

PARQUE INDUSTRIAL

Asociación de Empresas del Parque Industrial de Arequipa

NOV.2017 ED. Nº 39

EDICIÓN ESPECIAL TRANSPORTE Y CONSTRUCCIÓN

Feliz Navidad
y Prospero año
2018



ENTREVISTAS
PRESIDENTE CAPECO
CEO CRUZ DEL SUR

MAJES-SIGUAS
VIENTO EN POPA

Tus manos diseñan ambientes



Cursos de Diseño de Interiores

Diseño Mobiliario - Diseño de Cocinas - Visual Merchandising

| Estudia . Aprende . Crea |

INFORMES

Rivero 419 - Cercado - Arequipa
Tel +51 54 238170
informes@thomasjefferson.edu.pe
thomasjefferson.edu.pe





UNIVERSIDAD
TECNOLÓGICA
DEL PERÚ

Date una **OPORTUNIDAD** en la UTP

CARRERAS PARA GENTE QUE TRABAJA

Carreras

- Ingeniería de Seguridad Industrial y Minera
- Ingeniería Industrial
- Ingeniería Civil
- Administración de Negocios
- Contabilidad Financiera
- Derecho

Ventajas

- Clases fines de semana
- Certificaciones progresivas
- Laboratorios especializados con avanzada tecnología
- Sistema modular

Inscripciones
abiertas



Av. Tacna y Anca 1603 - Cercado



(054) 412630



www.utp.edu.pe/estudios



admissionaregular@utp.edu.pe



Universidad Tecnológica del Perú | Anca 1603

CONSEJO DIRECTIVO ADEPIA 2017 - 2018

PRESIDENTE:

Mauricio Pérez Wicht San Román
Laive S.A.

VICEPRESIDENTE:

Alberto Jochamowitz Stafford
Flsmith S.A.C.

DIRECTOR TESORERO:

José Becerra Cremidis
L & B Negocios y Representaciones S.A.C.

DIRECTOR SECRETARIO:

Leonel Barriga Paredes
Aceros Arequipa S.A.

DIRECTORES:

Bradley W. Silva
Fábrica de Chocolates La Ibérica S.A.
Ronald García Wong Kit
Alicorp S.A.A.
Samuel Delgado Valencia
Michell & Cía S.A.
Mario Renato Cuzzi Morán
Inca Tops S.A.

PAST PRESIDENTE:

Aldo Aranzaens Yukimura
Solar Representaciones S.A.C.

GERENTE:

Jorge Alberto García La Rosa

EDITOR:

Guido Ernesto Canevaro Chávez

COMITÉ EDITORIAL:

Mauricio Pérez Wicht San Román
Alberto Jochamowitz Stafford
José Becerra Cremidis
Jorge Alberto García La Rosa
Mario Renato Cuzzi Morán

PUBLICIDAD:

guidocanevaro@adepia.com.pe

DIRECCIÓN:

Av. Juan Vidaurrázaga 112 - 3er Piso
Teléfono: 054-219640

ÍNDICE

- 05** EDITORIAL
- 06** AREQUIPA: OPORTUNIDADES Y RIESGOS
- 08** EL ROL DEL CONGRESO
- 10** ¿ANTIDOPING EN EL TRABAJO?
- 12** SECTOR DE LA CONSTRUCCIÓN
- 14** MADE IN AREQUIPA
- 16** SE INICIA LA CONSTRUCCIÓN DEL TUNEL TRASANDINO
- 18** EJEMPLO A SEGUIR
- 20** TRANSPORTE DE CARGA
- 22** TRANSPORTE URBANO EN AREQUIPA
- 26** TRANSPORTE AÉREO
- 28** EL BIM EN LA EDUCACION
- 30** COMPENDIO SOCIAL, INFRAESTRUCTURA EN AREQUIPA
- 34** NUEVOS VIENTOS
- 38** LA CASA SOÑADA
- 40** DIRECTORIO DE ASOCIADOS

ADEPIA NO SE SOLIDARIZA NECESARIAMENTE CON LAS OPINIONES VERTIDAS EN LOS ARTÍCULOS DE ESTA REVISTA.

* Se autoriza a reproducir el material periodístico de esta edición, siempre que se cite como fuente la revista de Parque Industrial ADEPIA y a sus autores. Todos los artículos de esta edición, han sido escritos con autorización de su autor y expresamente para la revista Parque Industrial, la revista ADEPIA.

** Los artículos firmados son responsabilidad del autor. Hecho el depósito legal N. 2007 - 07488.

REVISTA DE DISTRIBUCIÓN GRATUITA, PROHIBIDA SU VENTA



En ésta última edición del año 2017, continuamos con nuestro compromiso de tratar temas actuales e interesantes relacionados a las diferentes ramas de la industria, en esta oportunidad ahondaremos en la Industria de la Construcción y la del Transporte.

Dentro de las páginas de ésta edición, les traemos una interesante entrevista realizada al Presidente de CAPECO, quien nos señala que después de un difícil comienzo de año, en el segundo semestre tenemos cifras positivas y crecimiento dentro del rubro de construcción en nuestro país.

Además, presentamos a nuestros lectores los últimos avances del proyecto Majes – Siguas, con la llegada de la tuneladora alemana de última generación, para los acueductos

Por otro lado, el sector Transporte se encuentra en una nueva era con la llegada de los precios y servicios aéreos Lowcost, motivo por el cual hemos creído conveniente conocer de primera mano, como el transporte terrestre se enfrenta a estos cambios. En nuestras páginas les hacemos llegar una detallada entrevista al respecto.

Estamos próximos a cumplir un año más, como siempre comprometidos con nuestra querida revista Parque Industrial, brindándoles novedades desde los diferentes sectores de nuestra economía.

Finalmente, aprovecho estas líneas, para hacer llegar en nombre del Directorio de ADEPIA, de todo el equipo profesional que nos acompaña y del mío propio un cálido saludo Navideño y los mejores deseos para todos nuestros lectores y las empresas que nos apoyan, en éste nuestro compromiso de difundir las notas más interesantes de las diversas industrias, especialmente de las ubicadas en nuestra Región.

Mauricio Pérez Wicht San Román

PRESIDENTE DE ADEPIA

EMPLEO FORMAL Y CRÉDITOS HIPOTECARIOS AREQUIPA: OPORTUNIDADES Y RIESGOS

Juan Carlos Eguren
Ex Congresista de la República



Después de la obtención del voto de confianza dado por el Congreso a favor del gabinete presidido por la Congresista Mercedes Araos, se inició una segunda etapa de gobierno, con algunas características distintivas.

La primer Ministra, es más política que su antecesor y el hecho de ser parlamentaria y haber interactuado con sus colegas de diversas bancadas, le permitirá tener una relación más fluida y concertada. En la conformación del nuevo gabinete, se retiraron a ministros incómodos a la mayoría parlamentaria, llamados “caviares” y se reemplazaron por ministros más experimentados, más políticos y menos confrontacionales con el fujimorismo y aprismo.

En el plano político y desde la opinión pública, el refrescamiento del gabinete le ha generado al gobierno un importante rebote, en el nivel de aprobación del Presidente y el gobierno en general, lo cual se refleja consistentemente en todas las encuestas. Si a ello se le suma la actitud menos confrontacional del Congreso, el ánimo generalizado de unión y optimismo por la performance performance de la Selección de Fútbol, las fiestas de fin de año, el receso parlamentario por termino de legislatura, el inicio del verano y la llegada del Papa Francisco, podemos presumir válidamente, que el ruido político bajará de tono y le dará al gabinete un escenario positivo, por lo menos, hasta el mes de Abril.

En el plano económico, la perspectiva también es alentadora, las encuestas de corte económico y empresarial, sobre confianza, comienzan a marcar una leve tendencia

positiva, lo cual se ve reforzada por el incremento del precio de los metales, las exportaciones en su conjunto y el significativo incremento del sector construcción. En lo que queda del año, se espera la aceleración de inversión pública, la que se agudizará el próximo año, en el marco de la Reconstrucción con Cambios, las inversiones en infraestructura para los Juegos Panamericanos, inicio de proyectos mineros, obras por termino de periodos municipales y regionales, etc.

Las tareas pendientes se centran en profundizar la política de “destrabe” de proyectos públicos y privados, la simplificación administrativa, la formalización y la recaudación tributaria. Y si hay suerte, alguna reforma estructural en materia laboral y previsional.

Los riesgos están asociados a fenómenos naturales y destapes en materia de corrupción, sobre todo aquellos vinculados al caso Lava Jato, la negativa a declarar ante la Comisión Investigadora, fue una mala decisión del Presidente.

Geográficamente, la inversión pública estará claramente orientada al centro y norte del país, veinticinco mil millones para la Reconstrucción con Cambios, quince mil millones para la refinería de Talara y tres mil para los Panamericanos, en términos nacionales es buena noticia, sin embargo, como los recursos son limitados, el sur tendrá fuertes restricciones de inversión pública y Arequipa aún más, considerando que nuestro Gobierno Regional ha logrado comprometer importantes recursos del Gobierno Nacional para hospitales y autopistas como la Variante de Uchumayo, cono norte y Arequipa-La Joya, además de los

recursos para un importante avance del Sistema Integral de Transportes, liderado por el Consejo Provincial. Lo que nos lleva válidamente a presumir que el caño de recursos públicos, se comenzará a secar.

Que podemos esperar razonablemente en materia de inversiones en nuestra región? Depende, puede ser mucho o poco, pero depende del liderazgo de nuestras autoridades políticas así como empresariales y sociales. Solo hay una fuente de recursos que generan empleo y desarrollo, y no es otra cosa que la inversión: pequeña, mediana y gran inversión; nacional y extranjera; pública y privada. Como ya lo señalamos líneas arriba, la pública será escasa, más allá del Canon Minero, que si crecerá significativamente los próximos años, lo más relevante es la inversión privada, que en términos generales representa el 80% del total de inversión.

Desde mi punto de vista, con todo respeto a todas las actividades económicas, el gran motor de desarrollo de nuestra región está en el binomio Minería-Construcción o al revés, como prefieran. Y su superlativo efecto multiplicador al resto de actividades productivas como: transportes, metal-metálica, diversos servicios, etc. Sin embargo, la diferencia entre construcción y minería está en que la primera (construcción) es efecto y la segunda (minería) es causa, si no hay inversión y no se genera empleo formal y bien remunerado, no se puede acceder a créditos hipotecarios y en consecuencia la construcción no logra desplegar todo su potencial.

La inversión minera en Arequipa es diversa, siendo los proyectos más importantes Pampa del Pongo, Tia María, Zafranal, Don Javier y Tambomayo, que en conjunto representan inversiones de aproximadamente siete mil millones de dólares, cercano al monto de inversión pública anual de todo el estado (nueve mil millones de dólares) y equivalente al presupuesto para cuatro años de reconstrucción por los daños causados por El Niño Costero (ocho mil millones de dólares). Más aún, Arequipa es el centro logístico del sur del país y el destino de inversiones de buena parte de los excedentes generados por personas naturales y jurídicas en las regiones vecinas como Moquegua y Puno, donde también se esperan inversiones importantes en proyectos como Quellaveco y Santa Ana, y que repercuten positivamente en Arequipa.

Mención a parte, para el proyecto HidroEnergético Majes-Siguas, que impactará de manera relevante en la cartera agro exportadora de la región, pero que tendrá efectos colaterales aún más relevantes, nos referimos a la generación de empleo, cuarenta mil hectáreas de agro industria requiere no menos de dos puestos de trabajo por hectárea, es decir ochenta mil puestos de trabajo directo, a lo cual debemos multiplicar por uno y medio, la mitad de los trabajadores con sus respectivas parejas, lo cuál

nos lleva a una población de ciento veinte mil pobladores, que demandarán todo tipo de servicios como viviendas, transportes, colegios, centros de salud, centros de abastos, hoteles, restaurantes, farmacias, etc., los cuales requerirán un número similar de trabajadores, dando un gran total de doscientos cuarenta mil habitantes, población superior a la asentada en el departamento de Moquegua.

El fenómeno demográfico descrito tendrá repercusiones múltiples, sin embargo, nos centraremos solo en dos de sus efectos: Empleo y Construcción. La primera pregunta es, Arequipa cuenta con doscientos cuarenta mil desempleados? la respuesta es NO, a lo mucho la tasa de desempleo es de cinco por ciento, es decir, aproximadamente cuarenta mil desempleados, lo que nos lleva a afirmar que en los próximos años se acentuará la migración de regiones vecinas. La segunda pregunta es, Arequipa cuenta con un stock disponible de más de veinte mil viviendas? y nuevamente la respuesta categórica es NO.

Sin trabajadores y sin viviendas podemos tener grandes problemas si no planificamos y superlativas oportunidades si lo hacemos. Requerimos planificar una nueva gran ciudad en Majes, pero de alto estándar y sin complejos, yo convocaría un gran concurso internacional de urbanistas de prestigio, guardando las distancias, como se hizo para fundar Brasilia en su momento, tomemos conciencia que Arequipa va a "parir" una ciudad más grande que Moquegua.

El otro gran reto, es la saturación vial de Arequipa, que no se resolverá con el necesario pero insuficiente famoso SIT "Sistema Integral de Transporte", requerimos con urgencia un sistema moderno de transporte público masivo y de calidad, que nos proyecte para los próximos cincuenta años. Y esto no es otra cosa, que lo que se discutió hace algunos años, me refiero al Tren Eléctrico, el Mono Riel, no se si deberá ser aéreo, subterráneo o superficial o una mezcla de los tres, para aprovechar esta otra oportunidad insisto en la receta, no por que desconfíe de la calidad profesional de nuestra gente, si no en su falta de experiencia, pero yo sin duda convocaría nuevamente un concurso internacional para definir, con los mejores del mundo, el sistema de transportes que requerimos con mira a las siguientes décadas.

Para finalizar, les dejo algunas inquietudes: Nuestros líderes estarán dispuestos a promover y facilitar la inversión privada que se requiere? Estarán dispuestos a sacrificar presupuestos de obras tangibles y destinarlos a Planeamiento y Estudios Técnicos de talla mundial? Nuestras empresas públicas (SEAL y SEDAPAR) cuentan con las capacidades técnicas y financieras para atender la demanda de agua, saneamiento y energía que demandarán pronto un cuarto de millón de personas?

Hay mucho por hacer, manos a la obra amigos.

EL ROL DEL CONGRESO, RUIDO POLÍTICO Y PERSPECTIVAS 2018



Patricio Quintanilla Paulet

*Economista, Director General de Ovis Consulting y
Director de la Carrera de Administración y Negocios
Internacionales de la Universidad La Salle.*

El entorno político está cada vez más complicado, tanto a nivel nacional como regional y local. En el ámbito nacional se presentan dos situaciones, ambas muy graves. Por un lado las permanentes denuncias de corrupción a personalidades políticas, anteriores y vigentes, que enturbian el panorama político y, lo peor, se pierde la confianza en los partidos y sus dirigentes; el otro problema es el rol que está jugando el Poder Legislativo y la pugna con el Poder Ejecutivo.

El Poder Ejecutivo y Legislativo

Tal vez estoy errado, pero los ciudadanos comunes percibimos que el Poder Legislativo, bajo la justificación del "control político" que le corresponde, en algunos casos está realizando acciones que le competen al Ministerio Público, como si fuera un sustituto y es así, que las Comisiones Legislativas citan a funcionarios públicos, empresarios privados y hasta personas naturales para "investigar" hechos que, a juicio de los legisladores, les corresponde. Esta situación es riesgosa, porque estas investigaciones, en algunos casos, afectan la labor de la Fiscalía, por perderse la reserva que los procesos de investigación requieren.

El rol del Poder Legislativo, es justamente ese: legislar, esto es promover, analizar y aprobar las leyes que la sociedad peruana necesita para poder actuar en forma ordenada, con irrestricto respeto de la Constitución.

Todos los estamentos de la sociedad peruana deben tener una Visión Compartida, lo que implica que "empujemos el coche en el mismo sentido"; esto incluye a los Poderes

del Estado, Sector Privado, Instituciones Académicas, Sindicatos, Sociedad Civil y, en general a todos los ciudadanos, especialmente cuando el país atraviesa situaciones difíciles como corrupción (me atrevo a decir generalizada), desaceleración económica, inseguridad ciudadana y otros que están afectando la vida del país.

Política Regional

Las elecciones para los gobiernos sub nacionales, esto es regionales y locales, se realizarán en menos de un año y ya empezaron las "movidas" de los políticos locales para ubicarse como candidatos en una posición expectante; lamentablemente los criterios no siempre son las capacidades para ocupar un cargo, sino a quién le corresponde, o cuál es el siguiente escalón en su carrera política, de manera que "me toca" ser Alcalde Provincial o Presidente Regional. Lo peor de todo es que así será, porque tenemos una situación ambigua y aparentemente contradictoria: hay muchos interesados en ser candidatos, pero no siempre hay candidatos suficientemente calificados para encomendarles la conducción de la Región, la Provincia o el Distrito y como siempre, se termina votando por el mal menor.

Estos hechos tienen doble impacto: por un lado afecta la disponibilidad y calidad de los servicios básicos, con efecto negativo en la actividad productiva, que requiere contar con ellos para tener un desarrollo adecuado, mejorando la productividad.

A nivel regional, el impacto es la suspensión/retraso de proyectos de inversión, mejor alternativa para promover el crecimiento y desarrollo.

Todo esto se evitaría si los candidatos presentan su Plan de Gobierno, pero no solamente como una formalidad ante el Jurado Nacional de Elecciones, sino que se difunda y sustente ante los electores; para ello, tanto los Gremios

Empresariales como la Academia, tienen la responsabilidad de difundir, analizar y criticar constructivamente; sólo de esa manera, se podrá votar con conocimiento de causa.

Cómo fue el 2017

Antes de cerrar el año pasado, había un gran optimismo por éste; en su Reporte de Inflación del mes de diciembre de 2016, el Banco Central de Reserva del Perú (BCR) proyectó un crecimiento del Producto Bruto Interno (PBI) de 4.3%, superior al alcanzado el 2015 (3.3%); sin embargo la realidad fue otra, habiéndose reducido el crecimiento económico, por dos razones principales:

- El Fenómeno El Niño, que afectó al norte del país, originando graves daños en la infraestructura, especialmente vial, miles de viviendas destruidas e impactando en la producción agropecuaria y el transporte.
- La corrupción promovida por Odebrecht, con la complicidad de funcionarios peruanos, que obligó al Gobierno a suspender importantes proyectos de inversión, donde participaba esta empresa, como el Gasoducto Sur Peruano, entre otros.

Como consecuencia de estos hechos, los pronósticos oficiales de crecimiento para el 2016, (BCR) fueron disminuyendo: 4.3% en diciembre 2016, 3.5% en marzo 2017 y 2.8% en junio del mismo año, que lo ha mantenido en setiembre; sin embargo analistas e instituciones financieras, estiman que será aún menor.

En el 2017, el crecimiento del PBI estuvo por debajo de su Potencial.

Por otro lado, se esperaba que la inversión privada creciera en 5% y la inversión pública lo hiciera en 7%; lamentablemente los hechos han mostrado un decrecimiento de la inversión privada y un menor crecimiento de la inversión pública.

La inflación, que originalmente se estimó entre 2.0% y 2.5% (BCR, diciembre 2016), llegará a esos niveles, es decir en el rango meta del BCR.

El tipo de cambio cerrará con una ligera alza, con respecto a noviembre, pero por debajo del inicio de año, que prácticamente llegó a S/ 3.40 por dólar.

Perspectivas 2018

¿Qué nos espera el próximo año? No quiero ser demasiado optimista, pero el año 2018 desde el enfoque económico, será significativamente mejor que el 2017.

