JUNIO-JULIO 2023 VOL 27 - N°204

COMEXPERU

Negocios INTERNACIONALES

DESAFÍOS EN INFRAESTRUCTURA: ¿CUÁL ES LA SITUACIÓN DEL SECTOR SANEAMIENTO?

Educando Perú
Intercorp

Educando generaciones **transformamos el Perú**

Educando Perú: Abriendo la puerta a oportunidades

Una plataforma corporativa de compromiso social que busca contribuir con el desarrollo del país, promoviendo e impulsando una educación de calidad y accesible en beneficio de nuestros niños y jóvenes, así como un fortalecimiento del entorno educativo nacional.

Así hacemos realidad nuestro propósito de "hacer del Perú el mejor lugar para formar una familia"; porque educando generaciones transformamos el Perú.

Líneas **de acción**

Nuestras iniciativas están orientadas en 5 líneas de acción

1 Programa de becas
2 Foros y festivales educativos
3 Innovación, infraestructura & tecnología
4 Capacitación y reconocimiento a docentes
5 Alianzas estratégicas públicas y privadas

En los últimos 10 años se ha **otorgado y comprometido**

+ 161mm de soles de inversión en becas
+ 66k becas
+ 2mm de soles en festivales educativos
+ 20k de beneficiados en festivales educativos

Forman parte **de la plataforma**

Promovido por: Intercorp

Iniciativas: COMETA Fest

Promovido por: UTP, Innova Schools, Perú Champs, Interbank, it's, idat, Inkafarma

Intercorp

DIRECTORIO

COMEXPERU
Sociedad de Comercio Exterior del Perú

PRESIDENTE
Julia Torreblanca Marmanillo
1° VICEPRESIDENTE
Mariela García Figari de Fabbri
2° VICEPRESIDENTE
Alonso Rey Bustamante

DIRECTORES SECTOR EXPORTADOR

Minería, Petróleo y Derivados
Agustín De Aliaga Fernandini
Diego José Ortega Meneses
Guillermo Ferreyros Cannock
Jimena Sologuren Arias
Juan Igor Salazar Zanelli
Julia Torreblanca Marmanillo
Magaly Bardales Rojas
Marilú Wiese Moreyra
Oscar González Rocha
Manufacturas
Enrique Gubbins Bovet
Janine Belmont
Raúl Musso Vento
Pesquero
Fernando Romero Belismelis
Agropecuario
Alfonso Bustamante Canny
Augusto Baertl Montori
José Luis Noriega Cooper
Miguel Nicolini de la Puente

DIRECTORES SECTOR IMPORTADOR

Bienes de Consumo
Ignacio Pro Villa
Juan Carlos Vallejo Blanco
Juan Fernando Correa Malachowski
Marcio Juliano
Bienes Intermedios
Andreas Von Wedemeyer Knigge
Maquinarias y Equipos
Carlos Chiappori Samengo
Luis Felipe Carrillo Campodónico
Mariela García Figari de Fabbri

DIRECTORES SECTOR SERVICIOS

Servicios Financieros
Fernando Zavala Lombardi
Servicios no Financieros
Alfonso García Miró Peschiera
Alonso Rey Bustamante
Álvaro Jesús Delgado Ayca
Christian Northcote Sandoval
Ernesto Raffo Paine
Gianmarco Tagliarino Rondinelli
Juan Ernesto Stoessel Flórez
Juan Francisco Raffo Novelli
Manuel Van Oordt Fernández
Oscar Caipo Ricci
Oscar Humberto Chávez López
Panayotis Lazalde Pishas
Pedro Cortez Rojas

DIRECTORA EJECUTIVA
Jessica Luna Cárdenas

COMEXPERU
Bartolomé Herrera 254, Miraflores, Perú
Telf: 625-7700
negocios@comexperu.org.pe
www.comexperu.org.pe

EQUIPO

Negocios

Director
Jessica Luna
Editor
Luis G. Pareja
Sub-Editor
Claudia Sovero
Equipo de análisis
Paulo Quequezana
Marcelo Huaquisto
Daniel Najarro
Pedro Asto
Abdón Cárdenas
Nash Rebaza
Colaboran en este número
Brenda Sparrow
Alexandre Duarte
Nany Aste
Elena Ríos Ortiz
Mercedes Obregón
Daniel Bazán
Julia Sobrevilla
Bruno Muñoz
Equipo de Diseño y Diagramación
Eliana García
Genaro Mattos
Fotografía
Banco de imágenes AdobeStock
Corrección
Ángel García

Hecho el depósito legal en la Biblioteca Nacional del Perú Nº 15010397-1662

COMEXPERU no se solidariza necesariamente con las opiniones vertidas en los artículos de Negocios Internacionales. Prohibida la reproducción parcial o total del contenido de esta revista sin autorización escrita de la Dirección.

CONTENIDO

07
EDITORIAL
¿Cómo vamos en saneamiento?

08
20 SEGUNDOS

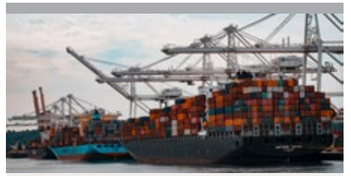
10
INFORME
10 Retos en la infraestructura nacional: ¿Cuál es la situación del sector saneamiento en el país?
16 Puno y sus bajos niveles de ejecución para proyectos de inversión pública

20
ANÁLISIS DE IMPACTO REGULATORIO
Nuevas normas con rango de ley buscan mejorar las decisiones del Poder Ejecutivo

24
ECONOMÍA DIGITAL
***Smart cities* en Perú: ¿Qué necesitamos para contar con nuestra propia ciudad inteligente?**

26
SALUD
El abastecimiento de medicamentos y la atención primaria: una deuda con los peruanos

28
TURISMO
Situación del turismo en Áncash: cifras poco alentadoras, pero no imposibles de revertir



30
COMERCIO EXTERIOR
30 Importaciones caen un 14% en el primer cuatrimestre de 2023
34 El panorama global del transporte de carga aérea evidencia un escenario negativo: ¿qué se espera para lo que resta de 2023?

38
SOSTENIBILIDAD
38 Las piezas de un rompecabezas. Cómo integrar a los diversos actores hacia un norte común
40 La sostenibilidad corporativa: una fórmula ganadora

42
DATOS & NOTAS

>> VIAJES DE NEGOCIOS SIN COLAS NI VISAS*

APEC BUSINESS TRAVEL CARD

PARA EMPRESARIOS PERUANOS QUE VIAJAN

LA TARJETA DE VIAJE PARA **EJECUTIVOS** DE ALTO NIVEL** QUE LE OFRECE **GRANDES VENTAJAS** PARA SUS **VIAJES DE NEGOCIOS.**

No asociado: **USD 250**

Asociado: **USD 150**

Precios no incluyen IGV.

Interesados pueden escribir al correo:
abtc@comexperu.org.pe

CREDENCIAL VÁLIDA POR 5 AÑOS.

*Vía rápida en migraciones en 21 economías del APEC. Exoneración de visa en 17 economías del APEC.
**Válida solo para ejecutivos de nacionalidad peruana.

El Foro Asia Pacific Economic Cooperation APEC, está integrado por 21 economías:
Australia, Brunei, Canadá, Chile, China, Corea del Sur, EE.UU., Filipinas, Hong Kong, Indonesia, Japón, Malasia, México, Nueva Zelanda, Papúa Nueva Guinea, Perú, Rusia, Singapur, Tailandia, Taiwán y Vietnam.

ABAC PERU Secretaría Nacional del Consejo Consultivo Empresarial del APEC

APEC

COMEXPERU Sociedad de Comercio Exterior del Perú

Jessica Luna
Directora Ejecutiva de ComexPerú

¿CÓMO VAMOS EN SANEAMIENTO?

La Organización Mundial de la Salud (OMS) considera que los sistemas de distribución deben lograr que el agua apta para consumo humano esté disponible para que las personas no tengan que desplazarse más de un kilómetro desde el sitio donde utilizarán el agua. En un contexto como el actual, donde hay una mayor incidencia de casos de dengue, que las autoridades ejecuten sus presupuestos de manera pertinente es más que necesario.

Sin embargo, hasta el 25 de junio pasado, casi a mitad de año, en departamentos como Huánuco, Pasco, Ucayali y Arequipa, la ejecución de la inversión pública en saneamiento fue de tan solo el 7.2 %, 8.2%, 13.0% y 15.5%, respectivamente, según información del Ministerio de Economía y Finanzas (MEF). Esto evidencia, como hemos mencionado en artículos anteriores, que las capacidades de ejecución de los Gobiernos locales, los encargados de la mayoría de estas obras, son muy bajas e suficientes.

Según el Informe Técnico de Condiciones de Vida en el Perú, con los resultados de la Encuesta Nacional de Hogares (ENAHO) de 2022, el porcentaje de la población con acceso a agua por red pública fue del 88.9%, mientras que el porcentaje de personas que accede a una red pública de alcantarillado fue del 74.2%, 0.7 pp menos. Estas cifras también revelan que el Plan Nacional de Saneamiento 2022-2026, el cual contempla una inversión articulada entre los tres niveles de Gobierno de más de S/ 41,000 millones para ese periodo y que busca de alcanzar en 2026 una cobertura del 96.8 % en agua potable y el 83.2 % en alcantarillado, podrían convertirse en una meta sin cumplir.

Un departamento que grafica claramente esta situación es Loreto. Allí, el año pasado, la cobertura de agua fue de tan solo el 63.1%, la menor a nivel nacional, mientras que la de saneamiento fue del 52.8%, solo por encima de Madre de Dios (42.0%) y Ucayali (46.6%). Pese a esto, hasta el 25 de junio, la ejecución de la inversión pública en saneamiento en dicho departamento fue de menos del 30%.

Ante situaciones como esta, es necesario prestarle atención a la cartera de proyectos que viene impulsando la Agencia de Promoción de la Inversión Privada (ProInversión), la cual promueve proyectos mediante la modalidad de asociaciones público-privadas en el sector agua y saneamiento, con el fin de cerrar brechas en el sector. Se deben encontrar mecanismos más eficientes para impulsar proyectos que mejoren la calidad de vida de las personas si queremos cerrar la brecha de acceso a este servicio básico.

S/ 1,705 millones fue el presupuesto para aprovechamiento de los recursos hídricos para uso agrario a nivel de Gobiernos regionales. En el mes de mayo, se ejecutó S/ 125,788 millones, equivalentes al 7.4%.

S/ 366,786 millones fue el presupuesto institucional a nivel nacional en inversión pública para acceso y uso de la electrificación rural. Al mes de mayo, el avance fue del 29.7%

S/ 849 millones es el presupuesto institucional modificado para el proyecto de acceso y uso adecuado de los servicios públicos de telecomunicaciones. Al mes de mayo, se avanzó un 23.8%.

