

¿Cuándo se inaugurará el Nuevo Aeropuerto Jorge Chávez?

El titular del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), Raúl Pérez-Reyes, anunció que la apertura del Nuevo Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, cuya apertura fue anunciada para el 30 de marzo del 2025, sería inaugurado 15 días después de que el concesionario **Lima Airport Partners (LAP)** levante las observaciones que se han hecho a la obra.

Postergan inauguración de aeropuerto para garantizar seguridad

El titular del **MTC** anunció que la postergación de la inauguración del principal terminal aéreo del Perú se realizó según las recomendaciones del **Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (Ositran)**, la **Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC)** y el **Organismo Supervisor de la Inversión en Energía y Minería (Osinergmin)**. *“La decisión busca asegurar una operación segura tanto para los pasajeros como para la comunidad aeronáutica”,* añadió.

Asimismo, explicó que aún hay observaciones pendientes detectadas en las pruebas, siendo una de las principales el sistema de detección de fugas de combustible. *“Observamos que a la fecha no tenemos certeza que se vaya a resolver en los próximos 15 días»,* sostuvo.

Nueva fecha de inauguración aún en evaluación

El **MTC** aún no ha confirmado una nueva fecha para la inauguración del **Nuevo Aeropuerto Jorge Chávez**. Ante las dudas sobre el retraso, el representante de dicho ministerio aclaró que no se anunciará un nuevo plazo hasta que se completen las labores pendientes.

«No queremos poner una nueva fecha porque la anterior fue acordada en común y no se cumplió del todo. Ahora debemos esperar a que se realicen las tareas pendientes en el menor tiempo posible», señaló.

Las autoridades buscan garantizar que el aeropuerto opere con total seguridad antes de su apertura definitiva.

Operación de nuevo terminal genera incertidumbre

La decisión de aplazar nuevamente la inauguración del nuevo terminal del **Aeropuerto Internacional Jorge Chávez** ha generado preocupación en la industria aérea. La **Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA)**, la **Asociación Latinoamericana y del Caribe de Transporte Aéreo (ALTA)** y la **Asociación de Empresas de Transporte Aéreo Internacional (AETAI)** han manifestado que esta postergación, ahora sin una fecha definida, impacta negativamente a aerolíneas, pasajeros, proveedores y toda la comunidad aeroportuaria.

*“Si bien observamos avances en el desarrollo de esta importante infraestructura y el proceso de preparación a cargo de **Lima Airport Partners (LAP)**, el no haber logrado su -esperada- apertura en la fecha comprometida, demuestra la necesidad de una planificación más adecuada y coordinada con*

todos los actores del sector aéreo que están participando activamente de las pruebas, usuarios y autoridades, así como una mayor transparencia con éstos y con la opinión pública”, indicaron las asociaciones del sector aéreo.

Si bien la seguridad y eficiencia operativa son aspectos prioritarios, las aerolíneas anuncian que seguirá colaborando en la realización de más pruebas para garantizar que el terminal pueda operar con un nivel adecuado de servicio en un escenario real. Para ello, es urgente resolver los siguientes aspectos pendientes:

- **Pruebas operativas integrales:** Se requiere evaluar el desempeño del aeropuerto con un mayor volumen de pasajeros, equipajes y aeronaves en condiciones reales de operación.
- **Capacitación del personal:** Es necesario un periodo de familiarización para que el equipo aeroportuario pueda adaptarse a los nuevos procedimientos en tierra y aire.
- **Corrección de fallas en sistemas clave:** Persisten problemas en sistemas fundamentales como el manejo de equipaje (BHS y HBS).
- **Licencias y permisos pendientes:** Aún falta obtener autorizaciones clave, incluyendo la del sistema de suministro de combustible.

Las aerolíneas han reiterado su disposición a colaborar para que la transición al nuevo terminal se realice de manera exitosa, pero enfatizan la necesidad de que estos puntos sean atendidos de manera urgente.

LEE MÁS:

Conoce las nuevas rutas de ingreso y salida del nuevo Aeropuerto Jorge Chávez

Perú: Aeropuertos regionales necesitan mayor atención

Evans Avendaño, gerente general de **Aeropuertos del Perú**, expresó con firmeza las dificultades que enfrentan los aeropuertos regionales debido a los contratos de concesión y que el Estado catalogue todos los proyectos como **inversión pública**.

El representante destacó la importancia del turismo como promotor de la inclusión social al señalar que el **60 % de viajeros en el Perú** son personas que van a visitar a sus familiares y recordó que años atrás, era mucho más difícil esa conectividad entre las familias.

Por otro lado, mostró el mismo entusiasmo que los demás panelistas del **Foro de Turismo**, organizado por la Cámara de Comercio de Lima, sobre la próxima inauguración del nuevo aeropuerto Jorge Chávez, ya que traerá beneficios importantes de infraestructura portuaria.

Sin embargo, Avendaño precisó que, los aeropuertos regionales deben recibir una mayor atención, en especial porque las terminales aéreas del Perú son cofinanciados, lo que implica que, a pesar de ser empresas privadas, todos los proyectos son catalogados de inversión pública, y eso termina por ralentizar el tema de infraestructura.

“Si tú haces que el privado pase por todo lo que tiene que pasar el sector público, estas involucrándolo con las ineficiencias del Estado en estos temas, y todas las restricciones en regulaciones”, precisó el gerente general de Aeropuertos del Perú.

“No hay alguien en el estado que asuma estos proyectos”

Avendaño relató las complicaciones que atravesó la compañía en la rehabilitación de la pista del Aeropuerto Internacional Guillermo Concha Ibérico en Piura. Resulta que, a pesar de contar con el perfil de trabajo de la pista, hubo un retraso de 11 años para poder colocar la primera piedra.

Para evitar que vuelva a ocurrir un hecho así, el directivo de Aeropuertos del Perú señaló que tienen en mente una solución para plantearle al Estado que consiste en tercerizar la evaluación de los proyectos. *“No hay alguien en el Estado que lo asuma. A nivel general, nos hemos convertido en la República Burocrática del Perú. Tenemos que ser más flexibles, que eso es lo que hizo que este sector esté liberalizado de manera parcial”, concluyó.*



LEE MÁS:

«Necesitamos competitividad en los aeropuertos del Perú»

CONOCE NUESTRO TIKTOK:

@camaracomerciolima ¡Conoce el nuevo Aeropuerto Jorge Chávez!
📺 #viralperu #limaperu #jorgechavez #aeropuertojorgechavez
#viajeperu 🎵 Beat Way Up – Type Beats Trap

«Necesitamos competitividad en los aeropuertos del Perú»

Juan José Salmón, CEO de Lima Airport Partners, se presentó en el Foro de Turismo, organizado por la Cámara de Comercio de

Lima (CCL), para ofrecer su perspectiva sobre lo que representará la modernización del aeropuerto Jorge Chávez.

El directivo destacó la importancia de la conectividad aeroportuaria y la competitividad para el sector turismo, tanto a nivel nacional como internacional. Respecto a la modernización del aeropuerto limeño, se prevé que generará **121 mil puestos de trabajos directos/indirectos**.