Estimamos que las principales variables económicas, tendrán el siguiente comportamiento:

- PBI: el crecimiento de la economía pudiera estar entre 4.0% y 4.2%, en la medida que no se presenten graves externalidades, como ocurrió este año; el crecimiento estaría sustentado en la mejora de los precios de los commodities, recuperación de la inversión privada y la inversión pública por el programa de Reconstrucción con Cambio en las regiones del norte.

El próximo año el crecimiento del PBI será coherente con el PBI Potencial.

- Situación Fiscal: el resultado del Sector Público no Financiero, será deficitario entre 3.0% y 3.5% del PBI, lo que es parte de la política fiscal expansiva; en ese contexto no es posible una reducción de impuestos, como en algún momento se había anunciado, por el contrario es posible que se eliminen o reduzcan algunas exoneraciones.
- Inflación: está con una marcada tendencia descendente y se espera que el año 2018 esté en el rango meta del BCR, que es entre 1% y 3% anual.

Esto permite que se pueda aplicar una política monetaria expansiva, que se manifiesta en reducción de la tasa de interés de referencia y de la tasa de encaje, como se hizo en la segunda mitad del año 2017.

- Tipo de Cambio: se espera una ligera recuperación, pero que no llegará a los niveles de enero de 2017; es consecuencia de las presiones a la baja de la moneda norteamericana a nivel internacional, en parte por las medidas económicas que viene tomando el gobierno del Sr. Trump.

Se puede presentar algunas externalidades que modifiquen esta tendencia: las condiciones actuales del mercado, el cambio de la Sra. Yellen en la Presidencia del Sistema de la Reserva Federal, el mayor posicionamiento de China, el comportamiento del mercado de commodities y factores similares, que pueden dar sorpresas.

Conclusión

Las perspectivas económicas para el año 2018, son favorables, pero hay algunos riesgos que pueden afectar:

- Ruido político y conflictos entre los Poderes del Estado, que repercuten en la inversión privada, especialmente externa.
- Inestabilidad de los mercados financieros internacionales, lo que puede afectar la paridad de las monedas.
- Reducción de la tendencia alcista de los precios de los commodities, particularmente minerales, que influyen de manera decida las variables macroeconómicas.
- Choques de oferta, que afecten las proyecciones de inflación.

Jorge Luis Gonzalez

Abogado

www.estudiojlgonzalez.com

Soluciones legales, tributarias y contables

¿ANTI-DOPING EN EL TRABAJO?

El empleador podrá someter a los postulantes y a sus trabajadores a las pruebas y exámenes que considere pertinentes dentro del alcance de las normas laborales. Con prescindencia de su resultado, el empleador conservará la libertad para contratar o no a los postulantes que estime conveniente.

Es común encontrar en el reglamento interno de cualquier empleador disposiciones como la antes glosada, que estipulan la necesidad de controlar el uso de sustancias y de fármacos para, de un lado, contratar trabajadores y, de otro, como requisito para el mantenimiento de la relación laboral. Qué duda cabe para el desarrollo de las labores, el trabajador debe encontrarse en condiciones "normales" para realizar su función de tal manera que pueda actuar de manera correcta en su actividad, en el centro de trabajo y en su interacción con los terceros. Para ello, es frecuente que los empleadores implementen actividades de control y supervisión para asegurar que los bienes producidos o los servicios prestados, o la combinación de ambos, se hagan en las "mejores" condiciones. Hoy, no es raro encontrar que las empresas publiciten las normas o estándares de seguridad y/o control en el que realizan sus actividades económicas.

Por supuesto que, a medida que nos alejamos de la formalidad necesaria para llevar adelante los emprendimientos, los aludidos controles se atenúan llegando hasta evitarlos.

Es menester señalar que las tareas de control también las realizan, en alguna medida, las autoridades administrativas y policiales, quienes controlan, supervizan, fiscalizan y establecen sanciones, entre otras funciones asignadas por la ley.

Todas estas premisas generales antes mencionadas, me atrevería a afirmar, que gozan de la mayor aceptación aún cuando el sistema de control suponga erogaciones y mayores cargas administrativas. Sin embargo, acaso no es necesario que EL EMPLEADOR o la norma señale qué actividades requieren control y a qué nivel; acaso no debe señalarse aquéllos medicamentos y/o sustancias prohibidos y/o restringidos, y su límite permitivo; y, en su caso, los momentos en que podrían o no estar permitidos.

En el caso de actividades deportivas, a propósito del resultado analítico adverso en la muestra de nuestro jugador de fútbol Paolo Guerrero que participó en la reciente Clasificatoria al Mundial de Rusia 2018, el control de exceso u omisión de medicación, así como la restricción del uso de sustancias prohibidas "siempre" o sólo para el día de la competencia, está orientado a evitar que el deportista logre una mejor performance o que su participación sea contraria a obtener el resultado esperado, es decir que actúe durante la competencia con ventaja o dormido.

Así, resultaría que en cualquier actividad es prudente definir la finalidad de implantar un sistema de control y también definir la metodología y recursos para llevarla a cabo, más aún cuando la evidencia de cierto comportamiento, tal como el de asistir a trabajar bajo la influencia del alcohol o de sustancias sicotrópicas, podría acarrear sanciones severas llegando inclusive al despido.

En principio, podríamos señalar que la finalidad base de este sistema de control sería la de mantener un adecuado ambiente laboral. En determinadas actividades de trabajo, también es una finalidad básica la de ofrecer seguridad





para el trabajador, (como es el caso de la minería) para quienes se encuentran dentro del ambiente de trabajo, así como para los terceros. Dependiendo de la actividad, podría cobrar relevancia alguna otra que debería ser considerada.

Por otra parte, para fijar los medicamentos y el uso de sustancias restringidas o prohibidas, deberá considerarse primero la actividad desarrollada y la seguridad del trabajador, y luego considerar el entorno y su relación con terceros. Por ejemplo, un trabajador dedicado a catar "licores" difícilmente se le podría restringir su consumo.

Debemos afirmar que el Perú y las empresas que desarrollan actividades económicas en él han avanzado notablemente en esta materia, apareciendo, en ciertos casos, el fantasma de la sobre regulación que se aleja de la finalidad de implantar un sistema de control, prevención y fiscalización, generando obstrucción en las actividades.

También, es menester afirmar que la implantación de un sistema de control podría generar un desbalance en la protección y garantía de los derechos de los trabajadores, tales como el de la intimidad, el de la legítima defensa, el principio de la doble instancia, entre otros.

Volviendo al caso de nuestro jugador de fútbol, es evidente que el sistema de control implantando por las autoridades deportivas, le otorgan un espacio para que el afectado pueda fundamentar y explicar que, el hallazgo de la sustancia ha sido involuntario o inexistente, supuesto que de darse el caso de un "falso positivo" comprobado con la contramuestra o ante la evidencia de una mala praxis en el procedimiento de control, no se le podría sancionar.

Así resulta necesario que el control implantado por EL EMPLEADOR le permita al trabajador ejercer su derecho a la legítima defensa, prevenir una infracción contra el derecho a la intimidad, entre otros que pudieran señalarse con ocasión de la realización de las pruebas así como de los resultados obtenidos.

Cabría preguntarse ahora cuáles serían los poderes sancionadores que pudiera ejercer EL EMPLEADOR ante la comprobación del uso de medicación o sustancias prohibidas o restringidas. En el caso más extremo, encontramos el despido o la no contratación, mientras que en otro escenario la evidencia del consumo de sustancias prohibidas o restringidas supone tolerancia.

No he leído, hasta ahora, ningún contrato de trabajo o Reglamento Interno que permita o autorice la realización de un brindis, por ejemplo, con ocasión del aniversario de la empresa o cuando se celebra algún evento específico como es el día de la madre, del padre, navidad, entre otros. Estos ejemplos constatan que el uso de sustancias prohibidas puede admitirse en ciertas ocasiones, en las que el trabajador no infringe norma o regulación alguna, claro está mientras no llegue al exceso. Aquí nos detenemos un momento, para señalar la necesidad de definir cuál sería el nivel de tolerancia y los límites permisivos. No nos cabe la menor duda de que es LA EMPRESA o Entidad quién resultaría mejor capacitada para definirlo conforme a su cultura empresarial.

Analizando este tema, tampoco puede dejar de llamarnos la atención sobre la conducta del trabajador fuera del ambiente de trabajo. ¿Sería tolerante LA EMPRESA con quién consume alcohol o drogas de manera reiterada fuera del horario de trabajo? Es evidente, pues, que el uso o abuso de ciertas sustancias podría estar totalmente restringido, pero que la tolerancia es un nivel que debería estar pautado por la propia empresa, las normas o por la jurisprudencia.

Finalmente, queda afirmar que el dosaje para determinar el consumo de medicación o sustancias prohibidas o restringidas debe hacerse en un ambiente reglado y, de preferencia, ante la autoridad policial o administrativa con la finalidad que la sanción, incluyendo el despido, pueda ser llevado dentro del marco legal establecido, otorgando la mayor garantía al debido proceso, la intimidad y el ejercicio a la legítima defensa.

¿Cabría que en determinadas circunstancias el empleador implante algún sistema de control? Consideramos que ante la ausencia de la autoridad, el empleador debe asumir esta función, considerando el principio de doble instancia antes de determinar el uso o abuso de medicamentos y sustancias prohibidas o restringidas, y garantizando los derechos de los trabajadores.

Así, pues, lograríamos un marco adecuado para el desarrollo de la relación laboral.

SECTOR DE LA CONSTRUCCIÓN: POSITIVISMO DESPUÉS DE UN AÑO DIFÍCIL

LO QUE FUE EL AÑO QUE TERMINA Y PROYECCIONES PARA EL 2018



Julio Cáceres
Presidente de CAPECO

E Entrevistamos al Sr. Julio Cáceres Presidente de la Cámara Peruana de la Construcción y nos comenta como ha transcurrido, para el sector de la construcción, el presente año con sus pros y sus contras y como el optimismo que se ve el año 2018, que está a la vuelta de la esquina.

¿Podría hacernos un breve resumen de lo que ha sido el sector de la construcción este año que finalizamos?

Durante éste año tuvimos algunos inconvenientes en el rubro construcción y sobre todo en el rubro inmobiliario hasta el segundo trimestre del año, ya que los estragos ocasionados por el evento climatológico denominado Niño Costero, puso un freno en el desarrollo de nuestra economía.

La ejecución de obras públicas en el primer semestre, fueron afectadas por la incertidumbre sobre la continuidad de las obras implicadas en denuncias de corrupción; la lentitud para desarrollar los mega proyectos de APPs en infraestructura; el inesperado nivel de devastación que alcanzó el fenómeno el Niño Costero, particularmente en la zona norte del país, aun que nuestra región también ha sido afectada al comienzo del año ; y la puesta en vigencia del Decreto Legislativo N° 1341 en Enero de este año que

modificó sustancialmente la Ley de Contrataciones del Estado, que ha generado un nuevo periodo de aprendizaje entre las entidades públicas contratantes.

A pesar de ello, la inversión pública (en nuestra región) registró una variación positiva del 0.8% gracias al mayor gasto de los gobiernos locales y el gobierno regional.

Entre los principales proyectos ejecutados por el Gobierno Nacional destacan:

- Construcción y mejoramiento de la carretera Camaná - Tacna, con una inversión de S/ 6,0 millones.
- Rehabilitación y remodelación de la infraestructura educativa y equipamiento de la I.E. Juana Cervantes de Bolognesi, con S/ 2,5 millones.
- Mejoramiento y adecuación a la norma sanitaria para consumo humano directo del Faro Matarani - Islay, con una inversión de S/ 1,2 millones.

En el caso del Gobierno Regional los principales proyectos fueron:

- Mejoramiento de la carretera Variante de Uchumayo, provincia de Arequipa con S/ 36,4 millones.
- Mejoramiento de los servicios de salud del Hospital Camaná, con S/ 1,4 millones.
- Mejoramiento de la carretera Viscachani - Callalli - Sibayo - Caylloma, con S/ 1,0 millones.

Y por de los gobiernos locales, los principales fueron:

- Creación de la piscina municipal en el pueblo joven Upis - Uchumayo, con S/ 7,2 millones
- Instalación del servicio de agua para el sistema de riego en el distrito de Vallecito, con S/ 4,9 millones
- Mejoramiento del servicio educativo de la I.E. San Antonio María Claret en Hunter, con S/ 3,6 millones

Se han ido reduciendo gradualmente las dificultades para el desarrollo de proyectos en infraestructura. Se espera un mayor nivel de inversión en proyectos puntuales, y de manera generalizada en los próximos dos años, dependiendo de la superación de obstáculos particulares y a su vez de la concesión de nuevos proyectos.

Además, debemos de considerar que durante el tercer trimestre de este año, el Producto Bruto Interno (PBI) del Perú habría crecido alrededor un 2.4%, por un mayor impulso de los sectores no primarios, sobre todo por la recuperación del sector construcción.

Los indicadores apuntan a que el crecimiento del PBI continuará recuperándose en el cuarto trimestre, lo cual mantendría nuestra proyección de la expansión de la economía peruana de 2,8% para este año.

¿Los créditos inmobiliarios a través del ministerio de vivienda han sido sostenibles?

Uno de los problemas que hemos tenido en estos años ha sido la cantidad de créditos desembolsados a través de los programas desarrollados por el Ministerio de Vivienda, por ejemplo, desde el año 2008 al primer semestre del 2017, se han desembolsado 3,802 créditos Mi Vivienda en la región Arequipa, contra 3,852 créditos en el Callao, 4,244 créditos colocados en Ica, 3,940 créditos en La Libertad, 4,226 créditos en Piura, 4,529 en Lambayeque y 47,495 créditos colocados en Lima.

También podemos ver ese mismo escenario en el programa Techo Propio, donde desde el año 2008 se han colocado 3,473 créditos en la región Arequipa, contra 4,056 créditos en Ica, 4,168 créditos en Lambayeque, 3,960 créditos en Piura y 40,495 créditos en Lima.

Otro indicador que nos permite ver el desarrollo de la industria de la construcción en nuestra región, es la evolución del PBI ; el cual hemos visto que el último año y los últimos meses no ha sido favorable para la región, ni para el país y esperamos llegar al cierre del año con un indicador positivo.

¿Qué perspectivas se visualizan el próximo año?

Durante el tercer trimestre el Sector Construcción volvió a expandirse y el crecimiento sectorial está liderando, en tanto que Comercio y Servicios registraron un desempeño más positivo en ese periodo.

En lo que respecta a las perspectivas del sector para lo que resta de este 2017 y el próximo año, esperamos un mayor dinamismo en el desarrollo de proyectos en infraestructura. Sin embargo, ello aún dependería de la superación de trabas en el desarrollo de los mismos y de la licitación de nuevos proyectos según lo programado por las entidades encargadas.

También debemos recordar y tomar en cuenta las gestiones realizadas por el Ministro de Vivienda, Construcción y Saneamiento, Carlos Bruce, quien detalló que 3,550 viviendas rurales fueron concluidas para atender a la población afectada por el Fenómeno del Niño Costero así como por las heladas y friaje. Asimismo, precisó que 34,560 viviendas fueron beneficiadas con el Bono Familiar Habitacional (BFH); 1,209 viviendas rurales se construyeron a través del financiamiento del Presupuesto Institucional de Apertura (PIA 2018); además se otorgó 11,110 créditos Mi Vivienda y 34,450 bonos urbanos con cargo a transferencias de la Autoridad para la Reconstrucción con Cambios, gestiones que han ayudado a elevar el crecimiento del Sector Construcción a nivel nacional.

Finalmente, debemos de tener en consideración que para el próximo año, el sector construcción debería de crecer por lo menos el doble que el índice general, para ello el gobierno central, los gobiernos regionales y locales en conjunto con todas las entidades que estamos involucradas en el desarrollo del país, debemos de trabajar en proyectos de infraestructura para la prevención, para no volver a tener inconvenientes como los ocurridos este año con el fenómeno de niño costero.

Tenemos que aprovechar y explotar mejor el mecanismo de Obras por Impuestos, existen muchos proyectos que no tiene ningún nivel de estudio, no tiene ni viabilidad ni expedientes técnicos y es allí donde las empresas privadas tienen la oportunidad de participar para poder cerrar las brechas en infraestructura que nos ayudará a crecer como sector de forma sólida.

Si queremos crecer como país, tenemos que seguir construyendo, cerrando brechas que permitirán una mejor calidad de vida de todos nuestros compatriotas.

MADE IN AREQUIPA

CERRO VERDE DONA 2 CLINIBUSES PARA ATENDER SALUD DE POBLADORES DE AREQUIPA



En el marco de un convenio firmado con el Gobierno Regional de Arequipa, Sociedad Minera Cerro Verde realizó la donación de dos unidades móviles, llamadas Clinibuses, las que permitirán llevar la atención de los servicios de salud hasta las zonas rurales de Arequipa.

Estas CLINIBUSES están montadas en camiones Marca HINO, prestigiosa marca de camiones japonesa del Grupo TOYOTA que Concesionarios Autorizados CONAUTO representa en Arequipa, Juliaca y Puno. El equipamiento de las CLINIBUSES es realizado por la especializada empresa BERTONATI TECHNOLOGIES SA, representada por CONAUTO para la zona Sur del Perú.

Estas dos unidades montadas sobre un Camión HINO, brindará a los pacientes los servicios especializados de gineco-obstetricia, pediatría, medicina interna, odontología y laboratorio.

Estos buses Clínica están preparados para atender sobre todo en los lugares más lejanos de la Región, para lo cual se ha elegido para la ocasión, construirse sobre un vehículo confiable y robusto como es el Hino 500, así mismo el equipo de Salud instalado es de última generación, y está técnicamente instalado para que no sufra desperfectos en sus traslados.

La donación incluye una capacitación al personal médico por parte de especialistas internacionales, así como el financiamiento de los Clinibuses por un periodo de 15 meses, incluyendo el combustible requerido para el desplazamiento dentro de la región.

La Gobernadora Regional, Yamila Osorio, agradeció la inversión que realizó Cerro Verde en temas de salud y educación, sectores que constituyen los pilares fundamentales de su gestión, según dijo: "Arequipa ha crecido mucho y las postas y los centros de salud no son suficientes para atender a los pobladores, por lo que con esta donación vamos a lanzar el programa Salud a Domicilio, que nos permitirá atender a miles de personas. Estamos seguros que con inversiones como esta vamos a mejorar los indicadores en salud y educación, fundamentales para Arequipa".

Por su parte, el Gerente de Asuntos Públicos y Comunicaciones de Sociedad Minera Cerro Verde, Pablo Alcazar, indicó que "esta iniciativa forma parte de una serie de proyectos que Cerro Verde viene impulsando en temas de salud, educación e infraestructura, junto al Gobierno Regional de Arequipa, y que constituyen factores clave para garantizar el desarrollo de la población". Agregó que el monto de la inversión realizada por la empresa minera en estos sectores asciende a 20 millones de soles en lo que va del año 2017.

En la ceremonia de entrega de los Clinibuses participaron la presidenta regional de Arequipa, Yamila Osorio, el Gerente de Asuntos Públicos y Comunicaciones de Sociedad Minera Cerro Verde, Pablo Alcazar, y el Gerente Regional de Salud, Gustavo Rondón.

