AÑO 15 / EDICIÓN 103 / NOVIEMBRE 2024 / ACTUALIDAD NACIONAL E INTERNACIONAL

REVISTA EN VÍA

Revista En Vía Internacional | Revista En VÍA Internacional | informes@grupoenvia.com | grupoenvia.com

¿Puerto y ciudad de Chancay a punto?

Pag. 5

Mayor efectividad contra la corrupción

Pag. 7

Transmilenio: 25 años de innovación en transporte masivo

Pag. 11

SMARTCITY
EXPO WORLD CONGRESS
5 - 7 NOVEMBER 2024
BARCELONA

Terminal Portuario de Chancay: un punto de inflexión para la economía peruana

Pag. 16

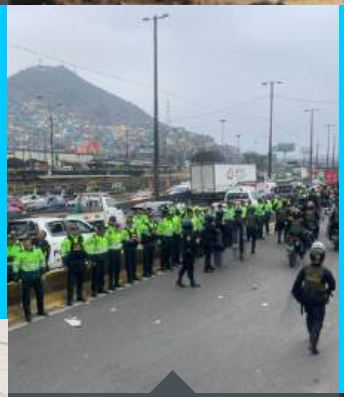
Perspectivas de la municipalidad de Lima Metropolitana

Pag. 18

CONTENIDO

5 ¿Puerto y ciudad de Chancay a punto?

9 Un transporte público "Pata Negra" para Lima



13 Transporte público de pasajeros en Lima, Perú, caos e inseguridad.

15 Atrapada en el tráfico

20 Una mirada a un futuro prometedor

REVISTA ENVIA
grupoenvia.com

AÑO 15 / EDICIÓN 103 / NOVIEMBRE 2024
ACTUALIDAD NACIONAL E INTERNACIONAL

OFICINA:
Urb. Los Girasoles
de la Molina, Lima 12 - Perú

DIRECTOR:
Luis Alberto Martell Agusti

La Revista No se solidariza con las opiniones vertidas por los autores de los artículos publicados.

DIRECTOR ADJUNTO:
Javier Martell Q.

COORDINADORA GENERAL
Lya Gonzales S.

ADMINISTRACIÓN Y LOGÍSTICA:
Giancarlo Martell Q.

DISEÑO GRÁFICO / WEB:
Carlos Veramendi

ANALISTA Y PRODUCCIÓN:
Tania Valenzuela

COLABORADORES NACIONALES:
Alejandro Chang
Juan Lazarte
Gina Galvez
Enrique Cornejo
Herbert Mujica
Jorge Chávez
Roxana Rocha
Jorge Chávez
Mariana Alegre
Walter Tenorio
Luis Pagan
Víctor Portilla

COLABORADORES INTERNACIONALES:
Julián Sastre / España
Martha Gutiérrez / Colombia
Claudia Puentes / Colombia
Jorge Coxtinica / México
Magally Martell / México Cancún

SUSCRIPCIONES/MAIL:
envia@speddy.com.pe
informes@grupoenvia.com

TELF. OF.:
+(51) 457 4480

DEPÓSITO LEGAL:
No. 2009-02495

Encuentre nuestro contenido digital en: www.grupoenvia.com

"CRISIS EN LA MOVILIDAD POR EL INCREMENTO DE LA INSEGURIDAD CIUDADANA EN EL PAIS"

Por:
Econ. Luis Alberto Martell Agusti
Director Revista En Vía Internacional Perú

En los últimos meses se incrementó alarmantemente las extorsiones y atentados contra las transportistas en sus diferentes modalidades, y en diferentes ciudades del país. Esta crisis se desbordó desde agosto, con mayores asesinatos a humildes conductores, frente a ello los choferes, con los operadores y representantes de las diferentes empresas de transporte urbano de Lima y Callao, iniciaron paralizaciones, "en defensa de la vida y por la paz en el Perú". Los diferentes gremios de comerciantes, servicios diversos y hasta humildes vendedores ambulantes, se han unido a las protestas, las mismas que se están extendiendo en el ámbito nacional. Incluso en la semana del 11 AL 15 noviembre, diversos gremios de transporte y otros han convocado a paralizaciones generales a nivel nacional en días en que se realizará la cumbre del Foro de Cooperación Económica Asia-Pacífico (APEC).

Ante estos hechos, el gobierno, inicialmente declaró el estado de emergencia en 14 distritos de Lima Metropolitana y al anuncio de medidas que buscaban mitigar la violencia, pero sin resultados concretos a la fecha. Siendo así, el crimen organizado no ha cesado su accionar y se hace evidente que no habría una estrategia integral consensuada entre los diferentes poderes del Estado para enfrentar decididamente este flagelo, por ello la ciudadanía se sigue preguntando qué debe hacerse con real eficacia.

Los diferentes medios de comunicación, vienen denunciando diariamente cómo avanza la criminalidad sin que se aprecien acciones concretas, oportunas y ejemplares para con estos asesinos y sus cómplices infiltrados al

parecer también en las estructuras del gobierno. Se puede ver además cómo la comunidad nacional, a través de sus diferentes gremios y organizaciones, se han ido sumando a la indignación y rechazo ciudadano, frente a la inacción e ineficiencia de quienes conducen hoy el país. Sale a flote la gravedad de la crisis política institucional, que afronta el país, que lleva a la degradación y desborde de la criminalidad organizada, contra los ciudadanos de a pie y sin contar con ningún tipo de protección por parte del Estado en su conjunto. Más bien este trata de amedrentar a la ciudadanía frente a las próximas medidas de protesta, lejos de darles las medidas de seguridad que reclaman y que siguen ocasionando muertes.

Ante esta grave coyuntura, los colegios profesionales, la academia y los diversos gremios de la actividad económica deben concertar una estrategia integral liderada por especialistas, apoyándose en la identidad nacional y actuando con transparencia ética y moral para salir de esta vorágine de violencia en defensa de los ciudadanos

También resulta oportuno generar mayores niveles de coordinación operativa y empresarial de las diversas modalidades de transporte, unificando criterios, con la nueva administración de la ATU, a través de acciones conjuntas que garanticen su seguridad, así como de la mejora de los servicios a los usuarios; y, a partir de ahí proseguir con actuaciones colectivas y multisectoriales que posibiliten que las autoridades cumplan sus responsabilidades señaladas en la Constitución.

Por otro lado, deberíamos de estar evaluando el comportamiento de los diferentes megaproyectos en implementación, transparentando sus costos, como sus reales beneficios a la comunidad nacional en este clima de corrupción en los diferentes niveles de estado. Así mismo de los acuerdos de otros actores internacionales que van a incidir en nuestra economía, para poderlas enrumbar en mejores condiciones los destinos de nuestro país, buscando salir de la grave crisis política institucional y de gobernabilidad en la que estamos inmersos. Los acontecimientos recientes señalados en la celebración de la XVI cumbre de los BRICS, realizada en el mes de octubre, en Rusia, debería de llamar nuestra atención, para los efectos futuros que conlleven sus acuerdos y/o resoluciones de gran impacto en la economía mundial y la encarnada lucha por el poder global.

Una nación que aspira al desarrollo, requiere de una coexistencia social pacífica y encausada con un liderazgo conjunto, transparente e inclusivo, contando para ello con los mejores recursos humanos, que posibiliten contar con funcionarios idóneos; a fin de propiciar megaproyectos multimodales rentables socialmente, concordando experiencias exitosas, con buenas prácticas en administración, gestión y políticas públicas, con altos beneficios sociales.

Por:
Jorge Chávez Álvarez CEO de la Consultora MAXIMIXE

¿Puerto y ciudad de Chancay a punto?

El Mega Puerto de Chancay está a punto para ser inaugurado y arrancar, con sus muelles, terminales, espigones, diques, grúas automatizadas STS y RTG, etc. ¿Y la ciudad puerto de Chancay que parió el mega puerto también está a punto? Nada más distante de ello: está en crisis y se ha vuelto una verdadera papa caliente.

No exagero ni en lo uno ni en lo otro, pues la ciudad puerto de Chancay se ha vuelto una papa caliente ante el ninguneo del gobierno central, a pesar de haber sido la que parió el mega puerto. Y digo que lo parió porque, si ese proyecto portuario privado llegó a cuajar pese a múltiples barreras burocráticas, fue gracias a que la ciudad y su alcalde lo arrullaron desde su concepción, facilitándole cada paso, otorgándole licencias, permisos, auspicios y sacrificios, para verlo brillar con la potencia del futuro mayor mega puerto de Latinoamérica.

No es que la ciudad y su alcalde ignoraran los posibles riesgos ambientales y sociales que implicaba un proyecto así de importante para todo el Perú (todos los puertos los tienen), sino que lo enfocaban como un desafío en aras de un desarrollo local y nacional promisorio y sostenible.

Historia del Matrimonio Puerto-Ciudad

Todo empezó en 2007, cuando el ex almirante Juan Ribaudo de la Torre fundó la empresa Chancay Port con miras a dar a luz un gran puerto al sur del antiguo muelle de Chancay. En 2011 se asocia con la minera Volcan constituyendo la empresa Terminales Portuarios Chancay, la cual en 2014 contrató a la consultora MAXIMIXE para realizar el estudio de factibilidad económico-financiera del proyecto portuario, contemplando una inversión de US$ 460 millones. No hubo entonces un primer ministro o presidente de la república del Perú comprándose el pleito del proyecto, sino un humilde alcalde local.

En mayo de 2016, cuando el actual alcalde de Chancay, Juan Alberto Álvarez, cumplía su tercer mandato, la empresa pudo poner la primera piedra del mega puerto en ciernes. Hacia 2019 Volcan busca un socio estratégico para ampliar la inversión a US$ 1,800 millones y encuentra a la empresa china Cosco Shipping Ports, líder global en servicios portuarios con presencia en cinco regiones portuarias del mundo1 , con lo cual el proyecto amplió su inversión a US$ 3,600 millones.

Cosas de la vida en Quechuoslovaquia, el alcalde que facilitó esa metamorfosis apoteósica, en vez de merecer respaldo unánime (como en su momento lo tuvo Lee

Kuan Ye, Primer Ministro en 1959-1990, artífice de la transformación de Singapur en un hub logístico de talla mundial), paradojas del destino, en su actual cuarto mandato se parece más a un Don Quijote de la Mancha arando en el desierto.

Ante la clamorosa orfandad de recursos para solucionar los multiplicados problemas de su ciudad, se la pasa luchando contra molinos de viento, enviando oficios con mensajes de SOS a diestra y siniestra, tocando y tocando puertas mudas: desde el Palacio de Gobierno y el Palacio de Plaza Bolívar hasta las puertas del Ministro de Economía y Finanzas y otros. Sin respuesta alguna, a pesar de ser hoy por hoy el distrito más asediado del país, por una población, inversiones privadas y desafíos en expansión vertiginosa.

Chancay: Una ciudad Puerto en Mega Emergencia
Con un presupuesto del tamaño de una ciudad de caleta de pescadores evidentemente estamos ante una bomba de tiempo. ¿Cómo amamantar así al recién nacido mega puerto? ¿Cómo domar las hordas de migrantes, la delincuencia disparada, el colapso del único hospital, los impactos sociales y ambientales desatendidos ocasionados por la construcción del puerto, con cantidad de viviendas afectadas por voladuras y explosiones generadas por las obras? ¿Cómo controlar la especulación de terrenos y el tráfico de tierras, la afectación a la pesca artesanal de la zona, la actividad turística que crece vertiginosa?

Un mega puerto dentro de una pequeña ciudad genera una presión inusual en el uso del suelo y la organización territorial, por ser un imán de atracción de inversiones. Por ello el súbito crecimiento de las migraciones la expansión urbana no planificada en áreas cercanas al puerto, con desarrollos informales y subdivisión de tierras de alto rendimiento agrícola, sin alineamiento a una política de desarrollo urbano sostenible.

Si las brechas de la ciudad de Chancay en educación, salud, vivienda y servicios básicos ya eran grandes para su población tradicional, imagínense cómo se vienen disparando con la expectativa de un aluvión de contenedores, camiones, buques Post-Panamax, etc. ¿Y cómo será tras la inauguración del puerto? Ante la acumulación de problemas sociales y ambientales, el auge del sicariato, las desapariciones y crímenes en las calles, la población chancayana está que arde y ya prepara en protesta un foro ciudadano alternativo al APEC para noviembre.

Recursos Insuficientes y Esfuerzos Tardíos

Si la alcaldía no contara con una base de buenos cuadros técnicos, un portafolio de proyectos listos para ser financiados y un burgomaestre con experiencia y liderazgo, quizás se le pudiera echar la culpa de todo. Sin embargo, cuenta con ello. Lo que le falta son recursos y capacidad de unificar los esfuerzos de planificación dispersos que desde el gobierno central se han emprendido a última hora.

A falta de apoyo gubernamental oportuno y consistente hay organismos cooperantes que han identificado desde temprano la necesidad y han venido ayudando a la alcaldía. Es el caso de la Corporación Andina de Fomento (CAF) que le viene brindando asistencia técnica para afrontar la brecha actual de saneamiento y reforzar sus capacidades de gestión municipal.

El Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento (MVCS) y el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) vienen elaborando planes y proyectos, aunque sin contar con un marco de referencia integral previo que permitiera dar consistencia a sus prescripciones bajo un único y sólido enfoque. Esta dispersión puede conllevar a un crecimiento desordenado, la duplicación de esfuerzos y costos sociales y ambientales que podrían evitarse.