29.2% es el avance del proyecto presupuestal reducción del tiempo, inseguridad y costo ambiental en el transporte urbano al mes de mayo. Su presupuesto institucional modificado es de S/ 3,638 millones.

S/ 143 millones fue el devengado de la inversión en el acceso de las familias a vivienda y entorno urbano adecuado, lo que indica un avance del 23.2% El presupuesto institucional modificado fue de S/ 617 millones.

37% fue el gasto ejecutado hasta el mes de mayo en fortalecimiento de pesca artesanal, equivalente a S/ 29,548 millones. El presupuesto asignado para esta categoría fue de S/ 79,948 millones.

S/ 141 millones fue la ejecución de proyectos con inversión pública en el programa nacional de saneamiento urbano a mayo de 2023, con un progreso del 14.2%. Mientras que S/ 85.2 millones fue el gasto ejecutado de la inversión en el programa nacional de saneamiento rural, con un avance del 20%.

S/ 245 millones fue el gasto ejecutado del Gobierno nacional en las edificaciones seguras ante el riesgo de desastres a mayo de 2023, lo que reflejó un avance del 80.6% del total presupuestado.

40.9% fue el gasto ejecutado en la inversión en el acceso y uso de la electrificación rural por parte del Gobierno nacional, a mayo de 2023.

S/ 616 millones es el presupuesto institucional modificado para el proyecto de acceso de las familias a vivienda y entorno urbano adecuado. Al mes de mayo, se avanzó con un 23.2%.

20.3% fue el gasto ejecutado hasta el mes de mayo en reducción de la degradación de suelos agrarios. El monto asignado para la inversión pública en esta categoría fue de S/ 24,213 millones.

S/ 114 millones fue el presupuesto institucional modificado para el proyecto de mejoramiento y ampliación de los servicios brindados por el Sistema Nacional de Vigilancia en Salud pública, con un avance del 2.5% a mayo de 2023.

INFORME

Retos en la infraestructura nacional: ¿Cuál es la situación del sector saneamiento en el país?

Claudia Sovero, Analista de Comunicaciones de ComexPerú

La ejecución de proyectos públicos de saneamiento es subóptima en general, según informamos en un artículo anterior. Esto podría mejorar solo si los Gobiernos locales reducen el universo de proyectos que deben atender anualmente, ya que, en cuanto a la ejecución de proyectos de servicios básicos, las municipalidades cerraron el año con múltiples obras con un avance prácticamente nulo. Pese a esto, el 17 de junio pasado, el Poder Ejecutivo autorizó la transferencia de 97,814,890 soles a diversas municipalidades del país para el financiamiento de 52 proyectos de inversión en drenaje pluvial y saneamiento urbano.

Para analizar más a fondo la situación del sector saneamiento e infraestructura del país, conversamos con Camilo Carillo, director ejecutivo de Infraestructura en EY (Ernst & Young); Edilson Coral, gerente general de Covinca; Mario de las Casas, gerente de Asuntos Públicos de Cosco Shipping Ports, y Ricardo Boria, presidente de La Cámara de Comercio, Industria y Turismo de Loreto.

Según el resultado de las brechas en infraestructura que existen, para Carrillo, los dos sectores claves son transporte y saneamiento. “A nivel de saneamiento, hay un déficit de cobertura de agua y desagüe muy fuerte. En ProInversión, están licitando plantas de tratamiento en las principales ciudades del país, porque es necesario aumentar la cobertura. A esto agrégale que debes incrementar también la cobertura de agua y desagüe. Todavía estamos a niveles muy bajos para el nivel de desarrollo que tiene el país. O sea, para el nivel de ingreso que tiene el país, deberíamos contar con una cobertura mayor. Todavía tenemos cerca del 15% o el 20% de déficit en cobertura de agua y desagüe. De desagüe más que de agua. Entonces, eso es primordial. Y en el caso de transportes, lo mismo. Este sector genera conectividad, reduce tiempos y conecta mercados. No solamente impacta en lo laboral por la construcción de carreteras, puertos, aeropuertos; es intensivo en mano de obra y tiene un impacto muy fuerte en PBI. Entonces, creo que ambos sectores

son los claves. Claramente, existen déficits en salud y educación, pero a lo que me refiero es que esos dos son los que de alguna manera impulsarían el país o harían retomar el crecimiento que hemos perdido claramente", explica.

Al respecto, un caso particular es el de la región Loreto. El año pasado, la cobertura de agua fue de tan solo el 63.1%, la menor a nivel nacional, mientras que la cobertura de saneamiento fue del 52.8%, solo por encima de Madre de Dios (42.0%) y Ucayali (46.6%). Al respecto, conversamos con Ricardo Boria, quien resaltó que, en ese aspecto, la situación en la región es crítica.

"No tenemos tampoco un sistema de desagües óptimo. La ciudad se inunda constantemente cada vez que hay lluvias fuertes. Somos una isla, porque estamos rodeados de ríos y esa es una situación compleja que ningún Gobierno nacional o regional, en los 201 años que tenemos como república, ha podido solucionar. Entiendo que esta situación no solamente se presenta en Loreto, sino en Ucayali, Madre de Dios y, básicamente, en todas las regiones de la Amazonía", explica Boria.

> El año pasado, la cobertura de agua en Loreto fue de tan solo el 63.1%, la menor a nivel nacional, mientras que la cobertura de saneamiento fue del 52.8%

Además, Carrillo indica que uno de los problemas principales en el tema de saneamiento es la calidad. "Si bien la cobertura llega a las principales ciudades, tienes mucha población dispersa, rural, que no accede a servicios de saneamiento. […] Entonces, se tendrían que combinar intervenciones en zonas urbanas que todavía no acceden al agua en las grandes ciudades, como Lima, Trujillo, Arequipa, entre otras. Las grandes ciudades tienen bolsones que no cuentan con proyectos de agua y saneamiento, pero también se debe mejorar la cobertura a nivel rural. Otro punto es que las cifras esconden el problema de la calidad. ¿A qué me refiero? Si la cifra de cobertura de agua y saneamiento está alrededor del 80%, eso no refleja la calidad de la cobertura".

Los Gobiernos locales son el principal actor en la ejecución de proyectos de agua, saneamiento y electricidad, dada la gran cantidad que administran. Sin embargo, su ejecución presenta una falla fundamental. Según un reporte de ComexPerú, esto sucede debido a que los Gobiernos locales, al ejecutar sus proyectos de agua y saneamiento en el ámbito urbano, no se enfocan en lograr un rendimiento mínimo, sino que operan en los extremos: se aseguran de que un grupo se ejecute cerca o al 100% de lo presupuestado, pero a coste de dejar un grupo más grande con un avance mínimo.

A esto se le suma, lo que mencionó Carrillo inicialmente, el tema de la calidad. Al respecto, nos da un el ejemplo de Trujillo, donde hay una planta de tratamiento que bota el desagüe al mar. "Se hace un tratamiento que no cumple ningún estándar de calidad. Entonces, técnicamente, Trujillo tiene una planta de tratamiento solo en el nombre. Si en Trujillo pasa eso, no quiero ni pensar lo que ocurre en Ayacucho, Huancavelica o Abancay. Esa es la realidad. Ese es un tema muy importante que se esconde respecto de la brecha. Se supone que la brecha es del 20%, pero no es así. Realmente, la brecha de calidad es del 80%. En la práctica, tienes que invertir nuevamente".

Para Boria, las deficiencias existentes en Loreto afectan a su población en todos los aspectos; incluso, están acostumbrados a ciertos eventos, como los que se viven actualmente en el país por el dengue. "De alguna u otra manera, nosotros estamos acostumbrados al tema del dengue, pues se presenta todos los años en los meses de marzo y abril. En Loreto tenemos temporadas de lluvia y temporadas de sequía. Eso genera que todos los años padezcamos brotes de dengue, malaria, sika, chikunguya y otras enfermedades tropicales".

PROYECTO DE LEY QUE CREA LA AUTORIDAD NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA (ANIN)

Según información oficial, el objetivo de la creación de este organismo ejecutor adscrito a la Presidencia del Consejo de Ministros es formular, ejecutar y mantener proyectos o programas de inversión pública de impacto que garanticen la efectiva prestación de servicios públicos priorizando el enfoque territorial, de prevención y la sostenibilidad ambiental.

Al respecto, en mayo pasado, Apoyo Consultoría propuso uno de los siguientes puntos para la ANIN: "Asumir funciones de manera progresiva, enfocándose los tres primeros años en las obras de prevención y gestión de riesgos de desastre por inundaciones. Durante esta primera fase, tendría la oportunidad de demostrar su capacidad para ejecutar y alcanzar las metas establecidas. En una segunda fase, podría expandir su alcance a proyectos de gran impacto regional (por ejemplo, carreteras o paquetes de colegios)".

En cuanto a este punto, Coral menciona que las instituciones dependen primero del marco y la autonomía que tengan, y segundo de la calidad de gestores y conocimiento técnico que puedan incorporar. "Desafortunadamente, las instituciones están ahora en una marcha contra el reloj tratando de recuperar los espacios que perdieron precisamente por haber dado prioridad a encargos políticos sobre encargos técnicos y capacidad de entendimiento de la necesidad y la solución. Creo que sí puede funcionar [la ANINI], pero necesita que exista una disposición y una integración con todas las áreas que ejecutan este tipo de proyectos a nivel nacional en los ministerios. Y esa es la parte que hoy no existe, por lo menos desde la interacción que tenemos, no vemos esa integración del Estado entre los diferentes ministerios. Uno siente muchas veces que los ministerios trabajan como islas. Por lo tanto, está bien plantearlo, pero la información que se ha divulgado todavía me parece muy escasa para entender y ayudar".

Sobre la situación puntual de las carreteras en el Perú. Coral explica que hay varios proyectos de infraestructura vial que son, digamos, de interés nacional en diferentes regiones. "Quisiera hacer énfasis en los proyectos que están en curso, específicamente de concesiones, porque resulta importante que se les pueda devolver el dinamismo que tuvieron hace algunos años y que es indispensable para encontrar soluciones a diversos hechos que están por venir. Me voy a enfocar en el sur, pues hay que gestionar cada vez mejor la conectividad entre las regiones de Lima, Arequipa, Moquegua y Tacna. Creo que lo que ocurrió en diciembre del año pasado, enero y a inicios de este año, cuando la infraestructura fue tomada y básicamente impidieron el tránsito libre de las personas, las mercancías y demás, nos demuestra que hay un trabajo muy importante del Estado para llevar a todas estas regiones infraestructura, pero no solamente carreteras, sino diversos servicios que son indispensables para el crecimiento y desarrollo económico, personal y familiar, y sobre todo del país".