NUEVO
SERVICIO

Ahora más que nunca, viajar es un placer



CRUZ DEL SUR

Asientos cama electrónicos 180°
Pantallas extra grandes 15" + Control Smart
Streaming + Wi-Fi a bordo

Cabina individual

Salidas diarias:

Arequipa

Chimbote

Trujillo

Chiclayo

Piura

cruzdelsur.com.pe

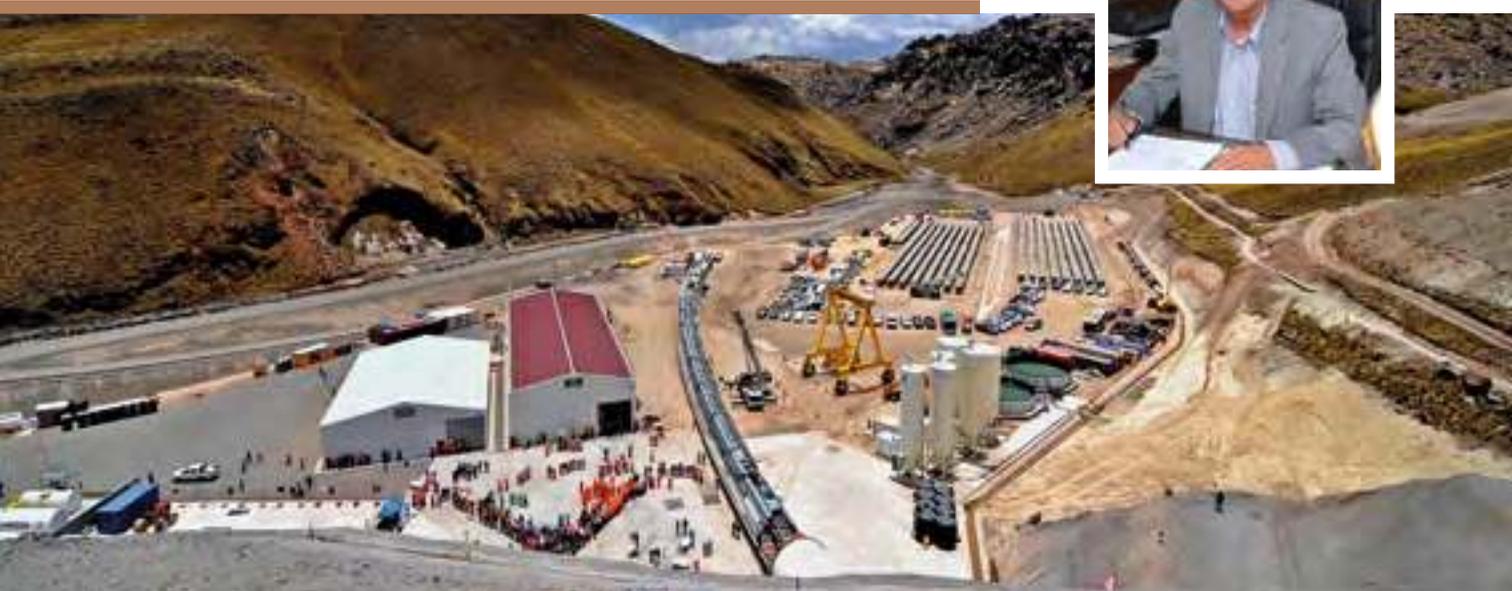
FonoBus
Lima: 311 5050

CRUZ DEL SUR

SE INICIA LA CONSTRUCCIÓN DEL TUNEL TRASANDINO

QUE DERIVA LAS AGUAS DE LA CUENCA DEL RÍO APURIMAC (ATLANTICO) A LA CUENCA DEL RIO COLCA (PACIFICO) CON LA UTILIZACIÓN DE UNA MAQUINA TUNELADORA (TBM)

Fernando Vargas
Gerente de Autodema



El Proyecto Majes Siguan en su II Etapa, luego de ejecutar las obras preliminares como son los caminos de acceso, campamentos, polvorín, etc; este mes de noviembre, inicia la ejecución de las obras principales, la presa Angostura y los túneles Pucará de 6.33 Km de longitud y el túnel Trasandino de 9.49 Km; que ejecuta el Gobierno Regional de Arequipa a través de su unidad ejecutora AUTODEMA; estas obras mayores de afianzamiento hídrico se realizan a través de una Concesión a cargo del Consorcio Angostura Siguan, conformada por la empresa española COBRA y la empresa peruana COSAPI.

Esta obra hidráulica de gran envergadura es de importancia nacional y se realiza por primera vez en la región sur del país; utilizando tecnología de última generación; mediante el empleo de una máquina tuneladora denominada TBM (Tunnel Boring Machine), de tecnología Alemana, ensamblada en China, diseñada en base a las características del propias del proyecto

Esta tuneladora S1023 tiene 60 componentes, con un peso de 1100 Tm, está diseñada para realizar longitud equivalente al ciclo completo de excavación para avance de un anillo de

dovelas de concreto de alta performance (en construcción por Cementos Yura SA) de 1.70 metros en aproximadamente 30 min siempre y cuando no se produzcan averías y/o falta de elementos ó componentes auxiliares que impidan el desarrollo normal del ciclo; este ciclo se compone de dos fases, primera la correspondiente a la excavación en roca de 1,70 metros que es la longitud de un anillo de dovelas, la duración mínima optima de excavación será de 15 min aproximadamente, una vez realizada esta fase se realizará la segunda que corresponde a la colocación de un anillo completo de dovelas formado por 6 piezas, estimándose un tiempo aproximado de 15 min. La suma de ambas fases son los 30 min por avance/anillo de 1,70. Todo esto es realizado por un equipo de personal especializado de aproximadamente 20 personas, dirigidos por un Jefe de Equipo supervisado por un Ingeniero de Guardia y un supervisor general, los cuales organizan el trabajo en función del terreno a excavar y la situación general de funcionamiento de todos los equipos tantos del exterior como del interior del túnel.

El terreno excavado es controlado en peso mediante dos básculas de pesaje continuo instalada en la cinta primaria de la TBM.

La conducción de la tuneladora es realizada por un especialista operador de la TBM, siguiendo las indicaciones de un sistema de control topográfico que permanente indica la posición de la TBM respecto al trazado teórico y real que debe ejecutar. Para ello este operador aprovechará todos los sistemas de control de última tecnología que dispone esta TBM; podemos decir que en 24 horas se pueden realizar 48 avances/anillos de 1,70 metros, que equivalen a 48 avances de 1,70 metros ó lo que es lo mismo a 81,60 metros/día de ejecución de túnel.

Es necesario realizar el montaje de vía/rieles para la circulación de los trenes de abastecimiento de materiales, así como la instalación de los elementos de estructura y soporte de la cinta de túnel necesaria para la extracción de escombros al exterior. Al mismo tiempo se instalarán los rieles para apoyo de las ruedas de traslación de los remolques (Backup).

Mientras se produce el ciclo de avance de la tuneladora, desde el exterior es necesario realizar el aprovisionamiento de los elementos y medios auxiliares para que la tuneladora pueda avanzar, estos elementos y medios son, componentes "A" y componente "B" que cuando se mezclan en la cola del escudo conforman/generan el llamado bi-componente, este es controlado volumétricamente y por presión; igualmente será necesario la grasa/mastic de cola para impermeabilizar la parte posterior de dovelas; Para que todo esto sea posible detrás de la tuneladora existe un equipo de mantenimiento de las instalaciones que van quedando a lo largo del túnel, como vía para trenes, cinta de extracción de tierras, contenedores/refugios de personal en caso de emergencia, alumbrado, ventilación, etc; en el exterior del túnel contamos con tres equipos de personal que serán los responsables, uno de operación de la máquina de perforación, otra encargada de suministrar los materiales necesarios para el avance y un tercer dirigido por especialistas encargados del mantenimiento preventivo y correctivo de todos los equipos para garantizar el perfecto funcionamiento de los mismos; utilizando 200 trabajadores altamente especializados en total.

Desde el interior de la tuneladora se controlan todos los parámetros necesarios para la buena y perfecta conducción de la tuneladora; además se cuentan con todos los medios de control para estar conectados en tiempo real con todos los responsables de mando de la obra del área de túneles así como del propio fabricante mediante una comunicación de datos vía internet. La obra se estima concluir para el segundo semestre del año 2020.

Arequipa, noviembre 2017



- Cerámicos piso/pared, porcelanatos, zócalos, pegamentos y fraguas CELIMA.
- Grifería VAINSA e ITALGRIF.
- Sanitarios, accesorios y grifería TREBOL.
- Lavaderos de acero inoxidable RECORD.
- Termas y campanas extractoras SOLE.
- Tanques y techos ETERNIT.
- Artículos eléctricos EPEM y ELCOPE.
- Pisos de vinilo PISOPAK.
- Acabados para la construcción NEFUSAC.
- Perfiles de PVC SIDERPLAST.
- Construcción drywall.

 **dimacoaqp**
www.dimacoaqp.com



DIMACO Agua
Water filtration and purification systems.

DIMACO Energía Solar
Solar energy solutions.

LUMINARIA TRADICIONAL
Traditional lighting fixtures.

LUMINARIA SOLAR INTEGRADA
Integrated solar lighting fixtures.

 **dimacoagua / dimacososis**

 **dimacosolar**

Av. Quiroz 122, Urb. María Isabel - Cercado
Tels: 201706 - 226824
Av. Pumacahua 540, Cerro Colorado Tel. 255086
Av. Jesús 305 - Mariano Melgar Tel: 450886
Parcela 191 A Sección A, El Pedregal - Majes
Cel.958400606
www.dimacoaqp.com



Luis Ramirez
Gerente General
Empresa Cruz del Sur

EJEMPLO A SEGUIR TRANSPORTE TERRESTRE DE PASAJEROS

El sistema low cost adaptado por el modo aereo, hace volumen con precios bajos pero es muy antipatico en cuanto al servicio y calidad ya que cobran por todo y dejan mucho que desear en el servicio al pasajero.

En nuestro deseo de conocer la realidad del transporte terrestre de pasajeros, como se manejan las empresas y que impacto ha tenido el sector con la llegada de las empresas Aéreas LowCost, hemos tomado contacto con el Sr Luis Ramirez Gerente General de la empresa más sólida y que además cuenta en sus raíces con una familia de Arequipa, nos referimos a Transportes Cruz del Sur.

¿Cómo valora una empresa de transporte terrestre de pasajeros de primer nivel, la seguridad, la puntualidad y la atención al pasajero?

Cruz del Sur es una empresa arequipeña dirigida por la familia Ibárcena, y estoy al frente de la Gerencia General desde hace 24 años. Esta compañía lidera el transporte terrestre nacional, y opera en tres divisiones de negocios: Transporte interprovincial de pasajeros, transporte internacional y transporte de Carga. Tenemos un compromiso social muy claro ya que “transportamos vidas”, hacemos todo lo posible por la seguridad, cumpliendo absolutamente todas y cada una de las exigencias, además de priorizar en los aspectos fundamentales como la puntualidad, la comodidad y especialmente, como no, la atención al cliente. Para cumplir con estos compromisos nos enfocamos principalmente en los conductores-pilotos; hemos escalado mucho en el aspecto de seguridad y hace tres años, logramos ser la primera empresa en Latino América, en conseguir el certificado ISO 39001 para la seguridad vial en el transporte de pasajeros.

En que consiste éste certificado, y como lo aplican en el evaluación y desarrollo de la calidad en cuanto al trabajo de los pilotos?

Este certificado lo renovamos hace poco, y acredita el cumplimiento de recursos humanos, mantenimiento y demás; lo hemos trasladado todo a nuestra operación, tenemos programas muy especiales, controles de factores psicosenométricos, médicos, entrenamiento, monitoreo las 24 horas al día, con este estándar le damos respaldo a nuestras operaciones. Creo que lo más importante de nuestro servicio, es algo que generalmente no es evidente, es lo que está en el back office, todos estos sistemas mencionados además de los sistemas de mantenimiento que tenemos, dan la garantía a los servicios que prestamos y que también con mucho esmero nos dedicamos continuamente a mejorar. Reitero que un aspecto de prioridad máxima es definitivamente el servicio al cliente, la comodidad, la tecnología y el entretenimiento.

El mantenimiento es prioridad, pero se debe y se puede cambiar las unidades periódicamente en la realidad peruana?

Para hacer alusión al sistema de mantenimiento debo comentar que sin dudas es el más robusto que conozco dentro de esta industria en Perú, es un resultado del desarrollo durante ya casi 20 años y ya estamos alcanzando los objetivos. Desarrollamos primero nuestras mejores prácticas con el conocimiento que ya tenía el grupo Ibárcena en el sector automotriz, pero organizamos un sistema de mantenimiento explotando todo el autobús y sus conjuntos y subconjuntos con nuestras mejores prácticas logrando los mejores rendimientos para que en conjunto tengamos el costo más eficiente posible. Esto lo compartimos luego con nuestros proveedores, principalmente Volvo y Scania en el ámbito automotriz y con ellos fuimos desarrollando una tercerización, adquirimos repuestos originales, pedimos garantía sobre estos repuestos, y luego de varios años ya pudimos tercerizar el mantenimiento habiendo pasado por algunas etapas intermedias. Cada 250 mil kilómetros los autobuses entran en un trabajo en la planta del fabricante, de tal manera que evitamos nosotros adquirir repuestos, mano de obra y herramientas especializadas y más bien al hacerse el trabajo con repuestos originales, mano de obra del mismo fabricante podíamos eludir la adquisición de repuestos, control de los inventarios y podemos renovar la garantía sobre el tren motriz y más; sin embargo la última etapa que ya la instauramos hace tres años y consiste en la contratación de un costo por kilómetro que nos acompaña de cero hasta 1 250 000 kilómetros para una vida proyectada de 1 500 000 estándar. Existe estadísticamente alguna variabilidad, pero podemos mantener en operación un chasis con un motor unas 30 mil horas de trabajo con un mantenimiento preventivo muy ajustado muy cercano y de esta manera nosotros vamos saliendo de lo que son las actividades directas de mantenimiento pero retenemos el know how con el que hemos construido el sistema y el monitoreo.

Con la llegada de los viajes aéreos LowCost, como enfrentan las Empresas de Transporte terrestre esta coyuntura?

En Cruz del Sur apuntamos ya a lo que será la compra de kilómetros porque ya tenemos el costo por kilómetro del chasis, neumáticos y estamos trabajando lo mismo para carrocerías, así que la siguiente etapa será una en la cual no compramos buses si no que compramos kilómetros. En este punto nos perfilamos en referencia a la circunstancia de competencia que nos plantea el perfil low cost del industria aérea, y realmente es bastante exigente. Sin embargo nosotros en el Perú ya tenemos hace ocho o nueve años la competencia del modelo "láser" de Lan (Latam), que puso como objetivo muy claro y apuntó sus estrategias a "descompensar" el modo terrestre de Cruz del Sur que opera especialmente servicios diferenciados. El modo aéreo estaba obviamente en primera línea con la proverbial ventaja del tiempo de viaje, que les da un factor competitivo enorme si se trata de competir con precios cercanos a modo terrestre. De esta manera se ha cambiado la estructura del transporte nacional, y nosotros hemos respondido con estrategias competitivas cultivando segmentos ascendentes en el mercado nacional del Perú, y hemos podido con éxito remontar ésta competencia intensa.

Últimamente ingresó una nueva compañía con el perfil low cost, lo más importante no es que ingresa Viva Airlines, si no que Latam, Avianca y los principales jugadores han adoptado el mismo perfil competitivo de low cost, que es bien antipático en cuanto a servicio y calidad, pero la oferta es en base a tiempo de viaje y precio bajo. Nosotros sostenemos nuestra propuesta competitiva, y enfrentamos esta competencia con altruismo y calidad en nuestros servicios, buena gastronomía y mucho entretenimiento a bordo. Acabamos de lanzar el servicio Confort Suite, que es una propuesta con asientos 180 grados, pantalla de 15" (pulgadas), luces led y solo 18 asientos en el salón. Esta es una operación conjunta de pasajeros y carga, de manera tal que el modelo de doble piso con configuración automotriz la hemos revisando y ya la tenemos en el mercado. Con éste lanzamiento nosotros queremos sostener nuestra propuesta para dar un valor diferenciado en el viaje, y repito sobre estimando la seguridad, la eficiencia y la puntualidad, apoyados en la experiencia. No quiere decir que no tengamos que hacer toda una revolución al interior de procesos, ahorros, organización, costo fijo y variable etc. la empresa para remontar esta circunstancia se ha propuesto hacer un cambio muy importante. Ya éste año que termina, hemos hecho un cambio organizacional, hemos adoptado un modelo de gobierno, hemos incorporado profesionales del perfil adecuado para enfrentar esta nueva etapa que nos requiere ser mucho, mucho más eficientes y estoy seguro que Cruz del Sur va haber muchos años más y va seguir siendo protagonista y líder en el Perú en una nueva era para transporte terrestre nacional.

TRANSPORTE DE CARGA

¿CÓMO GESTIONAR EL BALANCE DE TRANSPORTE DE CARGA?



Por Mauricio Nuñez del Prado

Administrador de Empresas, Especialista en Aduanas y Comercio Exterior

MSc en Supply Chain Management – ESAN, Gerente Comercial Terminal Internacional del Sur S.A.

La gestión del transporte de carga, en cualquiera de sus formas: terrestre, aéreo, marítimo, fluvial, depende entre muchos, de dos factores principalmente.

Primero, de la capacidad de arrastre del medio de transporte, usando el concepto de economía de escala, situación evidente en la evolución del transporte marítimo con naves cada vez más grandes, ayudado por la nula restricción que tienen las vías de circulación (océanos), pero de una u otra forma controlada por la capacidad de los puntos de descarga y carga (puertos).

En segundo lugar, pero no menos importante, en el equilibrio de carga entre el origen y destino conocido como imbalance, que sin ser una condición directa del transporte, si no de la generación y consumo de cargas entre los puntos de la logística, tienen una influencia directa en la determinación de costos de transporte.

Este último factor no es exclusivo del transporte en el comercio exterior, que podría tener su más clara evidencia en los fletes marítimos de contenedores entre los países de la costa oeste de sud américa como el nuestro, donde por la diferencia de volúmenes contenedorizados se genera tanta dispersión como para tener fletes desde Callao a Guangzhou (China) de US\$ 2.00 x tonelada Versus US\$ 120.00 x tonelada en sentido contrario; si no también del transporte interno que dependiendo de la región y país, también puede registrar importantes desviaciones.

El Perú es un claro ejemplo de esta situación, teniendo en el centralismo de su economía la principal causa. No es un secreto que la producción del país está totalmente concentrada en Lima y que a esto se suma la también concentración del comercio exterior por el Puerto de Callao, generando mucha demanda de transporte desde Lima a Provincias y una baja oportunidad en cargas de retorno.

Esta es una realidad, que en mayor o menor medida, no es ajena a ningún país del mundo, pues es una utopía pensar en lograr el balance perfecto de una economía. Debido a ello se han desarrollado importantes soluciones en beneficio de la gestión del transporte y competitividad en base a la complementariedad e interacciones en las diversas modalidades de medios de transporte como un medio para reducir el impacto de este factor.

Es común apreciar en otras partes del mundo, sobre todo en países desarrollados, una perfecta interacción entre medios de transporte, donde se usan trenes y embarcaciones para transportar camiones en distancias largas o en retornos sin carga, o contenedores cambiando a medios de transporte más eficientes según corresponda al área que deba de transportar.

Así los países del mediterráneo desarrollaron lo que conocemos como el Short Sea Shipping (SSS), un eficiente medio de transporte marítimo de distancias cortas pero de mucha frecuencia que, entre otros, es usualmente utilizado por los camiones para conectar países, cruzar zonas de compleja geografía o incluso para aprovechar las horas de descanso del conductor para avanzar al destino.



Otros países como Estados Unidos lograron generar importantes vías férreas como el Transcontinental, que gestiona también eficientes procesos de transporte o conectividad basadas en volúmenes y multimodalidad.