Dentro del marco de la Ley de Desarrollo Urbano Sostenible (Ley N°31333), el MVCS contrató tres consultores privados distintos, para elaborar el Plan de Acondicionamiento Territorial (PAT) de la Provincia de Huaral y los Planes de Desarrollo Urbano (PDU) de los distritos Chancay, Huaral y Aucallama. Con enfoques distintos que vienen dificultando la coordinación entre equipos y la compatibilidad de sus propuestas. La aprobación del PAT corresponde a la Provincia de Huaral, lo que podría afectar al distrito de Chancay, sede de la infraestructura portuaria y logística. Si bien la Municipalidad de Chancay tiene la potestad de aprobar su PDU, sus necesarias adecuaciones requerirán la aprobación de Huaral, lo que puede frenar la velocidad de las decisiones y aumentar el riesgo de informalidad y corrupción de funcionarios.

El MTC ha anunciado algunas obras orientadas a mejorar la interconexión de Chancay con Lima y Callao, como el mejoramiento de la Panamericana Norte (Red Vial N° 5), la vía Evitamiento Chanca-Chancayllo y la nueva vía que conformaría el par vial Variante Serpentín Pasamayo, con una inversión aproximada de US$ 300 millones. Sin embargo, estas obras aun no tienen fecha de nacimiento.

Urge pues contar con un Plan Maestro que sirva como un instrumento integrador, articulador y ordenador, capaz de guiar a través de un tablero de comando e indicadores clave, un proceso de desarrollo sostenible y competitivo, sectorial y socialmente equilibrado.

https://www.maximixe.com/blog/puerto_y_ciudad_de_chancay_a_punto/?ref=read-more-ae

Por:
Econ. Nelson Shack (*)

Mayor efectividad contra la corrupción

El año pasado, dada la incapacidad del Estado de gestionar, se dejó de gastar casi 17 mil millones de soles en inversiones a pesar de la enorme brecha de infraestructura existente en nuestro país y de los enormes beneficios que supone la inversión pública como catalizadora de la inversión privada, la generación de empleo, el cierre de brechas socioeconómicas y la reducción de la pobreza y la desigualdad.

Según los datos del Portal de Transparencia del Ministerio de Economía y Finanzas, el Presupuesto Institucional Modificado (PIM) para activos no financieros ascendió a S/. 67 721 millones, de los cuales se ejecutaron S/. 50 779 millones, es decir, el 75%. Aunque el PIM puede estar sobreestimando en algo la disponibilidad financiera de los recursos, lo cierto es que dejar de gastar miles de millones de soles disponibles (aunque no sean 17 mil) solo revela el principal problema de la gestión pública hoy en día: a pesar de las grandes necesidades no tenemos capacidad de invertir todos los recursos disponibles.

Ciertamente, se trata de un problema multicausal, complejo y ampliamente diagnosticado, pero la falta de visión y liderazgo del gobierno en particular y de la clase política en general no ha permitido que se vaya solucionando.

Pero, además, de esos 51 mil millones ejecutados, se perdieron S/. 8963 millones a consecuencia de la corrupción y la inconducta funcional en los procesos de inversiones, según estudios de la Contraloría General de la República. Es decir, el 37% de los S/. 24 268 millones que constituye el total de la pérdida por corrupción e inconducta funcional en el manejo de fondos públicos en el 2023, se concentra en las inversiones (las obras, para decirlo en simple).

Al respecto, cabe tener presente que el Estado opera a través de dos grandes mecanismos: el primero es la gestión presupuestaria para la provisión de bienes, servicios y obras públicas. Y el segundo, es por medio de la regulación y la operación efectiva de los servicios públicos, como por ejemplo el sistema de administración de justicia.

Lamentablemente, y a diferencia del primer mecanismo, no se dispone de estimaciones e investigaciones para tratar de cuantificar el tamaño de la corrupción que afecta al segundo mecanismo, por lo que no podemos saber a ciencia cierta su tamaño y evolución, aunque casos recientes como el de Andrés Hurtado "Chibolín" nos hacen intuir junto con la ciudadanía, que los casos de corrupción están en aumento.

Sin embargo, el tamaño de la pérdida por corrupción e inconducta funcional en el manejo anual de los

(*) Magíster en Gestión y Políticas Públicas por la Universidad de Chile, Economista por la Universidad del Pacífico y Especialista en Gestión Municipal por la Universidad ESAN. Ha sido Director General de Asuntos Económicos y Financieros del Ministerio de Economía y Finanzas, Director de Presupuesto Público del Perú, Director del Banco de la Nación y Contralor General de la República. Ha trabajado para el Banco Mundial, Banco Interamericano de Desarrollo, Comisión de la Unión Europea y la Comisión Económica para América Latina y el Caribe, en más de una docena de países de la Región. Es consultor internacional y profesor universitario en diversas escuelas de postgrado.

fondos públicos se está reduciendo. En el 2019 se perdían casi 15 soles de cada 100 soles que el Estado gastaba, lo que equivalía a S/. 23 297 millones. Mientras que, en el año 2023, se perdieron 12 soles y medio de cada 100 soles, proporción equivalente a S/. 24 268 millones.

Evidentemente, el crecimiento sustancial de los recursos presupuestarios hace que en términos absolutos se pierda más, pero en términos relativos (cuánto pierdes respecto de lo que gastas) medida por la tase de incidencia muestra una tendencia decreciente, cada año se reduce en promedio medio punto porcentual. Es más, cabe destacar que en el año 2023, por primera vez se redujo el monto de la pérdida por corrupción en términos absolutos en 152 millones, con respecto al año previo.

Esto equivale a que en estos cinco años se dejó de perder más de 4 mil 286 millones de soles, gracias a los esfuerzos de los distintos actores públicos, privados y sociales del ecosistema de control en general, y particularmente a los efectos de la reforma del control gubernamental externo en el Perú aplicada en los últimos 6 años, que ha permitido que ahora el control sea sustancialmente más preventivo (con el control concurrente), digital (con la interoperabilidad, la analítica de datos y la inteligencia artificial), participativo (con la participación de la sociedad civil a través de los monitores ciudadano de control), descentralizado (llegando a hacer por lo menos un servicio de control en cada municipio del país, con lo cual, la presencia y cobertura es nacional) e independiente (al haber integrado las oficinas de control institucional a la Contraloría, que ahora tiene oficinas regionales y provinciales desconcentradas).

Ciertamente, es necesario incrementar la velocidad de reducción de la tasa de incidencia de la corrupción y la inconducta funcional, pero para ello se requiere que la clase política, en el Ejecutivo y Legislativo, realice reformas estructurales (como la que se aplicó al control gubernamental) en otras áreas: educativa (para el tema de valores), política (para la transparencia del financiamiento de las campañas electorales), judicial (para disponer de un sistema de justicia que opere con imparcialidad, predictibilidad, celeridad y accesibilidad), administración pública (para la implementación de una carrera pública meritocracia y flexible, la mejora de la calidad regulatoria y la simplificación administrativa), entre otros.

La efectividad de la lucha contra la corrupción depende de acciones integrales en la cadena de valor interinstitucional en su conjunto, en las áreas de prevención, detección, investigación, sanción y reparación.

El control gubernamental externo, que se ha fortalecido sustancialmente, es tan solo un eslabón de esa compleja cadena de valor. Hasta que no haya sanción efectiva y ejemplar y siga imperando la impunidad, y no se implementen las otras las reformas institucionales estructurales comentadas, la velocidad de reducción de la tasa de incidencia no será significativa y seguiremos condenando a las peruanas y peruanos a que sigan sobreviviendo en un país en el cual, como bien decía Gonzales Prada, **“donde pones el dedo, salta la pus”**.

Por:
Dr. Ing. Julián Sastre,
Presidente del Instituto
de Movilidad

Un transporte público "Pata Negra" para Lima

Hace unos meses escribía en esta revista sobre mi visión de la movilidad sostenible para Perú, hoy tras los paros y protestas en el transporte de Lima me centro en la importancia del transporte público como pilar de la movilidad motorizada.

En términos de teoría económica, el transporte público es lo que se denomina un bien inferior aquel que con el incremento de la renta tiende a un menor uso. La movilidad en general y el transporte privado en Perú se puede decir que son bienes normales, se consumen más cuanto mayor es la renta.

Es decir, el Transporte Público es el cerdo blanco del transporte y el coche la pata negra, ese manjar tan exquisito de la gastronomía española.

El país desarrollado no es en el que el pobre tiene coche, sino en el que el rico usa el transporte público (Enrique Peñalosa, ex alcalde de Bogotá)

ESTO ES LO QUE TENEMOS QUE CONSEGUIR PARA LIMA, ES UNA CUESTIÓN DE SUPERVIVENCIA, DE SALUD Y DE ECONOMÍA.

¿Y CÓMO LO HACEMOS?

Desde el punto de vista de esa teoría económica, la solución al problema, parece simple: convirtamos al Transporte Público en un bien normal. Algo deseado por los que prosperan. Y si analizamos que quieren estos, encontraremos el camino:

- Lo primero que desean es ahorrar tiempo, con la prosperidad, el valor del tiempo sube más que proporcionalmente con el PIB. Luego tenemos que hacer transportes rápidos, con plataformas reservadas que los separen del tráfico general. Empecemos por los BRT mientras el metro llega.
- Seguridad, el coste de la vida en los países desarrollados está mucho más valorado. Cualquier actuación en este sentido será bien acogida.
- Un complemento excelente al ahorro del tiempo es "el aprovechamiento del tiempo y, en definitiva, la comodidad". Podemos trabajar o leer, el tiempo de viaje deja de ser un tiempo perdido. Por tanto, el factor comodidad hay que contemplarlo en el diseño.

ALGUNAS PROPUESTAS Y POSIBLES SOLUCIONES TRANSPORTE PUBLICO

Trabajemos juntos en ello. Aquí apunto algunas posibles soluciones sobre las que trabajar:

- Carriles reservados para los autobuses, que permitan una velocidad comercial alta, mayor que ir en coche. Sería para las troncales o para las alimentadoras.

- Una vez que se ha dado la de cal, vamos con la de arena. La política de parqueo es una buena forma de moderar sin limitar completamente el uso del vehículo privado en determinadas zonas. A su vez, este modo se hace más costoso si lo comparamos con el transporte público. La regulación en vía pública, la reducción de oferta en la calle para recuperar espacio para el ciudadano, siempre sin olvidar a los residentes, y otras medidas relacionadas con el estacionamiento son de gran interés.

- Calmar el tráfico general, reducir las velocidades hacen menos peligrosas y habitables las ciudades.

Estas son algunas de mis propuestas, después de toda una vida como consultor, investigador y usuario del transporte público y conocedor de Lima. Algunos dirán, pero en Lima es distinto, llevo mucho tiempo oyendo eso, pero Medellín, Rosario, Ciudad de México, Bogotá nos muestran lo contrario. Es una cuestión de voluntades, liderazgo político y financiamiento.

LA EXISTENCIA DE UNA AUTORIDAD DEL TRANSPORTE COMO ATU, ES UNA GRAN OPORTUNIDAD.

Por:
Claudia Puentes Riaño,
Subgerente de Negocios
Colaterales de Transmilenio

Transmilenio:

25 años de innovación en transporte masivo

En 2024, América Latina celebra el 50 aniversario de los sistemas de autobuses de tránsito rápido (BRT), un modelo pionero iniciado en Curitiba bajo la visión de Jaime Lerner, cuyo enfoque transformador cambió el rumbo de la movilidad urbana en la región. Este año también es especial para Bogotá, ya que TRANSMILENIO conmemora 25 años de operación, consolidándose como un referente en transporte masivo sustentable. Ambas ciudades, Curitiba y Bogotá, son miembros plenarios fundadores de la Red Latinoamericana de Movilidad Urbana Sustentable (SIMUS).

En esta columna, destacamos, a través de las palabras de la Subgerente de Desarrollo de Negocios, lo que ha significado para América Latina estos 25 años de innovación y compromiso en movilidad urbana sustentable.

Desde Bogotá hemos comenzado la celebración de los 25 años de Transmilenio que representan una oportunidad para reflexionar y ver en perspectiva la revolución que ha implicado la implementación de una de las más exitosas políticas públicas. Surgió inspirada en el modelo de Curitiba, que este año celebra sus 50 años, creció y ha sido nutrida por la experiencia de cientos de ciudades que lo han adoptado.

Como lo resaltaba la Gerente de Transmilenio, María Fernanda Ortiz en el conversatorio sostenido con la Red Simus el pasado 23 de octubre, tal vez el principal logro es cumplir 25 años. En un sector lleno de complejidades de toda naturaleza Bogotá logró implementar Transmilenio, superar el transporte informal desarticulado y consolidarse como un sistema integrado. Este solo hecho es todo un logro.

En estos 25 años Transmilenio no ha parado de innovar y de crear formas de generar valor para los ciudadanos de múltiples maneras que van más allá del transporte. En transporte, Transmilenio trascendió de ser una oferta tipo BRT con troncales. Hoy el componente troncal

(*) Claudia Puentes Riano Subgerente de Negocios de TRANSMILENIO S.A. Colombia.

cuenta con 114 kms de carriles exclusivos y próximamente entrarán en operación tres nuevas troncales. Además, hoy se ha consolidado como un sistema integrado que además incluye los servicios zonales en carriles que comparte con el tráfico mixto. Integra el servicio de cable que cuenta con una primera línea y tiene dos más en construcción. Transmilenio sigue evolucionando y facilitará la integración del Metro de Bogotá y del Regiotram. Hoy Transmilenio ha logrado cobertura de toda el área urbana de Bogotá y parte de la rural y continúa este proceso de integración. Diariamente transporta más de 4.1 viajes y tiene segmentos con indicadores de eficiencia comparables con los más altos estándares en el mundo.