Sobre los aeropuertos regionales, Salmón explicó que han sido concesionados bajo un esquema de cofinanciamiento. Durante los primeros 27/24 años de concesión, Lima Airport Partners otorgó una retribución al Estado de **2.7 mil millones de dólares**. Para los próximos 17 años, el ejecutivo espera un **crecimiento de viajes y pasajeros que derivará a que el Jorge Chávez aporte 8 mil millones de dólares**.

Sin embargo, esta cantidad de dinero, explicó el CEO de LAP, podría ser utilizado para modernizar aeropuertos regionales. *“Tenemos una tara, si el Estado le entrega una infraestructura a un privado, y ese privado le dan la responsabilidad del diseño de la construcción, déjenlo que diseñe y construya. No tiene ningún sentido que los planes pasen por la DGAC y se queden dormidos por años”,* cuestionó Salmón.

Para el directivo, el privado es el responsable de hacer las cosas, y si no realiza un buen trabajo, debería ser penalizado, e incluso quitarle la concesión. *“El estado no compra acero/cemento, ellos deben ofrecer, a través del privado, calidad de servicio”,* añadió.

Liberalización en los aeropuertos del Perú

La liberalización en los aeropuertos del Perú es otro punto que tomó en cuenta Salmón, quién señaló lo importante que es **abrir barreras y eliminar restricciones**. Explicó que, en

Argentina, no existe un límite de números de rutas, y puede entrar cualquier aerolínea (sin importar bandera), e incluso realizar servicios de cabotaje.

El CEO de LAP guarda las esperanzas de que en Perú pueda desarrollarse algo así. Citó el ejemplo de una línea extranjera que viaje a Chiclayo, y esa misma aerolínea vender ahí mismo pasajes hacia Cusco. Tras ello, podría decidir si regresar a su lugar de origen, volver a Lima, o retornar a Chiclayo.

“Necesitamos competitividad, abrir el mercado, y que nuevas líneas aéreas entren en condiciones de competencia para que el negocio funcione para todos”, subrayó Salmón. Preciso además que la infraestructura es la base para conseguir estos resultados, pero el marco regulatorio no debe ser restrictivo.

“Nosotros no pretendemos que el Jorge Chávez sea un punto de parada obligatoria para cualquier aerolínea que busque comercializar en el Perú. Si las condiciones del mercado existen a nivel regional, a buena hora”, concluyó.



LEE MÁS:

El nuevo aeropuerto Jorge Chávez recibiría 50 millones de pasajeros para 2025

CONOCE NUESTRO TIKTOK:

*@camaracomerciolima ¡Conoce el nuevo Aeropuerto Jorge Chávez!
📺📺📺 #viralperu #limaperu #jorgechavez #aeropuertojorgechavez
#viajeperu 🎵 Beat Way Up – Type Beats Trap*

El nuevo aeropuerto Jorge Chávez recibiría 50 millones de pasajeros para 2025

Las **remodelaciones** del aeropuerto **Jorge Chávez** traerá consigo la importante construcción del primer **hotel 5 estrellas Costa del Sol**, que estará ubicado en la nueva ciudad del terminal aéreo. Sobre las expectativas en torno a las novedades del aeropuerto limeño, **Sergio Rivas**, CEO de Hoteles Costa del Sol, analizó la cantidad de pasajeros que recibiría la estación aérea y qué rol jugará el sector hotelero para mantener un servicio a la altura.

Este 2024, el Jorge Chávez movió alrededor de 23 millones de pasajeros, entre nacionales, extranjeros y tránsito. Para el **2025**, según las expectativas de Rivas, el aeropuerto recibiría cerca de **30 millones**, con tendencia a un crecimiento de **50 millones**. El CEO de Hoteles Costa del Sol consideró clave que, en **tema hotelero**, el ser humano necesita relacionarse, y, para

ello, se requiere implementar elementos básicos para que tenga una experiencia confortable: dormir, comer, asearse.

En ese sentido, dejó entrever que el hotel de cinco estrellas del Jorge Chávez incluirá actividades por ocio, y hasta espacios adecuados para quienes necesiten trabajar. Por otro lado, precisó que la conectividad aérea para el Perú será sumamente importante.

Aeropuerto Jorge Chávez: ¿Un modelo de éxito para Perú?

El crecimiento del turismo a nivel nacional es un elemento necesario para Rivas, y aprovechó en relatar la historia de éxito que vivió **República Dominicana** en dicho sector. El CEO contó que, en un inicio, las playas de dicho país, recibía 6 millones de turistas, y el estado decidió reunirse con empresarios de turismo e invitó a inversores extranjeros para recuperarse.

Tras llevarse a cabo reuniones, se estableció que para recuperar el dinamismo del sector turismo en República Dominicana, era vital el apoyo del estado con el fin de facilitar las construcciones, licencias, autorizaciones, incentivos y, en especial, invitaron a los bancos.

Los centros bancarios acordaron con el estado en entregar financiamiento y tasas accesibles a los empresarios. Estas medidas llevaron a que, según explicó Rivas, República Dominicana cerrará este 2024 con **12 millones de turistas**.

El propósito de haber citado este ejemplo es porque en Perú contamos con más opciones para potenciar el turismo *“Ese potencial en playa (de República Dominicana), nosotros lo tenemos en turismo, naturaleza, cultura, comida. Lo podemos explotar de una manera increíble”*, concluyó Rivas.



LEE MÁS:

Alistan plan nacional para conocer la realidad de los aeropuertos en el Perú

CONOCE NUESTRO TIKTOK:

@camaracomerciolima ¡Conoce el nuevo Aeropuerto Jorge Chávez!
📺 #viralperu #limaperu #jorgechavez #aeropuertojorgechavez
#viajeperu 🎵 Beat Way Up – Type Beats Trap

¿Qué desafíos enfrenta

JetSmart para crear nuevas rutas?

Francesca Luna, Country Manager de Perú en **JetSmart**, expresó su entusiasmo por la inauguración del nuevo aeropuerto Jorge Chávez, prevista para el 29 de enero de 2025, y los beneficios que traerá en términos de nuevas inversiones que llegarán el próximo año.

Para la representante de JetSmart, la expansión del terminal aéreo era una necesidad debido al colapso que presentaba el aeropuerto de Lima. Sin embargo, señaló que aún hay aspectos por mejorar, especialmente en lo relacionado con la descentralización.

Luna destacó que el Perú es un país altamente centralizado y subrayó la importancia de que el Jorge Chávez cuente con las condiciones necesarias para potenciar el tráfico interregional, lo que permitirá la creación de nuevas rutas, siempre y cuando se alcance un tráfico de más de **100,000 pasajeros anuales**.

Además, indicó que el **60 % del tráfico** hacia las regiones se debe al turismo interno, lo que evidencia el gran potencial existente para estimular al viajero peruano mediante vuelos directos y la exploración de nuevas rutas.