Es evidente que queda mucho trabajo por hacer en cuanto a la infraestructura del país. Por el lado de saneamiento, como menciona Carrillo, es necesario mejorar sus capacidades de las autoridades encargadas de ejecutar el presupuesto, ya que es un actor clave que; además, impacta directamente en las personas. "Las competencias para saneamiento, educación, salud las tienen los Gobiernos regionales y también los Gobiernos locales. Pero hay ineficiencias a nivel de gobiernos locales porque, seamos sinceros, las municipalidades no tienen capacidades. Lo mismo ocurre en los Gobiernos regionales e incluso en el Gobierno nacional. ¿Qué ocurrió en el Ministerio de Transportes durante la gestión anterior? Fue un desastre", explica. Por su parte, Coral, indica que es importante que la infraestructura nacional, regional y local tenga una coincidencia en un propósito de integración. Una mejora en la calidad y en la ejecución en los trabajos de infraestructura nacional, significaría el bienestar de miles de familias peruanas que esperan tener servicios de calidad.

"Si bien la cobertura llega a las principales ciudades, tienes mucha población dispersa, rural, que no accede a servicios de saneamiento."
Camilo Carillo, director ejecutivo de Infraestructura en EY (Ernst & Young)

"No tenemos tampoco un sistema de desagües óptimo. La ciudad se inunda constantemente cada vez que hay lluvias fuertes."
Ricardo Boria, presidente de La Cámara de Comercio, Industria y Turismo de Loreto

PROYECTOS QUE GENERAN CAMBIOS

El Terminal Portuario de Chancay será un puerto multipropósito que movilizará carga en contenedores, carga general, carga a granel no mineral y carga rodante. Su posición geográfica, conectividad actual y futura contribuirán al descongestionamiento de otros centros de manejo portuario, al brindar menores tiempos, mayor eficiencia y mejores condiciones competitivas para los usuarios, lo que dinamizará la economía del país al impulsar las exportaciones y generar nuevas oportunidades de negocio.

Para conocer más sobre el puerto, conversamos con Mario de las Casas, quien nos explica en detalle los beneficios que traería este proyecto al Perú. “Para el país y la región es muy necesario. Hoy en día, vemos que los puertos están prácticamente saturados. Lo que el terminal de Chancay va a generar es, en primer lugar, la oportunidad de llegar directamente a Asia. Por eso es importante este megaproyecto. Vamos a contar con una ruta que en este momento no existe, que va directamente ya a Busan, en Corea, o a Shanghái, en China. Actualmente, se tienen que ir hasta México para recién desde allí salir directamente al continente asiático. Al contar con una ruta directa, podemos reducir los plazos, aproximadamente, entre 10 y 12 días menos de lo que hoy día toma llegar hasta Asia. Entonces, desde el punto de vista logístico, resulta de gran impacto. Desde el punto de vista de infraestructura, es sumamente necesario, porque este puerto es el único en toda la región con la capacidad de recibir buques gigantes, que necesitan más de 16 metros de calado. El puerto de Chancay tendrá un promedio de 17.8 metros de calado. Por consiguiente, se convertirá en un puerto concentrador en toda la región de América del Sur”, explica.

Según De las Casas, a la fecha, este proyecto viene generando alrededor de 7,500 empleos, directos e indirectos. Además, tendrá un impacto positivo en la economía de Chancay, porque va a generar una demanda de servicios colaterales, no solamente logísticos, sino todo lo que implica un puerto. “Un puerto es un propulsor de negocio ¿no? O sea, el comercio, específicamente el internacional, va a generar una demanda de servicios. Y Chancay y toda esa zona de la región del norte chico va a presentar un potencial crecimiento. Y esto también generará la reactivación de proyectos que, lamentablemente, estuvieron archivados porque no existía el mercado suficiente en lo que refiere a la conectividad, propiamente carreteras y ferrocarriles. El puerto ya te abre la posibilidad de poder llegar al mercado asiático y eso creará una demanda mayor de servicios de los que hoy en día ya genera Chancay. El Gobierno central y el Congreso están impulsando las zonas económicas especiales, lo cual producirá el crecimiento de la industria en la zona, aprovechando la ubicación del puerto. Lo que queremos es atraer inversión nacional y extranjera, que pongan fábricas, que pongan servicios básicos, hotelería, oficinas, etc.”.

Sobre los trabajos que se están realizando luego del hundimiento de suelo que hubo, De las Casas indicó que Cosco ha asumido al 100% su responsabilidad. “Hemos apoyado a las familias afectadas, que son cuatro viviendas, con convenios de cooperación y compensación; inclusive, hay dos pequeños negocios que han firmado también convenios de lucro cesante. Asimismo, se ha contratado al Colegio de Ingenieros de Lima para que evalúe si el lugar donde están ubicadas las casas alrededor de las viviendas mencionadas es seguro o no, porque el compromiso es reconstruir las casas, pero no en una zona que no sea un 100% segura. Eso ha significado paralizar los trabajos del túnel. Los trabajos de la zona operativa y el complejo de ingreso al puerto continúan, pero el túnel ha sido paralizado hasta tener las conclusiones sobre las causas de este hundimiento”, precisa.

“Hoy en día, vemos que los puertos están prácticamente saturados. Lo que el terminal de Chancay va a generar es, en primer lugar, la oportunidad de llegar directamente a Asia.”
Mario de las Casas, gerente de Asuntos Públicos de Cosco Shipping Ports

“Creo que lo que ocurrió en diciembre del año pasado cuando la infraestructura fue tomada y básicamente impidieron el tránsito libre, nos demuestra que hay un trabajo muy importante del Estado para llevar a todas estas regiones infraestructura.”
Edilson Coral, gerente general de Covinca

INFORME

Puno y sus bajos niveles de ejecución para proyectos de inversión pública

Luis G. Pareja, Gerente de Comunicaciones de ComexPerú

Puno es una región con grandes posibilidades de crecimiento y desarrollo pero también con serias necesidades entre sus ciudadanos. Lamentablemente, sus autoridades parecen no ser conscientes de estas necesidades para mejorar la calidad de vida de su población.

Entre enero y mayo, el Gobierno Regional de Puno solo ejecutó el 17.2% de su presupuesto destinado a proyectos de inversión pública, porcentaje equivalente a S/ 119 millones; mientras que los gobiernos locales, el 20% o S/ 158 millones, según información trabajada por la Sociedad de Comercio Exterior del Perú - ComexPerú.

"La inversión pública, la cual debe traducirse en mejores servicios para el ciudadano (educación, salud, infraestructura), no despega. A mayo, tanto el GORE Puno como los gobiernos locales de la región presentan avances de inversión similares al 2019", advirtió ComexPerú.

El gremio indicó que la clave de este problema "está en que los Gobiernos locales de Puno son los principales responsables de la inversión pública"; pero no ejecutan el presupuesto adecuadamente. Solo en el 2022, las municipalidades del departamento dejaron de invertir S/ 374 millones de su presupuesto destinado a proyectos públicos, pese a las carencias que afrontan las personas que viven en la región.

Esta situación se mantiene este año: entre enero y mayo, la mayoría de las municipalidades no ha ejecutado S/ 5 millones o más de su presupuesto. "En el caso de las cinco municipalidades con mayor presupuesto para inversión se tiene un saldo de S/ 150 millones por ejecutar", advirtió el gremio. Este escenario se da a pesar de que, en el 2023, las comunas recibieron el 53.1% (S/ 779 millones) del presupuesto para inversión pública de los Gobiernos subnacionales de Puno.

GASTO DEL PRESUPUESTO PÚBLICO

ComexPerú además reportó que, en los primeros cinco meses del año, el Gobierno Regional de Puno gastó S/ 922 millones de su presupuesto público, solo un 32.1% del total; mientras que, los gobiernos locales del departamento, S/ 322 millones, apenas un 23.1%.

Similar panorama se aprecia en la ejecución presupuestal de los sectores priorizados, que tienen un avance limitado. De acuerdo con ComexPerú, el GORE Puno solo ha ejecutado el 37.1% del presupuesto público del sector Educación; el 27% del presupuesto del sector Salud; el 19.9% del sector Transporte; el 11.4% del sector Orden público y seguridad; y el 16.8%, de Turismo.

En el caso de los gobiernos locales, el sector Transporte es el más rezagado, con una ejecución presupuestal del 16.7%. Este es seguido por el sector Educación, con una ejecución del 18.4%; el sector Agropecuario, con 20.8%; el sector Salud, con 25.2%; el sector Turismo, con el 27.2%; y el sector Orden público y seguridad, con 29%.

> Solo en el 2022, las comunas dejaron de invertir S/ 374 millones de su presupuesto destinado a proyectos públicos

CRISIS TURÍSTICA

De otro lado, el reporte señala que Puno es el departamento con menor recuperación en la visita a sus sitios turísticos, debido a, entre otros motivos, la poca afluencia de visitantes de otros países. Según ComexPerú, en el primer trimestre del 2023, los turistas extranjeros fueron un 97% menos que en el mismo periodo del 2019.

Uno de los factores que explicaría esta situación es la ejecución del presupuesto para la mejora de la competitividad turística, la cual es menor al promedio nacional. Entre enero y abril del 2023, Puno gastó S/ 62,433 por cada 100,000 habitantes para la mejora de infraestructura y equipamiento turístico.

“En cada uno de los últimos 5 años, en promedio, se ha ejecutado solo el 83.2%% del presupuesto destinado a la mejora de la competitividad de los destinos turísticos. Esto significa que se han dejado de utilizar S/ 4 millones para mejorar la competitividad de los destinos turísticos”, anotó.

Frente a ello, ComexPerú considera necesario adoptar acciones para la recuperación del turismo en Puno con urgencia. Entre las acciones que se deben tomar destacan “asegurar la paz social para que vuelvan los turistas, mejorar la eficiencia migratoria en puntos de control fronterizo, la promoción del destino turístico (trabajo público-privado) y obras de mejora en el Aeropuerto Inca Manco Cápac”, manifestó el gremio.

> Los municipios del departamento de Puno, en tanto, solo ejecutaron el 20% de la referida partida, pese a las carencias presentes en la región

ANÁLISIS REGULATORIO

Nuevas normas con rango de ley buscan mejorar las decisiones del Poder Ejecutivo

Brenda Sparrow, Jefa de Asuntos Regulatorios de ComexPerú

El mes pasado se publicaron dos normas que buscan mejorar la calidad de la regulación del Poder Ejecutivo. El 28 de mayo de 2023 se publicó el Decreto Legislativo 1565, que aprueba la Ley General de Mejora de la Calidad Regulatoria, y dos días después se publicó la Ley 31755, que modifica el Decreto Legislativo 1256, que aprueba la Ley de Prevención y Eliminación de Barreras Burocráticas.