Más allá del transporte es clave resaltar al menos cuatro temas adicionales. El primero es la contribución de Transmilenio a la sostenibilidad medio ambiental. Bogotá en estos 25 años pasó de 6 a 8 millones de habitantes y el PIB per cápita creció casi tres veces; la flota que moviliza estos viajes se redujo a la mitad. Además, el transporte público masivo es el más utilizado por los ciudadanos de acuerdo con la más reciente Encuesta de Movilidad 2023

(https://www.encuestademovilidad2023.com). El liderazgo de Transmilenio ha facilitado una negociación con toda la cadena de proveeduría de flota y combustible permitiendo una reducción de todos los factores contaminantes y emisiones a la atmósfera. Un ejemplo de esto es la calidad del combustible que se distribuye en Bogotá. Haber liderado el proceso de transición energética incluyendo una de las mayores flotas eléctricas de América Latina ha implicado una gran contribución ambiental.

El saldo social de Transmilenio es muy positivo. Logró, mediante la oferta de transporte público formal, llegar a todos los rincones de Bogotá y ser un factor de progreso urbano incluso en los barrios de origen informal. En el mismo sentido, ha logrado una impresionante formalización empresarial y laboral. Solo tomando una foto de 2024 es posible ver que el sistema completo implica al menos 35 mil empleos formales, 25 mil de ellos de operadores de conducción. Transmilenio ha sido un factor de competitividad y productividad. Las personas pueden conectarse con empleos formales y las empresas pueden atraer talento de todas las zonas de la ciudad. Hoy Transmilenio le permite a los bogotanos acceder a trabajo, estudio, salud, entretenimiento.

Un aspecto crucial ha sido haber hecho alianza con el sector privado. Las empresas privadas han sido fundamentales para lograr los altos niveles de financiamiento e inversión que han permitido este crecimiento en tan poco tiempo. Además, han facilitado la incorporación de nuevas tecnologías y de nuevas maneras de prestar el servicio. La competencia entre compañías además ha facilitado el cuidado en el nivel de costos para los usuarios y los contribuyentes.

Finalmente quiero resaltar el aporte de Transmilenio en el desarrollo laboral y profesional del talento humano. Esta innovación se refleja en el desarrollo de grandes competencias laborales en diversas áreas como la conducción, la mecánica, el mantenimiento de flota en constante innovación. Merecen especial reconocimiento el desarrollo de capacidades de planeación, implementación y control de las soluciones de transporte. Adicionalmente, se han desarrollado importantes capacidades en áreas como las financieras y las del derecho. Este desarrollo del talento humano se ve reflejado en una diáspora colombiana que ha participado de las soluciones de transporte en el resto del mundo.

Los retos para los siguientes años son muchos, y uno de los más cruciales es elevar la calidad del servicio para los usuarios de TRANSMILENIO. La integración con el Metro de Bogotá, programada para 2028, representa un paso significativo hacia un sistema de transporte más conectado y eficiente, al igual que el compromiso con la descarbonización y la adecuada financiación de nuevas tecnologías. Sin embargo, reducir los tiempos de desplazamiento y optimizar la experiencia de los usuarios deben ser prioridades constantes, ya que impactan directamente en la percepción y aceptación del sistema. Estos y otros desafíos podrán resolverse mediante el apoyo de redes de colaboración global, compartiendo aprendizajes que permitan a TRANSMILENIO alcanzar otros 25 años de innovación que beneficien a los ciudadanos más allá del transporte.

Por:
Jorge
Coxtinica

Transporte público de pasajeros en Lima, Perú, caos e inseguridad.

Para esta ocasión con un gran saludo y con enorme solidaridad a Perú y en particular a región Lima Callao, por los lamentables acontecimientos sucedidos desde el mes de septiembre, derivados de las manifestaciones de inconformidad por parte de las empresas de transporte público.

Estas manifestaciones se han derivado de las denuncias de transportistas sobre la creciente ola de extorsión y cobro de cupo que diariamente son víctimas por diversos grupos delincuenciales. En tal sentido el gremio de transportistas han convocado a paros del transporte público en la región de Lima y el Callao, ha raíz de las extorsiones pero sobre todo del asesinato de un transportista el 20 de septiembre del presente año.

De ahí el 23 de septiembre en diversas zonas se presento el paro del servicio de transporte público, afectando de forma severa a la ciudadanía.

Ante esta situación el gobierno reacciona y realiza diversas acciones de apoyo y emite diversas medidas para mitigar los efectos en las fuentes de trabajo, tales como poner en operación autobuses con servicio gratuito y conminar al trabajo en casa.

COMUNICADO

MTPE: Sobre la situación presentada en el transporte público en Lima Norte

El Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo (MTPE), ante las situaciones particulares ocurridas en el transporte público en Lima Norte que se vienen registrando hoy, 23 de setiembre de 2024, lo cual constituye una circunstancia excepcional que podría causar dificultades a los trabajadores para trasladarse a sus centros de labores, exhorta a los empleadores a:

1. Priorizar el teletrabajo, con la finalidad de salvaguardar la integridad de los trabajadores, de conformidad con el artículo 17 de la Ley N° 31572, Ley del Teletrabajo y su Reglamento.
2. Las personas que se vean afectadas por la falta de transporte público, tendrán una tolerancia de dos (2) horas en su horario de ingreso.
3. Adoptar medidas flexibles que permitan compensar las demoras derivadas por el contratiempo en el traslado de los trabajadores que acuden a sus centros de trabajo, acorde a sus particulares circunstancias, debiendo permitir a los trabajadores el ingreso para el desarrollo de sus labores.
4. El tiempo de demora estará sujeto a compensación posterior, de acuerdo a lo que acuerden las partes. Ante la falta de acuerdo, es decidido por el empleador.
5. Por ningún motivo dicho tiempo será considerado como tardanza injustificada que sea materia de sanciones disciplinarias.

Oficina de Comunicación e Imagen Institucional
Lima 23 de setiembre de 2024

PERÚ Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo

Perú Puntiche

BICENTENARIO PERÚ 2024

Ante la gravedad de la situación, el gobierno declara en Estado de Emergencia a 14 distritos de la región y establece el toque de queda.

Aunado a lo anterior, la percepción de los usuarios sobre el transporte público, según el Observatorio Ciudadano Lima, esta actividad paso de ser el 5to. motivo problemático de los habitantes al 2do., por la inseguridad y la falta de calidad en el servicio. En este mismo renglón el 65% de la población manifiesta insatisfacción por este servicio.

Este escenario se extiende hasta el 12 de octubre, en el que se suspende el paro de transporte que duró 72 horas, con el propósito de reagruparse con otros gremios y que además exigen al gobierno la derogación o modificación de la Ley 32108 sobre crimen organizado y que establece criterios mas estrictos para definir delitos del crimen organizado y que además se excluyen la extorsión y el sicariato, poniendo en tela de juicio el beneficio a la ciudadanía y que benefician a grupos políticos y personajes en particular.

Se identifica un ambiente complicado y diferentes posturas de los diversos protagonistas, empresas de transporte, gobierno, políticos y al final los usuarios.

Esta valoración resulta la mas importante, si se considera que frecuentemente, y este no es el caso, las necesidades y percepciones de los usuarios son las menos incluidas. Mas allá que el gobierno ponga en practica operativos de apoyo y exhorto a los empresarios y espacios laborales, sobre tolerancia para los ciudadanos, las soluciones deben ser de fondo y aprovechar esta crisis para establecer líneas claras de atención, iniciado por los aspectos de inseguridad tanto para transportistas y principalmente para los usuarios.

Sobre la inseguiridad, en particular en las ciudades latinoamericanas, los grupos delincuenciales han sentado sus propias bases de gobernabilidad y en general teniendo vinculos con autoridades y funcionarios de los gobiernos en turno. Por esta razón, hoy mas que nunca se debe apostar a la voluntad política y las medidas directas y claras de atención.

De igual forma y aprovechando las circunstancias, también reordenar de manera profunda la prestación del transporte público, se tiene claro que mas del 50% se mueve en rutas tortuosas, vehículos obsoletos, malos tratos y condiciones de alta inseguridad.

Busquemos entonces, que la experiencia de viaje de los ciudadanos sea la mas satisfactoria posible y que sen consideradas sus opiniones y percepciones.

Se debe notar la dirección del gobierno que concesiona el servicio y que debe marcar condiciones mínimas de calidad en la prestación, horarios, recorridos, vehículos y buen trato, en tanto que el gobierno debe tener en consideración las tarifas adecuadas, no aquellas que representen beneficios políticos.

Esperemos que se aprovechen estas condiciones, para que los que tienen que actuar lo hagan de manera oportuna y en la dirección correcta, no dejando de tener en el centro de la atención a los usuarios.

Vaya pues un saludo solidario a los ciudadanos que son los que hacen posible que cualquier servicio público funcione, cosa que frecuentemente se olvida.

Por:
Gina
Gálvez (*)

Atrapada en el tráfico

Lima, la capital peruana, es conocida a nivel mundial por su intenso tráfico vehicular, la congestión se ha convertido en uno de los principales problemas que enfrenta la ciudad, afectando la calidad de vida de millones de ciudadanos.

Diariamente, quienes vivimos en Lima perdemos horas valiosas atrapados en el tráfico, lo que genera estrés, pérdida de productividad y un impacto negativo en la economía local. El exceso de vehículos en las calles contribuye significativamente a la contaminación del aire, afectando la salud de los ciudadanos.

La falta de sistematización del transporte público, de obras de envergadura, la deficiente señalización vial y la ausencia de una cultura vial son algunos de los factores que contribuyen a la crisis de movilidad en Lima que ocupa el primer lugar en congestión vehicular en toda América Latina, según diversos estudios.

Si bien las grandes obras de infraestructura son necesarias para solucionar el problema a largo plazo, existen soluciones más inmediatas y económicas que pueden implementarse de manera eficiente. Los Sistemas Inteligentes de Transporte (SIT) ofrecen una alternativa viable para mejorar la movilidad urbana y reducir la congestión vehicular.

Distritos como Santiago de Surco y La Molina han demostrado que es posible implementar soluciones innovadoras a bajo costo. Iniciativas como los giros libres a la derecha con precaución y la optimización de intersecciones han permitido mejorar el flujo vehicular y reducir los tiempos de viaje. Estas experiencias locales demuestran que con una planificación adecuada y una gestión eficiente del tráfico, es posible lograr avances significativos en la movilidad urbana.

Sin embargo, estas soluciones aisladas no son suficientes. Se requiere una visión metropolitana con liderazgo que integre a todos los distritos y promueva la coordinación entre las diferentes autoridades.

Es necesario desarrollar un plan de movilidad sostenible que contemple la implementación de más sistemas de transporte público de alta capacidad, la promoción de la bicicleta y el transporte compartido, y la inversión en infraestructura ciclista y peatonal.

Además de las medidas a corto plazo, es fundamental abordar las causas estructurales del problema. Esto implica una planificación urbana más eficiente, una gestión adecuada del crecimiento vehicular y la promoción de políticas que desincentiven el uso del automóvil como medio de transporte principal.

En conclusión, la solución al problema del tráfico en Lima requiere un esfuerzo conjunto de las autoridades, la sociedad civil y el sector privado. Es fundamental que se establezca un diálogo abierto y transparente para identificar las soluciones más adecuadas y garantizar su implementación efectiva.

(*) Ingeniera y Abogada, con más de 25 años en gestión pública y privada, ciclista urbana.

Por:
Enrique Cornejo Ramírez (*)

Terminal Portuario de Chancay: un punto de inflexión para la economía peruana

Hay acontecimientos que pueden convertirse en un punto de inflexión en la historia económica de un país. La puesta en operación del Terminal Portuario de Chancay parece ser una de estas circunstancias especiales, que no se repiten tan continuamente por lo que hay que aprovecharlas.

Y es que esta obra de infraestructura no es producto de la casualidad. El Perú está ubicado privilegiadamente en el centro de la costa sudamericana de cara a la Cuenca del Pacífico. Por ello, hace ya dos décadas que importantes aerolíneas latinoamericanas hacen Hub (centro de operaciones aeroportuarias) en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez. Por la misma razón, desde 2010, en el Puerto del Callao, operan actualmente dos de las tres más importantes empresas de gestión portuaria en el mundo: DP World de Emiratos Árabes Unidos y APM Terminals con sede en Dinamarca, perteneciente al Grupo AP Moller-Maersk, propietario también de una de las compañías navieras más grandes del mundo.

Con el inicio de las operaciones del Terminal Portuario de Chancay, entran al juego los primeros operadores del mundo: los chinos. La empresa que operará el puerto, Cosco Shipping Ports (dueña del 60 por ciento del total de las acciones) apuesta a abrir una ruta comercial directa entre Asia y América del Sur, a través del Perú. Esta ruta ahorrará al menos diez días de trayecto marítimo entre Shanghái y Chancay y -no queda duda- que la mayor parte del comercio entre Sudamérica y Asia la utilizará.

¿Por qué los principales operadores portuarios y aeroportuarios del mundo quieren invertir en el Perú? Por una razón principal: su ubicación estratégica en la Costa Oeste del Pacífico Sur. Si en la antigüedad el comercio se desarrollaba principalmente en el Mar Mediterráneo y en el Siglo XX esa zona estratégica se trasladó al Océano Atlántico, en el Siglo XXI es el Océano Pacífico la zona geoeconómica de mayor interés y crecimiento.

Y las noticias buenas continúan para el Perú. Los especialistas están de acuerdo en que, en la segunda mitad del Siglo XXI, surgirá otro actor protagónico en la escena mundial: India y el Océano Índico. Y si vemos el mapamundi, el Océano Índico está en la misma zona de influencia, a continuación del Pacífico. Entonces, estamos hablando de un reacondicionamiento estratégico del comercio y la economía mundial, y el Perú está en el centro del escenario.

(*) Economista, exministro de Transportes y Comunicaciones del Perú

Por cierto, a la ubicación estratégica del Perú, se unen otros factores positivos tales como: los buenos fundamentos macroeconómicos y fomento a la inversión privada de la economía peruana y sus más de veinte acuerdos de libre comercio o de asociación estratégica con los principales mercados del mundo.