JetSmart: Desafíos por superar

No obstante, identificó varios desafíos por superar. Según la Country Manager, además de los impuestos, existe un seguro que se exige cuando un avión llega al Perú, un requisito que no se aplica en otros países. Esto, sumado al alto costo de los aviones, genera un sobre costo aduanero que dificulta traer nuevas aeronaves al país.

Finalmente, Luna mencionó las inspecciones de aviones que se realizan en el Perú, a pesar de que las aeronaves ya han pasado por los mismos controles en otros países. Consideró que repetir estas inspecciones es innecesario y limita la capacidad de la aerolínea para responder con rapidez a la creciente demanda.



LEE MÁS:

Perú requiere como mínimo cinco aeropuertos regionales a nivel internacional

CONOCE NUESTRO TIKTOK:

@camaracomerciolima ¡Conoce el nuevo Aeropuerto Jorge Chávez!
📺 #viralperu #limaperu #jorgechavez #aeropuertojorgechavez
#viajeperu 🎵 Beat Way Up – Type Beats Trap

Segunda pista del aeropuerto Jorge Chávez atendió 258 vuelos con más de 32 mil pasajeros

A partir del inicio de vuelos diarios en la segunda pista de aterrizaje del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, operados desde la nueva torre de control, han viajado un total 32.206 pasajeros, a través de 258 vuelos, informó el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC).

De todos estos vuelos, 141 han sido operaciones de aterrizaje y 117 de despegue. Ello se ha llevado a cabo con frecuencia diaria, desde el 14 de abril, desde 4:00 pm. a 6:00 pm., de manera totalmente segura y eficiente. Así lo informó hoy el viceministro de Transportes, Alberto Ñecco, en conferencia de prensa.

Dichas operaciones son parte de la etapa de transición operacional en la que se encuentra el aeropuerto, esto implica un uso progresivo de la nueva infraestructura y la familiarización de parte de la toda la comunidad aeronáutica.

Esta fase es de suma importancia para que los controladores aéreos, pilotos, personal en el lado tierra, tripulantes y todos los operadores aeroportuarios, en general, se familiaricen con la moderna infraestructura.

De esta manera, se encontrarán preparados para pasar, progresivamente, a la etapa de operación de dos pistas de aterrizaje en simultáneo, que sucederá de manera gradual una vez que el nuevo terminal de pasajeros esté culminado en el 2025.

En la conferencia participaron también autoridades del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (Ositran), la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial (Corpac), el concesionario Lima Airport Partners (LAP), la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), los gremios aeronáuticos IATA y AETAI.

Infraestructura y capacitaciones

La transición operacional del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez implica identificar los ajustes que sean necesarios y, de ser el caso, realizar las mejoras que correspondan en la nueva torre de control y segunda pista de aterrizaje.

Asimismo, como parte de esta etapa, Corpac enviará a sus controladores aéreos a capacitarse en Europa para la gestión de dos pistas de aterrizaje en simultáneo, a fin de garantizar operaciones seguras y eficientes, tal como se ha hecho en otros aeropuertos internacionales que cuentan con dos pistas como en Chile, Colombia y Brasil.

Todos los actores involucrados mantienen su firme compromiso de continuar trabajando de manera conjunta para ofrecer un servicio con estándares internacionales de seguridad y eficiencia a los pasajeros del Jorge Chávez.

Nueva infraestructura del aeropuerto Jorge Chávez inicia operaciones el 1 de abril 2023

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) anunció la firma de un acuerdo con Lima Airport Partners (LAP), que establece que desde el 1 de abril del 2023 se iniciarán las operaciones de la nueva torre de control y la segunda pista de aterrizaje del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

Según explicó la titular del MTC, Paola Lazarte, la firma del acta, con el acuerdo de ambas partes, genera la fecha del inicio de operaciones de la nueva infraestructura construida en el primer terminal aéreo del país. Asimismo, dejó en claro que “esto no acarreará en el pago de compensación ni otro tipo de indemnización a favor del concesionario”.

Con el inicio de operaciones de la nueva torre de control y la segunda pista del aeropuerto, se fortalecerá la seguridad operacional en el despegue y aterrizaje de aeronaves, así como se mejorará el servicio a los operadores aeroportuarios

quienes tendrán espacios suficientes para aparcamiento de las aeronaves.

Segunda pista

La infraestructura de la segunda pista y la nueva torre de control se encuentran culminadas y en proceso de implementación. Por otro lado, **el nuevo terminal de pasajeros se encuentra en construcción y al 2025 estará culminado lo que permitirá que se realicen 65 vuelos por hora, estando en capacidad de recibir un aproximado de 30 millones de pasajeros anualmente.**

Asimismo, **Lazarte informó que, entre los acuerdos adoptados con el concesionario, se aprobó un cronograma de trabajo conjunto que hará posible cumplir con los nuevos plazos de inicio de operaciones.** Hay un compromiso claro de Corpac para lograr esta meta, para lo cual estamos organizando equipos de seguimiento con la participación también de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) del MTC y LAP.

Destacó que este acuerdo entre el Estado y el concesionario es el resultado del trabajo conjunto y de buena voluntad para convertir a nuestro primer aeropuerto en un hub en Latinoamérica.

Nueva infraestructura

La nueva torre de control tiene 65 metros de altura, equivalente a un edificio de 21 pisos y desde allí se controlarán las dos pistas de aterrizaje y despegue del aeropuerto Jorge Chávez.

La segunda pista de aterrizaje tiene 3480 metros de longitud y una red de más de 10 kilómetros de nuevas calles de rodaje, luces de aproximación, sistemas de balizamiento, entre otros. Podrá atender todo tipo de aeronaves. Ambas se encuentran construidas al 100% y en proceso de implementación

Acción Gremial CCL – Del 1 de Setiembre al 31 de Octubre de 2022

Encuentro regional de influencia sobre trabajo decente

La Comisión de la Mujer Empresaria CCL, participó en el Encuentro Regional de Influencia sobre trabajo decente para jóvenes con enfoque de género, este evento se llevó a cabo en Guatemala y fue promovido por Plan Internacional, donde participaron los representantes del sector público, privado, la OIT, la Academia y la Sociedad Civil. En el mencionado evento, se identificaron las políticas públicas, propuestas normativas y oportunidades para la mejora de las condiciones

de empleabilidad y emprendimiento en beneficio de los jóvenes en América Latina y Centro América.

Accesos al aeropuerto internacional Jorge Chávez

Se transfirió la preocupación institucional respecto a la demora y falta de coordinación de las obras de conectividad del aeropuerto, dado que el nuevo terminal de pasajeros será entregada al 2025 y las obras de vía de acceso a cargo del Poder Ejecutivo y el estudio de impacto ambiental de la Vía Expresa Santa Rosa a cargo de Provías que hasta la fecha no se tiene conocimiento de la ejecución, pero si tiene una fecha de entrega al año 2007. Como se puede ver, todas estas faltas de coordinación y planificación de las vías de ingreso y salida al aeropuerto afectan tanto al turismo y comercio exterior. Por lo que la CCL ve por conveniente convocar a los sectores responsables, ATU, Ministerio de Transportes y Comunicaciones y Ministerio Comercio Exterior y Turismo, para pedir explicaciones y buscar posibles soluciones a los problemas.