Nuestra realidad, lamentablemente, nos dice que la gestión de transporte de carga, esta solo circunscrita a que el flujo mayor subvencione la falta de cargas de retorno y que este se realice solo por carreteras, las cuales además tienen serias deficiencias en cuanto a calidad y conectividad, estando aún muy lejos de llegar a estándares inclusive de algunos de nuestros países vecinos, sin dejar de reconocer que en los últimos gobiernos se ha hecho importante esfuerzo en mejorarlas.

Historia similar tienen los medios de transporte alternativos; el férreo, es prácticamente nulo, solo con un par de vías transversales como el ferrocarril del Sur (Matarani – Cuzco) y el Central (Lima – Huancayo), que atienden básicamente a la minería y al transporte de combustible y que no ha merecido atención alguna en las últimas décadas, salvo algunos proyectos de integración con Bolivia y Brasil que han generado expectativa en los últimos años pero que aún tienen horizontes lejanos.

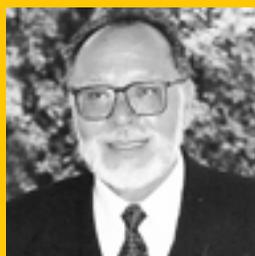
El transporte marítimo tampoco es una opción para aportar a la gestión de transporte nacional, a pesar de su altísimo potencial y excelentes resultados en otros lugares, pero a diferencia de la problemática de los trenes (donde hablamos de miles de millones de inversión), solo están a la espera de reglas de juego claras y reglamentación adecuada para sumar a los intereses de todos los peruanos. Cuanta

capacidad de transporte perdida en las naves que navegan entre los puertos de nuestro litoral solo por falta de leyes, es una oportunidad que no debería de ser dejada de lado.

Mientras estos temas estructurales no cambien, tendremos que continuar asumiendo los sobrecostos de una logística desbalanceada y sin opción de las ventajas de la multimodalidad. Sin embargo, existen algunos espacios de mejora que sí han avanzado. La modernidad y profesionalización del transporte terrestre registrado en las últimas décadas es una de ellas, y con eso me refiero a las empresas de transporte que han interiorizado la necesidad de darle sostenibilidad a su negocio incorporando medios de control, tecnología y profesionalizando a su recurso humano. En el aspecto Marítimo, los puertos han dado un importante salto en productividad e infraestructura.

Que otros aspectos podrían ayudar a mejorar el transporte; en el terrestre, la oferta de transporte está muy atomizada con empresas de menos de 5 unidades en el 80% de los casos. Por ello debemos de generar plataformas de interacción entre generadores de carga y transportistas para gestionar de mejor manera la oferta y demanda de fletes, por ubicación y disponibilidad. En el marítimo, complementar a la infraestructura portuaria de plataformas logísticas sobre todo en provincias para una mejor redistribución de los flujos de importación.

No es difícil encontrar el norte de lo que deben de ser los procesos de transporte eficiente, pues pasa simplemente por implementar o adaptar soluciones exitosas de economías más avanzadas, el problema, lograr la unión de esfuerzos para lograr avanzar de manera oportuna y efectiva.



TRANSPORTE URBANO EN AREQUIPA

Arquitecto Carlos Maldonado Valz

*Arquitecto graduado en
Río de Janeiro- Brasil.
Maestrado en Planificación Urbana,
Bruselas y Lieja, Bélgica.
Pasantía en el Archivo de Indias
en Sevilla España.
Catedrático principal en la Facultad
de Arquitectura de la Unsa.
Desde 1961 a la actualidad numerosos
proyectos y construcciones,
en Arequipa y Brasil.*

Para abordar éste tema del transporte previamente es necesario entender a nuestra ciudad física y socialmente, sus características y evolución a través del tiempo, entender que lugareños y migrantes deben adaptarse continuamente, en la medida que hay cambios muy rápidos, cambio en el crecimiento de la población y cambios en como se ocupa el territorio; así también se transforma el sistema que los relaciona que es la Movilidad Urbana. Tenemos múltiples problemas, arrastramos desde hace mucho las consecuencias del centralismo limeño que descuidó a las provincias del Perú, especialmente el desarrollo social y económico; el interior fue tratado como ajeno al país. En nuestra ciudad lo poco o mediano conseguido en sus diversas etapas fue por el esfuerzo inmenso de sus habitantes. La Planificación debe ser encarada fundamentalmente como un proceso constante.

No hubo planes sostenidos de Planificación Urbana, Después de los terremotos fueron intentos genéricos, se instaló una oficina con apenas tres funcionarios, dependiente de la Oficina Nacional de Planeamiento Urbano (ONPU) las propuestas se aprobaban en la capital. En 1982-83 se hizo otro intento con profesionales locales dependientes del Ministerio de Vivienda, no llegó a ser un Plan Director, sus alcances fueron esquemáticos de zonificación, se plantearon algunas soluciones fantasiosas como la de convertir la irregular y serpenteante calle Chullo en avenida transversal al oeste, 20 mts. de ancho, imposible afectar todas las edificaciones consolidadas. El "Casco Central" se calificó como CCM (Comercio Central Metropolitano) así la densidad aumentó exponencialmente, medida extremadamente concentradora. En Movilidad Urbana no hubo ni ideas ni aportes.

En el Plan de 2002 los equipos profesionales, comprendían mejor la planificación, tuvieron su propia concepción del desarrollo de la ciudad, muchos no estuvimos de acuerdo en su modelo lineal que contradecía la realidad urbana que es más compatible con zonas que se relacionan hacia los límites con vías circundantes constituyendo polos de desarrollo y equilibrio. Con respecto al tránsito cometieron el error de Zonificar la Av. Del Ejercito ya congestionada en esa época del 2002 como de muy Alta Densidad, se podría construir edificios de una media de siete pisos, estimulando el aumento exagerado de comercios grandes y pequeños, oficinas de todo tipo, saturación de peatones, los vehículos pasan con grandes dificultades, no pueden circular a más de 10 o 15 km/h. demorando más de media hora del Puente Grau a la estatua de Juan Pablo II y viceversa siendo poca distancia. Este tipo de densidad debió ser desplazado hacia más allá, cerca de Cerro Colorado.

El actual Plan de Desarrollo Metropolitano, PDM, se parece al de 2002, muy cuestionado por Colegios Profesionales, como la reducción de la campiña. el Alcalde Zegarra cedió a la presión entregando los expedientes al Colegio de Arquitectos, intervinieron urbanistas, hubo numerosas correcciones a la empresa española contratada por la Municipalidad, cuyos arquitectos no estaban acreditados para ejercer en el país. Con el CAP se creó el Instituto Municipal de Planeamiento (IMPLA), lamentablemente sus estatutos de cierta autonomía técnica no han sido observados por las autoridades, hay dudosos intereses como querer hacer un túnel absurdo debajo de la Av. Salaverry, desde la Iglesia del Pilar a la pequeña placita del Vallecito (la imposición se dio también con la Superintendencia del Centro Histórico, organismo desconcentrado cuyas funciones dieron excelentes resultados caprichosamente reducida por Yamel Romero al papel de simple consultora). En el IMPLA se han producido contradicciones, al punto de que recientemente la Fiscalía ha intervenido con denuncias y la Corte Superior de Justicia ha suspendido hasta nuevo aviso habilitaciones o construcciones en áreas agrícolas o en zonas de riesgo.

No debemos olvidar que muchas de las responsabilidades de un crecimiento sin desarrollo verdadero, del deterioro del entorno, del caos del transporte, del descuido y precariedad con que se toman medidas inadecuadas, son de las mismas autoridades que asumieron el "poder municipal", en las diversas administraciones, distorsionando el sentido de lo que debería ser el crédito y el prestigio.

El plan Padeco¹

En 2002 ejecutivos japoneses donaron un millón de dólares para un estudio de Transporte Urbano de Uso Público, incentivando a sus empresas activas en el Perú, fue condición que la licitación, naturalmente, sea sólo con empresas origen japonesas. Entregaron el financiamiento al BID (Banco Interamericano de Desarrollo).

A seguir incorporaron a profesionales de Curitiba (Brasil), Argentina y Ecuador, considerando el conocimiento de latinoamericanos; el coordinador peruano fue el especialista Elvis Jump y participó de parte de la Superintendencia del Centro Histórico el Arquitecto Carlos Maldonado Valz.

El estudio demoró un año, fue uno de los más completos ya realizado, sino el más completo, se le tituló "Desarrollo de un Sistema Sostenible de Transporte Urbano para Arequipa". Se hizo un diagnóstico detallado de toda la complejidad. El estudio abarcó capítulos y apéndices, se entregaron informes sucesivos; abarcaron, modelos de transporte, control de emisiones, encuestas, metodología, términos de referencia, aforos peatonales y vehiculares, infraestructura, demanda, diseño de vías, medidas de mejoras, divisores de sección, datos de accidentes de tránsito, semaforización, propuestas de corto y mediano plazo, evaluación de alternativas, esquemas regulatorios, parqueos.

Yendo al resultado del Plan Padeco, en lo físico – social y las funciones de la movilidad, finalizó con la propuesta de Cuatro Corredores Principales, tres de ellos hacia los extremos abarcando los puntos estratégicos de la ocupación territorial y un corredor de circunvalación. Citando la palabra circunvalación en el Plan Padeco los técnicos también abordaron el tema de la Av. La Marina – Venezuela etc. anillo no completado hasta hoy después de 40 años, algún local insinuó a los técnicos que sería demasiado caro que en aquel entonces, hace 15 años, costaría US\$ 3 millones mal calculados (percibimos lo ridículo de esa suma comparado a lo que ahora se gastó en intercambios viales poco efectivos, uno sólo de ellos sobrepasa los US\$ 20 millones y el desatinado viaducto subterráneo que desea ejecutar el actual alcalde valorizado en US\$ 110 millones). Entonces ¿Por qué no invertir en completar ese anillo?. Lo que le faltó a este Plan fue hacer un detallado estudio de Origen y Destino, porque el financiamiento no alcanzó, pero si hicieron muestreos de habitantes de diversos sectores urbano y de los vehículos que les servían; posteriormente españoles y franceses en el estudio "Tume" lo han realizado.

Por lo expuesto en los dos párrafos anteriores se deduce la importancia que tuvo ese Plan olvidado por 15 años. El Equipo del Plan Padeco dejó muy claro que su propuesta era la puerta y la posibilidad para un futuro Sistema Integrado de Transporte. Los Corredores propuestos para ómnibus de 80 pasajeros pudieron transformarse después en parte de la red de vías alimentadoras.

El alcalde Yamel Romero desechó con arrogancia el Plan Padeco, fueron encarpados, a pesar de informes recibidos, olvidó el acreditado esfuerzo profesional y la inversión de la donación, era conocida la confrontación con su antecesor Guillén, la evidente inquina pareciera ser el motivo del olvido. Peor, en su último año ejecutó contra opinión de urbanistas y

¹Consultora Japonesa quien tuvo a su cargo el proyecto.



vecinos el cruce tortuoso, irregular que sube y baja varias veces de Martínez de Vallecito y Bulevar Parra, pudo ser a nivel con sólo dos semáforos, hasta hoy se comprueba que en la primera cuadra de Parra el tráfico de bajada es muy fluido, comparado con Salaverry, se hubiera evitado la inmensa "U" que contorna el Parque para acceder del Vallecito a la Av. Alfonso Ugarte hacia Tingo, fue una obra descabellada.

Romero incentivó lo que él llamó ridículamente de "Corredor Vitrina" (estudio "Tume") para los buses viejos que trajo de Barcelona que nunca funcionaron. Posteriormente Balbuena para los buses del supuesto BTR en la obra de Bolívar – Sucre utilizó el nombre autóctono de "Mistibus". Así ambos demostraron más interés en la forma que en el contenido, con eufemismos revelaban un afán de propaganda personal.

Nos preguntamos ¿Cómo es posible desperdiciar esfuerzo y dinero que las autoridades, cuando asumen un cargo, no toman en cuenta para nada lo avanzado por sus antecesores?, tienen la costumbre de no dar valor a temas muy importantes ya investigados y quien se ve perjudicada es la ciudadanía, porque retardan sus legítimas aspiraciones y en este caso 15 años es muchísimo tiempo.

El Sistema Integrado de Transporte.

Balbuena Marroquín también no ejecuto los aportes del Plan Padeco y la participación del BID, desperdició la oportunidad de continuar con la disponibilidad de ese organismo internacional BID, ni buscó los medios financieros para ejecutar de inmediato los 4 corredores de Padeco, tres a puntos extremos y uno de circunvalación, que en ese momento ya posibilitarían una red más avanzada de Transporte Público.

Su administración se concentró en nuevo estudio, un Sistema Integrado de Transporte, se pretendía un único BTR que iría del Cono Sur al Cono Norte pasando por las Calles San Juan de Dios y Jerusalén, cuyo gráfico fue publicado en todos los diarios, como si fuese la única alternativa. Sería de "Altísima Concentración" sin la ejecución de otros BTR, por lo menos tres, hacia otras direcciones basadas en los estudios de "Origen y Destino"

Un BTR ÚNICO no abarcaría el "Quehacer propio del Urbanismo" que entre sus objetivos está el análisis sobre las características zonales donde

es conveniente discurrir. Así nuestro Centro Histórico, donde está la mayoría del Patrimonio Monumental declarado por UNESCO, quedaría expuesto a una “excesiva invasión” por la oferta de servicios que ofrece así sean de baja calidad, ya sospechamos que el caos continuaría, así como la precariedad; en mi concepto el BTR no conseguiría desplazar, por diversos motivos, a gran parte de los taxis, este problema actual se enfrenta con otras medidas adicionales, sin ignorar que la falta de un eficiente y cómodo Transporte público en toda la ciudad contribuye a la disminución de taxis.

Con un BTR único también se desvirtuaría una importante meta del Plan Maestro que es hacer del Centro Histórico, a mediano plazo, con una sana y gran Renovación Urbana “un lugar digno donde vivir”, pues como antes no hubo planificación gran parte de su “hábitat histórico” fue desplazado siendo substituido por actividades terciarias muchas depredadoras con tugurios comerciales, mercadillos y bares de mala muerte. No sólo impactaría una calle, implicaría todo el tejido urbano del Centro Histórico, sabemos que una intervención poco estudiada en un determinado sector repercute en otros sectores, apareciendo nuevos desequilibrios.

Sabemos que buses de BRTs tienen una secuencia de paraderos cada 400 m. o 300 m. y una velocidad diferente a cualquier otro vehículo. La pregunta es ¿Cómo uno de esos buses circulando en una trama cuadrangular pequeña como la del Centro, así tengan preferencia, pueden evitar el tráfico, así se haya disminuido, de calles transversales cada 100 metros el bus” se vería obligado a paradas forzosas paradójicas a su naturaleza. En los 1,200 mts. para cruzar el Centro Histórico. hay 11 intersecciones. Las calles del Centro Histórico. no son precisamente avenidas.

Hay otras alternativas, más adecuadas, como Jorge Chávez y Goyeneche de al menos 15 m. de ancho para un canal exclusivo de un inicial BTR, articularía mejor otros sectores como Miraflores y los distritos al Este de la ciudad girando sin problemas en puntos estratégicos. Hace más de 40 años, con mucho menos vehículos y menor población, se tomó la sólida decisión de trasladar el transporte público justamente a las vías que después han servido para marcar los límites de la Zona Monumental. Las avenidas mencionadas no serán el núcleo del C. H., pero hacen parte de la centralidad de la ciudad.

Se subestima la importancia del Centro Histórico, Zona De Tratamiento Especial (TE). Se ignora el concepto histórico del trazo de la ciudad en su fundación. Los españoles siguieron la tradición romana de tomar posesión de un lugar marcando una gran Cruz, a uno de los brazos lo denominaban “Decúmenus” y al otro “Cardus”, nuestro Decúmenus es el eje San Agustín – Mercaderes y nuestro Cardus es el eje Jerusalén – San Juan de Dios, por eso al cruzar estos brazos las calles cambian de nombre. Utilizar

uno de estos brazos, que son relativamente estrechos, con transporte público pesado resulta inadecuado; casi todas las calles del centro tienen apenas 10.20 m. de ancho, ¿como afectaría a las edificaciones y a las personas el ruido y las vibraciones de grandes ómnibus en calles hasta con eco?, ¿habría problemas de impacto ambiental? sin duda sería difícil evitarlo.

La construcción de varios Molls como Lambramani, Aventura Plaza y Metro ha provocado, un efecto de equilibrio, desconcentrando en cierta medida, la Movilidad Urbana. No mencionamos el mall Plaza Veá de la Avenida del Ejército, porque además de ser el de peor gusto, funciona como un túnel sin áreas libres y no considera vías paralelas de ingreso en su terreno generando más conflictos y problemas en esa vía extremadamente congestionada.

En los 1,200 metros para cruzar el Centro Histórico, hay 11 intersecciones. Las calles del Centro Histórico, no son precisamente avenidas.

Lo manifestado no cuestiona los Sistemas Integrados de Transporte aplicados en diversos países, lo que se quiere es que estos sean adecuados a cada caso. En una visita reciente a la Municipalidad constatamos que algunos profesionales, además con experiencia, justifican el ingreso de un BTR al Centro Histórico, por dos motivos, uno que su presencia eliminaría totalmente a los taxis, dos que debemos seguir ejemplos como el de Viena y París donde los transportes pasan por el centro lo constatamos cuando las conocimos, pero donde el sistema de Metro predomina. Es cierto que en ciudades europeas hay una cierta convergencia del transporte público a sus centralidades (esas ciudades no tienen una sino varias centralidades), nos permitimos discrepar de ello para Arequipa, pues nuestras características físicas, sociales, económicas y administrativas son totalmente diferentes y reforzamos lo antes mencionado Jorge Chávez y Goyeneche no dejan de ser parte de nuestra centralidad, están al borde de la Zona Monumental. Quien sabe si antes de un único BTR se pudieran instalar otros BTR hacia zonas importantes se reduciría el impacto sobre las estrechas calles de nuestro Centro Histórico.

TRANSPORTE AÉREO

REALIDAD, PRESPECTIVAS Y AJUSTES

Hector Tejada

Piloto de Transporte de línea aérea.

Magister en Administración Aeronáutica en la Universidad Nacional de San Marcos

El mercado aéreo nacional se encuentra bastante bien y yo diría que con tanta frecuencia de vuelos de diversos operadores nos trae al recuerdo los años 90, cuando había cinco o más compañías volando a nivel nacional. Esto es bueno sin embargo al haber muchos operadores las ganancias se reducen es decir se gana poco y se pierde rentabilidad en el negocio aeronáutico. Esto es muy complejo y difícil de explicar, pero podemos empezar primero por el costo de operación, que depende en su mayoría del precio del combustible, si la cotización por barril está a un precio normal o menor es bueno pero si estos precios suben el costo de la operación se dispara y las ganancias se vuelven mínimas sino nulas. Por otro lado el excedente de aviones en el mundo que están almacenados sirven para alquileres o contratos de leasing de compra, lo cual es más cómodo al igual que en el caso de los repuestos, es por esto el último decreto de exoneración de impuestos para las Empresas aéreas que básicamente prolonga la estadía de las aeronaves hasta cinco años.

Por otro lado lo que aún no se ve en nuestro país es la apertura de nuevas rutas, seguimos con las rutas tradicionales, cuando se podría ofrecer al mercado rutas nuevas que no impliquen el uso aviones grandes y que son aún un nicho de mercado por explorar.

Por ejemplo Arequipa cuenta con 18 frecuencias diarias de Lima y otras 2 del Cusco esto en temporada alta cuando existe una sobredemanda, sin embargo los meses restantes de temporada estas frecuencias se reducen, ya que estamos hablando de 5 operadores que vuelan a diario a esta ciudad y no existe demanda suficiente para tanta oferta. Pero que pasa en temporada alta, el problema de saturación en el aeropuerto Rodríguez Ballón de Arequipa es grande en horarios pico que son en horas de la mañana y la noche. Es necesario realizar una ampliación y existen estudios que datan de los años 80 que CORPAC tiene, siendo este tema netamente técnico, de tal forma que el Concesionario debería actuar.