En ambos casos, el objetivo es que únicamente se emitan o permanezcan vigentes aquellas regulaciones o trámites de la Administración Pública que hayan sido debidamente sustentados, y que resulten legales, necesarios, eficientes y efectivos para solucionar los problemas públicos que aquejan a la sociedad.

1) DECRETO LEGISLATIVO (DL) 1565. Unifica el marco legal sobre mejora regulatoria y establece pautas para sus distintas herramientas, como la Agenda Temprana, el Análisis de Impacto Regulatorio (AIR) ex ante y ex post (para normas); el Análisis de Calidad Regulatoria (ACR) ex ante, ex post[1] y de stock (para trámites administrativos), y la Consulta Pública.

ASPECTOS POSITIVOS

De acuerdo con el DL, ahora las entidades públicas están obligadas a valerse de información que provenga de fuentes confiables y objetivas, así como de análisis y experiencia científica, como condición necesaria para regular[2].

La norma también recoge el principio de subsidiariedad, por el cual solo debe regularse si no existe otra solución (no regulatoria) superior en términos de costo-efectividad para solucionar el problema público.

Ello resulta valioso, pues el Gobierno no siempre puede hacer frente a todos los problemas. Su intervención debe ser evaluada considerando sus recursos y la eficacia probable de su participación en relación con la de otros actores[3], como puede ser la del sector privado. En algunas situaciones, podrían ser más costo-efectivas las políticas de respuesta diseñadas por las empresas para lidiar con sus trabajadores o clientes, antes que optar por regulación estricta que desincentive la innovación o el desarrollo de una industria.

ASPECTOS NEGATIVOS

El DL 1565 no se aplica a los Gobiernos subnacionales, sino que se limita a una labor orientativa para ellos, sin prever estándares de mejora regulatoria.

También hace falta fortalecer la Comisión Multisectorial de Calidad Regulatoria, conformada únicamente por tres funcionarios, para evaluar todos los instrumentos de mejora de la calidad regulatoria. Ya que el AIR es obligatorio para todo el Poder Ejecutivo, será cada vez más difícil para esta Comisión realizar sus labores, si no se perfecciona su accionar y no se asegura su objetividad e independencia.

2) LEY 31755. Modifica el DL 1256 al introducir mecanismos de fortalecimiento en el sistema de eliminación de barreras burocráticas del Indecopi y facilitar su acceso para la ciudadanía.

ASPECTOS POSITIVOS

Se pueden denunciar barreras burocráticas con efectos indirectos sobre las personas. Así, si se prohibiera a una bodega comercializar determinado producto, de igual manera, el fabricante de este producto podría denunciar esta prohibición aun cuando no se dirija contra él.

La ley también consagra el principio de interpretación favorable, según el cual, cuando exista más de una forma de

interpretación al momento de resolver una denuncia, el Indecopi deberá hacer prevalecer aquel sentido que cumpla mejor la finalidad del procedimiento: la simplificación administrativa y la competitividad.

Gracias a esta ley, también hay una mejora sustancial en el trámite de denuncias informativas, las cuales deberán ser atendidas en 20 días hábiles, e iniciarse procedimiento de oficio o archivamiento de la denuncia hasta en 45 días.

Por otro lado, se dispone la inaplicación con efectos generales (para todos los ciudadanos), de las barreras burocráticas irracionales (arbitrarias o desproporcionadas) en los procedimientos de oficio.

ASPECTOS NEGATIVOS

La ley insiste en la necesidad de presentar indicios para el análisis de razonabilidad de las barreras burocráticas cuando, en la práctica, el Indecopi suele alegar que las pruebas no califican como indicios y, con ello, finalmente rehúye a analizar el fondo de la denuncia. Por la misma razón, no parece buena idea exigir indicios de que la barrera burocrática causaría un daño potencialmente irreparable como condición para la concesión de medidas cautelares.

El tiempo dirá si estas normas cumplieron su cometido. Podrían terminar siendo un trámite más en la reforma de mejora regulatoria, sin una correcta implementación y sin la disposición adecuada de los funcionarios públicos al emplearlas. Aún es muy pronto para saberlo.

No obstante, la creación de estas normas revela un aspecto muy valioso: el interés que existe desde el sector público, privado y la academia para seguir impulsando mejoras en los controles regulatorios.

[1]Uno de los aspectos más saltantes del DL se establece para el caso del AIR ex post, pues, si se llega a identificar que la regulación no produce impactos positivos, se dispondrá su derogación.

[2]Artículo 4.- Principios de la mejora de la calidad regulatoria

(…)

c. Empleo de evidencia: Las entidades de la administración pública utilizan la información disponible de fuentes confiables y objetivas, teniendo en cuenta los datos cuantitativos y cualitativos, el análisis y la experiencia científica, entre otros, como condición necesaria para justificar la intervención regulatoria.

[3] https://www.oecd.org/gov/regulatory-policy/Sesi%C3%B3n-3.2Presentations.pdf

> De acuerdo con el DL, ahora las entidades públicas están obligadas a valerse de información que provenga de fuentes confiables y objetivas.

ECONOMÍA DIGITAL

Smart cities en Perú: ¿Qué necesitamos para contar con nuestra propia ciudad inteligente?

Alexandre Duarte, vicepresidente de Servicios, Red Hat América Latina

Vehículos autónomos, pagos digitales, casas inteligentes e, incluso, ciudades interconectadas de forma segura y efectiva también conocidas como connected smart cities son algunos de los avances recientes que fascinan a los ciudadanos, administradores y tomadores de decisiones en los sectores público y privado por igual. Además del enorme potencial para transformar áreas como la movilidad, la seguridad y la sostenibilidad urbana, estas nuevas tecnologías apuntan a una importante reformulación de cómo se desarrollarán softwares, servicios y aplicaciones, y la manera en la que se pondrán a disposición del público.

El origen de esta nueva etapa en el mundo empresarial y el universo tecnológico tiene un nombre muy claro y es edge computing. En resumen, esta innovación no es más que una pequeña red de centros de datos que almacena, analiza y procesa una gran cantidad de información localmente (lo más cerca posible del usuario final) para que las decisiones y los procedimientos técnicos se agilicen (y, a menudo, se automaticen). Flexibilidad y asertividad son las principales características de esta innovación, que debe alcanzar inversiones por US$ 208,000 millones en todo el mundo, según datos recientes de la Corporación Internacional de DATA (IDC, por sus siglas en inglés).

En el Perú, ¿qué tan lejos estamos de contar con estas transformaciones? Si bien es cierto que en distintos distritos de la capital existen iniciativas como el uso de tecnologías de videovigilancia, wi fi público en zonas históricas y alto tránsito de turistas, aplicación de eficiencia energética en el alumbrado público, entre otras mejoras, aún falta mucho para alcanzar este ambicioso objetivo.

Para lograrlo, lo que realmente necesitamos es un compromiso conjunto entre las organizaciones privadas y las instituciones públicas. Así, una ciudad inteligente no es aquella que cuenta con estructuras físicas robustas, dentro del edge y con soluciones en la nube de última generación, sino que se desarrolla a través de un ecosistema de mando integrado que implica hardware, software y, sobre todo, el ingenio humano para operar, automatizar y supervisar estos emprendimientos.

En ese sentido, no solo las ciudades deben ser inteligentes. Construir entornos digitales que sean cada vez más autosuficientes para prosperar, desarrollar e involucrar activamente a nuevos agentes será uno de los requisitos para optimizar los equipos y un escaparate en el que socios, consumidores y ciudadanos depositarán expectativas y contribuirán con sus opiniones y percepciones.

Si bien aún queda una serie de obstáculos por superar en materia de inversión, desarrollo y capacitación en instituciones públicas y empresas privadas, software y soluciones de código abierto, en la actualidad, el open source (o software de código abierto) ha surgido como una alternativa estratégica y de bajo costo para la evolución de tecnología de la información y servicios en el borde (edge) del cliente. Ya sea para organizar el tráfico urbano y planificar vigilancia en las ciudades del Perú, o para habilitar aplicaciones, servicios y otras utilidades en la palma de la mano de los ciudadanos, el código abierto presenta las respuestas más asertivas, innovadoras, ágiles y que promueven la escala en todo el ecosistema en el que se encuentra.

Las empresas y los sectores gubernamentales deben tener en cuenta que los avances tecnológicos son solo el primer paso en sus viajes digitales, que comprenden adopción, formación, adaptación y, finalmente, incorporación de estos nuevos valores y herramientas. En esa línea, contar con proveedores y consultorías que puedan evaluar el escenario digital del ecosistema, así como proponer soluciones rápidas y asertivas, es un componente clave para transformar ecosistemas y modernizar mentalidades con expectativas y paradigmas actuales.

SALUD

El abastecimiento de medicamentos y la atención primaria: una deuda con los peruanos

Nany Aste, directora ejecutiva de la Asociación de Laboratorios Farmacéuticos en Latinoamérica (ALAFAL)

En el Perú, el acceso a una atención primaria de calidad y al suministro adecuado de medicamentos es una problemática que evidencia una deuda importante con las personas más necesitadas. En un país que aspira al desarrollo y el bienestar de sus ciudadanos, resulta inaceptable que el derecho a la salud, el factor más elemental para una vida digna, no se cumpla de manera efectiva. Si bien las razones que han llevado a esta situación son diversas, la realidad es una sola: sin la capacidad de atención con una infraestructura adecuada y el abastecimiento de medicinas necesario, el estado de la salud en el Perú se encuentra en un nivel crítico.

Las recientes crisis sanitarias, como la pandemia de la COVID-19 y, actualmente, el brote de dengue, han evidenciado graves deficiencias en nuestro sistema de salud.

En ese sentido, el informe de Competitividad 2023-2024 del Consejo Privado de Competitividad revela un retraso en el desarrollo de 79 proyectos de inversión en infraestructura de salud, que requieren acciones inmediatas. Es imprescindible reconocer que la inversión en este sector es clave para fortalecer la atención primaria en salud y garantizar un acceso equitativo a servicios de calidad para todos los ciudadanos. La infraestructura

adecuada, incluyendo hospitales, centros de atención primaria, tecnología médica y personal capacitado, es fundamental para enfrentar crisis sanitarias y responder eficientemente a las necesidades de la población.