Advertencias nutricionales en los alimentos procesados

La CCL muestra su preocupación sobre la posición adoptada por el Ministerio de Salud, en relación con la forma correcta de publicitar las advertencias nutricionales en los alimentos procesados, dado que mediante el DS.N° 012- 2018-SA, se aprobó el Manual de Advertencias Publicitarias que ha sido prorrogado hasta por tres oportunidades. Dicho esto, exhortamos a reconocer los compromisos asumidos por el Perú al adherirse a la Organización Mundial de Comercio y en específico a las

obligaciones señaladas en el Acuerdo de Obstáculos Técnicos al Comercio, dado que prohibir el uso de las etiquetas autoadhesivas perjudica las importaciones de las grandes y pequeñas empresas. Asimismo, perjudica a las pequeñas productoras peruanas, las cuales asumen un costo de etiquetado para atender el mercado local y un costo adicional para atender al extranjero.

Correcta aplicación de la ley de relaciones colectivas de trabajo y su reglamento, en beneficio de la reactivación económica nacional

La CCL apoya la iniciativa del Proyecto de Ley N° 2796/2022-CR, dado que el DS. N° 014-2022-TR desnaturaliza el marco normativo del derecho a la sindicalización de trabajadores independientes tales como locadores de servicios o modalidades similares. Además, permite que los trabajadores puedan afiliarse directamente a federaciones o confederaciones, sin la necesidad de encontrarse afiliados a un sindicato. Todos estos cambios, generan un evidente desequilibrio en las relaciones colectivas del trabajo. Asimismo, se da la facilidad para formar sindicatos dentro de los grupos empresariales, cadenas productivas o de redes de subcontratación; buscando así incrementar el número de trabajadores protegidos por el fuero sindical.

Modificación de la normativa sobre

guías de remisión

Se transfirió la preocupación de la institución sobre la Resolución de Superintendencia N° 000123-2022/SUNAT, que modifica el artículo 6 de la Resolución de Superintendencia N° 255-2015/SUNAT, que indica que solo podrá iniciarse el traslado de la mercancía, cuando se cuente con la Constancia de Recepción – CDR con la condición de “aceptado” y cuando se opte por utilizar el formato impreso. Esto solo será posible cuando se genere y reciba la respectiva URL, que servirá para armar el código QR, de modo que la impresión del formato dependerá de la recepción del CDR aceptado. Si en caso no sea recibido oportunamente, impedirá la impresión del formato y el consecuente inicio del traslado de la mercancía. En el supuesto de poner en práctica esta iniciativa, de vez en cuando se producen casos de desconexión de los sistemas de SUNAT lo que podría ocasionar que no se cuente con una respuesta oportuna en el proceso de validación/aceptación del CDR para permitir la impresión del formato y por ende la salida de la mercancía. Situación que se agrava tratándose de empresas que venden y transportan productos de consumo masivo. Cabe resaltar que la misma norma ha eliminado la “Guía – Factura”, documento que se usa a nivel nacional para el traslado de mercancías, que no tiene inconveniente para el control respectivo por parte de la SUNAT; por lo que no se entienden las razones de su supresión, por lo que la CCL solicita que se dicten las medidas de corrección que correspondan, a fin de facilitar el cumplimiento de las obligaciones relacionadas con el traslado de mercancías.

Medidas y facilidades para el cobro de deudas tributarias

La CCL no respalda el Proyecto de Ley N° 2360/2021-CR: Ley que

establece medidas excepcionales para el cobro de las deudas tributarias a las grandes empresas dado que la finalidad de la norma no consiste en facilitar el pago de adeudos tributarios sino de establecer mecanismos que faciliten el cobro del Estado; asimismo, se declara que este proyecto lesiona derechos constitucionales como el debido proceso, la libertad de prensa y la libertad de contratación. Además, se menciona la incongruencia entre lo señalado en el título de la ley propuesta y su objetivo. Por otra parte, debido a que la SUNAT mantiene litigios con contribuyentes por controversias administrativas o judiciales, la CCL precisó su respaldo al Proyecto de Ley 1814/2021-CR que propone un régimen excepcional de incentivos para el pronto pago de las deudas tributarias que mantienen las empresas con la SUNAT mediante facilidades de pago al contado, descuento de intereses moratorios, multas y costos de cobranza administrativa o coactivo; debido a tratarse de una iniciativa voluntaria no coaccionada, a diferencia del anterior proyecto de Ley mencionado.

Zona franca y zona comercial de amazonas

La CCL expresa su posición contraria al Proyecto de Ley 2501/2021, debido a su carencia de sustento técnico y formulación ya que no se asigna ninguna función o competencia al mismo, y establece la exoneración de “todo tributo” a usuarios que realicen actividades de producción, investigación, industrialización, agroindustria y servicios que se realicen en la zona franca, pero no establece quienes serán usuarios, ni los alcances de las referidas categorías, tampoco establece las condiciones para aplicar dicha exoneración, y no hace referencia alguna a la ubicación de la zona franca propuesta e incluso no precisa que es lo que se

pretende controlar ni cuál entidad tendría dicha función. Asimismo, la mayoría de las zonas francas a nivel nacional no se encuentran operativas y, aun así, existe una tendencia creciente en iniciativas legislativas que buscan promover sus creaciones. En esta línea de ideas, la CCL propone la adopción de un nuevo modelo de Zonas Económicas Especiales (ZEE) que sea moderno, eficiente y basado en criterios técnicos, con la finalidad de generar beneficios tangibles en la economía, en términos de inversiones, empleo, transferencia tecnológica y desarrollo en la Región donde se instalen.

En contra de la prohibición de las llamadas spam

La CCL está en contra del Proyecto de Ley 2942/2022-CR que propone modificar la Ley 29571, Código de Protección y Defensa del Consumidor, respecto a la prohibición de las llamadas spam debido a que implicaría una grave vulneración del derecho constitucional a la libertad de empresa, bajo una supuesta protección del derecho a la privacidad, paz y tranquilidad de los ciudadanos. Por ende, el presente proyecto de Ley afecta de manera desproporcionada la libertad de organización de las empresas, en relación a sus actividades de promoción y publicidad. Por lo que la CCL recomienda que Indecopi realice una mayor difusión del derecho al consumidor, para que este al primer contacto vía telefónica tenga la opción de dar su consentimiento o manifestar su negación para no recibir llamadas de publicidad no solicitadas.

Respaldo a la incorporación de la

cláusula anticorrupción en los procesos de contratación estatal

La CCL expresa su respaldo al proyecto de Ley N° 863/2021-CR que incorpora la cláusula anticorrupción en los contratos suscritos por el Estado a razón de contribuir a la prevención de los hechos delictivos de corrupción y de brindar una respuesta efectiva frente a la comisión de estos comportamientos. Asimismo, se sugiere que se incorpore al proyecto una disposición que señale la obligación de establecer, a nivel reglamentario, los procedimientos operativos que permitan operativizar la incorporación de esta cláusula, teniendo en cuenta las peculiaridades de los contratos, sin afectar sus fines y oportunidad de contratación.