Arequipa se encuentra en un punto geográfico muy bueno para vuelos regionales a ciudades como Tacna, Ilo, Juliaca, etc. También para vuelos turísticos dentro del departamento de Arequipa a destinos tales como Chivay y Orcopampa, que serían de mucha necesidad especialmente para el Turismo que hoy en día es tan importante y que se moviliza por carreteras saturadas.

Otro tema del que se esperaba mucho y que podía haber cambiado nuestra realidad aérea nacional fue el de las líneas aéreas de bajo costo que a decir verdad aún está verde en Perú. El nuevo operador tiene un servicio muy pobre con pocos aviones, donde el no contar con un avión "reserva" para cualquier emergencia, en caso que se malogre otro o por mantenimiento, da signos de informalidad. Da la impresión de que han venido estas en calidad de prueba y esperar si funciona el negocio. Creo que un caso opuesto sucede en nuestro vecino país Argentina en donde están entrando dos grandes Empresas de Bajo Costo y que podrían sacar del mercado rápido a varios operadores.

La realidad aérea Nacional hoy en día tiene que ver con la funcionalidad de sus servicios, con la puntualidad y con la excelencia de atención al cliente que no se está dando, el tráfico aéreo es mayor y trae por consecuencia un congestionamiento debido a la infraestructura de nuestro principal Aeropuerto Jorge Chávez. La construcción de una segunda pista no soluciona del todo la fluidez de aeronaves, tomando además en consideración que apenas entre en funcionamiento esta, la pista actual entrará en obligada reparación y eso durará entre dos o tres años.

Creemos que El Gobierno de turno, el Ministerio de Transportes, la Dirección General de Aviación civil DGAC y LAP Lima Airport Partners concesionario, podrían sugerir ideas para descongestionar Jorge Chávez y posiblemente potenciar los vuelos nacionales sin escala en Lima. Eso es parte de la modernidad en donde es preciso se sumen las Líneas Aéreas también.



Energía que ilumina tu vida

Porque creemos en Arequipa y su gente.

Sociedad Eléctrica del Sur Oeste S.A.
www.seal.com.pe



EL BIM EN LA EDUCACIÓN Y SU UTILIDAD EN EL DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN DE EDIFICACIONES

Efraín Chambilla Maraza
Ingeniero, docente de la Universidad
Tecnológica del Perú

En la actualidad se han venido creando herramientas más sofisticadas que han desplazado al CAD y otros software que se utilizan en el diseño y análisis de las edificaciones, como el Modelado de la Información de la Construcción o BIM (Building Information Modeling). El BIM genera una base de datos que no solo ayuda a obtener la visualización en 3D de la construcción, sino que permite ver, casi en forma real, las edificaciones. También se obtiene información como áreas, volúmenes, cantidades, propiedades de los elementos, precios y muchas aplicaciones que facilitan el trabajo y ayudan a mejorar la eficiencia y productividad.

El BIM está integrado por tres campos: Tecnología, procesos y políticas. Cada uno tiene sus integrantes, requerimientos y entregables.

Tecnología: Son las organizaciones que generan software y equipos de aplicación para el diseño, construcción y operación de instalaciones.

Procesos: Involucra a un grupo de profesionales (propietarios, arquitectos, ingenieros, contratistas, etc.) que se encargan de la procura, diseño, construcción, manufactura, uso, gerenciamiento y mantenimiento de infraestructuras.

Políticas: Grupo de personas que cumplen roles contractuales, regulatorios y preparatorios en los procesos de diseño, construcción y operación. Trabajan en centros de investigación, instituciones educativas y organismos reguladores.

Estos campos interactúan mediante transferencia de información interna y externa, con relaciones contractuales.

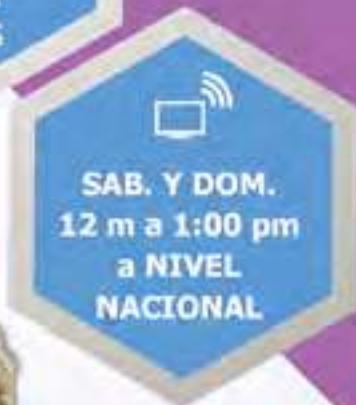
Los beneficios del BIM son la visualización, con cierto grado de realismo, de los diseños y sus alternativas. También tiene herramientas de análisis de ingeniería por elementos finitos y análisis de energía, costos de la construcción, programación, etc.

Una de las herramientas de desarrollo de BIM, es Autodesk Revit, un software que permite diseñar con elementos de modelación y dibujos paramétricos. Revit está compuesto por varios software que incluyen Revit Arquitectura, Revit Estructura, Revit MEP y Revit Construcción. Su sistema operativo es compatible con Windows. Es fácil de aprender y está organizado de manera amistosa, amplias librerías que permiten la operación concurrente en el mismo proyecto.

En el Perú se vive un sostenido crecimiento en la industria de la construcción debido al crecimiento económico. Debido a las mayores inversiones del Estado en infraestructura civil y crecimiento del sector inmobiliario se hace necesario enfrentar el desafío. Por tal razón se propone nuevas alternativas en el estudio, investigación e innovación en el conocimiento y la práctica de desarrollo de la ingeniería civil. Con el objetivo de minimizar los errores y el costo y optimizar la relación ecosistema y desarrollo, sin causar impactos negativos al medio ambiente, con estudio de los proyecto bajo el sistema BIM.

Bajo ese esquema los estudiantes de la UTP se capacitan, estudian e investigan el desarrollo sostenible de la ingeniería civil.

VIVIENDA
buen HOGAR



El programa "VIVIENDA & BUEN HOGAR" es un formato televisivo que busca informar al público peruano, con todo lo relacionado a construcción, ingeniería, arquitectura, modelos constructivos, tecnología en edificación, arquitectura, diseño de ambientes del hogar, decoración profesional, ambientes y propuestas de fin de semana del hogar y la familia; mediante la realización de reportajes, informes, crónicas, entrevistas y notas; este programa llevará todo lo necesario para la familia peruana, desde la compra de una casa o departamento, su financiamiento, tendencias, acabados y mucho más.

"SEA PARTE DE NUESTRA PRODUCCIÓN"

TODOS LOS
Sábdomos & Domingos de 12 a 1 pm.
A NIVEL NACIONAL



Claudia Oporto Díaz
Presentadora

Contactos:

952 322445
942 442209

viviendaybuenhogar@gmail.com

[/viviendaybuenhogarATVSUR](https://www.facebook.com/viviendaybuenhogarATVSUR)

Vivienda y buen hogar



Sebastián Mattos Palao
Director CARA 2017

COMPENDIO SOCIAL INFRAESTRUCTURA EN AREQUIPA

159 500, 8 000 y 4 600. Aquellas son las cifras aproximadas a las que asciende en millones de soles la brecha de infraestructura en el Perú, en la región Arequipa y brecha en infraestructura vial en Arequipa al 2017, brecha que el millón y trescientos mil habitantes de la región padecemos día a día para lograr actividades tan básicas y cotidianas como llegar a nuestros trabajos.

aún existe un 11% de hogares arequipeños que no cuenta con los servicios básicos de saneamiento.

Al hablar de infraestructura se incluye a casi todos o todos los aspectos de nuestra vida como persona y como sociedad; siendo un error considerar la infraestructura relacionada a salud, a transporte, educación, entre otras, como temas aislados y sin una correlación entre una y otra; puesto que tantas consecuencias trae el colegio que no cuenta con servicios básicos de saneamiento para el hospital con insuficientes camas, como consecuencias trae la ausencia de una carretera adecuada para el operador turístico que busca explotar hotel. En este sentido, es importante considerar el segundo puesto en el pilar de infraestructura que presenta para Arequipa el Índice de Competitividad Regional (IPE), con respecto de las demás regiones del país, siendo superados únicamente por Lima y seguidos por Tacna; encontrándose Arequipa dentro de los cuatro primeros puestos en cinco de los ocho indicadores evaluados, donde el mejor indicador es “la cantidad de hogares con al menos un celular” (segundo puesto) y el peor es “precio de la electricidad” (octavo puesto). Sin embargo, para fines de entendimiento y especialización, vale la pena analizar en específico la infraestructura vial y relacionada al transporte.

La cifra citada líneas arriba, ascendente a S/ 4 600 millones aproximadamente y que corresponde a la brecha de infraestructura vial significa en términos estadísticos que alrededor del 77% de la red vial total que presenta nuestra región se encuentra no pavimentada, pese a que desde el año 2007 se han venido desarrollando 10 proyectos de inversión que contribuyen, o deberían hacerlo, a mejorar esta estadística. Trágicamente, podemos descubrir que gran parte del 33% pavimentado (total) pertenece a Arequipa provincia, mientras que la provincia hermana de La Unión, cuenta únicamente con un 2% del total de sus vías (departamental y vecinal) asfaltadas; trayendo esto nefastas consecuencias para el desarrollo de su pueblo, sus actividades económicas y hasta su desarrollo social.

Un panorama más alentador puede encontrarse en el transporte aéreo, en el que los proyectos de inversión existentes han resultado más eficientes y eficaces que en el transporte terrestre; en este sentido, en el 2011 se otorgó al consorcio Aeropuertos Andinos del Perú S.A. la concesión para para un grupo de aeropuertos del sur peruano, comprometiendo una inversión de cerca de US\$ 20 millones para el aeropuerto de Arequipa, de los cuales 16 fueron ejecutados hasta fines del 2014. En el año 2015, casi un millón y medio de personas se han transportado mediante el Aeropuerto Rodríguez Ballón, haciéndolo aproximadamente el 60% a través de la aerolínea Latam. Un panorama similarmente optimista se tiene en el transporte portuario, en el que el puerto de Matarani se ha consolidado como el segundo puerto más relevante del Perú, dedicado en 42% a transporte de material minero.



"Cuando el río suena es porque piedras trae" reza un tradicional refrán arequipeño: el río de la infraestructura en nuestra región no es la excepción, pues hemos visto que enormes piedras viene arrastrando desde hace varios años y que de algunas otras vamos liberándonos. Claramente este río suena tanto para bien como para mal y así lo demuestra la encuesta de percepción realizada este año por Compendio Social del CARA a jóvenes universitarios de Arequipa metropolitana. Esta encuesta refleja, que el 75% de los universitarios considera difícil (19%) o muy difícil (56%) desplazarse por la ciudad y el 90% estaría interesado o muy interesado en la incorporación de un nuevo medio de transporte en la ciudad; denotándose así que la percepción ciudadana respecto de la infraestructura vial, guarda estricta correspondencia a la triste realidad objetiva que vive nuestra región. Por el otro lado, se encuentra que los universitarios de Arequipa metropolitana están en una medida de 83% satisfechos o muy satisfechos con la vivienda que habitan; paradójicamente, aún existe un 11% de hogares arequipeños que no cuenta con los servicios básicos de saneamiento.

Tema aparte, es siempre difícil para nosotros los orgullosos arequipeños reconocer que hay en el mundo quienes nos superan haciendo distintas cosas, pero es también siempre bueno reconocerlo y aprender de ellos. Este es el caso

de la región de Antioquia en Colombia y particularmente de la ciudad de Medellín; una región con la que no solo compartimos la primera letra en el nombre, sino también una población similar, geografía parecida y costumbres e idiosincrasia comparables a las nuestras: mientras en Arequipa tenemos las enormes brechas en infraestructura previamente descritas, en los últimos años Medellín ha concretado 11 proyectos de inversión en infraestructura vial optimizando los tiempos de viaje dentro y fuera de la ciudad.

El íntegro de la información presentada líneas arriba ha sido recopilada y es presentada por el nuevo proyecto del CARA, denominado Compendio Social, el cual bajo la dirección web compendiosocial.org presenta información estadística objetiva y subjetiva sobre infraestructura, educación, seguridad y empleabilidad en el ámbito de la región Arequipa, mostrando también Benchmarking con otras regiones latinoamericanas y presentando las buenas prácticas de responsabilidad social empresarial relacionadas a los temas previamente descritos.

Así, cada día resulta más evidente que los arequipeños estamos renunciando a actuar por Arequipa, no solo por falta de determinación y coordinación para actuar, sino también por aparente falta de información para tomar buenas decisiones.



© 2017.
Alejandro Málaga Núñez Zeballos
Historiador Universidad Nacional San Agustín

EL TRANSPORTE
EN AREQUIPA:

UN PROYECTO HISTÓRICO PENDIENTE



ace medio milenio, los andenes y terrazas agrícolas del valle del río Chili eran recorridos por caravanas de llamas y alpacas que transportaban maíz, papas, habas, charqui, al litoral y de allí los pastores de camélidos traían cochayuyo, pescados y mariscos deshidratados, complementando el intercambio de productos entre diferentes pisos ecológicos. Los estudios arqueológicos, demuestran que la sociedad Inca mejoró un gigantesco sistema vial, en base a los que existían en la costa norte construido por los Moches y Chimus, en el centro los Huari y en el sur los Tihuanaco, el denominado Capac Ñan o "camino del señor" fue recorrido por el inca y su numeroso séquito, jefes regionales, ejércitos, y chasquis, corredores que transportaban pequeñas cargas o mensajes en tocapus y quipus. También los Cronistas de Indias, hacen referencia a algunos curacas regionales que eran transportados en una especie de literas o sillas cargadas por sus yanaconas.

Con la llegada de los conquistadores veremos animales que fascinaron a los indígenas como el caballo y con él también figuran los burros, mulas y asnos que fueron introducidos a los Andes como animales de cargas más pesadas, tiro de carretas y podían cubrir distancias más largas. Los primeros transportistas de mercaderías y pasajeros que llegaban o se iban de la Ciudad Blanca, fueron llamados trajinantes, por lo general eran mestizos, cholos e indios que conocían muy bien el territorio en base a tradición oral porque no contaban con mapas. Para el sur del virreinato peruano el más grande y próspero de ellos fue José Gabriel Condorcanqui, conocido como Túpac Amaru II, su red de trajinantes llegaba hasta el litoral de Arequipa, a los puertos de Arica, Ilo e Islay.

En el cambio de siglo XVIII al XIX y de la colonia a la república, es que los trajinantes fueron llamados arrieros, hombres rudos, mestizos, que contaban con ayudantes indios y varias decenas de mulas, en las que transportaban mercaderías y pasajeros, conocedores de los caminos principales y secundarios, sabían cuando cruzar el desierto según la época del año, conocían la ubicación de los antiguos tambos incaicos en donde pernoctaban y recuperaban fuerzas. Una persona que tenía que viajar a Lima, se desplazaba en una caravana a pie o alquilando su cabalgadura, el trajinante o arriero le proporcionaba alimento a lo largo del camino y habilitaba cueros y mantas para pasar la noche si era necesario; además, le brindaba seguridad por estar armados.

Recién en la década del setenta, se inició la construcción del ferrocarril en el tramo Mollendo-Arequipa, el 6 de enero de 1871 se inauguró; posteriormente, se construyó el tramo Arequipa-Puno y entró en enero

de 1874. El tren fue la innovación en el transporte, era más rápido, cargaba mucho más que las acémilas y camélidos, podía realizar viajes inmediatos, etc. sirvió para transportar la lana de oveja y fibra de camélidos acopiada en el sur por agentes comerciales británicos y llevada hasta Islay para ser embarcada a Inglaterra y posteriormente, volvería convertida en telas y casimires, ambos transportados por el ferrocarril hasta la Ciudad Blanca y el sur peruano.

El automóvil, fue el invento que llegó a la Ciudad Blanca en la segunda década del siglo pasado y con el transcurrir del tiempo hicieron su aparición como transporte público los omnibuses. De esa época, data el Tranvía Eléctrico de Arequipa, que inició su servicio el 18 de julio de 1913, sus pasajeros fueron de la ciudad en la línea de color verde a Antiquilla, Yanahuara y Miraflores, y la de color rojo se desplazaba hasta Tingo y Paucarpata. Este servicio de transporte fue desactivado la noche del domingo 9 de enero de 1966, luego de 53 años de operaciones.

En la década de los años treinta, fueron construidas las primeras carreteras en el Perú, llamando a la red vial como la Panamericana del Perú: norte, centro y sur, que hasta la fecha ha sido mejorada e incrementada en miles de kilómetros. Por ella, circulan todo tipo de vehículos, autos familiares, camionetas, camiones de bajo y alto tonelaje, transporte de pasajeros, etc. y la tendencia es que cada vez se incremente el número de unidades, generando un exceso que tiene que estar muy bien planificada su circulación.

En los años noventa, la flexibilidad de importaciones generó un tsunami de vehículos del oriente nuevos y en su mayoría usados, entraron a reemplazar u oxigenar las unidades que se tenían hasta ese momento: escasas, antiguas y costosas. El transporte vial en la nuestra ciudad patrimonio de la humanidad, hasta ahora no acaba de ordenarse o planificarse tomando en cuenta todas las disposiciones convenientes para que funcione adecuadamente, una armonía entre conductores y peatones que refleje nuestro nivel cultural que tanto apreciamos con nuestro regionalismo.

En el recuerdo, quedan las imágenes de personas a caballo transportándose diariamente, las carretas cargadas de alimentos de las chacras y tiradas por caballos o acémilas, llamas y alpacas llegando y partiendo de la pampa de Miraflores, la compra del ticket para el viaje a la costa en tren, la salida a la campiña en el tranvía, los primeros terminales de buses que eran una calle común, incluso la arequipeñísima estampa de la lechera sobre su burro.

Ahora, que sentimos que nuestra querida ciudad es la metrópoli del sur peruano, es necesaria una concertación entre autoridades políticas, la sociedad civil, universidades, etc. para culminar el Sistema de Transporte de Arequipa, un proyecto histórico pendiente.

SE NECESITAN NUEVOS VIENTOS PARA RESPIRAR AIRE NUEVO

**AREQUIPA,
LA BLANCA CIUDAD,
HOY PELIGRA POR EL HUMO
DEL TRÁFICO**



Armando Pareja
Ingeniero Industrial - Universidad de Lima.
Programa de Alta Dirección – PAD / MBA - Université du
Québec à Montréal / MBA -ESAN.
20 años de experiencia en la industria de turismo
ferroviario en el Perú, con participación activa en el proceso
de privatización de la infraestructura ferroviaria nacional:
ex - CEO de PeruRail; previamente CFO de PeruRail .

En Arequipa todos los días amanecen más de un millón de personas, 740 mil de ellos deben salir a trabajar, son los llamados Población Económicamente Activa, se mueven en 182 mil vehículos dentro de un sistema de tránsito que por sus pistas puede albergar como máximo a 60 mil vehículos sin señalización adecuada que exacerba una muy poco desarrollada cultura de manejo.

En otras palabras, éstos arequipeños se enfrentan diariamente a un caos de tránsito que literalmente los está matando, el cual emite siete veces más CO2 que el nivel máximo establecido por la Organización Mundial de la Salud!

No solo los mata lentamente, sino que les quita el tiempo vital que les queda porque ese sistema de tránsito se desplaza a velocidades menores que la de un caminante entrenado, acercándonos a ser candidatos a otro penoso record, ya tenemos el de ser la región con más accidentes de tránsito del Perú 651.8 accidentes por cada 100 mil habitantes, esta vez el de ser una de las ciudades más lentas del mundo.