Es importante destacar que tanto el Ministerio de Salud (Minsa) como los Gobiernos regionales disponen de 8,279 establecimientos de baja complejidad, como postas y centros de salud con consultorios de atención básica, como parte de su infraestructura del Primer Nivel de Atención en Salud (PNAS). Estos centros desempeñan un papel crucial, ya que aproximadamente el 85% de los problemas médicos se resuelven en ellos. Además, en el segundo y tercer nivel de atención, contamos con 165 hospitales y 11 institutos especializados.

MEDICAMENTOS

Por otro lado, la disponibilidad de medicamentos en el sistema de atención de salud estatal también es vital para asegurar la calidad de la atención médica y el bienestar de los pacientes. Desafortunadamente, también se han evidenciado serias deficiencias en este aspecto. Un informe presentado hace unos meses por el Instituto Peruano de Economía daba cuenta de la preocupante escasez de medicamentos e insumos en los centros de atención de salud pública. Incluso, de acuerdo con el mismo informe, la propia Digemid señala que aproximadamente un tercio de los productos médicos tienen un stock limitado, para menos de 2 meses.[1]

Estos datos revelan que se han logrado avances muy limitados aún en el sistema de salud público, especialmente en el primer nivel de atención. Además, se ha constatado un bajo nivel de disponibilidad de medicamentos en hospitales, centros de salud y postas médicas bajo la administración del Minsa. Al respecto, la Contraloría General de la República informó que, en Piura, una de las regiones más afectadas por el dengue, existe una situación de desabastecimiento de algunos insumos y medicamentos .[2]

Lamentablemente, son las familias las que sufren las mayores consecuencias de esta inestabilidad en el sistema de salud pública, ya que se ven obligadas a aumentar sus gastos personales al adquirir medicamentos en boticas y farmacias privadas, debido a la escasez en las farmacias de la red pública. Según datos del INEI, el 43% de los usuarios que reciben recetas en establecimientos públicos recurren a establecimientos privados. Es necesario invertir en la mejora y el abastecimiento adecuado de los servicios de salud para evitar que las familias asuman una carga económica adicional.

En conclusión, la situación actual en el Perú respecto al acceso a la atención primaria y al suministro de medicamentos demanda una respuesta decidida y enérgica. El Estado tiene la responsabilidad de garantizar el derecho a la salud de todos los ciudadanos, especialmente de aquellos en situación de vulnerabilidad. Es fundamental invertir y tomar acciones concretas para construir una red de atención primaria adecuada y garantizar un suministro equitativo y efectivo de medicamentos. Esto contribuirá no solo a mejorar la salud y el bienestar de la población, sino también al desarrollo y la productividad del país en su conjunto. Desde ALAFAL, creemos en el compromiso real y las acciones concretas de las autoridades para superar este desafío y saldar la deuda pendiente con los peruanos en este aspecto, a fin de construir un futuro más justo y digno para todos.

---

[1] https://www.ipe.org.pe/portal/atencion-en-farmacias-se-quintuplica-entre-afiliados-al-sis/

[2] https://apps8.contraloria.gob.pe/SPIC/srvDownload/ViewPDF?CRES_CODIGO=2023CSI452900023&TIPOARCHIVO=ADJUNTO

TURISMO

Situación del turismo en Áncash: cifras poco alentadoras, pero no imposibles de revertir

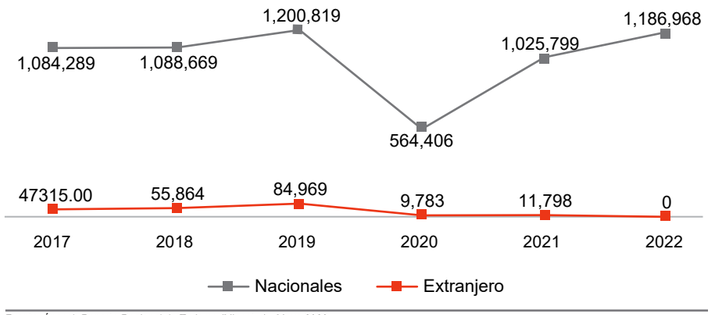
Elena Ríos Ortiz,
presidenta de la Cámara de Comercio Industria y Turismo de Áncash

El sector turismo en la región Áncash, desde el año 2017, ha registrado niveles inestables en las visitas de turistas extranjeros y nacionales, por razones o factores como la inestabilidad social y la falta de infraestructura turística. A esto se podría sumar la poca promoción de la belleza natural de la que goza nuestra región o la poca seriedad con la que se gestiona el sector. Escribir de una manera clara hará que los Gobiernos locales y regionales llevan a cabo una mejor gestión en uno de los sectores más productivos que tiene esta zona. Estamos perdiendo demasiada afluencia turística; los interesados directos, como los hoteles, lodges, restaurantes, operadores turísticos, agencias de viajes, guías de montaña, entre otros, vienen haciendo el trabajo duro, pero requieren el apoyo del sector estatal.

Las estadísticas, entre 2017 y 2022, muestran cifras poco alentadoras, pero no imposibles de revertir si nos ponemos de acuerdo todos los involucrados y, cuando hablo de los involucrados, me refiero a todos los ancashinos, no solo a los del sector turismo, porque esta actividad eleva nuestro nivel social, económico y cultural. Nos encontramos en el pedestal de los países con los mejores paisajes del mundo; entonces, no podemos ser indiferentes ni irresponsables. Nos toca ponernos en acción.

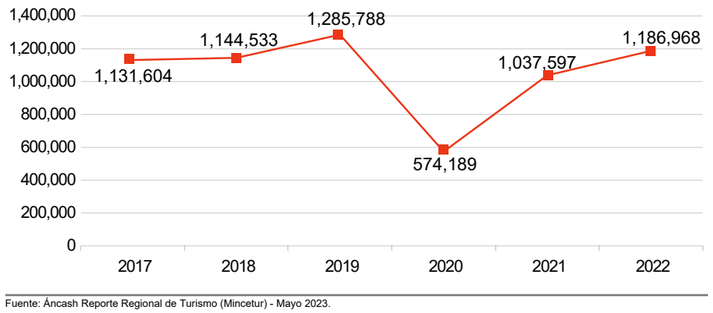
Durante 2022, el Parque Nacional Huascarán recibió a 245,071 visitantes, de los cuales 194,816 fueron nacionales y 50,255, extranjeros.

Áncash: visitantes nacionales y extranjeros 2017-2022



Fuente: Áncash Reporte Regional de Turismo (Mincetur) - Mayo 2023.

Áncash: registro de visitantes 2017-2022



Fuente: Áncash Reporte Regional de Turismo (Mincetur) - Mayo 2023.

Por otro lado, el Estado no ha cumplido con la ejecución de proyectos en el sector. Para 2022, el presupuesto destinado a infraestructura y equipamiento del sector turismo ascendió a S/ 7.7 millones, pero solo se ejecutó el 59.6%, con lo que se han dejado desatendidos varios recursos turísticos, lo que impide su mantenimiento. Sin ir muy lejos, entre enero y mayo de 2023, el Monumento Arqueológico Willkawaín recibió 3,415 visitas, una variación positiva del 17,4% con respecto a lo registrado entre enero y mayo de 2022. Esto indica que sí hay turistas que desean visitar nuestros atractivos, pero no se les prestan las facilidades y los accesos.

También podemos hablar de la calidad de los servicios de transporte terrestre y aéreo, pero si nos referimos este último, en la actualidad, ninguna aerolínea tiene como destino el aeropuerto de Anta.

Pero más allá de saber todo lo que nos falta, debemos analizar qué podemos hacer para brindar el mejor servicio al turista. La Cámara de Comercio Industria y Turismo de Áncash puede liderar y plantear una estrategia de REACTIVACIÓN de acuerdo con la reactivación (valga la redundancia) nacional 2022-2025

> “Nos encontramos en el pedestal de los países con los mejores paisajes del mundo; entonces, no podemos ser indiferentes ni irresponsables

Consideramos de gran importancia las capacitaciones en inocuidad alimentaria y servicios hoteleros y de taxis. Nuestros colaboradores del transporte urbano requieren más educación y formación.

Hemos convocado al sector público y el privado con el objetivo de impulsar la modernización del aeropuerto de Anta, lo que potenciará las visitas turísticas a nuestra región.

Para finalizar, debo decir que cada entidad pública y privada deberá comprometerse trimestralmente para reportar las acciones llevadas a cabo a favor del turismo en Áncash, a fin de reactivar el sector.

Será muy importante la visita de la titular del Mincetur para que genere un gran impacto en el sector al juramentar a todos los actores de la REACTIVACIÓN del turismo en Áncash. La esperamos.

COMERCIO EXTERIOR

Importaciones caen un 14% en el primer cuatrimestre de 2023

Mercedes Obregón, Analista de Estudios Económicos de ComexPerú

Si bien las importaciones peruanas cerraron el año 2022 con un crecimiento del 17.9%, en los primeros cuatro meses del presente año se evidenció una caída del 14.4% comparado con el mismo periodo del año anterior. De acuerdo con las cifras de la Sunat, las importaciones peruanas en el primer cuatrimestre del año sumaron US$ 16,541 millones, monto menor a los US$ 19,327 millones de 2022. Cabe mencionar que en todos los meses del período analizado se registraron caías con respecto a los mismos meses del año pasado: en enero, retrocedieron un 17.9%; en febrero, un 7.7%; en marzo, un 8.5%, y en abril, un 22.4%.

En cuanto a los bienes importados, las materias primas para la industria (30% del total importado), los bienes de capital para la industria (18%), los combustibles (16%) y los bienes de consumo no duradero (13%), representaron el 77% de nuestras importaciones en el periodo enero-abril de 2023.

A NIVEL DESAGREGADO

En lo que respecta a las importaciones de bienes intermedios, las materias primas para la industria alcanzaron un valor de US$ 4,951 millones, con una caída del 23.4%. En el top tres de productos importados se encuentra el maíz duro amarillo, con un valor de US$ 355 millones y una disminución del 7.9%; le siguen el trigo (US$ 235 millones, -13,8%) y el aceite de soya en bruto (US$ 205 millones, +19.1%).

Por su parte, las importaciones de bienes de capital para la industria registraron US$ 2,900 millones, con una disminución del 12.8% respecto del mismo periodo del año anterior. Las importaciones de teléfonos inteligentes lideraron el ranking, con US$ 343 millones y una caída del 31.9%, seguidos por las laptops (US$ 170 millones, -52.9%) y los aparatos de telecomunicaciones (US$ 98 millones, -12%), entre otros.

Por el lado de las importaciones de bienes intermedios, los combustibles sumaron US$ 2,758 millones, lo que significó una caída del 13.2% comparado con el primer cuatrimestre del año anterior. Los principales productos importados fueron los aceites crudos de petróleo (US$ 987 millones, +89%), el diésel B5 con un contenido de azufre menor o igual a 50 ppm (US$ 529 millones, -23.9%) y el diésel 2 con un contenido de azufre menor o igual a 50 ppm (US$ 513 millones, -38.8%).