Posición a favor en la creación de la Autoridad Nacional de Integridad Pública

La CCL expresa su posición a favor del Proyecto de Ley 709-2021-CR que busca crear la Autoridad Nacional de Integridad Pública como organismo rector del Sistema Nacional de Integridad Pública, Transparencia y Ética Pública, encargado de asegurar el cumplimiento de las políticas públicas en materia de integridad y transparencia. Sin embargo, resalta la extrañeza de la falta de mención del rol de la Autoridad Nacional de Servicio Civil – SERVIR en relación con la integridad de los funcionarios y mecanismos de sanción, por lo cual la CCL sugiere desarrollar en la exposición de motivos el sustento por el cual no existirían funciones superpuestas entre SERVIR y la creación de la Autoridad Nacional de Integridad Pública. Asimismo, recomienda

que la selección de los miembros de esta nueva entidad se realice mediante un concurso público transparente a fin de elegir a candidatos que cumplan con requerimientos idóneos de formación, conocimientos técnicos y solvencia ética y moral.

Tasa de diez por ciento (10%) a los espectáculos públicos no deportivos

La CCL expresa su opinión en contra del Proyecto de Ley N° 1899/2021-CR, iniciativa legislativa que propone gravar un impuesto del 10%, cuando el valor promedio ponderado de la entrada a dichos espectáculos sea superior al 3% de una UIT. Se debe tener en cuenta que tales espectáculos ya se encuentran gravados con el IGV del 18%, que incluye el 2% del Impuesto de Promoción Municipal, recaudación que en forma íntegra forma parte de los recursos del Fondo de Compensación Municipal, de tal manera que de aplicarse el impuesto como propone el Proyecto de Ley significaría gravar con dos impuestos un mismo hecho imponible. Adicionalmente, estas actividades en cuestión pagan entre el 5% y 6% por derechos de autor. Por lo que, de aprobarse esta iniciativa, tendría como consecuencia encarecer aún más los conciertos musicales, perjudicando no solo a las empresas ligadas a estas actividades, sino también al consumidor.

Protección de los datos personales de los ciudadanos y mejora de la idoneidad del servicio al cliente

La CCL se pronunció en contra respecto al Proyecto de Ley 3131/2022-CR que propone modificar el artículo 58° de la Ley

Nº 29571, Código de Protección y Defensa del Consumidor respecto derecho del consumidor a la protección contra los métodos comerciales agresivos o engañosos. En primer lugar, las llamadas preventivas de pago constituyen un mecanismo idóneo, ya que tienen por objeto recordar a los consumidores, el vencimiento de los plazos preestablecidos para el cumplimiento de sus obligaciones. En segundo lugar, respecto al registro previo de consumidores, la normativa vigente señala que puede haber un primer contacto con el potencial usuario para ofrecerle sus bienes o servicios y solo luego de su rechazo expreso, esté impedido de continuar con su ofrecimiento. Asimismo, exigir contar con una autorización de la Dirección General de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Protección de Datos Personales del Ministerio de Justicia y Derechos Humanos para que no recolecten información indebida, constituye una barrera de acceso al mercado no razonable ni proporcional para lograr el objetivo que se propone. Finalmente, prohibir el uso de tecnologías como contestadoras robóticas, va en contra de los avances tecnológicos en el quehacer empresarial.

Responsabilidad administrativa de las personas jurídicas, para fortalecer la investigación del cohecho nacional, trasnacional y otros delitos

La CCL sugiere que se promueva un amplio debate con la participación de los sectores involucrados para evaluar la pertinencia del Proyecto de Ley 676/2021-PE, dado que propone incorporar delitos adicionales tales como el delito de terrorismo, delitos tributarios y aduaneros, contabilidad paralela, administración fraudulenta, defraudación tributaria.

Asimismo, propone la extensión de los alcances de la Ley a las personas jurídicas extranjeras, domiciliadas o no en el país, que realicen o desarrollen actividades en el territorio nacional, o tengan agencia, filial, sucursal o cualquier subordinada, que celebre cualquier tipo de contrato u acto análogo o realice cualquier negocio en el país. También, eliminaría las limitaciones para establecer responsabilidad en caso de escisión, fusión, absorción de la persona jurídica, estableciendo una restricción de la intervención de la SBS respecto del Modelo de Prevención que elaboren las personas jurídicas, disponiendo que el informe técnico correspondiente se haría solo a requerimiento del fiscal.

Regular el uso de robots de conversación a través de mensajería instantánea y llamadas telefónicas para la atención de clientes

La CCL solicita el archivamiento del Proyecto de Ley N° 3029/2022-CR, que precisa que se garantice la atención de una persona física como primera opción y la atención de un robot como segunda opción, existiendo una regulación poco clara y que no se condice con la realidad del mercado, dado que tendría impacto negativo en la economía, el desarrollo de la industria y hasta en los propios consumidores. Además, genera una barrera de entrada y desincentivo al comercio electrónico y a la innovación ante las cargas económicas, tecnológicas y legales que el Proyecto generaría. Con el uso de estos medios tecnológicos, el consumidor tiene acceso las 24 horas del día desde cualquier dispositivo al establecer comunicación con un asistente virtual, sea mediante chat o llamada, al acceso de información sobre una queja, reclamo o solicitud. Dicho ello, el Código de Protección y Defensa del Consumidor ya cuenta con

adecuada regulación genérica para el cumplimiento de los deberes de información y atención de los proveedores, aplicable a los reclamos, quejas, consultas y/o solicitudes realizadas por cualquier canal, entre ellos, los virtuales.

Martín La Rosa, de IATA: “Recuperación de vuelos nacionales se dará al 100% a fines del 2022”

¿Cuál es el estado del sector aerocomercial en una coyuntura donde aún vivimos con pandemia?

Creo que el sector aéreo todavía está en etapa de recuperación. No hemos vuelto a operar con los niveles de tráfico que teníamos en 2019. De hecho, el mercado doméstico se mantiene todavía a un 90% con respecto a lo que teníamos en 2019 y en el mercado de vuelos internacionales estamos a un 70%. Sin embargo, somos optimistas de poder recuperarnos al 100% en vuelos nacionales domésticos hacia fines de este año y al 100% en vuelos internacionales hacia el primer trimestre de 2023.

Con eso, comenzaremos a subir de forma sostenida y, de alguna manera, recuperar el ritmo de crecimiento que teníamos antes de 2019 que más o menos era de un 8% al año. Sin embargo, es importante resaltar que este crecimiento se encuentra lamentablemente limitado por la falta de capacidad o infraestructura del actual Aeropuerto Internacional Jorge

Chávez.