Para resolver este problema tenemos estudios desde hace 17 años, a saber: el año 2000 se desarrolló el primer Sistema de Transporte Urbano para Arequipa, luego el 2005 se hizo otro, el 2007 se hizo un estudio de demanda de transporte Origen Destino, que permitió el 2009 hacer un nuevo estudio: El Mejoramiento Integral de los Servicios de Transporte Público de la ciudad de Arequipa. Como notarán estamos mejorando un estudio con otro... y otro, pero ninguno cambió un ápice la degradación urbana que viene sufriendo nuestra ciudad, porque ninguno se ejecutó.

Hace un poco más de dos años, fui convocado, por quien para mí es uno de los últimos Arequipeños ilustres que nos quedan el Ing. Alfonso Bustamante y Bustamante, para plantear una solución a este caos, pero con una filosofía muy original, no debíamos buscar ganar dinero con el proyecto, es decir trabajar por el solo amor a nuestra Arequipa. Como entendí después, se trataba de promover un proyecto, desde el lado privado, que sea estéril a cualquier interés económico y por ende a cualquier cuestionamiento político.

Grata fue mi sorpresa al constatar que la solución más obvia y sensata era compartida por todos los especialistas: MTC, Municipalidad, proveedores, etc. Es decir, ya existía un consenso: se trataba de construir un moderno tren Tranvía eléctrico que operase integrado al Sistema Integrado de Transporte que la municipalidad había desarrollado. Una solución nada original, pues la tienen mayoría de ciudades desarrolladas en el mundo de un millón de habitantes aproximadamente.

Mi inexperiencia en interactuar con el sector público me hizo pensar que la cosa era sencilla hasta cuando me enfrenté a la dura realidad: la cual es que no es suficiente tener el apoyo de los ministros de transportes, los dos ministros con los que hemos hablado nos aseguraron su apoyo, no importa tener el apoyo del alcalde, quien nos dijo que era el principal convencido de que el Tren Eléctrico era la solución, ni tampoco haber sido la ciudad que llevó a PPK a la presidencia de la república o vivir en una coyuntura económica en la que el dinero sobra en el mundo, sobre todo como para países como el nuestro.

Lo concreto es que luego de dos años de tocar todas las puertas imaginables estamos como en el año 2005: haciendo un nuevo maravilloso y sesudo estudio de regeneración urbanística de Arequipa que incluye, entre otros, volver a determinar el mejor sistema de transporte para la ciudad.

Es muy probable que éste nuevo estudio concluya que las rutas troncales deban estar algunas cuadras más allá o acá de donde las establece el actual SIT y que algunas

rutas alimentadoras deban tener sentidos distintos, pero la verdad es que difícilmente esas mejoras van a poder compensar los millones de horas hombre perdidas por los arequipeños en el tránsito o el seguir contaminando los pulmones de toda la ciudad por más de dos años adicionales o plantear un sistema de transporte diferente al Tren Tranvía Eléctrico, LRT según su nombre en Inglés. Como siempre: Lo perfecto es enemigo de lo bueno.

Hasta aquí el amable lector se preguntará, como me lo sigo haciendo: ¿entonces qué es lo que detiene a este proyecto? La respuesta es: "nada", es decir, todo. Simplemente el proyecto es demasiado grande, en términos de inversión US\$500MM, para la Municipalidad, pero el MTC no lo prioriza dentro de su plan estratégico para convocar una Iniciativa Público-Privada o Pública. Quizás todos los estudios, ya mencionados, desarrollados por japoneses, ingleses y financiados con sendos convenios de cooperación internacional, no generan la suficiente confianza a los funcionarios de turno del MTC.

Lo real y concreto es que nuevamente estamos haciendo un nuevo estudio, ahora con la Cooperación Francesa quienes han logrado maravillas en sus ciudades y por quien tengo el mayor de los respetos, mientras que nuestro alcalde sigue tratando de ejecutar un SIT, reducido a la medida de su modesto presupuesto, que implica reordenar el tránsito de los mismos buses contaminadores que tenemos hoy y que por tanto no va generar ningún cambio estructural salvo empoderar a las ejemplares empresas de transporte que operan en nuestra ciudad.

Es comprensible que el alcalde, seguramente frustrado como yo de haber tocado muchas puertas del gobierno, piense que por lo menos ese "modesto SIT" podrá ayudar a reducir "temporalmente" el caos que vive la ciudad. Pero me parece olvida que su obligación como líder de la ciudad está en liderar un movimiento de todo Arequipa para que el Gobierno Central tome la decisión de ejecutar el Sistema Integrado de Transporte que la segunda ciudad del Perú necesita y merece y no conformarse con soluciones intermedias. Solo así pasará a la historia como el alcalde que cambio a la ciudad.

De no hacerlo, seguiremos tratando de refundar todo, aceptando que el nuevo equipo del Ministerio de Transporte de turno venga con otras prioridades "políticas", otras ideas, otros consultores y mucha desconfianza, de modo que todo vuelva a empezar. Todo menos el pobre ciudadano Arequipeño, quien eligió al presidente, quien cada vez tiene menos tiempo para su familia y su familia para él a causa del tráfico, hasta que un buen día se entere que él o alguien de su familia podría padecer alguna extrañísima para Arequipa, enfermedad pulmonar y pase a engrosar las estadísticas del INEI.

*La Asociación de
Empresas
del Parque Industrial
Arequipa*

*Desea a todos sus
lectores y asociados*

*Una Feliz Navidad
y un Próspero Año
2018*



Imagina la logística como nunca antes



Oficina División Sur
Av. Italia #105
Zamácola - Arequipa

 holascharff.com

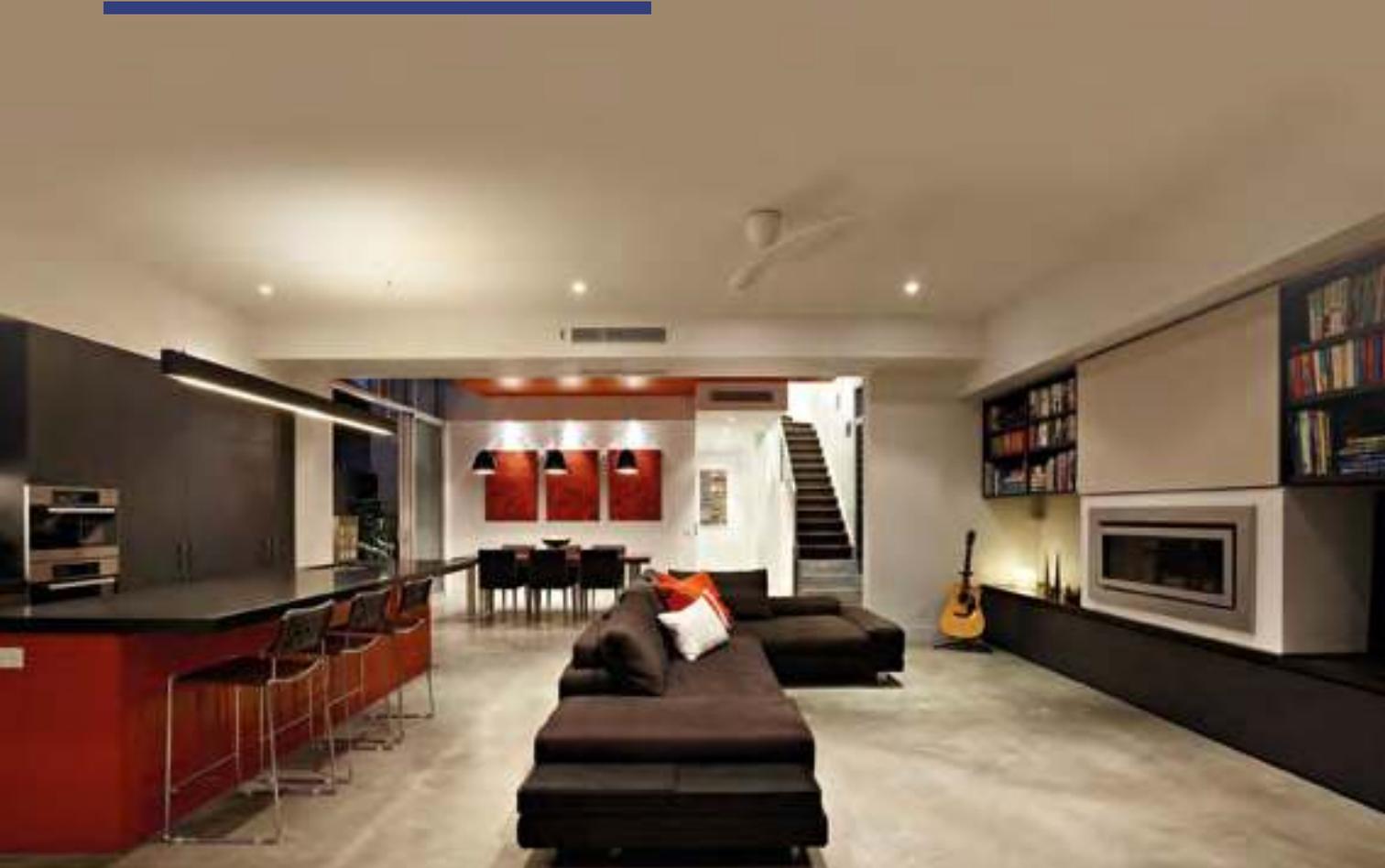
 [holascharff](https://www.facebook.com/holascharff)

 [@holascharff](https://twitter.com/holascharff)

Scharff.

LA CASA SOÑADA INFORMACION Y RESPONSABILIDAD TODO LO QUE UNA FAMILIA DEBE SABER

Por: Fred R. Marín
Productor General de Vivienda y buen hogar de ATSVUR &
Mil Ideas Publicidad y Comunicaciones.



La casa o departamento que vayamos a adquirir debe responder a varias necesidades que como familia debemos tener en cuenta, tales como la comodidad para todos integrantes de casa, satisfacer necesidades en educación, trabajo, centros financieros, mercados de abasto, y sobre todo el financiamiento, definiendo muchas veces la intención de compra de una propiedad.

Antes de comprar un bien inmueble ya sea una casa o departamento, se debe de tomar mucha precaución, a fin que la inversión económica realizada sea un alivio y no un dolor de cabeza, por ello se recomienda siempre la asesoría de un abogado e ingeniero ajeno a la inmobiliaria o persona que le venderá el inmueble, para identificar los problemas y beneficios de la edificación o cerrar un buen negocio.

Algunos aspectos previos al cierre de la negociación podríamos resumir en los siguientes puntos:

Solicitar al vendedor el número de partida registral del inmueble que inmediatamente deberá solicitar a Registros Públicos, la cual deberá estudiar minuciosamente para conocer si el vendedor es realmente el propietario, si sobre el inmueble pesa algún gravamen como hipoteca o embargo, si la declaratoria de fábrica esta debidamente inscrita, si fuera departamento, conocer si esta inscrita la independización, asimismo, deberá corroborar los metros cuadrados del inmueble inscritos en Registros Públicos con los metros cuadrados que le venden físicamente a usted. También es importante que su abogado con ayuda de un ingeniero revisen los planos del inmueble, a fin de ver si la construcción realizada se encuentra dentro de los parámetros urbanísticos del distrito. Esto es importante puesto que si usted no lo tomara en cuenta a futuro no podría hacer modificaciones al inmueble pues podrían salir a la luz que el inmueble posiblemente se ha construido sin respetar los parámetros urbanísticos lo cual le generaría una multa a su como propietario actual y por ende, no podría realizar ninguna modificación al inmueble hasta subsanar los errores u omisiones realizadas por su anterior propietario.

Su abogado, también deberá realizar las averiguaciones pertinentes si sobre el inmueble que le interesa pesa alguna deuda o multa municipal por no haber realizados los pagos de impuesto predial, arbitrios, o multas sin pagar, como que también es importante conocer la razón que generó la multa.

Es importante, volver a mencionar sobre el verdadero propietario del inmueble, en el caso que el vendedor sea una empresa como constructora o inmobiliaria o cualquier empresa que desee vender su inmueble es importante revisar el poder del representante legal de la empresa, en este poder debe decir expresamente que tiene poder para realizar la venta del inmueble que usted desea comprar.



Para culminar, si lo considera necesario investigar sobre los antecedentes de la inmobiliaria que le venderá el inmueble y si es posible solicitar el proyecto del contrato de compraventa.

Una vez corroborado todo lo antes mencionado usted podrá firmar la reserva de su inmueble sin ninguna preocupación, debemos señalar que las empresas que se publicitan en medios siempre deben hacerlo con toda la responsabilidad del caso, resaltando siempre una buena práctica ética de los beneficios que se otorguen en un proyecto.

Las principales funciones de todo comunicador es siempre llevar la mejor información a nuestros lectores, asesorando responsablemente a todas las familias; una conclusión que debe tomarse en cuenta siempre es que la casa soñada debe ser tomada en cuenta como un beneficio para un futuro, traducéndose con el paso de los años como un buen negocio.



Guido Ernesto Canevaro Chávez y Jorge Alberto García La Rosa, Gerente de Adepia en compañía de las anfitrionas en el Stand de la revista Parque Industrial, en Perumín 2017.



Javier Delgado, Mario Salinas, Hernán Talavera, Fernando Castañeda, Edgardo Carrasco, Juan Pardo, Eugenio Plazoles y Javier Velarde en cóctel social.



Erick Ackerman, Juan Pardo, Ricardo Bedoya Forga, Humberto Meneses y Luis Canny en reunión de amigos.



Julio Cáceres, Alonso Quintanilla Pérez Wicht y Jorge Rodríguez en CARA 2017



Hibrajin Beisal, Juan Pepper, Jessica Rodriguez, Carla Iriberry y Alberto Jochamowitz Stafford en reciente reunión social.



Bradley Silva, Hernán Talavera, Óscar Alcázar, Mario Salinas, Javier Velarde e Ignacio Ballón Landa en cóctel Michell.



Angelo Midolo, Eduardo Kretschmer, Gustavo Luyo, Vito Rodriguez y Roxana Ziegner en última reunión social.



Roberto Rodrigo, Ignacio Rivera, Bruno Gambeta, Yamila Osorio, Julio Cáceres y Humberto Vergara en cóctel empresarial.



Alejandro Bouroncle, Marina Díaz de Bouroncle, Rocío de Rivero, Jorge Lozada, Patricia Urday y Juan Manuel García Calderón en ceremonia cultural.



Mijail Padilla, Gilmar Luna, Mirta Gonzáles de Ortíz, Walter Ortíz Acosta, Pedro Zevallos, Igor Guzmán, Jaime Mujica, Manuel Vera, Enrique Valenzuela, José Luis Quiroz, Evelyn Padilla, Gina Escobar y July Mujica en el cumpleaños del General Jefe Región Policial Sur Walter Ortíz.



Silvia Lucioni, Marco Orrego, Maqui Romaña, Alejandra Ugarte, Oscar Rivera, Pablo Alcázar y Claudia Vasallo de Alcázar en cóctel.



Alejandra Bedoya, Lucía Pastor, Mauricio Chirinos, Silvia Lucioni, Alejandra Ugarte, Marco Orrego, Oscar Rivera, Claudia Vasallo Maqui Romaña, Pablo Alcázar y Eduardo Ugarte en el Hay festival.



Alfredo Roberts, Tony Flanagan, Héctor Zuzunaga, Hugo Manchego, Reynaldo Roberts, Michael Flanagan y José Canedo en ceremonia.



Paúl Díaz, Alejandra LLosa, Caroline Michell y Mauricio Pèrez Wicht-San Román Presidente de Adepia y Presidente del Instituto Cultural Peruano Norteamericano, en clausura del Hay Festival Arequipa 2017.



Jaime Vidaurrazaga, Isabel Vidaurrazaga, Miriam Liebman y Carlos Rivera en preentacion artistica en el Paraninfo de la UNSA.



DIRECTORIO DE ASOCIADOS

CORPORACIÓN PERUANA DE PRODUCTOS QUÍMICOS S.A.



ABRALIT por más de 40 años investiga, desarrolla, fabrica y comercializa abrasivos sólidos y flexibles, combinando trabajo especializado, tecnología de punta y un estricto cumplimiento de las normas internacionales de control de

calidad. Desde su fundación, ABRALIT ofrece a sus consumidores más de diez mil productos de calidad que se ajustan a cada una de sus necesidades, convirtiéndose en el aliado perfecto para su industria o negocio. No obstante, para poder satisfacer las altas exigencias del mercado contamos con más de 25,000 m² de área en dos plantas (Parque Industrial, Arequipa - El Agustino, Lima) con infraestructura de punta y personal técnico especializado que nos permiten atender de manera eficiente al mercado local e internacional.

Dirección: Av. Miguel Farga 222-224, Parque Industrial - Arequipa
Teléfono: (51) (54) 605050 - 605052 Fax: (51) (54) 605051
Email: aisa@abralit.com.pe Web: www.abralit.com.pe
Representante: Enrique Chávez Benavente - Coord. Administrativo - Coord. de Compras Locales
Productos: Ruedas de esmeril y lija

ACTIV INTERNATIONAL S.A.C



Compañía que inicia sus operaciones el año 2007 en el campo de la producción de colorantes naturales, siendo el primer producto en ser procesado el Carmin. Somos parte de una grupo

internacional presente en Suiza, Francia, Malasia y Estados Unidos. Estamos en proceso de implementar la actividad de sabores y extractos de vegetales para atender la demanda de la industria alimenticia en Latino América. El grupo Activ International cuenta con una red internacional que nos permite hacernos conocidos en muchas partes del mundo donde debemos responder a los altos grados de exigencia.

Dirección: Calle Ambrosio Vucetich 200 - Parque Industrial - Arequipa
Teléfono: (51) (54) 607673 Fax: (51) (54) 607672
Email: contact.pe@activ-international.com
Representante: César Francisco Torres
cesar.francisco@activ-international.com
Productos: Colorantes para alimentos Carmin de cochinitilla, Anato, Bixina.

ANIXTER JORVEX S.A.C.



Empresa peruana del grupo Anixter líder en la distribución y comercialización de productos de alta calidad, en el sector minero, pesquero, petrolero, de construcción, eléctrica, metal-mecánico e industria en general. Con más de 40 años en el mercado, Anixter Jorvex

S.A.C. cuenta con un inventario permanente que nos permite dar atención rápida a nuestros clientes. El pertenecer al grupo Anixter nos permite acceder a más de 450.000 productos y más de 7000 proveedores de clase mundial. Somos proveedores de soluciones y nuestros productos; Cables y alambres para cualquier aplicación, tuberías de PVC y HDPE, fajas transportadoras, eslingas, estrobos y accesorios para su instalación pre-dial o industrial.

Dirección: Francisco La Rosa Calle 13 MZ 1 LT A-2 Parque Industrial
Telefax: (51)(54) 285508 - (54) 288305 Web: www.jorvex.com
Repres: Hernan Nucci - hernan.nucci@anixter.com / Vice Presidente Regional
Karla Villadeza Velásquez - karla.villadeza@anixterjorvex.com
Gerente de Administración Region Sur

Productos: Distribución y comercialización de productos para el sector minero, pesquero, petrolero, de construcción, eléctrica, metal-mecánico e industria en general.

BUENAVENTURA



Empresa dedicada a la extracción minera, dentro del departamento de Arequipa. Es un grupo de mucho arraigo en el Perú y con énfasis en la explotación minera, comprometida con el desarrollo y crecimiento del Perú.

Dirección: Calle Cayetano Arenas Mz. D Lt.4A
Teléfono: (51-54) 289442 Fax: (51-54) 289432
E-mail: mercedes.pachas@buenaventura.pe Web: buenaventura.pe
Representante: Mercedes Pachas Cabrera

ABB S.A.