En el caso de las importaciones de bienes de consumo no duradero, estas alcanzaron un valor importado de US$ 2,110 millones y una caída del 4.4%. Entre las partidas más importadas destacan los demás medicamentos para uso humano (US$ 121 millones, -1.2%), el alcohol carburante (US$ 57 millones, +32%) y los demás calzados: parte superior textil y suela de caucho o plástico (US$ 56 millones, -17.6%).

PRINCIPALES PAÍSES DE ORIGEN

En lo que respecta al origen de nuestras importaciones en el primer cuatrimestre del año, los principales proveedores del Perú fueron China (24% del total importado), EE. UU. (21%), Brasil (8%), Argentina (6%) y México (4%).

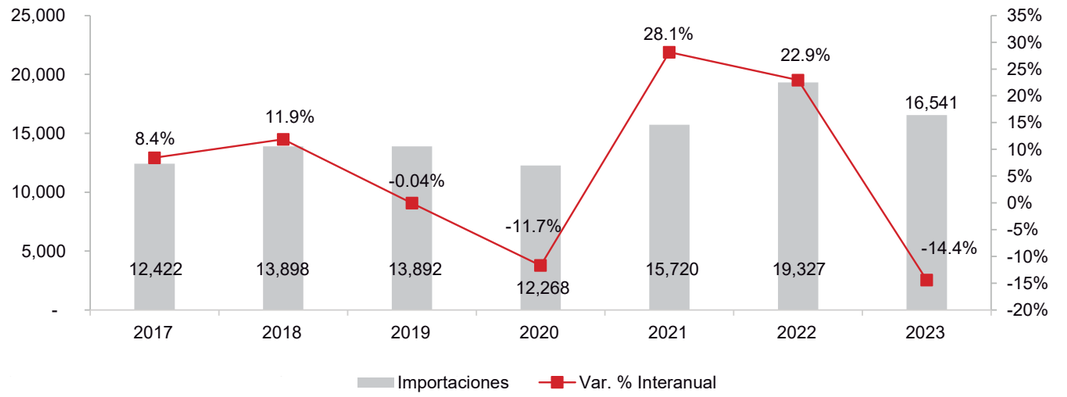
Las importaciones desde China sumaron US$ 4,047 millones, con una caída del 25.3% comparado con los primeros cuatro meses del año anterior. Además, los bienes de capital, intermedios y consumo importados representaron un 42%, un 30% y un 28%, respectivamente. Por otro lado, nuestras compras desde EE. UU. registraron un valor de US$ 3,404 millones (-24.8%) y destacaron las importaciones de bienes intermedios: combustibles (53% del total importado desde este mercado) y materias primas para la industria (23%). Le sigue Brasil, con un valor de US$ 1,330 millones (+6%), con los bienes intermedios que representaron el 54% de lo importado, seguidos por los de capital (28%) y consumo (18%).

Entretanto, las importaciones desde Argentina alcanzaron un valor de US$ 1,032 millones y presentaron un crecimiento del 9.5% con relación al periodo enero-abril de 2022. Asimismo, los bienes intermedios importados: materias primas para la industria (49% del total importado desde este mercado), agricultura (15%) y combustibles (11%), representaron el 75% del total. Finalmente, nuestras compras desde México sumaron US$ 604 millones (-18.8%), en donde los bienes de consumo, capital e intermedios importados representaron un 42%, un 34% y un 24%, respectivamente.

Las cifras de importaciones del primer cuatrimestre del año son desalentadoras, pues solo los bienes intermedios: materias primas para la agricultura registraron un crecimiento del 3.8%; esto debido a la recuperación de las importaciones de fertilizantes y alimento para los animales, como las tortas de soya.

Los problemas internos del país, junto a un escenario global en desaceleración, exigen acciones rápidas y eficientes para dinamizar nuestros principales sectores productivos y así salir de este escenario negativo.

Evolución de las importaciones en el periodo enero-abril (US$ millones)



Fuente: Sunat. Elaboración: ComexPerú.

COMERCIO EXTERIOR

El panorama global del transporte de carga aérea evidencia un escenario negativo: ¿qué se espera para lo que resta de 2023?

Daniel Bazán, Analista de Estudios Económicos de ComexPerú

Durante la pandemia de COVID-19, el sector de transporte marítimo se convirtió en el foco de noticias para el comercio internacional, dadas las consecuencias que ocasionó en dicho sector: alza de fletes marítimos, congestión portuaria a nivel global, entre otros. Sin embargo, no olvidemos que, además de esta modalidad de transporte de carga, también existe la que se realiza por vía aérea, y de la cual poco se habló durante ese periodo.

Según cifras del Banco Mundial, el transporte de carga aérea a nivel global, medido en millones de toneladas-kilómetros (CTK, por sus siglas en inglés), registró 182,526 CTK a fines de 2020, un descenso del 16.9% con respecto a 2021. Por su parte, según la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA, por sus siglas en inglés), la demanda global, medida en CTK, se contrajo un 10.6% en 2020 respecto de los niveles de 2019, lo que representó una caída histórica que superó el declive del 6% experimentado por el comercio mundial de bienes durante ese año.

En 2021, la demanda global de carga aérea aumentó un 6.9% con relación a los niveles prepandemia y un 18.7% en comparación con 2020, según cifras de IATA. De acuerdo con el organismo internacional, este escenario favorable fue producto de las condiciones económicas positivas: i) incremento del comercio mundial de bienes; ii) índice de rotación de inventario bajo en 2021, lo que motivó a los fabricantes a utilizar el transporte aéreo para atender la demanda con rapidez; y iii) relación costo-competitividad frente a los fletes del transporte marítimo.

Dicho resultado positivo continuó durante los primeros dos meses de 2022. No obstante, desde el segundo trimestre, la demanda de carga aérea estuvo por debajo de la de 2021. De acuerdo con IATA, al cierre de 2022, la demanda global de carga aérea se contrajo un 8% interanual y registró una caída del 1.6% frente a 2019. Este decrecimiento sería producto de un escenario de fuerte incertidumbre política y económica, donde el índice de gerentes de compra (PMI, por sus siglas en inglés), uno de los principales indicadores de la demanda aérea, mostró que los pedidos de exportación estaban estancados desde octubre 2022. A su vez, el descenso de demanda de carga aérea a partir de marzo 2022 coincide con el inicio de la caída de los fletes promedio de transporte marítimo.

Cabe mencionar que, contrariamente al resultado global, la demanda de carga aérea en Latinoamérica creció un 13.1% y la capacidad aumentó un 27.1%, con respecto a 2021. No obstante, respecto de los niveles prepandemia, la demanda descendió un 4.3%, mientras que la capacidad de carga aérea cayó un 14.3%.

Frente a esta situación de incertidumbre, el actual CEO de IATA, Willie Walsh, anticipó un nuevo descenso de los volúmenes de carga en 2023 (-5.6% respecto de 2019), producto

del esfuerzo de los principales Gobiernos para contener la inflación mediante el enfriamiento de las economías. En línea con ello, en enero, febrero, marzo y abril de este año, se registraron caídas interanuales del 14.9%, 7.5%, 7.7% y 6.6%, respectivamente. Según Walsh, esta desaceleración en los meses recientes sería resultado del alivio de las presiones inflacionarias, el aumento de la confianza de los consumidores especialmente en las principales economías y una disminución en los precios de los combustibles.

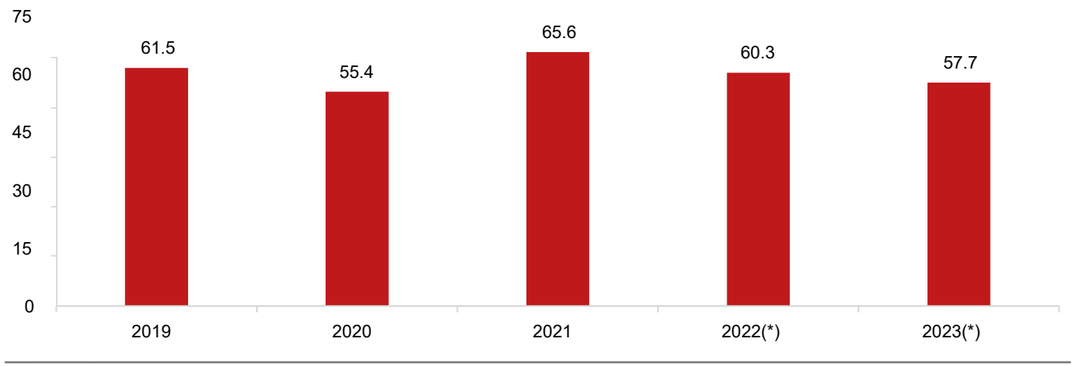
El análisis según regiones del primer trimestre de este año evidenció la continuidad de la tendencia a la baja de la demanda de carga aérea. Latinoamérica destaca como la región que mejor desempeño tuvo, con una ligera caída del 1.7% respecto del primer trimestre de 2022. Por su parte, Norteamérica vio caer su demanda un 11.6%, con relación al mismo período del año anterior, el segundo mayor descenso después de Europa (-14.6%), lo cual se vincularía con el repunte de la industria marítima, debido a la disminución de los cuellos de botella logísticos. Esta tendencia se mantuvo en abril 2023, y fueron Latinoamérica (-1%) y África (+0.3%) quienes mejor desempeño tuvieron frente al mismo mes del año anterior. Por otro lado, Norteamérica y Europa se mantuvieron como las regiones con peor desempeño, con una caída del 13.1% y el 8.2%, respectivamente, en comparación con abril de 2022.

Según el último informe Air Freight Market Update, de DHL, la demanda de carga aérea en mayo de 2023 se mantiene a la baja, con una caída del 10% respecto del mismo mes del año anterior, mientras que la capacidad de las aerolíneas aumentó un 15% en comparación con mayo de 2022. A su vez, se destaca que el precio del combustible para aviones aún continúa relativamente alto, con leves signos de mejora.

En ese contexto, DHL compartió sus expectativas sobre el transporte aéreo de carga para el segundo semestre de este año. Por ejemplo, resalta la afectación del transporte marítimo, puesto que se han reportado cambios en la modalidad elegida por las empresas, lo que es favorable para el sector marítimo producto de la mejora en la confiabilidad de salidas efectivas por parte de las líneas navieras. A su vez, considera que existe suficiente capacidad para soportar los volúmenes de carga actuales, ya que el índice PMI manufacturero muestra un crecimiento bajo en mayo 2023, es decir, no existe un crecimiento significativo de la demanda de productos por parte de las empresas. A pesar de ello, DHL estima una recuperación de la demanda de carga aérea a medida que los inventarios de productos necesiten reponerse.

