



“CASO DEL SECTOR TRANSPORTES”

PROPONEN EN EL FORO:
“PERSPECTIVAS ECONÓMICAS
2024-2025”

TREN DE CERCANÍA
EN LIMA NORTE

MEGAPROYECTO:
LÍNEA 2 DEL METRO
DE LIMA CONTROVERSIAS

“EXPANSIÓN DE
BRT ELÉCTRICOS EN
AMÉRICA LATINA:
DESAFÍOS Y
OPORTUNIDADES”

SIMUS





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

En este número

5

**“CASO DEL
SECTOR
TRANSPORTES”**

6

**MEGAPROYECTO:
LÍNEA 2 DEL METRO
DE LIMA CONTROVERSIA**

11

**UN EJEMPLO DE
LA NECESIDAD DE
RECONSTRUIR LA
INSTITUCIONALIDAD
DEL PAÍS ERRORES EN
LA CREACIÓN Y
GESTIÓN
DE LA ATU
y más!!!**

“NUESTRA NACIÓN REQUIERE REMONTAR LAS ÚLTIMAS DÉCADAS PARA REENCONTRAR UN DESARROLLO Y CRECIMIENTO SOSTENIDO, PROPICIANDO UNA COEXISTENCIA SOCIAL PACÍFICA Y ENCAUSADA CON UN LIDERAZGO CONJUNTO, TRANSPARENTE E INCLUSIVO, CON LOS DIFERENTES ACTORES PROPOSITIVOS Y AUTÉNTICOS EN NUESTRA COMUNIDAD NACIONAL”

REVISTA **ENVIA**
grupoenvia.com

**AÑO 15 / EDICIÓN 102 / AGOSTO/SEPTIEMBRE 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
Elsa Vigo
Gerardo Regalado
Juan Lazarte
Javier Martell
Samuel Daza

Jhony Pardavé
Jorge Chávez
Edwin Derteano
Bryan Castillo

COLABORADORES INTERNACIONALES:

Julián Sastre / España
Martha Gutiérrez / Colombia
Nicolás Rosales / México
Jorge Coxtinica / México
Magally Martell / México Cancún

SUSCRIPCIONES/MAIL:

informes@grupoenvia.com

TELF. OF.:

+51) 457 4480

DEPÓSITO LEGAL:

No. 2009-02495

Encuentre nuestro contenido digital en:

www.grupoenvia.com



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

ES CONVENIENTE UNA MAYOR PARTICIPACIÓN ESPECIALIZADA EN LOS MEGAPROYECTOS NACIONALES

“CASO DEL SECTOR TRANSPORTES”

Debido a la actual crisis por la que estamos atravesando en el Perú, la atención está puesta en las acciones que viene realizando las autoridades, particularmente las corresponsables del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC); como parte de las decisiones conjuntas que se toman en el Poder Ejecutivo, responsabilidades que deberán de asumir en el ámbito nacional y encontrándose dentro de ellas, la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU), organismo técnico especializado del sector y Provías Nacional, órgano del MTC, corresponsables en la ejecución de la mayoría de los megaproyectos de envergadura nacional.

En estas instancias de decisión, se encuentran inmersos los proyectos multimodales de infraestructura como: el Puerto de Chancay de próxima inauguración, así como “la mejora, integración y articulación de los accesos al Aeropuerto Internacional Jorge Chávez”, concordar con los avances (muy retrasados) de la Línea 2 del Metro de Lima, el inicio de las obras Anillo Vial Periférico de Lima, el anteproyecto del Tren Lima-Ica-su interconexión con la Línea 1 del metro, y los estudios en proceso de la “Autopista de la Carretera Central”; megaproyectos que están generando mucha preocupación por la falta de definiciones técnicas especializadas, que permitan ir concordando las mejores alternativas en el diseño de ingeniería, costos y beneficios socioeconómicos a largo plazo para nuestro país. **Todos ellos relevantes, enmarcados en la mejora la infraestructura multimodal nacional.**