Por más que las aerolíneas quieran crecer y poder responder de forma adecuada a la alta demanda de los pasajeros de los servicios aéreos, lamentablemente, en Lima no entran más vuelos en horarios competitivos. Hoy, solo tenemos 37 operaciones por hora versus las 75 que, por ejemplo, mueve el aeropuerto El Dorado en Bogotá, Colombia.

¿Esta situación va afectar el crecimiento del sector?

Sí, hasta que se desarrolle el nuevo terminal de pasajeros en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, el cual esperamos que, conforme al plan de desarrollo aeroportuario que se autorizó en su momento en el 2018, tenga la capacidad de recibir hasta 37 millones de pasajeros al año.

De hecho, el Jorge Chávez movió en 2019 casi 25 millones de pasajeros y el terminal actual en realidad estaba pensado para un volumen aproximado de 13 millones de pasajeros al año, es decir, mueve el 100% más de lo que debería.

Si bien la nueva pista de aterrizaje se va entregar el próximo año, Lima Airport Partners (LAP) ha advertido que ni bien se haga la entrega, la pista actual va entrar en mantenimiento por lo menos un año, realmente no vamos a poder contar con dos pistas hasta 2024 y a inicios de 2025 recién se estaría entregando el nuevo terminal.

En ese sentido, ¿cuáles son los retos y desafíos que tiene el

sector aerocomercial?

En relación a la recuperación de lo que ha sido de la etapa post pandemia es no retroceder, ni comenzar nuevamente con restricciones que, lamentablemente, lo único que producen es impactar el tráfico aéreo que aporta al resto de sectores como es el turismo y comercio.

Saliendo de este tema (COVID-19), creo que las necesidades principales son las que ya te mencionaba: la construcción de un terminal que cumpla con los mejores estándares de la industria y que se entregue en los plazos acordados o antes.

Y que, además, este terminal debe estar acompañado de una real conexión entre la ciudad y el nuevo aeropuerto, pues con la nueva construcción del Jorge Chávez se está también construyendo un acceso directo por la avenida Santa Rosa al terminal de pasajeros del aeropuerto, a través de un puente que esperamos se entregue en fecha. Además, en nuevo Metro de Lima (Línea 2) debería de pasar por la puerta del nuevo terminal.

Adicionalmente, hay un problema que lamentablemente no se resuelve desde hace años que es el déficit de controladores aéreos que no permite que las operaciones se manejen de forma regular lo cual se ve incrementado en temporadas altas de viaje. Hay un déficit muy grande que debemos combatir de forma inmediata, lo cual va permitir incluso que los aeropuertos del interior del país puedan operar más horas, muchos de ellos no son 24/7 u operan a escasas horas.

¿Por qué no se logra solucionar este problema?

Lamentablemente, los diferentes cambios de administraciones y presiones de algunos grupos no permiten traer una solución concreta, pero nosotros planteamos que este déficit tiene que parcharse y la solución definitiva debe ir a la par, por ejemplo, contratando controladores aéreos de la Fuerzas Armadas como se hace en otros países o contratando controladores aéreos extranjeros mientras se entrena a personal nacional para cumplir con el déficit.

De otro lado, es importante señalar que necesitamos que los aeropuertos regionales puedan pasar por un debido programa de mantenimiento y que el Estado agilice las autorizaciones para las inversiones que requieren los concesionarios de estos aeropuertos.

Y, finalmente, hablando del segundo aeropuerto más importante del país, en el Cusco sabemos que el actual, Velasco Astete, ha quedado muy chico y que se está desarrollando el aeropuerto de Chinchero.

Sin embargo, honestamente no sentimos que haya mucha oportunidad de participación de las aerolíneas en el desarrollo de este proyecto que creo que es clave para que un producto se ajuste a las necesidades de la industria y para que se obtengan los resultados que se quieren.

Cuéntenos del Aviation Day Perú. ¿Cuál es el principal objetivo del evento?

El Aviation Day, que se llevará a cabo el 1 de setiembre en el Country Club, es un día muy importante para la aviación nacional pues lo que busca es juntar a los altos ejecutivos

del sector privado aeronáutico, de turismo y de comercio exterior junto con importantes autoridades de gobierno para que se difundan temas que son prioritarios para nuestro sector y tratar de armar una agenda de trabajo conjunto de cara a lo que se espera para que este sector pueda conseguir los aportes para la economía del país.

Vamos a tener importantes invitados como CEO locales e internacionales de aerolíneas, CEO de otras empresas muy relacionadas al sector e, incluso, autoridades con las que, esperemos, efectivamente, se lleven la preocupación del sector, sobre todo la intención de trabajar de forma conjunta en pro del beneficio del desarrollo del mercado aéreo.

Aeropuerto Jorge Chávez mantiene sus operaciones con normalidad

El Aeropuerto Internacional Jorge Chávez mantendrá hoy sus operaciones con normalidad, informó Lima Airport Partners, operador del terminal aéreo, que instó a los pasajeros a confirmar sus vuelos y tomar todas las precauciones ante las restricciones dispuestas por el Gobierno en Lima y Callao.

A través de un comunicado, la concesionaria del aeropuerto Jorge Chávez recordó que, de acuerdo con el Decreto Supremo N°034-2022-PCM, el Gobierno dispuso la inmovilización social y obligatoria en Lima y Callao desde las 02:00 am. hasta las 11:59 pm. de hoy martes 5 de abril de 2022.

Para los viajeros que tienen un vuelo programado, LAP recalcó que deben portar consigo su 'boarding pass' (pase de abordar) y documento nacional de identidad (DNI).

Asimismo, LAP recomendó a los pasajeros tomar previsiones, ya que el transporte podría estar restringido por la orden de inmovilización social obligatoria.

Pérdidas

Cabe indicar que la Cámara de Comercio de Lima (CCL) cuestionó la sorpresiva orden de inamovilidad social y paralización total de actividades económicas dispuestas por el gobierno, por el grave perjuicio que provoca a millones de familias, empresas y emprendimientos que debido a la grave crisis por la que atraviesa el país, necesitan ahora más que nunca seguir trabajando.

Advirtió que, por cada día de inmovilización, solo en Lima Metropolitana y el Callao, el Producto Bruto Interno (PBI) del país pierde alrededor de S/ 1.000 millones (mil millones de soles).

Puso como ejemplo que solo en el caso del comercio mayorista y minorista se perderían S/ 140 millones diarios -afectando a un millón 100 mil personas que laboran en el sector tanto formal como informalmente- mientras en el rubro de alojamiento y restaurantes se perderían otros S/ 51 millones.

Jorge Chávez: «No hay una estrategia clara para la reactivación económica»

Tras el discurso del presidente del Consejo de Ministros, **Walter Martos**, ante el Congreso de la República para solicitar el voto de confianza, el presidente ejecutivo de Maximixe, **Jorge Chávez**, manifestó que el Gobierno aún no tiene una estrategia clara para la reactivación económica pospandemia.