En el próximo semanario, se desarrollará un análisis detallado sobre la evolución del transporte de carga aérea nacional considerando las circunstancias descritas a nivel global y regional durante los últimos años.

Evolución de la carga aérea transportada a nivel global (en millones de toneladas)



(*) Cifras proyectadas.
Fuente: Ositrán, basado en cifras de IATA. Elaboración: ComexPerú.

SOSTENIBILIDAD

Las piezas de un rompecabezas. Cómo integrar a los diversos actores hacia un norte común

Julia Sobrevilla, Directora de Imagen Institucional de Centrum y Directora Independiente

La sostenibilidad cobra cada vez más importancia como estrategia empresarial. Son cada vez más las empresas que integran criterios ambientales, sociales y de gobernanza (ASG) en sus modelos de negocio.

Esto se debe a varias razones: la primera es la creciente conciencia pública sobre los desafíos globales como el cambio climático y las desigualdades sociales, que ha impulsado la demanda de prácticas empresariales sostenibles y éticas. En segundo lugar, los inversores y accionistas reconocen cada vez más la importancia y necesidad de evaluar los riesgos y las oportunidades ASG para proteger el valor de sus inversiones. Por último, pero no menos importante, la integración de criterios ASG puede conducir a mejoras operativas, eficiencia energética, reducción de costos y acceso a nuevas oportunidades de mercado, que pueden traducirse en una ventaja competitiva para las empresas.

Existen en el Perú excelentes ejemplos de cómo las empresas del sector privado están ya integrando los criterios de sostenibilidad en los negocios; desde grandes empresas que integran los criterios ASG en su estrategia y se comprometen con metas claras y medibles, hasta medianas y pequeñas empresas que "nacen" sostenibles.
Los Objetivos de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas proveen una hoja de ruta por seguir: 17 objetivos en 5 dimensiones que hacen más fácil para las empresas el trabajo de mapear las acciones relevantes y la forma de contribuir a una meta común que en el ideal sería medible de forma integral para contribuir a los avances nacionales, especialmente en términos ambientales y sociales.

En el caso peruano, hay excelentes ejemplos de esfuerzos de medir la contribución integral de las empresas en las tres dimensiones ASG. Perú Sostenible, por ejemplo, ha desarrollado un mapa de acciones de sostenibilidad que tiene como marco los ODS, así como las Mesas de Acción por los ODS, que integran a actores del sector privado, público, multilaterales y academia en trabajo sectorial por dichos objetivos.

Estos esfuerzos proveen un norte común, un lenguaje compartido que va construyendo no solamente una narrativa, sino también resultados del impacto que, en conjunto, tienen estos esfuerzos empresariales.

Sin embargo, el público en general no conoce estos esfuerzos de forma integrada. Se hacen esfuerzos, muchas veces aislados, de las empresas, pero no hay una estrategia integral de promoción o de medición de esfuerzos.

Así como el desconocimiento general de la opinión pública con respecto al impacto de los programas del sector privado, hay otro vacío con respecto a la sostenibilidad como esfuerzo macro y es el engranaje con políticas públicas integrales que coordinen los esfuerzos del sector privado a nivel nacional, que deberían ser un factor fundamental en la promoción de la sostenibilidad ASG y contribuyan a la medición de los avances en términos medioambientales, sociales y éticos del país.

Es cierto que el Gobierno peruano ha implementado una serie de políticas para abordar los desafíos ambientales, sociales y de gobierno corporativo. En términos sociales, está la Política Nacional del Empleo Decente cuyo objetivo es que el Estado genere las condiciones para que cualquier peruano pueda acceder a un trabajo decente y productivo, contemplando derechos laborales, compensación justa e igualdad de oportunidades, y jornadas justas de trabajo. En salud, la Política Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo que tiene entre sus objetivos prioritarios construir una cultura de prevención de riesgos, incrementar el aseguramiento de

trabajadores frente a los riesgos laborales y mejorar las condiciones de seguridad y salud en el entorno laboral.

También hay avances en términos ambientales, con el Plan Nacional de Acción Ambiental, que establece objetivos claros y estrategias para abordar problemas como la deforestación, la contaminación y el cambio climático, o la promoción de uso de energías renovables por medio del Decreto Legislativo (D. L.) N.° 1002 declara de interés nacional y necesidad pública el desarrollo de nueva generación eléctrica mediante RER o como el recién promulgado DS 007-2023-MINAM, que aprueba la Hoja de Ruta de Finanzas Verdes para el Perú.

Es indudable que la sostenibilidad está en boca de todos. El gran desafío hoy, en términos estratégicos, es cómo integramos los esfuerzos de los distintos actores y sectores para que suceda lo que al final es el objetivo común: un país mejor y más sostenible.

> Existen en Perú excelentes ejemplos de cómo las empresas del sector privado están ya integrando los criterios de sostenibilidad en los negocios

SOSTENIBILIDAD

La sostenibilidad corporativa: una fórmula ganadora

Bruno Muñoz, especialista de Sostenibilidad de Scotiabank Perú

En los últimos años, compañías con gran capital y presencia global, vienen redefiniendo la fórmula para el éxito organizacional. Sus estrategias exhiben un común denominador: la integración de la sostenibilidad en el corazón del negocio. En aras de la competitividad, este enfoque supone un gran reto para las empresas, las cuales deben replantear sus modelos de negocio para ser ambientalmente responsables, socialmente justas y económicamente viables. De manera particular, la sostenibilidad adquiere gran relevancia en el contexto empresarial peruano, el cual se materializa ante una economía altamente dependiente de los recursos naturales y una sociedad que enfrenta la pobreza y la desigualdad en sus múltiples dimensiones. En el presente artículo se exploran las tres dimensiones de la sostenibilidad, con el objetivo de visualizar su importancia en el desarrollo empresarial presente y futuro.

En primer lugar, en términos ambientales, la transición de las empresas peruanas hacia una gestión sostenible es un imperativo. Según el Tyndall Center de Inglaterra, el Perú es el tercer país más vulnerable al cambio climático; como consecuencia, experimenta una mayor intensidad en la alteración de sus ecosistemas y ciclos ambientales. Este escenario afecta el acceso a recursos clave para el desarrollo de las principales actividades de la economía nacional (citado en Carrera, 2016). Por lo tanto, una

transformación estratégica del modelo de negocio, que contribuya deliberadamente a la mitigación del cambio climático y la protección de los ecosistemas, puede asegurar la operatividad de las cadenas de valor que sostienen al país.

En segundo lugar, el compromiso de las empresas con la reducción de las brechas sociales que enfrentan las comunidades locales de sus zonas de influencia también responde a un desafío de continuidad del negocio. En un país que presenta altos índices de desigualdad social, pobreza y acceso limitado a servicios básicos, las empresas tienen la oportunidad y responsabilidad de contribuir al desarrollo socioeconómico sostenible. La generación de empleo digno, la promoción de la inclusión y la igualdad de oportunidades son decisiones que generan impactos positivos transversales, ligados a la mejora de la calidad de vida de la población. Esto no solo contribuye a que las empresas cuenten con legitimidad ante las comunidades en las que operan, sino que les permite formar al talento futuro que ocupará las posiciones de mando en la organización.

En tercer lugar, y de manera particular, cuando se integra la sostenibilidad en el corazón del negocio, esta no solo garantiza beneficios a nivel ambiental y social, sino que asegura un crecimiento económico sostenido. Justamente, la sostenibilidad cobra sentido cuando, por virtud del negocio, estas tres aristas convergen en un ciclo de autogeneración orgánica de valor. Particularmente, en lo económico, la sostenibilidad contribuye a la mejora de la eficiencia operativa, la reducción de costos y el acceso a nuevos mercados y oportunidades comerciales (Michelini y Fiorentino, 2012).

Sin embargo, el reto de la sostenibilidad en el Perú se mantiene dado que no todas las empresas cuentan con los recursos y capacidades necesarias para transformar sus modelos de negocio y contribuir al cierre de brechas sociales y ambientales que enfrenta el país. Por ello, es importante la conformación de redes y alianzas entre diversos grupos de interés. En esa línea, el sector financiero viene integrando, cada vez con mayor énfasis, factores sociales y ambientales en sus decisiones de inversión, como parte del objetivo de contribuir a la descarbonización de la economía. Así, empresas con limitaciones de capital, pero orientadas a la generación de impactos sociales y ambientales positivos, encuentran una vía para su desarrollo. Mientras tanto, otras, con modelos estrictamente tradicionales, empiezan a abrir los ojos a las nuevas posibilidades.

En conclusión, la sostenibilidad corporativa es una fórmula ganadora, pero además es necesaria. La transformación de los modelos de negocio tradicionales en enfoques de valor sostenible garantiza la continuidad del negocio y genera nuevas oportunidades de valor. Las empresas peruanas tienen el gran reto de adaptarse a las demandas globales; el camino es largo, pero se ha descubierto el sentido.

DATOS & NOTAS

HOSPITAL DE HUARMEY, PRODUCTO DE UNA ASOCIACIÓN PÚBLICO PRIVADA CON ANTAMINA, PRESENTA BUENOS AVANCES

La construcción del nuevo hospital de Huarmey, de clase II-A, avanza a buen ritmo y se encuentra en un 65% de ejecución. Así lo informó el alcalde provincial de Huarmey, Cavino Cautivo, en representación del Comité para la Sostenibilidad del proyecto, en una ceremonia el pasado martes 30 de mayo. Manuel Ruiz, representante de Antamina, resaltó los progresos de la construcción, que favorecerá a los habitantes de Huarmey, al mejorar su calidad de vida a través de servicios de salud. Asimismo, reafirmó el compromiso de Antamina de seguir invirtiendo en el desarrollo de Huarmey y la región, a través de proyectos que reduzcan las brechas de desarrollo y promuevan el área de influencia operativa de la empresa.

AMAZON WEB SERVICES SE COMPROMETE CON LA ACELERACIÓN DE LA TRANSFORMACIÓN DIGITAL DEL SECTOR PÚBLICO EN SUMMIT 2023

El vicepresidente para el sector público global de Amazon Web Services (AWS), Max Peterson, anunció que se encuentran ampliando esfuerzos e inversiones para acelerar su presencia global y seguir garantizando los niveles más altos de seguridad y costos bajos, en el marco de la versión 2023 del AWS Summit realizado Washington. Asimismo, se destacó la red que la firma ha construido y que reúne a más de 100,000 partners a nivel global, y un crecimiento constante anual en el catálogo de asociados. Peterson también destacó la importancia del desarrollo de nuevas tecnologías y cómo se ha utilizado para capacitar a 13 millones de personas en el uso de nuevas tecnologías, a fin de aumentar el alcance de AWS y tener mayor impacto mundial.