Es necesario clarificar, que la mayoría de los megaproyectos en nuestro país han sufrido desfases en el tiempo, e incluso en algunos casos, sus perfiles, diseños y valorizaciones han tenido variaciones inviables. En otras palabras, lo

que se diseñó y presupuestó inicialmente para su implementación, se ha incrementado significativamente, sin mayores actualizaciones en sus estudios y/o sustentos técnicos, como socioeconómicos, que los justifiquen y que representen un real beneficio al desarrollo futuro del país. **Esto requiere necesariamente concordar los beneficios /costos y tecnológicos, como su sostenibilidad en el tiempo; a fin de evitar nuevas demoras, postergaciones y/o paralizaciones.**

Como consecuencia de estos hechos, la Contraloría General de la República ha señalado públicamente las pérdidas de más de 24,000 millones de soles por obras paralizadas en los últimos años, por actos de corrupción y negociaciones incompatibles, entre otras causales. Siendo preocupante algunas decisiones políticas que amparan esos hechos, como la del **28 de mayo de 2023, cuando el gobierno publicó el Decreto Legislativo N° 1564**, que modifica la Ley de Contrataciones del Estado para permitir sobrecostos en proyectos de inversión. Sin duda alguna, esta modificación podría favorecer a empresas que no necesariamente son reconocidas por su

(*) Proyecto de Ley N° 8509/2024-PE, Creación del Ministerio de Infraestructura

(**) Foro Perspectivas Económicas 2024-2025 (14/15 agosto 2024 CAL, CEL, CIL)

eficiencia en la ejecución de obras y/o proyectos, y son **más permisibles a lobbies, como es de conocimiento público**. Y ahora el anuncio de la creación del denominado Ministerio de Infraestructura (*).

Ante estos hechos controversiales, que limitan recortar la brecha existente para la mejora de nuestra infraestructura multimodal, es necesario corregir las distorsiones, incumplimientos y actos incongruentes que también se presentan en nuestra megalópolis de Lima y Callao, **buscando concordar los Planes de Desarrollo Macro Regionales con el Plan de Movilidad Urbana** en ejecución; debiéndose identificar en los mismos, los proyectos relevantes para la comunidad, con la finalidad, de posibilitar su viabilidad, como sostenibilidad en el tiempo. Esta es una responsabilidad que deben asumir sus actuales autoridades y funcionarios, siendo apoyados por la Academia y Colegios Profesionales, a través de sus miembros especializados multidisciplinares.

Diferentes comentarios internacionales señalan que nos encontramos en un proceso involutivo en el Transporte Urbano en Lima y Callao; es decir, se está revirtiendo el modelo de transporte multimodal que se necesita en el Perú (el retroceso en la implementación de un sistema integrado e inclusivo de transporte para millones de ciudadanos, los casos emblemáticos de la Línea 2 del Metro, el Metropolitano y los Corredores Complementarios, como el

ordenamiento de las rutas en actual funcionamiento), **por falta de planificación, la participación de profesionales especializados y decisiones políticas coherentes.**

Esta situación requiere necesariamente la participación de los otros actores, que puedan revertir lo actuado a la fecha, para que, desde una adecuada planificación, se puedan retomar apropiadamente la gestión del transporte urbano en sus diferentes modalidades y ámbitos, sin interferencia política o mercantil como viene sucediendo a la fecha.

En este contexto, saludamos las actividades que vienen realizando los Colegios Profesionales: como el de Ingenieros Departamental Lima - "CIL"; **a través de la Comisión de Transportes**, el Colegio de Economistas de Lima - "CEL", mediante su **Comisión Técnica del Alto Nivel de Transportes y Comunicaciones - "CTAN TC"** con la participación del **Colegio de Abogados de Lima - "CAL"**. (**), entre otros colegios profesionales; aunando esfuerzos y propuestas que permitirán una mejor conceptualización, propiciando la mejores decisiones técnicas, sustentos transparentes en las inversiones, para la mejora socioeconómica y cumplimiento de la legalidad, en el diseño, costos e implementación de los diferentes megaproyectos en el Perú, velando por las inversiones y acciones que en el tiempo benefician a los millones de ciudadanos del Perú, incentivando la lucha contra la corrupción en todos los niveles del Estado.

"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"

ENVIA

GRUPO
REVISTA
ASESORIA
CONVENIOS

GOBIERNOS REGIONALES Y GESTIÓN PÚBLICA

Sección en la que presentamos artículos relacionados a los gobiernos regionales y locales; ya que en nuestro país contarán con nuevas autoridades y funcionarios, que iniciarán una nueva gestión para los próximos 04 años.