Empresa industrial cuya presencia en el Perú se inicia hace más de 40 años, siendo Líder Mundial en Ingeniería Eléctrica. Ofrece diversos productos y soluciones eléctricas integrales en su especialidad, desde la elaboración de proyectos, ejecución de los mismos hasta el servicio postventa en forma permanente. Provee un rango completo de productos para transmisión y distribución de energía eléctrica, equipamiento de alta y media tensión, sistemas de control y protección de redes, medición de energía, sistemas de potencia, bancos de condensadores, líneas de transmisión, entre otros. Asimismo, servicio integral de reparaciones evitando que la producción se interrumpa. Finalmente todo lo que corresponde a automatización y modernización del sector industrial.

Dirección: Calle Eduardo López de Romaña 409 - Parque Industrial - Arequipa
Teléfono: (51) (54) 222 297 Fax: (51) (54) 232 839
Email: rebeca.huarillocla@pe.abb.com Web: www.abb.com.pe
Representante: Rebeca Huarillocla Espinoza - Administradora
Productos: Empresa industrial que ofrece diversos productos y soluciones eléctricas.

ALICORP S.A.A.



"Alicorp S.A.A. es una de las empresas peruanas líderes en la elaboración de productos industriales, de consumo masivo y nutrición animal. Nuestros productos están presentes en más de 23 países. Contamos con una serie de certificaciones internacionales que demandan altos estándares de gestión ambiental, seguridad industrial y calidad de producción".

Dirección: Av. Parra 400 - Arequipa
Teléfono: (51)(54) 382930 Fax: (51)(54) 232755
Web: www.alicorp.com.pe
Representante: Ing. Ronald García Wong Kit
Productos: Harinas, fideos, galletas alimentos balanceados, aceite, jabones y otro.

AGROINCA PPX



Empresa agroindustrial del Grupo Inca, inicio sus operaciones en Mayo de 1986 bajo la denominación de Agroindustrias del Colca S.A.; realizando sus actividades en dos centros agrícolas experimentales ubicados en el desierto de La Joya,

a unos 60 Km. al sur oeste de la ciudad de Arequipa. Hoy en día las unidades de negocio que abarca son: Palta, Clementina, Cochinitilla, Tara, Quinua y Granada, que son cultivados y comercializados en el mercado mundial. Además de contar con una curtiembre que produce cueros exóticos como el Pecari y pieles de Baby Alpaca para la exportación. Todas nuestras actividades se desarrollan bajo una filosofía de respeto al hombre, a la tierra y a nuestros grupos de interés, que se resumen en nuestro slogan corporativo: TRABAJANDO RESPONSABLEMENTE.

Dirección: Calle Cayetano Arenas 143 Parque Industrial - Arequipa
Teléfono: (51-54) 226256 - 289464 Fax: (51-54) 288367
E-mail: sales@agroinca.com Web: www.agroinca.com
Representante: Antonio Bustamante Olivares - Gerente General
Productos: Palta, Clementina, Cochinitilla, Tara, Quinua y Granada / Cueros de pecari, baby alpaca, caprino, entre otros / Guantes de vestir y guantes industriales / Casacas y accesorios de cuero.

BODEGA NAJAR



"Bodega Najar tiene su origen en Arequipa el año 1854. Cuenta con una planta industrial donde se fabrican licores de alta calidad acreditados por su antigüedad y procedimientos empleados en su elaboración. Bodega Najar armoniza lo tradicional con lo moderno, combinando el empleo de técnicas ancestrales e insumos 100% naturales de origen nacional con la utilización de tecnología de punta y normas de calidad internacionales."

Dirección: Av. Arturo Ibañez 130 Parque Industrial - Arequipa
Teléfono: (51) (54) 232456 - 232812 Fax: (51) (54) 213576
Email: info@mmn.com.pe Web: www.mmn.com.pe
Representante: Diego Muñoz-Najar Rodrigo - Director Gerente
Productos: Anís Najar, Pisco Centenario Najar, Vino Señorío de Najar, Destilados Alferado

CALDERAS INDUSTRIALES S.A.C.



Calderas Industriales SAC. con su Gerente, Víctor Pacheco Luque Dedicada a la Fabricación, Mantenimiento y Servicios. Fue Creada por la necesidad industrial de tener en el medio una empresa que pueda brindar los servicios de Desarrollo y Ejecución de Proyectos, Ingeniería, Mantenimiento, Montaje y Repuestos para todo tipo de Calderas y Sistemas Térmicos y con mucha experiencia en minería. En estos más de 15 años en el medio Calderas se ha fortalecido y ha tomado un sitio preponderante que la hace líder en su rubro trascendiendo fronteras.

Dirección: Av. Argentina # 100, Fecia J.L.B. y Rivero - Arequipa
Planta Industrial Pedro Muñoz Najar y Carazas 126-B Parque Industrial - Arequipa
Teléfono: (51) (54) 425360 Fax: (51) (54) 422470
Email: calderas@calderasindustriales.net - calderas@terra.com.pe
Web: www.calderasindustriales.pe
Representante: Víctor Pacheco Luque - Gerente

CÁRITAS DIOCESANA DE AREQUIPA



Cáritas Diocesana de Arequipa es una institución de la Iglesia Católica, que promueve y ejecuta proyectos de desarrollo social sostenibles, a favor de las comunidades de escasos recursos, en cooperación con la empresa privada y entidades gubernamentales. En el Parque Industrial, se ubica el CEETPRO San Alberto Hurtado S.J., que imparte formación a jóvenes con necesidades educativas especiales.

Dirección: Calle Federico Barreto 146 - Ferrovianos
Teléfono: (51) (54) 608800 Fax: (51) (54) 226642
Email: carequipa@caritas.org.pe
Representante: César Arriaga Pacheco Secretario General
CEETPRO San Alberto Hurtado S.J.
Dirección: Calle Eduardo López de Romaña 0 -13 - Pque. Industrial Teléfono: (51) (54) 220896
Actividad: Servicio Social

CONSORCIO INDUSTRIAL DE AREQUIPA S.A. CIDASA



Consortio Industrial de Arequipa S.A. con más de 40 años en el mercado, es una empresa dedicada a la producción y comercialización de productos de tocador y de aseo personal. Nos preocupamos por suministrar productos de alta calidad, acordes con las especificaciones regulatorias y las exigencias de nuestros clientes.

La calidad de nuestros productos, sumada a la competitividad de nuestros costos y el alto nivel de servicio, nos permiten tener como clientes a reconocidas empresas nacionales y extranjeras.

Dirección: Calle Juan Barclay H. 380 -382 - Parque Industrial - Arequipa
Teléfono: + 51-54- 232768 / 232457 / 286599
E-mail: pedidos@cidasa.com.pe Web: www.cidasa.com.pe
Representantes: Edward Cannock Brignardello - Director Gerente
Hugo Fernando Manrique Jimenez - Sub-Gerente General
Productos: Jabones de Tocador, Hoteleros y de Lavar , Shampoo, Acondicionadores, Jabón Líquido, Cremas Humectantes, Gel Antiséptico, Talcos, Colonias, Aguas de Florida, Vaselinas y Brillantinas Reuter y Tónicos Copilares.

CORPORACIÓN ACEROS AREQUIPA S.A.



Empresa con capital y personal peruano con más de 40 años en el mercado; dedicada a fabricar y comercializar productos de acero y derivados para la industria de la construcción, metal - mecánica y minería. Actualmente, utiliza la más avanzada tecnología y la mejor materia prima en la producción de acero ya que cuenta con un moderno horno eléctrico. Otro factor decisivo del éxito de Corporación Aceros Arequipa es la interiorización y compromiso

de directivos y trabajadores con la filosofía de Calidad Total, la cual les ha permitido el cumplimiento estricto de las normas de calidad nacionales e internacionales y de esta manera satisfacer las necesidades del mercado tanto nacional como internacional.

Dirección Lima: Av. Enrique Meiggs 297 - Parque Internacional de la Industria y Comercio Lima y Callao, Callao 3, Perú
Teléfono: (51) (1) 517 1800 Fax Central: (51) (1) 452 0059
Dirección Arequipa: Calle Jacinto Ibañez 111 Pque. Industrial - Arequipa, Perú
Teléfono: (51) (54) 232430 Fax: (51) (54) 219796 E-mail: mktng@acerosarequipa.com
Web: www.acerosarequipa.com Repres: Ricardo Cillóniz Champin - Presidente Ejecutivo
Productos: Barras Lisas y Perfiles de Acero, Barras de Construcción, Alambres, Planchas y Bobinas (LAC y LAF), Barras Helicoidales.

CORPORACIÓN CISNE S.R.L.



Automotriz Cisne SRL: Concesionario Autorizado marcas Chevrolet e Isuzu, venta de automóviles, camionetas, camionetas y demás vehículos comerciales. Reencachadora Cisne SRL: Reencache de llantas al frío para ómnibus,

camiones y camionetas; fabricación de bandas precuradas y otros compuestos de caucho. Llantas Cisne SRL: Dedicada a la venta de llantas nuevas accesorios y servicio: alineamiento, balanceo y suspensión de vehículos. Gasocentro Cisne SRL: Comercialización de combustibles: GLP, Gasohol 84 y 90 octanos y Petróleo B5. Transportes Cisne: Transporte especializado de vehículos en cigüeñas a nivel nacional.

Dirección: Calle Jacinto Ibañez 490 Parque Industrial
Teléfono: (51) (54) 204100 Fax: (51) (54) 243765
Email: c.arenas@cisne.com.pe
Repres: Tomás Linares Pauca - Gerente General / Tommy G. Linares Zegarra - Gerente de Venta
Yaquely Linares Zegarra - Gerente Administrativa
Productos: Conglomerado de empresas que busca satisfacer las necesidades comerciales del sector automotriz.

CRUBHER S.R.L.



Productos: Perforadoras rotativas, retroexcavadoras, cargadores frontales, compresores de aire, plantas de asfalto, chancadoras, pavimentadoras, torres de iluminación y otros equipos para la construcción. Empresa

líder en la comercialización de maquinaria para la minería, industria y construcción de las marcas INGERSOLL RAND, TEREX y DOOSAN. Ofrece los equipos más confiables y eficientes del mercado. CRUBHER brinda servicios de mantenimiento para minería e industria y cuenta con mecánicos entrenados por los fabricantes.

Dirección: Av. Miguel Forga 0-2 Parque Industrial
Teléfono: (51) - 54) 22 2244 Fax: (51) - 54) 22 2277
Email: karin.carpio@crubher.com Web: www.crubher.com
Representante: Karín Carpio - Administradora

FÁBRICA DE CHOCOLATES LA IBÉRICA S.A.



La Ibérica, con más de un siglo de pasión por el chocolate, fabrica sus productos con ingredientes naturales de excelente calidad, bajo cuidadosas recetas y exigentes estándares de higiene. "Tradición y Calidad desde 1909".

Dirección: Av. Juan Vidaurrázaga 131 - Parque Industrial
Teléfono: (51) (54) 215670 Lima: (51) (01) 4324143
Email: chocolates@laiberica.com.pe Web: www.laiberica.com.pe
f/LaIbericaPeru @LaIbericaPeru
Repres: Bradley W. Silva - Gerente General
Debbie Manrique - Gerente de Administración
Claudia Vidaurrázaga - Gerente Comercial
Julio Mogrovejo - Gerente de Producción
Productos: Bombones, chocolates, mazapanes, toffees y turrones.

FAMAI SEAL JET S.A.C.



Diseño, fabricación y reconstrucción de cilindros hidráulicos y neumáticos para maquinaria pesada, Minería e industria. Soporte técnico permanente.

Dirección: Calle Jacinto Ibañez 510 Parque Industrial
Teléfono: (51)(54)232827 Fax: (51)(54)243999
Email: arequipa@famai.com
Web: www.famaissealjet.com
Representante: Ing. Jhon Tejada - Gerente General
Productos: Cilindros hidráulicos y neumáticos. Sellos y retenes de todo uso.

FLSMIDTH S.A.C.



FLSmidth es un proveedor líder de equipos y servicios para la industria de cemento y minerales. FLSmidth provee desde una simple maquinaria hasta plantas de cemento e instalaciones de procesamiento mineral incluyendo Servicios antes, durante y después de la construcción.

Dirección: Lima: Av. Juan de Arona 151 Of. 801-I San Isidro
Teléfono: 01-708-0500 Fax Lima: 01-708-0547
Arequipa: Variante de Uchumayo Km 5 - Sachaca - Arequipa
Email: flsmidthperu@flsmidth.com
Representante: Jesús Cabrera Costa - Gerente General

FRANKY & RICKY S.A.



Franky & Ricky confecciona productos en tejido de punto en algodón, cuenta con un proceso productivo integrado con plantas de tejeduría, tintorería, corte, confección, bordado y estampado. Cuenta con maquinaria de última generación y con un excelente proceso de acabados de tela y confección, que permite ofrecer productos de alta calidad y con alto valor

agregado. La calidad de sus prendas confeccionadas en 100% algodón peruano (Pima o Tanguis) se percibe a la vista por sus colores vivos y confección de altos estándares, así como el tacto por su tersura y suavidad.

Dirección: Calle Cayetano Arenas 133 Parque Industrial
Teléfono: (51)(54) 282020 Fax: (51)(54) 239791
Email: fyrsa@frankyandricky.com Web: www.frankyandricky.com
Representantes: Oliver Nuñez Paz - Gerente General - onunez@frankyandricky.com
Abraham Carrasco Castro - Gerente de Operaciones - accarasco@frankyandricky.com
Productos: Prendas de vestir 100% en algodón.

GAS NATURAL FENOSA PERÚ S.A.



Multinacional pionera en la integración del gas y electricidad, con 170 años de experiencia, presente en más de 30 países y con más de 23 millones de clientes en los cinco continentes. En Julio de 2013 el gobierno de Perú adjudica a Gas Natural Fenosa la concesión para la distribución masiva de gas natural en las regiones de Arequipa, Tacna y Moquegua. Redes subterráneas llevarán el gas natural a industrias, domicilios, comercios y vehículos, siendo este un energético: económico, seguro y amigable con el medio ambiente.

Dirección: Arequipa: Av. Ejército 306, Yanahuara.
Email: ajbustamante@gasnatural.com
Web: http://www.gasnaturalfenosa.com
Representante: Alejandro Bustamante Romero (Responsable Grandes Clientes)

INCA TOPS S.A.



Desde su fundación en 1965, INCA TOPS ha logrado desarrollar con gran éxito tops e hilados cuya calidad cubre las más exigentes expectativas de los estándares internacionales, mediante la fusión y amalgama de una vieja y noble tradición, con criterios innovadores y un servicio al

cliente altamente especializado y oportuno; todo ello dentro de un marco de respeto al medio ambiente, haciendo eco a nuestra filosofía empresarial, expresada en nuestro eslogan corporativo: "TRABAJANDO RESPONSABLEMENTE".

Dirección: Av. Miguel Forga 348 Parque Industrial
Tienda Francisco Velasco 126 - Parque Industrial - Arequipa
Lima: Av. Angamos Oeste 671 Miraflores
Teléfono: (51) (54) 602500 Fax: (51) (54) 288861
Email: sales@incatops.com Web: www.incatops.com
Representante: Roberto Fioretto Colombo - Gerente General
Productos: Tops e hilados de pelo de alpaca y lana de oveja.

LAIVE S.A.



Más de 100 años Innovando con Alimentos Saludables Empresa Centenaria Fundada en 1910, dedicada a la elaboración de derivados lácteos y cárnicos. En Arequipa se afina en 1980 para fabricar quesos de maduración de alta calidad, destacando el Edam, Parmesano, Danbo, Gouda, Cuartirrollo, Gruyere, Mozzarella y Andino, los que se comercializan en su mayoría en el Perú. LAIVE, acopia diariamente 250,000 litros de leche arequipeña combinando así, la gran calidad de esta materia prima, con alta tecnología y más de 100 años de experiencia y tradición quesera.

Dirección: Calle Eduardo López de Romaña 112 - Parque Industrial
Teléfono: (51) (54) 234639 Fax: (51) (54) 215588
Email: mperez@laive.com.pe Web: www.laive.com.pe
Representante: Mauricio Pérez-Wicht San Román - Gerente Regional
Productos: Elaboración de derivados lácteos.

L Y B NEGOCIOS Y REPRESENTACIONES S.A.C.



L y B Negocios y Representaciones SAC fundada en 1992, dedicada al diseño, producción y comercialización de formatos continuos, comprobantes de pago, rollos contómetros para terminales de venta. Envases Flexibles, bolsas y láminas de polietileno, mangas y láminas termocontraíbles, polipascalas publicitarias a todo color.

Dirección: Variante de Uchumayo Km. 6 Cerro Colorado
Teléfono: (51) (54) 607777 Fax: (51) (54) 607757
Email: ventas@lyb.com.pe / jbecerro@lyb.com.pe
Web: www.lyb.com.pe
Representantes: José Becerra Cremidis - Gerente
Fernando Lira Gonzales - Gerente
Productos: Impresión de formatos comerciales y envases flexibles. En Offset y flexografía

MAQUINARIAS E INGENIERÍA METAL MECÁNICA S.A. MAQUINSA



Productos y servicios: Diseño, fabricación y montaje de estructuras metálicas, fajas transportadoras, tanques, tuberías, máquinas, mecanizado de piezas, corte, plegado y rolado.

Minería e Industria en General Con más de 30 años de experiencia al servicio del desarrollo empresarial de la Región Sur. MAQUINSA una metalmecánica que proyecta, fabrica e instala, para los diversos sectores de la economía: Minería e Industria en general.

Dirección: Calle Eduardo López de Romaña 188 - Parque Industrial
Teléfono: (51)(54) 205188 Fax: (51)(54) 233410
Email: gerencia@maquinsa.com.pe Web: www.maquinsa.com.pe
Representante: g. Víctor A. Tejada Paredes - Gerente

MEGACENTRO - MEGAMADSA INDUSTRIAL S.A.C.



Red Megacentro: Es una empresa con trayectoria internacional con más de 18 años de experiencia, que cuenta con actividades en EE.UU, Chile y Perú. Especializada en la actividad de Arrendamiento de Oficinas y Almacenes, bajo los estándares de calidad más altos y con un nuevo y moderno concepto de alquiler de espacios.

Dirección: Calle Jacinto Ibáñez 315 - Parque Industrial - A
Teléfono: 054-221268
Web: www.megacentro.cl
Representante: Daniel Rojas Conejeros
Productos: Alquileres de Oficinas y Almacenes.

METALURGICA QUIMICA S.A.C.



Metalúrgica Química cuenta con más de 30 años de experiencia en la fabricación de productos de fibra de vidrio y metalmecánica. Somos la primera empresa peruana del rubro de fibra de vidrio con certificación ISO 9001:2008. La calidad de nuestras fabricaciones nos ha permitido estar presentes en los proyectos más importantes del país.

Dirección: Calle Eduardo López de Romaña 149 - Parque Industrial
Teléfono: (51) (54) 282853 Fax: (51) (54) 284770
Email: ventas@metaquim.com Web: www.metaquim.com
Representante: Alfonso Ramos Cárdenas - Gerente General
Productos: AREA DE FIBRA DE VIDRIO, Parrillas para Piso (Grating) FRP, Escaleras Portacables FRP, Tanque, Tuberías y Fittings en FRP, Escaleras c/ jaulas de Protección en Fibra de Vidrio, Estanques de pre-alevinaje, bateas y canastillos para incubación de truchas, Celdas de Concreto Polimérico, Coberturas de Fibra de Vidrio (Calaminas, Calaminones, Perfil TR-4). AREA METALMECANICA, Equipos para Minería: Chancadoras, Zarandas, Maquinaria y Equipos especiales a desarrollar.

MICHELL & CIA. S.A.