DP WORLD ES AUTORIZADA PARA RECIBIR BARCOS DE HASTA 400 METROS DE LARGO EN CALLAO

La empresa concesionaria del Terminal Sur del Puerto de Callao, DP World, obtuvo la autorización para recibir barcos de hasta 400 metros de largo y 21,000 TEU de capacidad. Con ello, DP World Callao se convierte en el único terminal del país en tener esta autorización. Este puerto es la principal puerta para las importaciones y exportaciones de nuestro país, y gestiona más del 90% de los volúmenes totales. Con esta autorización, se refuerza el rol clave de DP World y del puerto del Callao para brindar a los productores peruanos un mayor acceso a los mercados internacionales alrededor del mundo.

INTERBANK, BCP, ANTAMINA y ALICORP LIDERAN RANKING DE EMPRESAS DE ATRACCIÓN Y RETENCIÓN DE TALENTO

Las empresas mencionadas lideraron el top de El Monitor Empresarial de Reputación Corporativa (Merco), que reveló una lista de 200 organizaciones de 34 sectores económicos que mejor reconoce el talento en el país. Para la elaboración de este ranking, se tomó en consideración el atractivo de la firma para el mercado laboral mediante la opinión de colaboradores de grandes empresas. Asimismo, se tomó en cuenta la opinión del área de RR. HH. de firmas importantes del país, así como de los sindicatos y reclutadores de talento. Otras firmas que acompañan este top son Ferreyros (8.°) y Scotiabank (9.°).

LATAM AIRLINES LANZA INICIATIVA PARA ANIMAR A SUS PASAJEROS A COMPENSAR SU HUELLA DE CARBONO

Latam Airlines ha lanzado recientemente el programa 1+1: Compensar para Conservar, una iniciativa que permitirá a los pasajeros compensar la huella de carbono generada por sus viajes en avión. Este programa ha sido diseñado para brindar a los pasajeros una forma moderna y efectiva de calcular y compensar voluntariamente su huella de carbono. Al efectuar una reserva de vuelo, los clientes pueden acceder al sitio “Mis Viajes” para conocer un resumen de la huella de carbono generada por su vuelo. Desde el lanzamiento del programa, en mayo de este año, en Perú y Ecuador, ha habido una respuesta positiva por parte de los pasajeros, pero se espera un mayor crecimiento en la participación. Además del programa de compensación, Latam Airlines ha implementado otras iniciativas en sostenibilidad, como la eliminación de plásticos de un solo uso en sus operaciones de vuelo para 2023 y la meta de cero residuos a vertederos para 2027. También han establecido el programa Segundo Vuelo, donde reutilizan los uniformes de sus tripulantes convirtiéndolos en materia prima para artesanas peruanas, quienes crean productos como carteras, cojines y cintas para fotochecks.

CENCOSUD ALISTA EL LANZAMIENTO DE SU PROPIA BILLETERA DIGITAL: CENCOPAY

Según información revelada por el medio Diario Financiero, Cencosud, propietario de las cadenas de supermercados Wong y Metro en el Perú, tiene planes de incursionar próximamente en el mercado de billeteras digitales y tarjetas prepago con su nueva plataforma llamada CencoPay. La empresa ha estado trabajando en el desarrollo de este producto desde mediados de 2022, para lo cual contrató a un equipo de desarrolladores que crearan un piloto del producto. Actualmente, el plan está avanzando sólidamente y se espera su lanzamiento en todos los mercados en los que opera Cencosud: Chile, Argentina, Brasil, Perú, Colombia y Estados Unidos. El portal Chócale.cl informa que CencoPay será una billetera digital que se podrá utilizar en las tiendas de Cencosud supermercados, tiendas de mejoramiento del hogar y tiendas por departamento, tanto en persona como en línea, a través del uso de códigos QR. Los usuarios podrán registrar tarjetas de débito, crédito y prepago, así como la tarjeta Cencosud Scotiabank. Además, se ofrecerán promociones exclusivas y la posibilidad de acumular Puntos Cencosud.

CERRO VERDE LIDERA LISTA DE MINERAS QUE MÁS EMPLEO GENERAN EN AREQUIPA

La empresa minera Sociedad Minera Cerro Verde lidera el empleo en el subsector minero en la región de Arequipa, según cifras del Ministerio de Energía y Minas (Minem). En abril, Arequipa registró un total de 31,062 trabajadores en el sector, lo que representa el 14.2% de la participación total a nivel nacional. Cerro Verde destaca como la principal generadora de empleo en Arequipa, con una participación del 56% en el empleo minero del departamento. Estos datos evidencian el importante papel de Cerro Verde en la generación de empleo y su contribución destacada al desarrollo económico de la región. El subsector minero peruano en su conjunto experimentó un crecimiento del 2.6% en empleo directo en abril, con un total de 219,362 trabajadores, la cifra más alta registrada en lo que va del año. Estas cifras refuerzan la posición del sector minero como un motor clave en la economía del país.

ANGLO AMERICAN EVITARÁ LA EMISIÓN DE 230,000 TONELADAS ANUALES DE GASES DE EFECTO INVERNADERO

Durante el mes de mayo, Engie Perú culminó con éxito el montaje de los 57 aerogeneradores que conforman el parque eólico Punta Lomitas en Ica, su principal proyecto en construcción. Esta central eólica, que es el primer acuerdo entre privados en lugar de una subasta gubernamental, espera alcanzar una capacidad total de 296.4 MW de energía renovable. Se prevé que entre en operación comercial en el segundo trimestre de 2023. Punta Lomitas también suministrará energía renovable a la operación minera Quellaveco de Anglo American. Asimismo, Daniel Cámac, subgerente de Engie Perú, destacó que la planta eólica permitirá a Anglo American evitar la emisión de 230,000 toneladas de gases de efecto invernadero cada año. Según Cámac, las inversiones en energías renovables, como la eólica y la solar, han aumentado considerablemente debido a la creciente competitividad en los costos de producción. Se espera que más del 50% del consumo de energía mundial provenga de fuentes renovables para el año 2050. En relación con esto, Cámac señaló que la transición energética requiere una gran cantidad de cobre, que se utiliza en diversas aplicaciones, desde vehículos eléctricos hasta redes de transmisión y distribución de energía.

CABIFY LOGISTICS TRIPLICA INGRESOS EN LATAM Y PROYECTA CRECIMIENTO EN 2023 GRACIAS A INNOVACIONES TECNOLÓGICAS

En los últimos meses, Cabify Logistics ha seguido consolidando su zona de cobertura en diversas ciudades de Latam, lo que le ha permitido presentar un crecimiento mensual promedio de más de dos dígitos. Asimismo, esta firma se ha caracterizado por una apuesta firme por el desarrollo tecnológico y logístico que genere eficiencia al realizar sus operaciones; su servicio de envío exprés (con un máximo de 60 minutos de entrega); o su centro Cross Docking, que busca agilizar procesos de recolección, gestión y entrega de productos. De esta manera, han logrado fortalecer su modelo de entrega al mismo día y al día siguiente, a la par que reducen costos logísticos para sus clientes. Esto le ha permitido convertirse en un aliado clave en Colombia, Chile, Perú y Argentina, al ofrecer un servicio que no solo es eficiente, sino también seguro y sostenible al apoyarse en las nuevas herramientas de la economía digital.

HUDBAY PERÚ: UNA MINERÍA CON FUTURO DEBE INCORPORAR A EMPRESAS LOCALES EN LA CADENA DE SUMINISTROS

Según Claudia Asca, gerenta de Compras y Contratos de Hudbay Perú, la sostenibilidad y la relación con las comunidades son los desafíos que los proveedores mineros deben abordar. Asca enfatizó la importancia de incorporar a las comunidades en la cadena de suministros y promover el desarrollo sostenible en colaboración con ellos. También destacó la necesidad de establecer una relación constante con los proveedores, basada en la confianza y los objetivos compartidos. Hudbay Perú está trabajando en la eficiencia operativa y la incorporación de las comunidades en sus procedimientos de compras y contratos. Además, han logrado avances significativos al involucrar a las comunidades en la prestación de servicios y proyectos dentro de su zona de influencia. Además, Asca mencionó que, a raíz de las paralizaciones y protestas sociales, hubo un aumento en los costos de operación, pero actualmente la situación se ha estabilizado.

MÁS DE 17 TONELADAS DE ROPA RECICLADA E INICIATIVAS PIONERAS DESTACAN EN EL REPORTE DE SOSTENIBILIDAD 2022 DE FALABELLA RETAIL

La empresa impulsó una serie de acciones para fortalecer su propuesta de valor, implementando soluciones de compra en beneficio de los clientes y la simplificación de procesos. Algunos ejemplos son: Escanea y Paga, que permite a los clientes pagar desde el celular sin pasar por caja; la implementación de nueva tecnología RFID para toma de inventarios en solo segundos; el agendamiento de servicios virtuales y presenciales; nuevas tiendas exprés, entre otros. “Todas estas acciones son parte de un enfoque de mejora continua en Falabella Retail, que se traduce en el objetivo de potenciar año a año nuestra contribución al cuidado ambiental y el desarrollo sociocultural de nuestras comunidades. De este modo, logramos expresar en forma concreta el propósito que guía nuestro quehacer: simplificar y disfrutar más la vida”, comentó el gerente general corporativo de Falabella Retail, Francisco Irarrázaval.

TOTTUS Y EL BANCO DE ALIMENTOS DEL PERÚ SE UNEN PARA AYUDAR A LAS FAMILIAS MÁS VULNERABLES DEL PERÚ

La iniciativa, que tuvo vigencia hasta el pasado 15 de junio, consistía en que, por cada compra de six packs de leche UHT evaporada entera o light, de la marca Tottus, la cadena de hipermercados contribuiría a la lucha contra el hambre y la desnutrición, y se estima alrededor de 75,000 raciones de alimentos entregadas a miles de familias vulnerables en nuestro país. Como se sabe, el Banco de Alimentos del Perú (BAP) es una organización sin fines de lucro que tiene como propósito aliviar el hambre de los más necesitados, tanto en Lima como en provincias. Gracias a la colaboración de las empresas y la ciudadanía, el BAP puede llevar ayuda a más de 240 organizaciones sociales, es decir, una población de alrededor de 200,000 personas.

WWW.COMEXPERU.ORG.PE
Bartolomé Herrera 254, Miraflores, Perú. T. 625 7700.

COMEXPERU
Sociedad de Comercio Exterior del Perú