“Ha sido una lectura de medidas y del presupuesto que se va a asignar a la inversión pública, de la preocupación especial por las micro y pequeñas empresas. A su discurso le ha faltado autocrítica de los errores que se han cometido hasta el momento, las razones por las cuales la inversión pública ha estado tan lenta y ha caído estrepitosamente. Es difícil creer que las metas que se han trazado –que tampoco son muy ambiciosas– se puedan cumplir”, explicó a La Cámara.

- Conozca los objetivos para la Reactivación y Desarrollo Económico
- Conozca los objetivos para la Lucha contra la pandemia
- Conozca los objetivos para la lucha contra la corrupción

Asimismo consideró que no se tiene claro cómo se va a reactivar el empleo y si bien es un avance el haber incluido el tema de las pymes, hay que ver que se asignen más recursos a las empresas. “No es del todo cierto que los programas que se han dado hayan ido a las pymes. Es una mínima proporción las que han accedido a esos recursos”, subrayó.

Respecto a los nuevos bonos familiares que se distribuirían en las próximas semanas, comentó que ya es muy tarde, pues las actividades económicas se están normalizando y, más bien, es momento de generar empleo. *“Hay que poner énfasis en el empleo, porque a partir de ello la gente va a tener ingresos permanentes. Hay que generar actividad económica en la pymes, sobre todo informales y ayudarlas a que puedan volver a abrir sus puertas con un negocio mejorado”*, remarcó.

Por otro lado, **Chávez** señaló que, respecto a los proyectos de infraestructura que se licitarían en este último año de gobierno vía Asociaciones Público Privadas (APP), los montos anunciados son muy pequeños y prácticamente no va a haber inversión privada ya que este mecanismo está estancado.

Congreso otorga voto de confianza a gabinete Martos

El Pleno del Congreso de la República otorgó la noche del martes el voto de confianza al gabinete ministerial presidido por Walter Martos con 115 votos a favor, 5 en contra y 4 abstenciones.

Jorge Chávez: “El acceso al crédito debería concentrarse en la mipymes”

Jorge Chávez, economista y CEO de Maximixe, considera que la garantía de **Reactiva Perú** al no ser al 100% generará un proceso pesado de evaluaciones y no cumpliría su finalidad, la de salvar a las empresas.

¿Cuál es su diagnóstico sobre las medidas económicas puestas en marcha por el Ejecutivo frente al estado de emergencia por el COVID-19?

El Gobierno tiene buenas intenciones y ello se refleja en un paquete que ha sido reconocido como uno de los más robustos del mundo, al menos cuantitativamente. Tiene un componente de S/ 60.000 millones (8% del PBI) para responder a la emergencia sanitaria y darle a la población más vulnerable un colchón para poder subsistir durante el confinamiento; y otro componente de S/ 30.000 millones (4% del PBI) en garantías al

financiamiento de la reposición de los fondos de capital de trabajo de las empresas, a través del programa Reactiva Perú, que busca evitar que se rompa la cadena de pagos y las empresas quiebren o despidan trabajadores. Previamente, se creó el Fondo de Apoyo Empresarial (FAE) de S/ 300 millones para garantizar créditos de capital de trabajo de las mypes y se liberó a las empresas de ciertas obligaciones inmediatas.

Todo esto suena bien. Sin embargo, la verdadera robustez del paquete se verá comprobando su efectividad. Lamentablemente, se aprecian algunos errores e inconsistencias en la concepción, la formulación y los procedimientos. Además de las evidentes desinteligencias entre entidades públicas.

¿Cuáles serían esos errores?

Primero, el programa no tiene un componente de reactivación productiva que incentive la demanda interna y externa y la producción especialmente de las mypes. Sin ese componente, aun asumiendo que hubiera éxito en evitar la ruptura de la cadena de pagos gracias a Reactiva Perú, las empresas no podrán retomar su actividad normal al término del confinamiento. Andarían muy agobiadas por la falta de demanda y un mayor endeudamiento. Podría precipitarse una ola de solicitudes de reestructuración y liquidación en Indecopi ante la falta de perspectivas de supervivencia.

Segundo, Reactiva Perú excluye a los emprendedores, muchos de los cuales son independientes que hacen negocios de manera informal y son clientes de las entidades financieras no bancarias. Son millones de emprendedores, la mayoría informales, que son los más afectados por ser los más vulnerables. Lo lógico sería crear una línea de financiamiento especial canalizada exclusivamente por empresas financieras, cajas y edpymes que tienen como clientes a los emprendedores.

El FAE es muy chico y muy rígido como para tener efectividad en este frente. Está dirigido a Mypes formales y excluye a los independientes con negocio, que son muchos.

Tercero, muchas pequeñas y micro empresas afectadas por el Covid-19 no accederán a los beneficios del programa por no cumplir con formalidades excesivas para una situación de emergencia, mientras que, de otro lado, hay muchas empresas no afectadas o incluso favorecidas por la cuarentena, como las bodegas, las fábricas de alimentos, papel higiénico, desinfectantes, etc. etc. que tranquilamente pueden disfrutar de la fiesta por estar en condiciones de cumplir con esas formalidades, a pesar de no merecer ayuda.

¿Qué otros errores ha identificado?

Cuarto, en lugar de crear un mecanismo de acceso a liquidez inmediata garantizada al 100% por el Estado, a una tasa de interés cercana a cero con tope máximo, el MEF ha creado un fideicomiso costoso, donde cobra comisión desde el Tesoro Público hasta Cofide y luego cobran intereses los bancos. Al reducir la cobertura estatal en una cascada que va desde 98% para préstamos de montos hasta S/ 30.000, hasta 95%, 90% y 80% según el monto va creciendo, con un tope de S/ 10 millones, se ha generado un proceso pesado de evaluaciones que hará que el salvavidas llegue cuando los cadáveres de las empresas estén llegando a la playa.

Quinto, dada la amplitud temporal actual de la cuarentena, el monto de crédito no debería ser menor al equivalente a dos meses de ventas promedio anual de 2019. Son más de 350.000 empresas formales que han dejado de tener ingresos o han dejado de cobrar facturas del Estado y de otros clientes en una cuarentena que durará al menos alrededor de 2 meses. Por

tanto, requieren mínimamente un monto equivalente a dos meses de ventas.

La excepción podrían ser las empresas comerciales que rotan su capital diariamente y cobran todo en efectivo, que podrían requerir alrededor de la cuarta parte.

Sexto, la política laboral del gobierno se ha mantenido inflexible, como si el país no estuviera atravesando una emergencia. La ministra del ramo todo lo quiere someter a diálogo del Consejo General del Trabajo y no se ha percatado que estamos en una economía de guerra.

El colmo es ver que Sunafil haya amenazado con sancionar hasta con 26,12 UIT (S/112.316) a las empresas que no paguen sueldos o los paguen incompletos, sabiendo que el salvavidas financiero del MEF está llegando super tarde y que más del 50% de la economía está paralizada.

¿Qué debió considerarse para evitar estas fallas?

