencia e imparcialidad a la elección de estas autoridades, lo que, a la fecha, ha permitido que no existan cuestionamientos respecto de los profesionales que se designan.

No obstante ello, resulta necesario poner en evidencia que existen sectores políticos interesados en volver al esquema original de elección, habiéndose presentado en los meses pasados, ante el Congreso, Proyectos de Ley como: (i) el N° 021/2021-CR - Proyecto de Ley que democratiza y fortalece a los organismos reguladores de la inversión privada en los servicios públicos mediante la modificación de los artículos 1, 6, 7, 8 y 9 de la Ley N° 27332; y, (ii) el N° 079/2021-CR - Proyecto de Ley de apoyo al sostenimiento y funcionamiento de las asociaciones de defensa de los consumidores y usuarios; los cuales buscan, nuevamente, que los miembros de los OORR sean propuestos directamente por autoridades del Poder Ejecutivo y asociaciones de consumidores, en este último caso, incluso, otorgándoles prerrogativas especiales que los diferencian de los demás miembros.

Como es evidente, todo ello no hace más que debilitar la independencia de estos organismos buscando su captura y, de este modo, promover sus intereses particulares por encima de los de la ciudadanía.

Las fechas en que deben realizarse los nombramientos de los nuevos presidentes de OORR vencen en el primer trimestre del presente año, como puede apreciarse en el siguiente cuadro:

ENTIDAD	PRESIDENTE	RESOLUCIÓN Y PERIODO DE NOMBRAMIENTO
OSIPTEL	Rafael Munte Schwarz	Resolución Suprema Nº 102-2017-PCM 5 años Del 13 de febrero de 2017 al 13 de febrero de 2022
OSITRAN	Verónica Zambrano Copello	Resolución Suprema Nº 099-2017-PCM 5 años Del 13 de febrero de 2017 al 13 de febrero de 2022
OSINERGMIN	Jaime Mendoza Gacon	Resolución Suprema Nº 241-2020-PCM Designado para completar el periodo de 5 años que inició Daniel Schmerler el 13 de febrero de 2017. Su periodo concluye el 13 de febrero de 2022.
SUNASS	Iván Lucich Larrauri	Resolución Suprema Nº 047-2017-PCM 5 años Del 18 de enero de 2017 al 18 de enero de 2022

Por dicha razón, como indicáramos al inicio del presente artículo, es que la PCM ha convocado a profesionales para que participen del concurso público que exige la Ley.

Desde AFIN, solicitamos se respete el procedimiento establecido en la Ley para la elección de los presidentes y demás miembros de Consejos Directivos de OORR y exigimos transparencia en los concursos ya convocados. Solo así, podremos asegurar el ingreso de profesionales de alto nivel para estos cargos, algo que, en el contexto político en el que nos encontramos, necesitamos urgentemente.



# NUEVO ASOCIADO



Tenemos el agrado de informar que a partir de enero del presente año, contamos con la participación de CONCESIONARIA ANGOSTURA SIGUAS S.A., en calidad de Asociado Activo.

CONCESIONARIA ANGOSTURA SIGUAS S.A., se dedica a la ejecución del contrato de concesión de obras mayores de afianzamiento hídrico y de infraestructuras para irrigación de las Pampas de Siguas, adjudicada en el año 2010, proyecto fundamental para el desarrollo del sur del país que confiamos se haga realidad pronto.

Expresamos la más cordial bienvenida a nuestro nuevo asociado y estamos seguros que su apoyo y participación contribuirá con el cumplimiento de nuestros objetivos institucionales.

**CONCESIONARIA  
ANGOSTURA SIGUAS S.A.**





**Puerto de Paracas**  
12.753 seguidores  
4 días · Editado ·


El Puerto de Paracas recibió su primera nave gearless de MAERSK, asimismo nuestros estibadores se encuentran embarcando la piedra de hierro y pescado congelado para el África.  
¡Puerto de Paracas, bienestar y progreso!  
#PuertoModerno  
#PuertoDeParacas



**IBT Group Perú - Sociedades Operadoras**  
6.778 seguidores  
2 días · Editado ·

#LasDiferenciasNosEnriquecen+  
Conoce la historia de tres mujeres que apostaron por seguir sus sueños incursionando en la ciencia. Ellas nos cuentan cómo lograron superar los retos y desafíos que se presentaron.

En IBT Group estamos muy orgullosos de formar parte de sus historias e impulsarlas a seguir cumpliendo sus objetivos.  
#DíaInternacionaldeLaMujeryLaNiñaenLaCiencia



**LIMA AIRPORT PARTNERS**  
94.909 seguidores  
5 días ·

¡Concluimos el asfaltado de la segunda pista de aterrizaje del #JorgeChávez!  
→

Las obras del Proyecto de Ampliación avanzan y nuestra segunda pista está cerca de ser una realidad. Las últimas semanas hemos logrado culminar el asfaltado total de los 3,480 metros de longitud de la segunda pista de aterrizaje, que junto a la nueva torre de control culminará su construcción este año.



**gtd** Gtd Perú  
14.428 seguidores  
6 días ·

Día Internacional de la internet segura 🛡️✔️

Desde Gtd Perú pensamos que es muy importante apostar por una internet segura, para que los menores puedan navegar de forma segura en la red.

**DÍA INTERNACIONAL DE LA INTERNET SEGURA**

En el 2021, el **87,8%** de la población de **6 a 17 años** de edad **utilizó Internet** en todo el país.

Debido a la educación virtual, esta cifra habría aumentado 9.5 puntos porcentuales a comparación del 2020.

Desde Gtd apostamos por una internet segura y accesible para que los niños, niñas y jóvenes puedan buscar información, participar y compartir de forma segura en la red.

Fuente: INEI - Estado de la Niñez y Adolescencia 2021

**e** Entel  
235.551 seguidores  
3 días · Editado ·

En Entel trabajamos para acercar la educación **#STEM** a las niñas y niños del país, para que puedan desarrollar habilidades que faciliten la innovación, la resolución de problemas y el pensamiento crítico y científico.

Hoy, en el Día de la Mujer y Niñas en la Ciencia, queremos celebrar e incentivar a que más niñas, adolescentes y mujeres se atrevan a vivir las infinitas posibilidades de la **#ciencia** y **#tecnología**.

Revisa las iniciativas STEM que hemos apoyado: <https://lnkd.in/eMEVbVrG>

**¡Feliz día a todas las mujeres y niñas con espíritu científico!**

**LIMA EXPRESA**  
4.910 seguidores  
1 semana ·

Desde que empezamos a operar la **#ViaDeEvitamiento** y **#viaexpresaLineaAmarilla**, hemos disminuido la siniestralidad en un 71%, gracias a un gran trabajo estratégico y de prevención. Conoce las acciones que lo hicieron posible aquí: <https://bit.ly/3gmz0sa>

**#PositiveMobility**

En los últimos cinco años, los siniestros graves se redujeron en 71% en la **Vía de Evitamiento** y en la vía expresa **Línea Amarilla** | LIMA EXPRESA

[limaexpresa.pe](http://limaexpresa.pe) · 2 min de lectura