¿Qué es entonces lo que debemos hacer? En primer lugar, tomar conciencia de la importancia estratégica que tiene nuestro país y, en consecuencia, aprovechar esta oportunidad para dar un impulso decisivo en una estrategia integral de desarrollo para beneficio de todos los peruanos.

Para ello debemos salir del oscurantismo y la mediocridad que hoy mostramos en temas políticos e institucionales. Se trata de retomar políticas de Estado y buscar consensos para una estrategia integral de largo plazo. Se trata de tener el liderazgo y las políticas públicas que necesitamos para convertir estas oportunidades en puestos de trabajo y mejores niveles de vida para los peruanos, y no solo mirar estos proyectos como ventajas coyunturales que pueden traernos solo beneficios económicos para algunos sectores.

Por ello, propongo que la visión por la que apostemos desde ahora y a largo plazo sea la de convertirnos en el Hub Sudamericano en la Cuenca del Pacífico, como lo son en sus respectivas ubicaciones, Singapur, Shanghái o Los Ángeles. Para lograr alcanzar esta visión debemos articular nuestros planes estratégicos nacionales, sectoriales e institucionales. Esta es la oportunidad que se nos presenta para afrontar nuestras principales necesidades de desarrollo: inversión y crecimiento sostenidos para generar empleos, educación y salud públicas de calidad, buenas infraestructura y seguridad.

¿Dejaremos pasar esta extraordinaria oportunidad o asumiremos nuestra responsabilidad y estaremos a la altura de los desafíos históricos?

Por:
Roxana Rocha
Regidora de la
Municiplidad
de Lima (*)

Perspectivas de la municipalidad de Lima Metropolitana

Hoy en día la Municipalidad Metropolitana de Lima, bajo el liderazgo de Rafael López Aliaga, Alcalde de Lima, se tiene como misión, generar valor público, promoviendo el desarrollo integral, armónico y sostenible de la metrópoli de Lima, a través de una gestión eficiente, transparente, participativa, concertadora y moderna. Asimismo, se tiene varios objetivos, entre ellos cabe resaltar los siguientes:

1. La recuperación del Centro Histórico de Lima.- Declarado Patrimonio Cultural de la Nación en 1972 e inscrito en la lista de Patrimonio de la Humanidad de la Unesco en 1991. Fue creado mediante acuerdo de Concejo N° 168 del 14 de julio de 1994, modificado mediante Edicto N° 212 del 26 de mayo de 1995.

2. Disminuir la Brecha de Infraestructura Vial.- La infraestructura es uno de los factores básicos para que un país adquiera niveles de competitividad adecuados, tenga sostenibilidad en su crecimiento económico, avance en la inclusión social y pueda lograr su integración interna y externamente; para ello se requiere hacer importantes obras públicas que beneficien al ciudadano. Las mismas que ya se vienen ejecutando y muchas de ellas serán inauguradas en el 2025 - 2026.

3. Movilidad Urbana Sostenible.- Promover políticas de trabajo integrado y colaborativo para gestionar, planificar, ordenar, integrar y regular el tránsito y el transporte en Lima y Callao, involucrando a la Autoridad de Transporte Urbano de Lima y Callao - ATU y a las municipalidades distritales con el objetivo de desarrollar el planeamiento y las políticas de tránsito y transporte urbano que contemplen los siguientes puntos:

- Desarrollo de una red de transporte público masivo, inclusivo, sostenible, seguro, eficiente y de calidad.

(*) Abogada, egresada de la Universidad de Lima, con estudios de maestría en: "solución de Conflictos" y "Gestión Pública", con experiencia laboral en la gestión pública por más de 25 años ocupando cargos directivos de alta responsabilidad tales como: Gerente Municipal y Secretaria General de los gobiernos locales de Miraflores, La Molina, San Miguel y otros; asesora de la alta dirección del Ministerio de Transportes y Comunicaciones; así como Presidente Ejecutivo del instituto metropolitano de transporte - Protransporte y Gerente Central de Promoción y Gestión de Contratos e Inversiones - ESSALUD. He trabajado como docente en dos universidades privadas. Actualmente ocupo el cargo de Regidora Metropolitano de Lima, asimismo ejerciendo la profesión de forma independiente.

- Impulsar el transporte no motorizado (para ciclistas, peatones, personas con movilidad reducida) mediante programas y políticas que incluyan: diseño, planificación y construcción de la red.
- Fomentar la multi-modalidad de los transportes públicos de pasajeros.
- Fomentar la educación y la seguridad vial, creando una cultura de respeto entre los usuarios y transportistas.
- Establecer políticas de movilidad urbana sostenible, que priorice al peatón y el transporte público de pasajeros, que contemple proyectos que busquen reducir la contaminación ambiental y mejorar la calidad de vida de los ciudadanos, con visión al futuro.
- Lineamientos para la construcción de vías e infraestructura de transporte que busquen solucionar los problemas de congestión vehicular en la capital.
- Promover la participación política y ciudadana en las mejoras de la ciudad, afirmando su compromiso con la aplicación de planes de desarrollo urbanos, medioambientales y de transporte, que busquen mejorar la capital y la calidad de vida de sus habitantes.

4. Planes de Desarrollo Urbano – Planificacion Urbana

Los Planes de Desarrollo Urbano, son procesos que buscan mejorar el bienestar de las personas y su entorno mediante el desarrollo de ciudades equitativas, saludables, eficientes, sostenibles y atractivas para las generaciones presentes y futuras. Las políticas adecuadas sobre densidad, uso del suelo, espacio público y diseño de infraestructura y servicios pueden hacer una diferencia en la entrega de calidad de vida a un precio justo. Estos procesos resultan de gran importancia para la ciudad; toda vez que, orientan su crecimiento, promueven el uso racional del suelo urbano para el desarrollo de las actividades urbanas, incorporan la gestión de riesgos, para la prevención y mitigación de los impactos que pudieran causar fenómenos naturales, además, con este tipo de planes se protege el medio ambiente urbano y se identifican áreas de protección y conservación, genera la articulación vial de los centros urbanos con sus regiones, la formulación de programas de vivienda, renovación y/o rehabilitación urbana; y, la promoción de la inversión privada.

Los Planes de Desarrollo Urbano constituyen un proceso importante en el desarrollo de una ciudad, pues con estos Planes se podrá obtener resultados positivos como el incremento al acceso a una vivienda segura por parte de la población, disminución de la informalidad de la propiedad predial urbana, incremento del acceso de la población urbana y rural a servicios de agua y saneamiento sostenible de calidad, y la mejora de la capacidad de gestión de las instituciones del sector. Por ello, próximamente serán aprobados dos Planes de Desarrollo Urbano - PDU de suma importancia para la ciudad de Lima, como son: El Plan de Lima Norte y el Plan de Lima Sur-Balnearios.

Finalmente, desde la Municipalidad Metropolitana de Lima, venimos articulando acciones, esfuerzos y recursos en los tres niveles de gobierno, el sector privado y la sociedad civil en materia de movilidad sostenible, ejecución de proyectos de infraestructura vial, planificación urbana, vivienda y urbanismo. Estas políticas buscan responder a los retos del desarrollo urbano basado en una consolidación y democratización de la ciudad. En un próximo artículo se darán conocer las obras de infraestructura vial, movilidad sostenible con mayor detalle.

Por:
Juan Lazarte Carranza
Director Ejecutivo de PLACE

Una mirada a un futuro prometedor

Nuestro Perú, mas allá de los avatares políticos sobre lo que ya resulta cansado abordar, enfrenta una serie de desafíos en el corto y mediano plazo que seguramente consolidarán un mejor futuro para nuestros hijos y nietos.

No cabe duda de que la próxima inauguración del Mega Puerto de Chancay que ha servido a los amigos de la China acuñar la frase: "…de Chancay a Shanghái" será un importante impulso al comercio tanto al interior del pais como de los países de la región tal cual pareciera ser la intención del gobierno chino. Es decir, no solo llegar con sus productos, que ya lo hacen de manera masiva, sino llevar productos de América del Sur hacia su pais. E indudablemente esto ha despertado el interés y en algún caso cierto celo y hasta envidia de países vecinos y otros del continente.

Recientemente tuve la oportunidad de estar en sendas misiones comerciales. Por un lado, de empresarios ecuatorianos que buscan colocar sus productos en el mercado chino, para lo cual están buscando alianzas estratégicas y socios comerciales que les faciliten el transporte, almacenamiento y distribución de sus productos. Ciertamente existe la necesidad de más infraestructura portuaria, alentar el cabotaje y de pronto trenes que acerquen las mercaderías hasta nuestros puertos, por cuanto no solo Chancay se va a beneficiar sino también el Callao. Por otro lado, recibimos la visita de empresarios argentinos, específicamente de la Provincia de Córdoba que están interesados en sacar sus productos a través de nuestro puerto de bandera. En ese caso, la tarea es más compleja, pero demuestra el interés en acercar al Atlántico al gran mercado de la China.

No debemos olvidar que el 33% del territorio brasileño esta más cerca al Pacífico que al Atlántico y es por la zona contigua al Perú. Sin embargo, en los próximos años hay que avanzar en la interconexión ferroviaria, terrestre y aérea para poder ser parte de este mecanismo de integración comercial. Hace algunos años cuando se hablaba de las carteras transoceánicas el gran problema que enfrentaban los empresarios brasileños era la probabilidad que sus tractocamiones volvieran vacíos, lo cual no resulta rentable para ningún empresario. Esto no va a pasar en caso de contar con productos chinos que podrán ingresar al territorio brasileño.

La falta de infraestructura y la lentitud del Estado o los gobiernos regionales para algunas decisiones está siendo cubierta por una campaña muy intensa de PROINVERSION tratando de colocar Proyectos en Activos que podrían ayudar a cubrir las brechas de infraestructura existentes y que requiere del apoyo del sector privado mediante mecanismos de fácil acceso y de impacto en el corto plazo.

Se suma a estas buenas perspectivas la inauguración del nuevo Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, que aun cuando no tiene todas las condiciones adecuadamente cubiertas, seguramente en un plazo adicional se deberá solucionar para volver a tener el aeropuerto más importante del Pacifico Sur y un hub de primer nivel para el turismo nacional y regional.

A Lima le falta mejorar su transporte público que seguramente con el Metro de Lima, los corredores y el nuevo tren subterráneo logrará eliminar la informalidad que hoy campea. Yo siempre he creído que si a Lima la ordenamos en su transporte publico sería una ciudad hermosa de cara a un litoral maravilloso y teniendo en sus espaldas a una sierra pujante y generosa.

Esperamos que los gobiernos regionales se pongan las pilas y puedan desarrollar proyectos que redunden en beneficio de su población y generar empleo y riqueza para todos los agentes económicos. Nos esperan grandes desafíos y solo esperamos que quienes nos gobiernen piensen en el país y en el futuro de las nuevas generaciones.

Severas críticas de contraloría a inepta DGAC

Por:
Herbert Mujica Rojas

Contraloría General de la República, hizo público el Informe de Hito de Control N°24522-2024-CG/APP-SCC de la evaluación realizada a la Dirección General de Aviación Civil, DGAC, entre el 9 de setiembre y 11 corrientes. Tras el examen, se encontraron dos situaciones adversas, producto de la desatención de su alto funcionario y servidor público, el señor Donald Castillo, principal responsable de la deficiente marcha de la DGAC.

Contraloría, en su documento dice textualmente:

"Sobre la base de la información remitida por el Concedente y el OSITRAN, se advierte que ha transcurrido más de un (1) año sin que se adviertan acciones concretas por parte de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) para culminar de implementar las recomendaciones realizadas por la Comisión de Investigación de Accidentes de Aviación (CIAA) en setiembre de 2023, lo que ocasiona que la nueva estación de rescate y servicio de salvamento y extinción de incendios (SEI) no cumpla con la obligación establecida en el numeral 9.2.28 de la Regulación Aeronáutica Peruana (RAP) 314. Dicha situación no se condice el Principio de Enfoque de Resultados establecido en el Decreto Legislativo N° 1362, lo cual podría afectar la seguridad operacional del aeropuerto, en desmedro de los usuarios de la infraestructura aeroportuaria."

Este control concurrente se llevó a cabo con la finalidad de verificar la operación de la nueva estación para rescate y servicio contra incendios del aeropuerto, y verificación de la adquisición de los puestos de abordaje, de conformidad con los Anexos 6 y 14 del contrato de Concesión y normativa aplicable.

El señor Donald Castillo, director general de la DGAC, piensa con insólito optimismo que porque llegó a cumplir con el plazo requerido por la FAA (Federal Aviation Administration) para levantar los últimos 11 hallazgos, que no pudo superar en agosto, pasó con excelencia la prueba y ha demostrado eficiencia. Su historial dice todo lo contrario. Desde el primer momento en que los oficiales de la FAA encontraron 55 reparos o hallazgos en las operaciones de la DGAC, ésta demostraba absoluta desorganización, ineficiencia y falta de liderazgo, poniendo en riesgo la seguridad de la aviación civil y llevando al Perú a que los EEUU a través de la FAA, evaluara degradar a Categoría 2 la calificación de seguridad a nuestro país.

¿Por qué se protege desde el MTC al señor referido, Donald Castillo quien viene haciendo daño a la aviación civil peruana? El ministro del ramo, Reyes, ¿tiene alguna explicación para este absurdo de conservar a un elemento poco ágil e inconveniente con la dinámica veloz y ágil que requieren las operaciones de la DGAC? Más aún, subrayó Contraloría que, desde setiembre de 2023, fecha en que se emitió el Informe Final CIAA, que estableció que la DGAC-MTC, en su condición de autoridad aeronáutica, dispusiera la implementación de sus recomendaciones, ha transcurrido más de un (1) año sin que, hasta la fecha, la DGAC-MTC haya realizado acciones concretas y efectivas orientadas a la implementación de las recomendaciones por parte de CORPAC y el concesionario Lima Airport Partners, LAP.