Para ser un verdadero mecanismo de liquidez inmediata, la cobertura debe ser plena y la banca debe actuar como mero canal de distribución, debiéndose eximirse de exigir requisitos adicionales a los que especifica la norma, aunque esta también tiene que modificar sus requisitos, evitando castigar a las empresas con baja calificación de riesgo; salvo las empresas que ya estaban en pérdida. Si no lo que va a pasar es que la cadena de pagos se romperá por ahí y contagiara al resto.

Antes bien, las empresas grandes con calificación de riesgo normal en principio no deberían tener acceso a estos recursos subsidiados, dado que con facilidad pueden resolver cualquier necesidad financiera recurriendo al sistema incluso hasta sin garantías. Mientras que las empresas con calificación 'Problema potencial' también podrían acceder a créditos normales, aunque posiblemente con garantía suplementaria del Estado, pero por no más del 50%, porque ya disponen de otras garantías. El acceso a dinero barato debería concentrarse en las empresas de mayor riesgo, que son las medianas, pequeñas y micro empresas en cualquier calificación de riesgo, desde normal hasta deficiente y dudoso, así como en las empresas sin calificación. En principio, todas ellas necesitarían acceder a cobertura estatal hasta el 100%. El Banco de la Nación debería ser protagonista en la canalización de estos fondos a las mypes, dada su experiencia y su amplia red de oficinas en todo el Perú.

Si no se segmenta a los beneficiarios por tamaño, el sistema financiero va a concentrar la ayuda en las empresas de los grandes grupos económicos, que son las que menos la necesitan; salvo que estén con calificación deficiente o dudosa. Además, muchas de las empresas grandes y corporaciones están vinculadas a bancos y, al pertenecer a grandes grupos económicos, tienen grandes espaldas para resistir la tormenta. A río revuelto, no debería haber ganancia de pescadores, como ya pasó en la crisis del 2008.

Recientemente salió un circular del BCR mediante el cual limita a que los bancos no puedan cobrar una tasa de interés mayor que la que consiguen por los fondos del ente emisor. ¿Cree que eso corrige el esquema?

No creo. Habrá subasta para fijar una tasa tope, pero esto refuerza el mismo esquema, con enfoque de negocio y no de

ayuda a las empresas más necesitadas de fondos. Además, no creo que la tasa llegue a 3% que es la tasa de inflación máxima esperada. Y los bancos siempre tienen manija para cobrar más. Una subasta en un sistema financiero tan concentrado no genera suficiente competencia.

No se conoce cómo será el reinicio de actividades económicas tras la cuarentena. ¿Qué sectores deberían empezar a funcionar?

Las medidas de aislamiento social deberían relajarse gradualmente, siempre que se masifiquen las pruebas (moleculares y serológicas) en la población susceptible de contraer la enfermedad, para permitir pasar de un control genérico a un control más focalizado a nivel personal y de grupos vulnerables.

Pero hay que ser conscientes que el proceso de normalización va a tomar no menos de 18 meses, con intervalos de confinamiento, según el modelo del Instituto de Tecnología de Massachusetts (MIT). Salvo que en el camino surja una vacuna. La más avanzada es la que viene preparando la Universidad de Oxford, que ya viene siendo probada con éxito en humanos y probablemente pueda ser lanzada en septiembre. La probabilidad de esta vacuna está en 80%, según la universidad. Hay que cruzar los dedos.

En este contexto, algunos sectores estratégicos como el industrial, el energético, el minero y servicios críticos para el funcionamiento de todos ellos, podrían ser los primeros en ir normalizando sus actividades, en la medida que cuenten con empresas con alta capacidad de aplicar protocolos estrictos de salubridad.

El transporte público también debería normalizarse rápido, aunque siguiendo un protocolo muy estricto para evitar aglomeraciones, además de extender los horarios de atención, para facilitar la implantación de horarios de trabajo diversos. En el sector construcción se podrían aplicar jornadas de tres turnos al día, para reducir al máximo la aglomeración de trabajadores. Las empresas de servicios profesionales que, por la naturaleza de sus actividades, sean pasibles de realizar gran parte de su labor de manera remota, deberían recibir un bono o compensación tributaria para facilitar la adaptación de su base tecnológica, sus procesos y cultura al teletrabajo.

Los restaurantes también requerirán ayuda para reconvertirse en negocios de delivery con protocolos estrictos de inmunización de los alimentos en todo el trayecto, con sentido ecológico y atención in situ, con bajo nivel de aforo y medidas de desinfección muy estrictas. Dado lo golpeados que deben estar en sus finanzas ante su cierre forzoso, es difícil que puedan realizar ese viraje sin ayuda financiera y asistencia estratégica.

La idea es ir logrando una normalización progresiva del funcionamiento de la economía, con posibilidad de generar un rebote de la oferta y la demanda agregadas, dando lugar a tasas de crecimiento positivas que compensen las tasas negativas de la etapa dura. Pero conjugando con los resultados sanitarios y los intervalos de confinamiento que sean necesarios.

Según la Encuesta de Expectativas Macroeconómicas, realizada

por el Banco Central de Reserva (BCR), este año el Perú crecería 2,1%. ¿Cuál es la proyección de Maximixe?

En un escenario optimista el crecimiento sería de 0%. Maximixe plantea hasta nueve escenarios económicos posibles para la economía peruana, con distinta probabilidad de ocurrencia, derivados de sendas combinaciones de situaciones respecto a la efectividad de las políticas sanitaria y económica.

Dicho informe no plantea una única proyección de crecimiento del PBI para 2020-2021, debido a la singularmente alta incertidumbre externa e interna. En síntesis, muestra como rangos más probables de evolución del PBI para 2020 entre -2,6% y -6,7% y para 2021 entre 4,8% y 4,1%. También muestra que si el gobierno lograra una impecable ejecución del paquete de medidas económicas anti COVID-19, optimistamente la economía crecería 0% en el 2020, para reactivarse con potencia en el 2021 (5,5%), asumiendo que también logre alta efectividad en su política sanitaria. De no lograrse esto último, aun cuando el Gobierno ejecutara impecablemente su paquete económico, en el 2020 el PBI caería 4,5%, con un rebote de 7,2% en el 2021.

¿Cuál es su perspectiva para la economía mundial este año?

La incertidumbre es muy alta. Optimistamente la economía mundial podría contraerse 2,8% con el comercio mundial cayendo alrededor de 13%, siempre que la reactivación de las economías avanzadas arranque este año, lo cual es un acertijo, porque va a depender de la duración de la pandemia. En un escenario pesimista puede aguardarse una caída del PBI mundial de hasta 8%, acompañada de un retroceso del comercio del orden de 30%, lo que supondría una depresión del comercio de productos básicos.

China ha sido el primer país en levantar las medidas de confinamiento, por lo cual cabe esperar que sea la principal locomotora a corto plazo, aunque lenta, sin posibilidad de recuperar el ritmo previo a la crisis.

Superado el episodio de la pandemia, a mediano plazo China debe afianzar su posición de liderazgo en la economía mundial. Le ganó la guerra al **COVID-19**, pero, además, ganó liderazgo frente a un EE.UU. que no supo manejar un tema tan crucial para la salubridad y la economía de sus ciudadanos y el mundo entero.