MEGAPROYECTO: LÍNEA 2 DEL METRO DE LIMA CONTROVERSIAS

Por:
Econ. Lya
Gonzales Soto



¿DE QUÉ TRATA LA LÍNEA 2 DE LIMA Y CALLAO?

Es la segunda línea del [metro de Lima y Callao](#), la cual está en construcción desde 2014. Se extenderá desde el oeste hacia el este, con 27 [kilómetros](#) de vía y un total de 27 estaciones. Su construcción y operación están a cargo de la **Sociedad Concesionaria Metro de Lima Línea 2**, integrada por capitales peruanos, españoles e italianos. En diciembre de 2023, inició la operación gratuita en 5 estaciones que comprenden la **etapa 1A** entre las estaciones [Evitamiento](#) y [Mercado Santa Anita](#); ya

para el mes de septiembre de este año comenzará la operación comercial de las mismas.

Será utilizada por más de 660 000 pasajeros al día, beneficiando a 2,5 millones de personas a lo largo de 35 kilómetros y 10 distritos: [Ate](#), [Santa Anita](#), [El Agustino](#), [San Luis](#), [La Victoria](#), [Lima](#), [Breña](#), [Bellavista](#), [Carmen de La Legua-Reynoso](#) y [Callao](#). De acuerdo a lo manifestado por el MTC, la inauguración y operación del sistema completo se realizará en el primer semestre de 2028. (*)

ETAPAS



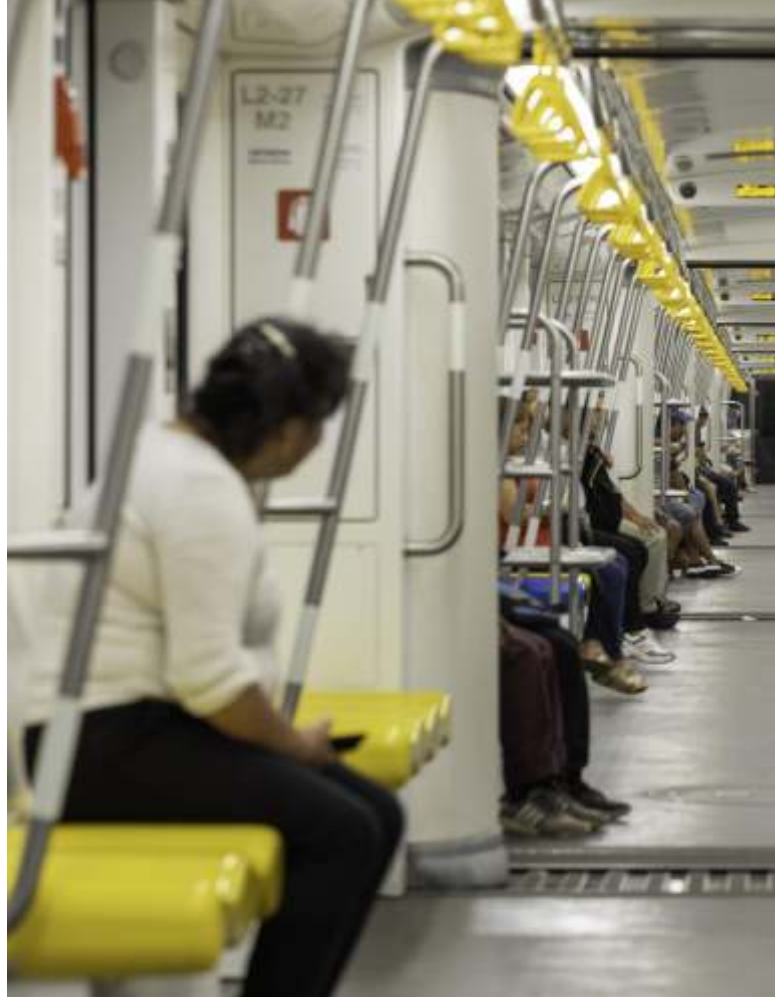
Fuente: Consorcio Constructor Metro 2 Lima

El Consorcio Constructor Metro 2 Lima ha dividido este proyecto por etapas, las cuales se detallan a continuación:

1. La etapa 1 contempla la puesta en servicio de un primer sector de la Línea 2 entre la Municipalidad de Ate y Plaza Bolognesi; y se subdivide en 2 etapas:
 - **La etapa 1A** que corresponde al tramo 5 comprendido entre las estaciones de Evitamiento y el Mercado Santa Anita, cuenta con 5 estaciones y 6 pozos de ventilación y emergencia. Así como, un patio-taller en Santa Anita (destinado a actividades de mantenimiento y operación de los trenes).
 - **La etapa 1B** comprende las estaciones entre la Plaza Bolognesi y el Hospital San Juan de Dios, y las que se encuentran entre Vista Alegre y la Municipalidad de Ate. Esta etapa cuenta con 11 estaciones y 10 pozos de ventilación y emergencia.
2. La etapa 2 se ejecutarán trabajos correspondientes en el Callao y el Ramal de la Línea 4. Este último tramo es el que desarrollará la segunda tuneladora, que iniciará labores desde la estación Gambeta hasta la estación Carmen de la Legua. Esta etapa consta de 11 estaciones, 11 pozos de ventilación y emergencia; y 1 patio-taller en Bocanegra. En cuanto al Ramal de la Línea 4 adicionará 8 estaciones y 7 pozos de ventilación y emergencia; llegando al aeropuerto internacional Jorge Chávez. (**)

LAS CONTROVERSIAS ALREDEDOR DE LA LÍNEA 2

Mientras que las autoridades del Ministerio de Transportes y Comunicaciones – **MTC**, el Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte del Uso Público – **OSITRAN**, la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao – **ATU** y el Concesionario Metro de Lima llegaron a un acuerdo para iniciar el tan ansiado megaproyecto: **La Línea 2 del Metro de Lima**; la Municipalidad Metropolitana de Lima, representada por el Alcalde Rafael López Aliaga junto a sus funcionarios y regidores se han opuesto al cierre de las avenidas comprometidas en el proyecto. Aparentemente, la justificación fue el **“Plan de Desvíos”**, señalando “El incumplimiento de la implementación de este plan, debido a la falta de señalización y semaforización; además, del conteo vehicular desactualizado que el concesionario presentó y el inexistente plan de emergencia en caso de desastre o incendio”. Ambas representantes de la MML **manifestaron que no se ha autorizado el inicio de obra, según la ordenanza municipal y que la concesionaria estaba omitiendo ese paso.**



Los trabajos se iniciaron en forma violenta y abrupta; de acuerdo, a la Ley de endeudamiento que exime de permisos y autorizaciones municipales como la Línea 2 que se encuentra en el Plan Nacional de Infraestructura, el concesionario se ha acogido a esta ley y no, a la ordenanza municipal; por lo tanto, está eximido de los permisos y autorizaciones municipales.

Sin embargo, representantes de la MML, señalaron que las leyes y ordenanzas tienen el mismo rango, lo cual se plasma en la Constitución del Perú y prevalece La Ley Orgánica de Municipalidades en competencia de autorizaciones y, además, indica que la ordenanza se promulgó antes que la Ley de Endeudamiento que se dio recién a finales 2023.

DECLARACIONES DEL ALCALDE DE LIMA

En su oportunidad, en una conferencia de prensa, el alcalde de Lima, declaró: **“Estamos pidiendo que el ministro de Transporte, Raúl Pérez Reyes, dé la cara y cumpla con los documentos que firmó. El cierre de vías debe durar 13 meses y ni un día más. Queremos que se respete a la ciudad de Lima”.** Esta solicitud refleja la preocupación de las autoridades locales por los efectos negativos que el cierre prolongado de las vías está teniendo en la vida diaria de los limeños. **En medio de las controversias, propuso una penalidad económica de USD 500 mil por cada día de retraso.**

RESPUESTA DEL MINISTRO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

A pesar, que este megaproyecto se encuentra en la cartera de proyectos del MTC; el ministro Raúl Pérez – Reyes alertó que podría haber una paralización de las obras, a causa de la denuncia penal impuesta por la MML; por eso, se planteó una reunión con el alcalde de Lima para solucionar este conflicto. Además, en todo caso, la denuncia prospere y ocurra el pare de obras, todo se retrasará y el alcalde López Aliaga deberá asumir la responsabilidad política de tal hecho. Posteriormente se realizaron reuniones para proseguir con las obras.