¿Qué otra alerta más se debe recibir? ¿Es que no basta que la misma FAA haya encontrado 55 hallazgos que demuestran que la gestión de la DGAC es ineficaz en su rol principal de velar por la seguridad de la aviación civil en el Perú?

En cualquier momento puede ocurrir un nuevo accidente y, precisamente, porque ninguna de las recomendaciones dispuestas por el MTC, a través de la Comisión de Investigación de Accidentes de Aviación Civil, se han implementado habiendo pasado más de un año.

Importante rescatar textos que publicamos el 7-5-2024 y en el artículo DGAC sigue ocultando auditoría FAA https://bit.ly/3UCCs5Q

"La auditoría extraordinaria a la DGAC (Dirección General de Aviación Civil), realizada por la Federal Aviation Administration estadounidense, semanas atrás, permanece bajo siete llaves, en el secreto más recóndito y nadie, a excepción de Donald Castillo, conoce del asunto.

Según ha trascendido, hay evidencias que el informe de la FAA concluye indicando que los inspectores peruanos no son competentes, es decir que en estos últimos 10 años no han recibido capacitación, por lo tanto, no están en condiciones de certificar ni vigilar la aviación nacional".
Tuvimos alguna razón entonces e insistimos hoy frente a las gigantescas fallas de la DGAC.

Por:
Mariana Alegre (*)

Helida Quispe (*)
Consultoras de Lima Como Vamos

Paro nacional ante la ola de extorsiones

Desde que empezamos a hacer las encuestas anuales de Lima Cómo Vamos, la inseguridad ciudadana siempre ha sido el principal problema para limeños y limeñas, superando largamente al segundo problema urbano, que sorprendentemente no siempre fue el transporte público. Según la última encuesta, el 70.9% de los ciudadanos identifica la inseguridad como el principal problema de la capital, un porcentaje que parece crecer tan rápido como las nuevas modalidades delictivas que asolan nuestras calles.

(*) Mariana Alegre: Urbanista y Directora Ejecutiva de Lima Cómo Vamos, enfocada en la transformación urbana y mejora de la calidad de vida en las ciudades.

(*) Helida Quispe: Economista y Gestora Ambiental. Especialista en proyectos de movilidad y participación ciudadana.

En Lima, el miedo ya no se limita a la noche. Día a día, los limeños se enfrentan a un ambiente cada vez más hostil, donde la inseguridad ha permeado todos los rincones de la ciudad. El reciente incremento en asaltos violentos, extorsiones y asesinatos ha generado un clima de constante zozobra.

En un contexto donde más del 27% de los limeños ha sido víctima de algún delito en el último año, menos del 16% denuncia debido a la desconfianza en las autoridades. La violencia ha escalado de tal manera que ya no solo preocupa ser asaltado o atropellado, ahora tememos ser asesinados mientras vamos de camino al trabajo o regresamos a casa.

Este gobierno es incapaz de gestionar medidas de prevención de seguridad. Lo que antes se limitaba a robos menores ha escalado a situaciones alarmantes, como los ataques a choferes de transporte público, quienes, en medio de su jornada laboral, deben enfrentarse a la amenaza constante de extorsiones y balas perdidas. Los extorsionadores ya no se limitan a los grandes empresarios; pequeños comerciantes, bodegueros y hasta mototaxistas se encuentran en la mira de estas organizaciones criminales.

El paro de transportistas es un reclamo evidente ante la incapacidad del Gobierno para garantizar la seguridad no solo de ellos sino de todos y todas. Si bien los paros de transporte suelen ser utilizados para exigir mejoras a las condiciones del sector, como ocurrió durante la pandemia, este paro en particular es un grito desesperado de una sociedad que siente que las autoridades la han abandonado. Los transportistas exigen mayor protección, pero también denuncian cómo la violencia y la extorsión han paralizado a pequeños empresarios y comerciantes.

Recientemente un artículo de PuntoEdu evidencia como nuestro país destina alrededor de 3.5% del PBI para afrontar la inseguridad; es decir, alrededor de 35,000 millones de soles. Este informe también revela que la extorsión no está dirigida únicamente a los sectores de gran capacidad económica, sino también a espacios más vulnerables, como los pequeños empresarios. Más de 23,000 bodegueros extorsionados. Casi 300 obras de construcción se encuentran paralizadas, generado pérdidas por 1,000 millones de soles durante el primer semestre de este año. Los comedores populares y mototaxistas también son víctimas del cobro de cupos. En lo que va de este año, 11 mototaxistas han sido asesinados como resultado de las extorsiones.

De la misma manera, la ciudadanía sigue sumida en el miedo. Las extorsiones, robos y asesinatos no solo deterioran la seguridad, sino que afectan gravemente la economía local. Comercios se ven obligados a cerrar o a pagar cuantiosas sumas para mantener sus puertas abiertas.

El Gobierno, parece estar más preocupado por mantener una retórica vacía y generar medidas ineficaces. La declaración de Estado de Emergencia en algunos distritos de Lima es un claro ejemplo de soluciones improvisadas que no abordan las verdaderas raíces del problema. No se trata solo de desplegar policías en las calles; es necesario contar con un enfoque integral que incluya reformas legislativas, mejoras en la inteligencia policial y una real voluntad política para erradicar la corrupción que permite la impunidad.

Ahora, en lugar de derogar la Ley 32108, que permite que los delincuentes sigan cometiendo delitos, pretenden crear un nuevo tipo penal de "terrorismo urbano". Esta propuesta suena más a un intento de distracción que a una verdadera solución. En lugar de endurecer sanciones o crear figuras legales que podrían ser mal utilizadas para reprimir la protesta social, el enfoque debería centrarse en mejorar la respuesta del Estado frente al crimen organizado. La derogación de leyes ineficaces, como la Ley 32108, que ha dado carta libre a la liberación de delincuentes, es una necesidad urgente.

El paro nacional de transportistas, sumado a la creciente protesta social en diversas regiones del país, refleja el profundo descontento de la población. Estas manifestaciones han tenido aceptación y convocatoria en diversas zonas del país, llevando un claro y continuo mensaje de indignación ante el avance de la delincuencia y la falta de respuestas consistentes por parte de las autoridades. El Congreso y el gobierno de Dina Boluarte poco hacen para atender estas demandas. Recientemente se ha sumado el SUTEP y el Gremio de Transportistas Multimodal, así como estos seguirán sumándose más gremios que desaprueba la gestión presidencial y la clase política en general que ya supera el 90%.

Es urgente que el Estado recupere el control de nuestras ciudades y responda con firmeza y eficiencia a esta ola de violencia que sigue escalando y el primer paso es atender la derogación de las leyes que promueven actividades delictivas como la Ley del crimen organizado y la Ley del Terrorismo Urbano. Crear nuevas figuras penales, como el «terrorismo urbano», desvía el enfoque hacia las verdaderas soluciones que espera la ciudadanía.

La Riviera Maya y el Boom Turístico Inmobiliario

¡Hola! Mi nombre es **Magally Martell**, soy peruana y resido en la Riviera Maya, un lugar maravilloso, rodeado de hermosas playas, tranquilidad, entretenimiento, y sol todo el año. Quiero contarles que el mercado de bienes raíces en esta zona sigue en auge, las compañías inmobiliarias siguen construyendo y vendiendo departamentos, casas, terrenos, villas, entre otros. Los precios varían dependiendo de la ubicación y del tipo de propiedad que se elija. La mayoría de nuestros clientes adquiere una propiedad para colocarla en renta vacacional y obtener excelentes retornos de inversión (ROI).

El destino turístico está muy solicitado, recibimos turistas de todas partes del mundo y algunos deciden venir a disfrutar, pero también a invertir e incluso quedarse a vivir aquí. Tenemos propiedades en Playa del Carmen, Puerto Aventuras. Tulum y Cancún de distintos precios y con diferentes amenidades. Además, estamos esperando la culminación del Tren Maya y del Aeropuerto Internacional de Tulum, los cuales harán más fácil el acceso y traslado de nuestros visitantes. Los invito a visitarnos y si desean mayor información por favor enviarme un correo a **magamarplaya@gmail.com** y al WhatsApp **+52 984 142 9841** y con gusto los atenderemos. Adicionalmente los podemos asesorar en todo el proceso de compra, constitución de Fideicomisos en caso de clientes extranjeros, rentas vacacionales, tours, decoración de su propiedad y escrituración de su unidad. **¡Gracias los esperamos pronto!**

Ruinas de Tulum
Riviera Maya.

Por:
Víctor Portilla

Corredor logístico; Chancay, Ancón y Callao, ¡puerta que une sudamérica con el mundo!

Preparando a los jóvenes del callao para lograr una vida digna

La Sociedad de Beneficencia del Callao, que preside el **Dr. Víctor Manuel Portilla Flores,** en su rol de velar por las personas más vulnerables y acortar la brecha de la pobreza, viene ejecutando actividades de sensibilización, sobre la trascendencia y repercusión favorable que tendrán este importante corredor logístico para los ciudadanos del **Callao, Ventanilla, Mi Perú y Pachacútec**.

La esperanza renace para miles de jóvenes chalacos que aspiran a una vida digna, a través de un empleo. El corredor logístico; Chancay, Ancón y Callao, es una gran oportunidad, la más cercana y certera que tienen para poder lograrlo.

"Sensibilizar a las autoridades, así como a la población en general sobre el particular, es nuestro objetivo, por ello a través de las charlas informativas que hemos iniciado, los asistentes toman conocimiento al respecto, se produce el diálogo y toman conciencia de la real importancia de estas obras", **dice Portilla Flores.**

Asimismo, manifiesta, es fundamental destacar que todos los pobladores del Callao podrán beneficiarse de estos proyectos, siempre y cuando estén debidamente preparados, para ver que en medio de la bruma se abre una luz de esperanza para todo el pueblo chalaco. La puesta en marcha del Puerto de Chancay, el Parque Industrial de Ancón, junto con el Puerto Bicentenario, APM Terminal y la próxima ampliación del Aeropuerto Internacional del Callao, abrirán una gran variedad de oportunidades.

Luego menciona que, es imprescindible que los jóvenes del **Callao, Ventanilla, Mi Perú y Pachacútec** estén capacitados, por lo que es importante generar desde el gobierno regional y gobierno local, alianzas estratégicas con las Universidades, Institutos Superiores públicos y privados, para que preparen a los jóvenes en oficios y carreras técnicas que los megaproyectos demanda.

Corredor Logístico; Puerta que une Sudamérica con el Mundo

La Provincia Constitucional del

Callao, Ventanilla, Mi Perú y Pachacútec están a punto de experimentar una importante transformación con estos megaproyectos, los cuales interconectados formarán el gran corredor portuario, que no solo cambiarán el panorama logístico y económico, sino también ofrecerá mayores y mejores oportunidades para la población chalaca que podrá acceder a un puesto laboral.

Mega Puerto de Chancay; es uno de los proyectos estratégicos más importantes del país, con un impacto transformador, ubicado a solo 80 km al norte de Lima, este Puerto conectará a Perú con Asia y consolidará al país como un hub logístico clave en el comercio internacional, ya que las empresas del Callao expandirán sus operaciones para adaptarse a este nuevo centro logístico.

Por otra parte, la **Conexión del Mega Puerto de Chancay y el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez,** permitirá optimizar los tiempos de transporte y costos operativos, impulsando tanto el comercio exterior como la competitividad de las empresas locales y el turismo.
Por ello, es importante destacar que, no solo mejorará la experiencia de los viajeros, sino que también se incrementará el flujo de turistas internacionales, lo que generará mayor número de puestos de trabajo y mayores ingresos para el sector turístico. Se espera que esta nueva infraestructura sea una pieza clave para fortalecer la diversificación económica del país.
Otra de las grandes obras que también se desarrollará en nuestro país, es el **Parque Industrial de Ancón,** conocido como el hub de Innovación y Desarrollo, ya que, no solo será un polo de atracción para empresas nacionales e internacionales, sino que también estará integrado con el **Proyecto de la Ciudad Bicentenario**, una visión de crecimiento urbano y económico sostenible.

Nuestros jóvenes del Callao deben estar preparados
"El **Corredor Logístico de Chancay, Ancón y Callao** insertará a miles de jóvenes en el mercado laboral, por lo que deben estar capacitados. Aquí cumplen un rol importante las autoridades, tanto regionales como locales, que deben generar un programa sostenido de formación continua, impulsado por las Instituciones Públicas, en coordinación y apoyo de las Empresas Privadas para lograr este objetivo", mencionó el **Dr. Víctor Manuel Portilla Flores,** presidente de la Sociedad de Beneficencia del Callao.

Portilla Flores, el pasado 25 de septiembre realizó una importante exposición denominada; **Corredor Logístico; Chancay, Ancón y Callao, ¡Puerta que une Sudamérica con el mundo!,** en el auditorio del Centro de Mejor Atención al Ciudadano (MAC) del distrito de Ventanilla. çEntre el público asistente a este importante evento, estuvieron presentes los regidores de los distritos de Ventanilla y Mi Perú, el Prefecto del Callao, subprefectos, tenientes gobernadores, dirigentes, autoridades de salud, directores de colegios de variante técnica, directores de los Centros de Educación Técnica Productiva (CETPROS), directores de los Institutos superiores públicos y privados, directores y docentes de los Centros de Educación Básica Alternativa(CEBAs), representantes del Consejo Regional de APAFAS, docentes universitarios

, docentes de la Universidad Cesar Vallejo, periodistas y otros miembros de la sociedad civil.