Pasión, innovación, servicio al cliente, calidad, tecnología y cuidado del medio ambiente son los pilares de Michell & Cia, empresa líder en la industrialización de hilado de Alpaca en el mundo. Estamos estratégicamente integrados desde la crianza de Alpaca, clasificación de la fibra, lavado, cardado, hilatura y teñido de hilados clásicos y de fantasía para tejido a mano, máquina y tejido plano.

Dirección: Av. Juan de la Torre 101 - Arequipa
Teléfono: (51) (54) 202525 Fax: (51) (54) 202626
Email: michell@michell.com.pe
Representantes: Mauricio Chirinos - Gerente Administrativo
Juan Pepper - Gerente Comercial
Productos: Tops e Hilados de Alpaca, Lana y Mezclas.

MITSUI AUTOMOTRIZ S.A.



Es una empresa que opera en el Perú desde 1971 y en la ciudad de Arequipa desde el 2013, comercializando vehículos y repuestos originales Toyota, Lexus y equipos de su División Montacarga.

Somos el más grande concesionario de la marca Toyota en el peru, ofrecemos una cadena de productos y servicios completa, dentro del rubro automotriz. Los altos estándares alcanzados en todos nuestros procesos nos han llevado ser considerados modelo de concesionario en el mundo. En Mitsui, trabajamos comprometidos en ofrecer un buen servicio a nuestros clientes, realizando todas nuestras actividades basándonos en la productividad, transparencia y el cliente primero.

Dirección: Calle Villa Hermosa No. 1151 Cerro Colorado - Arequipa
Teléfono: (51)(54) 602100
Email: csegura@mitsuiautomotriz.com
Representante: César Segura

MOLY COP ADESUR S.A.



Productos: Bolas de Acero para molinda y minerales Moly Cop Adesur S.A., es una empresa miembro de Arrium Mining Consumables, líder mundial en el suministro de productos consumibles para el procesamiento de minerales. Moly-Cop Adesur cuenta con 31 años de experiencia en el mercado Peruano

fabricando bolas de acero forjadas en un rango de tamaños nominales entre 1" y 6" de diámetro para operaciones de molinda de minerales. Sus productos se venden en todo el Perú y son exportados a diversos países de Latinoamérica.

Dirección: Calle Jacinto Ibáñez #131 Parque Industrial
Teléfono: (51) (54) 241840 Fax: (51) (54) 232745
Email: wilfredo.fernandez@molycop.pe
Representantes: Javier Castro - Gerente General
Alfredo Bustamante - Gerente de Producción
Jorge Thiermann - Gerente Financiero
Jose Willstatter - Gerente de Ingeniería

OSCAR PÉREZ VIZCARDO S.R.L. OSCAR P. S.R.L.



Nuestra empresa fue gestada por iniciativa del Sr. OSCAR PEREZ VIZCARDO, en el año 1974. En su casa de Av. Paris Nº 100 Hunter, su principal actividad. Era la fabricación y mecanizados de piezas de precisión para la industria y minería sus principales Clientes eran Leche Gloria SA., Plastisur SA. Cosapi SA. Ahora nuestros principales clientes son Corporación Aceros Arequipa. Plastisur SA. Xstrata Tintaya Graña y Montero, y otros.

Dirección: Pedro Muñoz Najar 150 Parque Industrial
Teléfono: (054) 285891 - 981 668 686
Servicios: Mecanizado de piezas de precisión para la industria y minería

PAPELERA PANAMERICANA S.A. PANAM



Papelera Panamericana S.A., es una empresa industrial constituida en el año 1980, dedicada a la producción de papeles absorbentes - tissue - transformando fibra de celulosa en artículos de consumo masivo como papel

higiénico, servilleta y toalla, orientados al aseo y cuidado personal, para sus prestigiosas marcas IDEAL, TESS, También contribuye a la preservación del medio ambiente, gracias a sus avanzados sistemas de depuración de fibras y a la utilización de insumos certificados.

Dirección: Calle Eduardo López de Romaña R-4 Parque Industrial
Sucursal Lima : Jr. Río Piura N° 291 - San Luis
Teléfono: (51) (54) 214736 - 203973 - 204548 Fax: (51) (54) 236591
Email: mail@panam.com.pe Web: www.panam.com.pe
Representante: Alberto Muñoz Najar Friedrich - Director Gerente
Productos: Papel higiénico, servilletas, papel toalla, papel kraft y monolúcido.

PRAXAIR PERÚ S.R.L.



PRAXAIR, con cien años de experiencia en el mercado, es una de las compañías de gases más importantes a nivel mundial. El contar con tecnología propia, personal altamente capacitado y altos estándares de calidad nos permiten brindarle soluciones integrales que le proporcionarán productividad y mejoras en sus procesos. Praxair cuenta además, con un eficiente sistema de distribución y sucursales ubicadas estratégicamente a nivel nacional, lo cual nos permite asegurar a nuestros clientes una cobertura y atención eficaz.

Dirección: Calle Víctor Lira N° 151 Parque Industrial
Teléfono: (51) (54) 232770 - (51) (54) 233258
Email: Jose_nunez@praxair.com Web: www.praxair.com.pe
Representante: José Antonio Núñez Gamarra - Gerente Regional del Sur
Productos: Gases industriales, medicinales, especiales, equipos y máquinas para corte y soldadura, cilindros para GNW.

PROTEOUS SECURITY S.A.C.



"Somos la única empresa de seguridad que ofrece todas las soluciones integrales utilizando la más alta tecnología garantizada con el servicio más confiable y personalizado del mercado. Contamos con productos y servicios que le permitirán no sólo proteger lo que más valora sino controlar y visualizar, desde sus dispositivos móviles, su inmueble, empresa, vehículos o personas."

Dirección: Calle Jacinto Ibañez No. 315 Int. E201 Parque Industrial
Teléfono: (51)(54)214897
Email: fmc@inverias.pe Web: www.proteous.com
Representante: Flavio Magheri Cubattoli - Gerente General
Productos: Equipos y monitoreo de alarma, equipos y monitoreo de cámaras (CCTD) y equipos y monitoreo de GPS.

RANSA COMERCIAL S.A.



El Grupo Ransa es el operador logístico líder en el Perú, con una importante presencia en Ecuador, Colombia, Bolivia, y Centroamérica. Somos el principal aliado estratégico de nuestros clientes, participando en el soporte de toda la cadena de suministros con soluciones innovadoras que permiten optimizar su operación y generar mayores retornos.

Nos especializamos en ofrecer servicios que integren todos los procesos logísticos, dando soluciones de alto valor agregado en sectores como Minería & Energía, Consumo Masivo & Retail, Hidrocarburos, Construcción e Infraestructura, Agenciamiento de aduanas, Soluciones financieras para la logística, Procesamiento de frutas y hortalizas, Construcciones modulares, Industria, Gestión documental, y Logística refrigerada.

Dirección: Av. Pizarro 113 J.L.B y Rivero / Arequipa - Perú
Teléfono: (51) (54) 400324
Email: cibanezg@ransa.net Web: www.ransa.net
Representante: Carlos Ibañez Guillén - Gerente Regional
Productos: Soluciones logísticas integrales especializadas por sector económico.

SCOTIABANK PERU S.A.A.



Scotiabank Perú forma parte del Grupo Scotiabank, una de las instituciones financieras líderes de Norteamérica, con 180 años de experiencia en el mundo. Se ha consolidado como la tercera entidad financiera más importante del país.

Dirección: Av. Juan Vidaurrázaga esquina Calle Jacinto Ibañez - Parque Industrial
Teléfono: (51) (54) 282382 - 282376 Fax: (51) (54) 282369
Email: fernando.rubina@scotiabank.com.pe Web: www.scotiabank.com.pe
Representante: Fernando Rubina Yriberry - Gerente Agencia Parque Industrial

SENATI AREQUIPA



El SENATI es una institución de Formación y Capacitación Profesional, dinámica e innovadora, reconocida nacional e internacionalmente. Se distingue por la modernidad de su organización y por la sostenibilidad técnica, metodológica y económica de sus servicios.

El SENATI está considerado dentro de las 20 mejores instituciones de Formación Profesional a nivel mundial. Única a nivel americano certificada con el Sistema Integrado de la Calidad y Gestión Ambiental.

SERVICIO NACIONAL DE ADIESTRAMIENTO AL TRABAJO INDUSTRIAL
Dirección: Av. Miguel Forga 246 Parque Industrial - Arequipa
Teléfono: (51)(54) 605999 Fax: (51)(54) 232428
Email: arequipa@senati.edu.pe Web: www.senati.edu.pe
Representante: Ing. Pedro César Bravo García - Director Zonal
Productos: Servicio de enseñanza.

SGS DEL PERÚ S.A.C.



Líder mundial en servicios de inspección, verificación, análisis y certificación, con más de 1,750 oficinas y laboratorios ubicados en más de 140 países. En Arequipa lideramos con los servicios Medioambientales, donde contamos con laboratorios, acreditados por el Instituto Nacional de Calidad INACA, para el análisis de agua. Además nuestras operaciones están certificadas con las 3 normas en ISO 9001, ISO 14001 y OHSAS 18001. También, brindamos el servicio de Preparación de Muestras Inorgánicas (PMI) para las empresas mineras del sur; y dictamos cursos de interpretación y formación de auditores internos en sistemas de gestión integrados en las normas ISO.

Dirección: Ernesto Gunther N° 275. Parque Industrial, Arequipa, Arequipa.
Teléfono: (054) 213506
Email: pe.servicio@sgs.com Web: www.sgs.pe
Representante: Renzo Carbojal
Productos: Ofrece Servicios para Análisis de Laboratorio, Supervisiones de Construcción y Seguridad, Outsourcing de Laboratorios Onsite, Certificaciones, Cursos de formación, entre otros.

SOCIEDAD ELECTRICA DEL SUR OESTE S.A. SEAL



Empresa fundada en 1905, con capitales arequipeños y que dieron inicio al servicio de energía eléctrica en Arequipa. La actividad principal de la empresa en la Distribución y Comercialización de energía eléctrica en la zona de Concesión del departamento de Arequipa, manteniendo adicionalmente la generación de energía eléctrica en Sistemas Aislados. SEAL mantiene el carácter de Empresa Estatal de Economía Mixta.

Dirección: Calle Consuelo 310 - Cercado (Oficina Principal)
Av. Miguel Forga 131 Parque Industrial
Teléfono: (51) (54) 381377 Fax: (51) (54) 381199
Email: seal@seal.com.pe Web: www.seal.com.pe
Representante: José Vladimir Málaga Málaga
Productos: Distribución y Comercialización de Energía Eléctrica

SOLAR REPRESENTACIONES S.A.C.



Solar Representaciones es una empresa 100% Arequipeña, fundada en el año 2005 y fue creada con el objetivo de especializarse en eficientes sistemas de distribución, principalmente en productos de consumo masivo, y desde esa fecha viene manejando la representación exclusiva para el Sur del país en la venta, comercialización y servicios de la empresa SHELL LUBRICANTES DEL PERÚ.

Dirección: Av. Fray Martín de Porres 806 CP Semirural Pachacutec Cerro Colorado (Paralela a Via de Evitamiento Rico Pollo)
Teléfono: (51) (54) 445102 - 445237
Email: administracion@solarperu.com.pe
aaranzaens@solarperu.com.pe
Representante: Aldo Aranzaens Yukimura - Gerente General
Productos: Representante de productos Shell en la zona sur peruana.

SUR MOTORS S.A.



Productos: Comercialización y servicios automotrices en general. Sur Motors S.A. fundada el año 1945 con 68 años de experiencia, especializada en comercialización y servicios automotrices, contamos con el complejo automotriz más moderno y grande del sur de país, que incluye salones de exhibición, talleres de mecánica (mesa de traccionamiento), talleres de planchado y pintura (horno y laboratorio de pinturas). Representante de las marcas: VOLKSWAGEN AUTOS, VW COMERCIALES, VW CAMIONES, HYUNDAI, SSANG YONG y DONG FENG.

Dirección: Av. Venezuela 2515 Parque Industrial
Teléfono: (51) (54) 232660 Fax: (51) (54) 215944
Email: gcuba@surmotors.com.pe Web: www.surmotors.com.pe
Av. Dolores 141 - José Luis Bustamante y Rivero - (054) 420 777
Av. Aviación km. 6.5 Cerro Colorado - (054) 607 466
Representantes: Percy Olazabal Carnero - Gerente General
Gonzalo Cuba Moscoso - Gerente Comercial

TRANSAL TISA S.A.



TRANSAL TISA S.A.
SERVICIOS DE TRANSPORTES

Con más de 30 años de experiencia, Transal Tisa S.A. es una empresa de Corporación Cervesur, uno de los principales grupos económicos del Perú, líder en la prestación del servicio de transporte terrestre de mercaderías, materiales peligrosos y productos para las principales minas del país. Cuenta con las certificaciones ISO 9001, ISO 14001, OHSAS 18001 y Código Internacional de Cianuro, cuyo alcance se da a todos los procesos, negocios y rutas de transporte en que opera la compañía. Los servicios de transporte son diseñados de acuerdo a la necesidad de cada cliente, brindando una atención personalizada que garantiza la calidad de nuestro servicio.

Dirección: Calle Eduardo López de Romaña s/n
Teléfono: +51 054 606868
Lima: Calle 6 Mz. B, Lote 05, Urb. Industrial Oquendo - Callao / Panamericana Sur Km 25.6 Lurin
E-mail : contac_us@transaltisa.com.pe
Web: www.transaltisa.com.pe
Representante: Comité de Gerencia General
Productos: Servicio de Transporte Terrestre de Materiales Peligrosos.

UNIVERSIDAD CATÓLICA DE SANTA MARÍA



La Universidad Católica de Santa María, fue creada mediante el D.S. N° 024-61, rubricado por el Presidente Dr. Manuel Prado Ugarteche el 6 de diciembre de 1961, constituyéndose como la tercera universidad particular o privada a nivel nacional y la primera fuera de la Ciudad Capital, siendo Santa María Virgen, Patrona de la Casa Marianista, se escogió como fecha de celebración, el 8 de setiembre por tratarse de la fiesta de la Natividad de María.

Teléfono: (51) (54) 229525 - 382038 Fax: (51) (54) 251213
Ap. Postal: 1350
Email: ucsm@ucsm.edu.pe Web: www.ucsm.edu.pe
Representantes: Dr. Alberto Briceño Ortega - Rector
Dr. César Cáceres Zárate - Vicerrector Académico
Dr. Máximo Corrales Calizaya - Vicerrector Administrativo
Dr. Gonzalo Dávila del Carpio - Vicerrector de Investigación

YURA S.A.



Construcción.
Material de Construcción.
Somos una empresa especializada en la producción y comercialización de cemento de alta calidad. Tenemos participación en el mercado interno y en el extranjero en países como Chile, Bolivia, Ecuador y Brasil.

Dirección: Av. General Diez Canseco N° 527 Arequipa
Teléfono: (51) (54) 495060 - 225000
Email: jcaceres@yura.com.pe Web: www.yura.com.pe
Representantes: Humberto Vergara Quintero - Gerente General
Julio Cáceres Arce Gerente de Gestión Comercial
Productos: Producción y comercialización de Cemento, Concreto, Agregados, Cal y Nitrato.

adepia

Lee la revista digital en: adepia.com.pe



Síguenos en Facebook: [ParqueIndustrialdeArequipa](https://www.facebook.com/ParqueIndustrialdeArequipa)

En **MITSUMI** podrás obtener...



 **TOYOTA**

 **LEXUS**

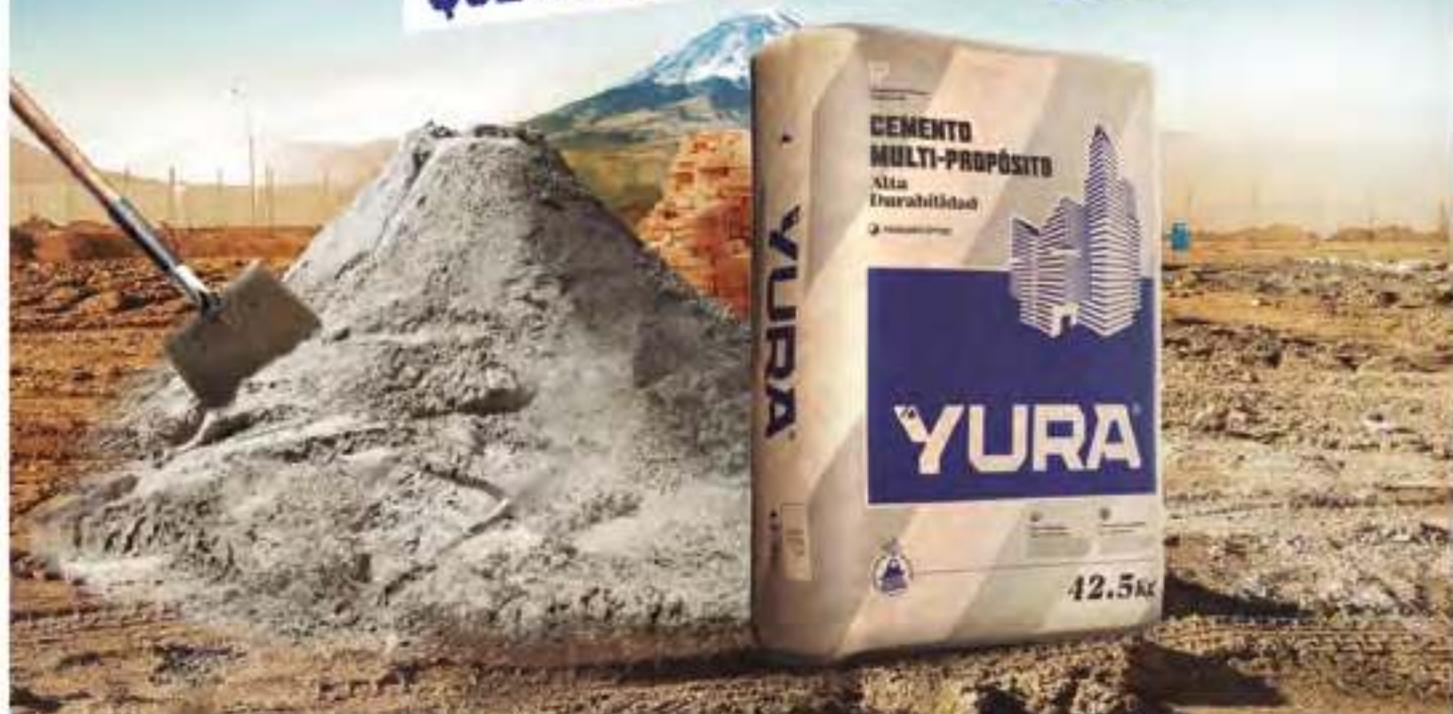
 **HINO**

 **TOYOTA**
INDUSTRIAL EQUIPMENT

Calle Villa Hermosa 1151 (Alt Km 6.5 Av Aviación)
Motorplaza - Mallplaza - Av. Ejercito # 793
www.mitsuiautomotriz.com - facebook.com/mitsuiiaqp
 (054) 206655

EL CEMENTO DE ORIGEN VOLCANICO

QUE NO PARA DE TRABAJAR



¿PORQUÉ YURA NO PARA DE TRABAJAR?

CONSTRUCCIONES FUERTES

Gana resistencia de manera constante, ¡No para de trabajar!

Nuestra composición garantiza una alta resistencia, superior a otros tipos de cemento que solo se enfocan en la resistencia de los primeros días.

CONSTRUCCIONES PROTEGIDAS

DURABILIDAD

Nuestro cemento volcánico es completo. Garantiza la durabilidad ya que brinda una alta protección contra ataques externos.

SISMO RESISTENTE

ANTISALITRE

ANTIHUMEDAD