EL CONTROVERSIAL DESENLACE ALREDEDOR DE LA LÍNEA 2 DEL METRO DE LIMA

En este proceso veremos los “acuerdos” complementarios en los próximos meses para poder proseguir con los trabajos y velar por los verdaderos plazos para su ejecución, sin dejar de considerar:

1. La Municipalidad de Lima seguirá

colocando trabas, presiones o realizando “negociaciones” aparentemente en su proceso de la campaña electoral.

2. ¿Cómo se superarán las ineficiencias de los concesionarios y las responsabilidades de los organismos convocantes y supervisores de la mega obra, la cual han ido retrasando al pasar los años?
3. Existen evidencias concretas sobre actos de corrupción, que ha opinado la Contraloría General de la República en esta última década acerca de la Línea 2 del Metro de Lima.
4. ¿Qué institución velará por la defensa de los derechos ciudadanos? ¿Los usuarios continuarán siendo los más perjudicados de tan necesario servicio público?

AL PARECER VIVIMOS EN UN PAÍS DONDE LAS AUTORIDADES Y FUNCIONARIOS PÚBLICOS, EN VEZ DE LIDERAR SOLUCIONES A LOS PROBLEMAS DE LOS CIUDADANOS, SE ESMERAN EN INCREMENTÁRSELOS.

¿REALMENTE NOS MERECEMOS ESAS ACTITUDES?



(*)https://es.wikipedia.org/wiki/L%C3%ADnea_2_del_Metro_de_Lima_y_Callao

(**) <https://coovias.com/la-construccion-de-la-linea-2-del-metro-de-lima-sigue-avanzando/>



Por:
Ing. Alejandro Chang Ch. Ex Vice Ministro de Transportes.



UN EJEMPLO DE LA NECESIDAD DE RECONSTRUIR LA INSTITUCIONALIDAD DEL PAÍS

ERRORES EN LA CREACIÓN Y GESTIÓN DE LA ATU

Desde hace décadas, el transporte público en la capital es cada vez más insostenible. Existe un uso **indebido** del término Autoridad y su gestión nos indica que los servicios continuarán con más problemas.

Al respecto, las definiciones que he encontrado sobre autoridad:

- “Poder otorgado de ejercer el mando o de exigir obediencia”.
- “Capacidad de hacerse obedecer”.
- “Prestigio o crédito que se reconocen a una persona o una institución por su legitimidad o por su competencia en alguna materia”.
- “Poder que gobierna o ejerce el mando, de hecho, o de derecho”.
- “La autoridad se asocia al poder del Estado, dotado para ejercer la autoridad sobre los ciudadanos y que se rige por una

serie de leyes y normas. De allí que autoridad sea también sinónimo de potestad, facultad y legitimidad para mandar u ordenar”.

Sin embargo, en la metrópoli Lima y **Callao no se ha seguido estos conceptos pues se tiene** dos autoridades para resolver el problema de la movilidad del transporte público. **Esto es** incongruente con los principios de organización.

Por otro lado, se creó la Autoridad Autónoma del Tren Eléctrico (AATE). Sin embargo, este es un ente que brinda servicios y, por lo tanto, no debe ser considerado una autoridad. Este un ente que brinda servicios de transporte en la capital que depende del Ministerio de Transportes y Comunicaciones; que es el órgano rector del transporte. **La Autoridad es el MTC** que, con Lima y Callao, serían **tres las autoridades** independientes para atender la demanda de la movilidad urbana de **una sola metrópoli** de Lima y Callao.

Posteriormente, se creó la Autoridad del Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU) y se

→ (*) Alejandro Chang Chiang es un Ingeniero Industrial de la UNI, Magíster en Administración de Negocios en ESAN. Ha sido Director Ejecutivo del Programa de Rehabilitación de Infraestructura de Transporte, Secretario General del Ministerio de Energía y Minas, Presidente de OSITRAN y Vice Ministro de Transportes.

estableció también que absorbiera la AATE y el Metropolitano. **Esto no debió darse pues es nuevamente un caso de** una Autoridad que brinda servicios. Por lo tanto, se crea la situación de ser juez y parte a la vez.