El evento se inició con la presentación de un video con el cual en forma precisa y concisa el, **Dr. Víctor Manuel Portilla Flores**, puso en contexto a los asistentes sobre estos megaproyectos, su importancia, trascendencia y cómo beneficiarán a los ciudadanos del Callao. Seguidamente, se produjo un diálogo abierto con el público presente, respondió sus interrogantes y sustentó la importancia de que los ciudadanos estén preparados para enfrentar los retos que traerán los megaproyectos. Esta actividad tuvo bastante aceptación, ya que los asistentes pudieron tener respuesta a sus interrogantes.

En los próximos días, a pedido de las autoridades y pobladores de los distritos de Bellavista y La Perla, se estarán realizando dos eventos similares en ambos distritos.

Oferta de capacitación para los jóvenes del Callao
Entre las instituciones de formación que han sido identificadas y con las cuales las municipalidades podrían firmar alianzas estratégicas para la formación continua se encuentran:

Universidad César Vallejo Servicio Nacional de Adiestramiento en Trabajo Industrial (Senati), TECSUP, Instituto Peruano de Logística Aplicada (INLOG), CIBERTEC, Instituto Superior Tecnológico IDAT, Universidad Tecnológica del Perú (UTP), Instituto Cámara de Comercio de Lima (CCL), Centro de Formación en Turismo (CENFOTUR), Escuela Nacional de Marina Mercante "Almirante Miguel Grau", Instituto de Educación Superior Tecnológico Público "Carlos Cueto Fernandini" , Instituto Superior Tecnológico Público "Jorge Basadre", Instituto de Educación Superior Tecnológico "Nuestra Señora de las Mercedes". Instituto Superior Tecnológico "Simón Bolívar".

Por:
Martín Valeriano
Presidente de ANITRA (*).

La razón del paro de transportistas de Lima y Callao

Ante el incremento de las extorsiones y asesinatos a los hermanos transportistas de humilde condiciones, generando el desamparo de sus hijos y familias, quienes eran simples trabajadores de volante, siendo víctimas de este tipo de acciones en contra de los más pobres, en los diferentes zonas de los distritos de Lima y Callao. Estos tres crímenes de compañeros transportistas, generaron una mayor indignación ante las autoridades, por su inacción, generado que la criminalidad llegara a ser un fenómeno de niveles alarmantes produciendo muertes a las víctimas de extorsión.

Ante estos reiterados hechos, que enlutan a muchas familias, han generando por las constantes demandas de sus miembros, también humildes transportista, por esta condición de gravedad, la junta directiva de ANITRA consultando a sus bases, tomo la difícil pero firme decisión de convocar a un PARO DE TRANSPORTISTAS para el día jueves 26 de Setiembre, la misma que resulto siendo una jornada exitosa, tanto por su contundencia, como por la participación no solo de los compañeros transportistas, sino también de la población en general, que a pesar de la dificultad por trasladarse a sus destinos vio con buenos ojos y acompaño a los transportistas en su jornada de lucha, generándose una mayor toma de conciencia de todos los ciudadanos de Lima y Callao como de otras partes del Perú, también acosadas por este flagelo de miedo, impunidad y muertes.
Posteriormente y por una serie de razones que no son de nuestra total responsabilidad, se han realizados otras paralizaciones de transportistas y de los ciudadanos, comerciantes de mercados, de gamarra, hasta de humildes vendedores ambulantes que también son víctimas de las extorsiones y crímenes en el país, generalizándose la INDIGNACION nacional.

Esta solidaria causa genera que ANITRA señale a los ciudadanos afectados de nuestro país:

Gracias hermanos transportistas que pusiste el dedo en la llaga y contagiaste a todos los hombres, mujeres de bien, de buena voluntad, con tu única bandera y plataforma de lucha que une a todos “por la inseguridad, por las extorsiones y muertes que ha tomados todas las calles de nuestras ciudades".

La inseguridad afecta a todos, ser víctima de la criminalidad no distingue color de piel, estatus económico, edad, sexo, las víctimas también pueden ser hijos de policías, militares, políticos inclusive entre criminales, etc. Por consiguiente, nadie debe sentirse mal ni ofendido cuando la población salga a las calles a exigir se les dé seguridad, ya que es un DERECHO POR SUS VIDAS.

(*) Martin Valeriano presidente de la Asociación Nacional de Integración de Transportistas (ANITRA).

Estamos seguros que, en poco tiempo, estaremos viendo a los estudiantes universitarios, de los diferentes institutos, marchando junto a los trabajadores de construcción civil, comerciantes de los mercados, del emporio comercial de gamarra, bodegueros, panaderos, restaurantes, mototaxistas etc. Etc. Todos gritando a una sola voz "Queremos condiciones mínimas de Seguridad para trabajar y vivir en Paz", Porque los ciudadanos de bien, somos más numerosos que los corruptos, que los criminales, que los que los apoyan desde diferentes partes del Poder político; Y de nada sirve tener temor, tampoco ser indolente, no identificarse con el problema y dar soluciones concretas, es permitir que en pocos años nuestro país sea tierra de nadie en poco tiempo y las muertes tomen todas las calles.

Invocamos a todas las Autoridades, A solucionar realmente los problemas de las bandas criminales que azotan a nuestro país, y NO A PERSEGUIRNOS o tratar de DENINGRARNOS con la mentira de ser infiltrados políticos, al menos en nuestro caso.

Entendemos que las Políticas del Estado las hacen ellos y que deberían de DARSE para proteger a todos los peruanos y CASO CONTRARIO están permitiendo que nuestro país llegue al abismo, hablando puras mentiras, tratando de generar divisiones con personajes interesados en seguirse beneficiando con el caos, apoyando en la práctica a la corrupción y sin hacer nada concreto para desterrar a estas bandas criminales y sus allegados, que también están cerca de ellos dando leyes a su favor.

BASTA YA, EXIGUIMOS RESPETO A LA VIDA DE LOS PERUANOS.

PRONUNCIAMIENTO

RECOMENDACIONES URGENTES EN EL SECTOR TRANSPORTE

El Colegio de Ingenieros del Perú - Consejo Departamental de Lima (CIP-CDLima), en concordancia con la Constitución política del país, consciente de su rol institucional como gremio que agrupa a todas las diferentes ramas de la ingeniería, y consecuente con los objetivos y fines de su Estatuto, emite el siguiente pronunciamiento relacionado con la inversión pública en infraestructura de transporte:

1. CALIDAD DE LOS PROYECTOS Y DE LAS DECISIONES

El estancamiento o lento avance y la selección no óptima en el proceso de implementación de numerosos proyectos de infraestructura de transporte a cargo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) se debe, principalmente, a la falta de una adecuada y oportuna planificación y a la generación de estudios de baja calidad. Esta baja calidad se manifiesta en presupuestos de obra y de demanda insuficientemente acotados, entre otros factores fundamentales para la toma de decisiones.

Esto ocasiona que nuestra brecha de infraestructura de transporte sea cada vez mayor, conforme se desarrolla el sector privado, el cual no encuentra en el Estado un socio idóneo, que haga sus tareas de manera oportuna y a costos razonables; incluso, en algunas ocasiones, llega a poner trabas. A continuación, se presentan algunas recomendaciones que consideramos de carácter urgente para los proyectos más importantes que en este momento se están ejecutando o están por ejecutarse.

2. ACCESOS AL NUEVO TERMINAL DEL AEROPUERTO JORGE CHÁVEZ

Las rutas de acceso al nuevo terminal, recientemente difundidas por el MTC, van a generar caos vehicular por el diseño empleado, que contempla varios giros en U. Debemos indicar que los giros en U y los giros a la izquierda en avenidas de doble pista son soluciones forzadas. Y debido a la falta de la infraestructura externa necesaria, es difícil encontrar alguna solución racional e inmediata de acceso, por lo que se recomienda lo siguiente para mitigar parcialmente los problemas que se generarán:

a) Continuar con el actual terminal solo para los vuelos nacionales, hasta que, por lo menos, se tenga lista la infraestructura requerida para un acceso ordenado y rápido al nuevo terminal, desde y hacia la ciudad.

b) Implementar un camino dentro de los predios del aeropuerto, que una de manera regular y con una flota de buses el terminal actual con el nuevo.

c) Habilitar otro acceso y un camino de ingreso vehicular al nuevo terminal dentro de los predios del aeropuerto. Se debe contemplar que esta ruta requiere de un tramo en túnel en la zona del cono de despegue de las aeronaves, que debe estudiarse a detalle y puede construirse rápidamente.

3. CONEXIóN DE LIMA METROPOLITANA CON EL NUEVO PUERTO DE CHANCAY

Probablemente, en el futuro se va a requerir un tren de carga que una este puerto con el nuevo parque industrial de Ancón, con los patios de contenedores en Lima Norte y con el puerto del Callao. Asimismo, es probable que se requiera una nueva autopista que una

4. NUEVA CARRETERA CENTRAL (NCC)

Desde mayo del 2022, el CIP-CDLima ha emitido 6 pronunciamientos, realizado 5 conferencias de prensa y enviado 3 cartas al MTC, por las observaciones que tenemos sobre la forma como el MTC y la PMO-Francia están llevando a cabo este proyecto, sin recibir respuesta alguna. Nuestras principales observaciones son:

a) El tramo de la autopista propuesto por el MTC-PMO, que se inicia a la altura de Carapongo, sobre la autopista Ramiro Prialé, se dirige hacia la meseta de Huarochirí, y sube por la inestable y accidentada quebrada de Tinajas, llega a costar US $ 2500 millones más que el tramo de autopista que el CIP-CDLima propone, y que se inicia en San Bartolo (La Chutana), desde la autopista Panamericana Sur, y sube por cumbres de manera escalonada, hasta llegar igualmente a la meseta de Huarochirí. Desde esta meseta se puede llegar a Lima en el mismo tiempo por ambas alternativas.

b) A partir de la meseta de Huarochirí, el tramo propuesto por el MTC-PMO se dirige hacia Pachacayo, 20 Km antes de la ciudad de La Oroya; sin embargo, el CIP-CDLima considera que es más conveniente dirigirlo hacia el valle del Mantaro, región mucho más poblada. También recomendamos realizar un análisis del tráfico en redes, que tenga en cuenta el mejoramiento de las carreteras **Lima-Canta-Huayllay**, **Chancay-Huayllay** y **Chancay-Oyón-Ambo,** considerando probable que sea suficiente una carretera de primer orden en lugar de una autopista. Cabe mencionar que el MTC-PMO ha sobredimensionado los beneficios para su llamado “Corredor Verde”, ignorando prácticamente a las otras 3 carreteras mencionadas.

5. ANILLO VIAL PERIFÉRICO (AVP)

En esta autopista, recientemente concesionada para su construcción, operación y mantenimiento, se requiere expropiar aproximadamente 10,000 unidades inmobiliarias, sobre todo en las zonas de accesos a los 2 túneles previstos, de 2 km de longitud cada uno.

En principio, estimamos que debió respetarse los derechos de vía, dado que esta autopista fue proyectada a mediados de la década de los 90, lo que denota falta de planificación.

En las expropiaciones en desarrollo, el Gobierno está optando por compensar económicamente a los pobladores afectados, lo que dará lugar a la construcción de numerosas viviendas precarias e informales en otros sectores. El CIP-CDLima considera que sería más conveniente construir, con economía de escala, edificios o módulos asísmicos con departamentos o unidades de vivienda de diversos tamaños. Esto evitaría, además, que se eleven los precios por incremento de la brecha de demanda-oferta, debido a la demolición de 10,000 unidades inmobiliarias. Todos los afectados deberían ser sustancialmente beneficiados por encima del nivel en que son perjudicados, situación que es normal en los desplazamientos de poblaciones por construcción de infraestructura financiadas por el BID y BM, dentro de programas de “Reasentamiento Involuntario con Desarrollo”, donde absolutamente todos se vean beneficiados con la ejecución de este proyecto.

6. PRIORIZACIóN DE LA RED BÁSICA DEL METRO DE LIMA (RBML) SOBRE EL TREN LIMA – ICA

Estimamos que los trenes propuestos **Lima-Ica** y **Lima-Barranca** serán necesarios para la futura Lima Metropolitana. Sin embargo, como nuestros recursos financieros son limitados, es necesario señalar que consideramos prioritaria la construcción de la RBML por ofrecer una mayor rentabilidad social. El Gobierno ha anunciado la construcción del tren **Lima-Ica**, pero no manifiesta ningún plan para la construcción de las líneas 3 y 4 de la RBML.

También debemos señalar que la RBML requiere optimizar su trazo sobre la base de un estudio en red de la RBML, de la futura red de BTR (Sistema de Transporte Rápido) y de los futuros trenes de cercanía. Asimismo, como la futura Lima Metropolitana será cada vez más extendida longitudinalmente, y de acuerdo a la historia y génesis de otras redes de metro en el mundo, se recomienda considerar en el análisis la necesidad de un metro pasante.

Un **metro pasante** es aquel que uniría el tren de cercanías al sur (Lima-Ica) con el tren de cercanías al norte (Lima-Barranca), y tendría que estudiarse con mayor profundidad si es más conveniente que sea con la Línea 1 o con la Línea 3.

7. COMPROMISO DEL CIP-CDLima

El Colegio de Ingenieros del Perú - Consejo Departamental de Lima está a disposición de las autoridades correspondientes, para la exposición y sustentación de lo aquí expresado, así como para prestar su colaboración con estricto rigor técnico.

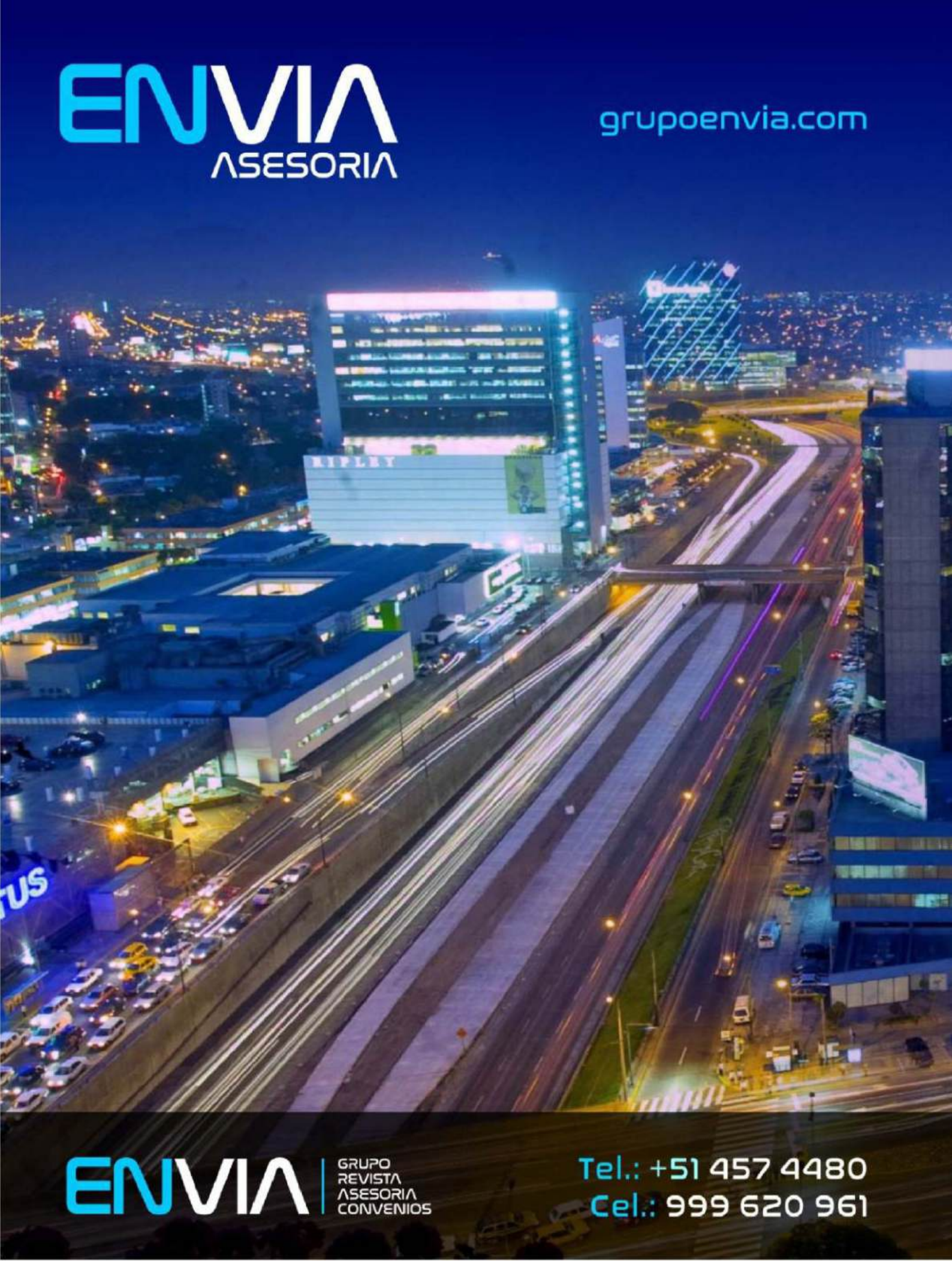
San Isidro, 24 de octubre de 2024

ORIGINAL FIRMADO

Ing. ROQUE BENAVIDES GANOZA
Decano

ORIGINAL FIRMADO

Ing. JORGE CUEVA NOLBERTO
Director Secretario


ENVIA
ASESORIA
grupoenvia.com
RIPLEY
ENVIA
GRUPO
REVISTA
ASESORIA
CONVENIOS
Tel.: +51 457 4480
Cel.: 999 620 961

Contamos con más de 20 Años de experiencia en Movilidad Sostenible

NOS ESPECIALIZAMOS EN:

- PROYECTOS INTEGRALES DE SEGURIDAD VIAL.
- AUDITORÍAS DE SEGURIDAD VIAL, ESTUDIOS DE TRÁNSITO Y TRÁFICO.

- DISEÑO DE PLANES VIALES.
- ESTUDIOS DE IMPACTO VIAL Y AMBIENTAL.
- DISEÑO DE PLANES Y GESTIÓN PARA INTERVENCIÓN DE VÍAS.
- PLAN DE DESVÍOS EN TODO TIPO DE VÍAS Y ÁREAS GEOGRÁFICAS.
- ESTUDIOS Y PROYECTOS DE INGENIERÍA Y PRE INVERSIÓN.

- ESTUDIOS Y PROYECTOS DE MOVILIDAD URBANA.
- DISEÑAMOS Y PROPONEMOS POLÍTICAS DE TRANSPORTE URBANO Y MOVILIDAD SOSTENIBLE.
- PLANIFICACIÓN PARA EL ORDENAMIENTO Y GESTIÓN DE LA MOVILIDAD URBANA EN LAS CIUDADES.

- ELABORACIÓN DE SISTEMAS Y/O MODELOS PARA EL TRANSPORTE TERRESTRE INTERURBANO DE PASAJEROS.
- DISEÑO E IMPLEMENTACIÓN DE PLANES REGULADORES DE TRANSPORTE TERRESTRE EN SUS DIFERENTES MODALIDADES.
- **ELABORACIÓN DE NORMAS DE INFRAESTRUCTURA VIAL DE CARRETERAS Y VÍAS URBANAS**

OTROS SERVICIOS

- Diseño y proyectos integrales de señalización.
- Estudios, diseños y proyectos de semaforización.
- Estudios, diseños e implementación de mobiliario urbano.
- Supervisión y/o gerencia de proyectos diversos.
- Proyectos de seguridad integral para ejecución de obras civiles.

informes@grupoenvia.com

Por:
Luis Pagan
Cusco (*).

Iniquidades del sistema de pensiones en el Perú

“Vine a hacer mi cola para recibir mi pensión, estoy recibiendo 500 soles y lamentablemente solo me alcanza para pagar luz, agua, pero para la alimentación no alcanza -agrega, antes de romper en llanto-. ¿Qué me queda? Me ganan las lágrimas y no son de cobarde, sino de impotencia. ¡Cuántos pensionistas ganamos una miseria que no cubre nada!», menciona el señor Díaz”.

La historia de Ularico Díaz, un pensionista de 70 años entrevistado por **Latina** es una de las tantas que tienen que afrontar las personas de la tercera edad: recibir migajas mientras otros cuantos esperan sentados que el dinero les caiga, y sí, nos estamos refiriendo a los ex 'padres de la Patria', quienes pueden llegar a cobrar hasta el tope de la cédula viva es decir de 2 UIT al mes.

Hace unos meses se conoció que Eda Navarro Sipán, viuda de Félix Valencia, recibe tres soles mensuales de la ONP como pensión de jubilación. Su esposo fue parte de la desaparecida Caja del Pescador. Fuente INFOBAE.

“Políticos conocidos acceden a pensiones de la 'Cédula viva'. Entre ellos, se puede encontrar a la expresidenta del Congreso y excongresista de Fuerza Popular (FP), **Luz Salgado**, quien, según las planillas analizadas por el citado medio, recibe una pensión mensual de S/5.313; hasta antes de su muerte, también **Martha Hildebrandt**, accedía a un pago de jubilación de S/7.452; **Óscar Andrés Reggiardo** (padre del regidor de la municipalidad de Lima, Renzo Reggiardo) recibe S/8.600; y **Víctor Paredes Guerra**, una suma de S/8.224,62. Además, la página del Congreso corrobora que la exlegisladora aprista, **Mercedes Cabanillas**, recibe al mes S/7.392; el fundador de Juntos por el Perú (JP) y excongresista **Yehude Simon** se beneficia con S/5.129,82; y la exparlamentaria de Acción Popular (AP), **Doris Guerrero**, cobra S/7.984.45 al mes.” (Fuente Revista Lima Gris de fecha 31/08/2023)

Esta es la situación de los pensionistas en el Perú, la gran mayoría de peruanos que entregaron sus vidas al servicio del país, pertenecientes a los

regímenes de la Ley 19990 y la Ley 20530; perciben pensiones que no llega ni siquiera al mínimo vital, representando apenas los tres cuartos o menos de la mitad de la misma, como el caso del Sr. Diaz; es cierto.

Como se recuerda el ***26 de febrero de 1974, el Ex - Presidente Juan Velasco Alvarado promulgó el DL N° 20530*** *permitiendo que los trabajadores que se encontraban trabajando hasta esa fecha se acojan a la* llamada ***"cédula viva",*** la que significaba que las pensión debía ser equivalente al monto que percibiría de estar laborando.

El año 2004 en el Gobierno de Toledo, se aprobó la Ley 28389, Ley que establece las nuevas reglas del Régimen de Pensiones del Decreto Ley Nº 20530, propuesto por Manuel Merino de Lama con inclusión de otras enmiendas, Aprobada en el Congreso presidido por Ántero Flores-Araoz E., los datos numéricos utilizados en la exposición de motivos fue sobredimensionada, se dijo que proyectándolo al año 2010 se estaría afectando gravemente el erario nacional, lo cual a la luz de los hechos fue una verdadera mentira, conforme puede apreciarse en el cuadro que sigue, elaborado por el BCR con información de la ONP al año inmediatamente anterior a la aprobación de la Ley:

PENSIONES D.L. 20530: 2003

RANGO DE PENSIONES	Pensionistas		Planilla Anual	
	CANTIDAD	%	MILLONES S/. 1 /	%
Más de S/. 5113	600	0,2	60	1,5
Más de S/. 3000 hasta S/. 5113	3153	1,1	161	4,2
Más de S/. 1550 hasta S/. 3000	17895	6,2	520	13,5
Más de S/. 0 hasta S/. 1550	268874	92,5	3123	80,8
TOTAL	**290522**	**100,0**	**3863**	**100,0**

Fuente: ONP. Elaboración: BCR

Obsérvese por ejemplo que el 92.5% de los pensionistas percibía montos entre Soles cero y mil quinientos, apenas el 0.2 % y el 1.1 % tenían pensiones entre 3,000 y 5,113.
Recuerde que el 6 de diciembre 1992, el gobierno de Fujimori promulgó el Decreto Ley N° 25897, por el cual creó el Sistema Privado de Pensiones (SPP) como alternativa a los regímenes de pensiones administrados por el Estado y concentrados en el Sistema Nacional de Pensiones (SNP).
A fin de favorecer las Administradoras de Fondos de Pensiones el Estado aprobó de manera cuestionable el otorgamiento de "bonos de Reconocimiento" a los trabajadores de los regímenes de la 19990 y de la 20530 para que puedan migrar a las Administradoras de Fondos de Pensiones.

En el Cuadro que sigue se podrá observar que los pensionistas de los Ley 20530, se van extinguiéndose:

Cuadro 17
Pensionistas del Régimen 20530 y otros por rango de pensión y sexo
(En números y porcentajes)

Rango de Pensión	Mujer	Hombre	Total	Dist Total
<=500	797	605	1402	4.2 %
<500-1000]	4970	1714	6684	20 %
<1000-1500]	15 883	6414	22 297	66.7 %
<1500-2000]	634	575	1209	3.6 %
<2000-2500]	283	239	522	1.6 %
>2500	567	751	1318	3.9 %
Total	**23 134**	**10 298**	**33 432**	**100 %**

Fuente: Pago de Prestaciones -Dirección de Prestaciones - ONP
Elaboración: Estudios Económicos - Oficina de Planeamiento, Presupuesto y Evaluación de la Gestión - ONP

En el cuadro que antecede se puede observar que el total de Pensionistas a nivel nacional comprendidos en la Ley 20530 es solamente de 33,432 al mes de marzo del año 2022. El 86.7 % tienen ingresos menores a 1500 soles.

La situación de los pensionistas de la Ley 19990 es mucho más grave, a marzo del 2022, es de 587,491 pensionistas de este total el 80% perciben ingresos menores a 750 Soles.

Pensionistas y personas beneficiarias del Régimen 19990 por prestación y sexo
(En números y porcentajes)

Rango de Pensión	Femenino	Masculino	Total	Distribución %
<=250	5093	5046	10 139	1.7 %
[250-500>	159 933	25 187	185 120	31.5 %
[500-750>	113 188	167 789	280 977	47.8 %
[750-893>	9172	20 302	29 474	5.0 %
[893-1000>	15 953	57 710	73 663	12.5 %
>=1000	1858	6260	8118	1.4 %
Total	**305 197**	**282 294**	**587 491**	**100.0 %**

Fuente: Pago de Prestaciones - Dirección de Prestaciones - ONP
Elaboración: Estudios Económicos - Oficina de Planeamiento, Presupuesto y Evaluación de la Gestión - ONP

La situación de los pensionistas en las Administradoras de Pensiones, tampoco es alentador, puesto que los pensionistas que recibieron los bonos de reconocimiento, prefieren retirarse con el monto acumulado,

Personas que reciben prestaciones del Sistema Privado de Pensiones según Tipo de Beneficio y AFP (1)

	Dic-2019	Dic-2020	Dic-2021	Dic-2022	Ene-2023	
					Número	%
Habitat	**4,661**	**6,068**	**8,846**	**10,767**	**10,932**	**100.0**
Jubilación	**3,581**	**4,637**	**6,654**	**7,998**	**8,132**	**74.4**
Pensionistas	41	59	77	98	105	1.0
Afiliados solicitantes de Retiro de fondos por Jubilación (2)	3,540	4,578	6,577	7,900	8,027	73.4
Pensionistas de Invalidez	**153**	**185**	**200**	**218**	**222**	**2.0**
Pensionistas de Sobrevivencia	**927**	**1,246**	**1,992**	**2,551**	**2,578**	**23.6**
Integra	**177,072**	**195,778**	**243,590**	**271,248**	**273,945**	**100.0**
Jubilación	**137,502**	**154,870**	**195,339**	**220,005**	**222,673**	**81.3**
Pensionistas	36,727	35,461	33,988	33,270	33,193	12.1
Afiliados solicitantes de Retiro de fondos por Jubilación (2)	100,775	119,409	161,351	186,735	189,480	69.2
Pensionistas de Invalidez	**6,377**	**6,292**	**6,185**	**6,186**	**6,184**	**2.3**
Pensionistas de Sobrevivencia	**33,193**	**34,616**	**42,066**	**45,057**	**45,088**	**16.5**
Prima	**128,227**	**139,210**	**162,526**	**177,175**	**177,940**	**100.0**
Jubilación	**103,565**	**113,255**	**132,980**	**144,444**	**145,381**	**81.7**
Pensionistas	24,076	23,218	21,960	21,412	21,364	12.0
Afiliados solicitantes de Retiro de fondos por Jubilación (2)	79,489	90,037	111,020	123,032	124,017	69.7
Pensionistas de Invalidez	**3,998**	**3,957**	**3,776**	**3,804**	**3,818**	**2.1**
Pensionistas de Sobrevivencia	**20,664**	**21,998**	**25,770**	**28,927**	**28,741**	**16.2**
Profuturo	**142,467**	**157,494**	**185,290**	**205,886**	**208,061**	**100.0**
Jubilación	**109,792**	**124,413**	**149,437**	**166,886**	**168,918**	**81.2**
Pensionistas	22,773	21,881	20,690	20,019	19,979	9.6
Afiliados solicitantes de Retiro de fondos por Jubilación (2)	87,019	102,532	128,747	146,867	148,939	71.6
Pensionistas de Invalidez	**5,164**	**5,096**	**4,939**	**4,855**	**4,867**	**2.3**
Pensionistas de Sobrevivencia	**27,511**	**27,985**	**30,914**	**34,145**	**34,276**	**16.5**
Total SPP	**452,428**	**498,551**	**600,253**	**665,077**	**670,878**	**100.0**
Jubilación	**354,440**	**397,175**	**484,410**	**539,333**	**545,104**	**81.3**
Pensionistas	83,617	80,619	76,715	74,799	74,641	11.1
Afiliados solicitantes de Retiro de fondos por Jubilación (2)	270,823	316,556	407,695	464,534	470,463	70.1
Pensionistas de Invalidez	**15,692**	**15,530**	**15,100**	**15,063**	**15,091**	**2.2**
Pensionistas de Sobrevivencia	**82,296**	**85,846**	**100,743**	**110,681**	**110,683**	**16.5**

FUENTE: Superintendencia de Banca y Seguros y AFP

Se ha magnificado los beneficios de afiliarse a las Administradoras de Fondos de Pensiones, que se refleja en el cuadro que sigue Pese a la magnificada propaganda respecto a los beneficios, tampoco es halagador, puesto que en promedio las pensionistas reciben ingresos en promedio del orden de los 800 soles, en las que se incluye los aportes capitalizados mas los montos transferidos por el estado con la denominación de Bonos de Reconocimiento.

Cálculo de Pensión de Jubilación

Supuestos utilizados

Afiliado titular:	Hombre	
Edad:	65 años	
Conyuge:	Si	Edad de la conyuge: 60 años Condición de invalidez de conyuge: No
Hijos:	No	
Remuneración (S/.) 2/:	4 069	
Número de remuneraciones por año:	14	
Tasa de aporte:	8%	Aportación continua
Tasa de descuento:	5%	
Bono de reconocimiento (S/.) 3/:	66 258	

Rango de aportación al SPP	CIC		Pensión
	Aportes capitalizados	BdR	(Nuevos Soles)
10 años	61 563	66 258	872
6 años	32 756	66 258	673
5 años	26 666	66 258	631

1/. Modalidad de Renta Vitalicia Familiar

2/. Remuneración promedio por edad de afiliados mayores a 55 años

3/. Valor de redención promedio para el período 1995-2003

Fuente: SBS

Elaboración: MEF

En suma podemos afirmar que el Perú tiene el peor Sistema de Pensiones de Latinoamérica, ocupa el puesto 37 a nivel mundial, según el Índice Global de Pensiones Mercer CFA Institute (MCGPI) elaborado por Marsh McLennan. superando ligeramente a naciones como Turquía e Indonesia. Este sistema desde todo punto de vista injusto e inhumano, no recibe la atención del Congreso ni del Ejecutivo, condenando a miles de ex - trabajadores a vivir en la extrema pobreza y mas bien se dedican a justificar como favorable aquello que es evidente, que el sistema de pensiones en el Perú es una fraude, que lo único que hacen lo Congresistas es fortalecer la presencia de las Administradoras de Fondos de Pensiones como la reciente Ley aprobada, cuando se sabe que en otras latitudes ha sido un rotundo fracaso.

Por:
Ing. Alejandro
Chang Chiang.

La historia del enfoque de procesos para organizar a las entidades del ejecutivo

El enfoque de procesos
El enfoque basado en procesos es uno de los principios de la calidad. Este enfoque basado en procesos parte de la premisa de que un resultado que se desea alcanzar se consigue de forma más eficiente cuando las actividades a realizar y los recursos necesarios se gestionan como un proceso.

Así es como se implementa el enfoque basado en procesos: se determinan los resultados esperados, así como las entradas requeridas. También, la secuencia y la interacción, y se aplican criterios y métodos para asegurar operaciones efectivas y el control del proceso. Se asignan los recursos y se asegura su disponibilidad.

El enfoque basado en procesos en un sistema de calidad que aparece por primera vez en la edición 2000 de la norma ISO 9001.

La Gestión por Procesos o también conocido como Business Process Management (BPM) es una manera diferente de organizar el trabajo, en la cual se pone el foco de atención en la visión del cliente. De esta forma, se gestionan los procesos de una forma estructurada y se busca su mejora continua.

Antecedentes
En 1992, ingresé al Ejecutivo tras ser convocado como secretario general del Ministerio de Energía y Minas. En ese entonces la situación del Estado era un caos. El ministro anterior había reducido en más del 50 por ciento el número de trabajadores. Aún continuaba el desorden, se evaluó el personal y reduje en otro cincuenta por ciento.

En 1998 se desactivó la reforma del Estado que había emprendido el primer ministro. Ante ello, el ministro de Energía y Minas, a quien lo conocí cuando fui secretario general de este ministerio, me convocó como su asesor para reformarlo.

Trabajé con un pequeño grupo de profesionales. Mi primer planteamiento fue reducir el número de trámites. Por decreto supremo, logramos reducir de 175 a 65 el número de trámites del Texto Único de Procedimientos Administrativos (TUPA).

Para reformar el Ministerio, propuse aplicar el enfoque de procesos, separar el proceso normativo que es parte de una función política de los procesos para autorizar, promover y fiscalizar. Además, propuse reducir a un solo viceministro de energía y minas, para que sea responsable de la función normativa. A su vez, propuse crear un cargo de gerente general con rango de viceministro para que dirigiera los otros procesos de línea. La secretaria general continuaría con las funciones de apoyo. Sin embargo, hubo un cambio de ministro y se truncó el proyecto de reforma.

Posteriormente, como presidente de OSITRAN (que contaba con personal de solo cuarenta personas) identifiqué que no existía la Gerencia de Regulación a pesar de estar establecida en la misión de OSITRAN. Lo reformé creando la Gerencia de Regulación y la Gerencia de Supervisión. Se reestructuró con el enfoque de procesos en remplazo de la organización por modo de transportes (carreteras, ferrovías, puertos y aeropuertos).

Sobre eso, he publicado el libro ¿Reforma Imposible? que describe la separación de la parte política de la gestión del Ministerio de sus funciones de línea y detalla la aplicación del enfoque de procesos para organizar a las entidades.

El Decreto Supremo N°004-2013-PCM establece el enfoque de procesos para organizar a las entidades públicas.
El Colegio de Ingenieros del Perú que lideraba la Presidencia del Plan Perú 2040 de todos los colegios profesionales me nombró como presidente de la Comisión de la Reforma del Estado.

En agosto del 2011, el ministro de Transportes y Comunicaciones, a quien no conocía, me entrevistó y me invitó para ser viceministro de transportes. Le agradecí su invitación y le informé que estaba en conversaciones con el primer ministro para ser su asesor en el tema de reforma del Estado.

Efectivamente, fui designado como asesor del primer ministro para ocuparme de la reforma; pero a los pocos días, él me informa que el ministro de MTC se había quejado ante el presidente de la República, porque le estaba impidiendo nombrarme viceministro de transportes. El primer ministro me pidió que lo evaluara.

Lo evalué y conversé con el ministro del MTC, indicándole que aceptaba el cargo de viceministro de transportes con la condición de reformar el Ministerio aplicando el enfoque de procesos, lo que el ministro aceptó. Es así que me designó como viceministro de transportes. Para ello tuve que renunciar al cargo de asesor a los siete días de haber sido designado.

Contraté a profesionales para reformar el MTC con el enfoque de procesos. Con el apoyo de personal del Ministerio se logró presentar el proyecto de reorganización del sector transportes con el enfoque de procesos, sin tocar el tema de infraestructura que, para mí no le debería corresponder al MTC.

La propuesta contó con la opinión favorable del Consejo de viceministros y del Consejo de ministros; pero el decreto supremo que aprobaba el Reglamento de Organización y Funciones (ROF) del MTC no fue publicado. Sin embargo, se publicó el D.S. N°004-2013-PCM que estableció la aplicación del enfoque para organizar a las entidades públicas.

Por otro lado, el director general de concesiones, hoy involucrado con Odebrecht, me informó que había negociado con una empresa la suscripción de una adenda para ampliar la concesión, sin contar con opinión previa de OSITRAN. Ante ello, y por los comentarios recibidos, decidí buscar su remplazo. A los pocos días, el ministro me pidió la renuncia por “renovación de funcionarios”, pedido que hice efectivo al día siguiente.

Hoy, el mencionado director general y el exministro se encuentran procesados. En una entrevista en el Canal N, el exministro me responsabilizó de la contratación del asesor del viceministro de transportes, quien está involucrado en el proceso del Club de la Construcción, cuando realmente él lo hizo sin consultarme. Tampoco suscribí documento alguno para su designación y dicho asesor trabajó directamente con él. Interpreté en esa época que era para controlar mi gestión. Hoy pienso totalmente diferente. Al día siguiente, en el mismo programa tuve que desmentirlo.

A la fecha la aplicación del enfoque de procesos aún no se implementa a cabalidad y la Contraloría General de la República aún no observa su incumplimiento.

59° Aniversario del Colegio de Economistas de Lima (CEL)

El Colegio de Economistas de Lima (CEL) celebró su 59° aniversario en una ceremonia de reencuentro con reconocidos y prestigiosos colegas, que están contribuyendo a elevar la prestancia de tan importante gremio profesional.

En el nutrido evento que conllevó a una visión del momento actual; además, de algunos comentarios sobre las necesidades de implementar una serie de medidas correctivas que permitan reorientar el desarrollo socioeconómico y estratégico, a puertas de la inauguración de megaproyectos relevantes que necesariamente deberán de contribuir a mejorar la actual situación por la que atraviesa nuestro país.

Durante el evento, realizado en su local principal, se entregaron reconocimientos a destacados economistas que han dejado una huella significativa en el país. Además, se llevó a cabo la lectura del acta de fundación de dicha institución, enfatizando su trayectoria y compromiso con la economía nacional.

Como corolario de nuestro 59° aniversario, reafirmamos nuestra misión de promover el desarrollo profesional y la participación activa de los economistas con perspectivas para las próximas generaciones, buscando concordar y promover acciones con los colegios profesionales, la academia, las instituciones de bien junto a la comunidad en general por la recuperación ética y moral de nuestro país.

SMARTCITY EXPO WORLD CONGRESS

Fira Barcelona
5 - 7 NOV 2024
BARCELONA

WHAT IS SMART CITY EXPO WORLD CONGRESS?

Short version:

Smart City Expo World Congress (Barcelona, November 5-7) is the world's biggest and most influential event for cities and urban innovation. The event is a premier venue where a diverse crowd of industry executives, government leaders, researchers and entrepreneurs gather annually to revisit complex issues at the heart of a new model of city and society. This year's event will welcome over 25,000 professional visitors from more than 130 countries around the globe, 1,100+ exhibitors, 600+ speakers and representatives from 850+ cities.

Long version:

Smart City Expo World Congress (Barcelona, November 5-7) is the world's biggest and most influential event for cities and urban innovation. The event is a premier venue where a diverse crowd of industry executives, government leaders, researchers and entrepreneurs gather annually to revisit complex issues at the heart of a new model of city and society.

Since its first edition in 2011, the Smart City Expo helps cities and territories become better places to live in by bringing them together and approaching the latest market-ready urban solutions. It focuses on seven main tracks touching the most pressing issues facing cities: *Enabling Technologies, Energy & Environment, Mobility, Governance & Economy, Living & Inclusion, Infrastructure & Building and Blue Economy*.

Together with its co-located events Tomorrow.Mobility, Tomorrow.Building, and Tomorrow.Blue Economy World Congress, this year's edition will welcome over 25,000 professional visitors from more than 130 countries around the globe, 1,100+ exhibitors, 600+ speakers and representatives from 850+ cities.

More information at www.smartcityexpo.com

SMARTCITY
EXPO WORLD CONGRESS

5 - 7 NOVEMBER 2024
BARCELONA

Fira Barcelona

www.smartcityexpo.com

LIVE BETTER

THE EVENT FOR BETTER CITIES