Considero que la AATE debió ser un ente o empresa de servicios de transportes del gobierno central que brinda servicios en la metrópoli Lima y Callao; el Metropolitano una empresa municipal de transporte; y, la ATU, la autoridad para el transporte público para el ámbito de la metrópoli de Lima y Callao. La ATU no debió absorber la AATE ni el Metropolitano porque una autoridad no debe brindar servicios.

Hagamos un poco de historia de la creación del proyecto. En el 2012, el MTC inició el diseño de la creación de la ATU. Al difundirse el proyecto a fin de crear una corriente de opinión favorable a la iniciativa, ocurrió lo contrario, la Municipalidad Metropolitana de Lima solicitó al gobierno central, suspenderla, aduciendo que estaba llevando a cabo una "reforma" del transporte. La iniciativa no preveía absorber a la AATE ni al Metropolitano. El primer ministro y el ministro del MTC aceptaron suspender el proyecto.

Haciendo historia del proyecto de su creación, en el 2012, ante el problema del transporte público de la capital, el MTC inició el diseño de la creación de la ATU. Al difundirse el proyecto para crear una corriente de opinión favorable a la iniciativa, ocurrió lo contrario, la Municipalidad Metropolitana de Lima solicitó al gobierno central, suspenderla, aduciendo que estaba llevando a cabo una "reforma" del transporte, (realmente no existía tal reforma). La iniciativa no preveía absorber a la AATE ni al Metropolitano. El primer ministro y el ministro del MTC aceptaron, suspender el proyecto.

Nótese que la creación de la AATE, fue una iniciativa del Gobierno Central, pues no había un plan de las municipalidades de Lima y del Callao, para resolver la problemática de la movilidad urbana de la metrópoli.

Cinco años más tarde, el Congreso aprueba la creación de la ATU, absorbiendo a la AATE y al Metropolitano.

Para mostrar la baja calidad de gestión de la ATU, su Directorio asumió la gestión de PROTRANSPORTE

(administrador del Metropolitano) y en una sesión acordó demandar a todos los exmiembros del Directorio de PROTRANSPORTE (designados por la Municipalidad Metropolitana de Lima) **debido a un acuerdo en donde se incluyó a un director que no había asistido y también a los directores que se habían opuesto.**

El Procurador del MTC (otro problema de gestión del MTC) no **enmendó** tales errores e **interpuso** la demanda ante el Poder Judicial que, en lugar de observar la demanda, la notificó a todos los exdirectores del PROTRANSPORTE. El director que no participó en la sesión y aquellos que votaron en contra del acuerdo tuvieron que contratar abogados para presentar sus alegatos ante el juez, lo cual obligó a que el juzgado rechazara el error del procurador del MTC.

Lo comentado en este artículo, es una muestra de la cadena de errores que incurren los tres poderes del Estado: i) la demora para crear la ATU; ii) el error que se ha cometido al absorber la ATU, la AATE y el Metropolitano; y, iii) los errores de gestión de los directores de la ATU, del procurador del MTC y del sistema judicial de aceptar la demanda. Son errores en el diseño de la estructura del Estado y de la ATU, y errores que cometen los funcionarios del Estado y del sistema judicial.

Ello es solo una muestra de que el país requiere reconstruir su institucionalidad y contar con autoridades y funcionarios idóneos e íntegros, tanto en el Poder Ejecutivo, como en el Legislativo y en el sistema judicial.

El transporte público para Lima y Callao es una muestra de la incapacidad de nuestras autoridades y de la necesidad de una reforma profunda del Estado, como lo está planteando el nuevo presidente de Argentina.

Hago referencia a la Argentina porque el presidente Milei está planteando reducir de 18 ministerios a 9, creando el **Ministerio de Capital Humano** que asume las funciones de los ministerios de Educación, Salud y Trabajo. En el libro-"Ideas para reconstruir la institucionalidad del país", publicado en el 2018, se propuso reducir de 19 ministros a 13, **creando el Ministerio de Desarrollo Social** que asumiría las funciones de los actuales ministerios de Educación, Salud, Trabajo y Justicia, idea similar a la del Ministerio de Capital Humano argentino.



Por: Arq. Gerardo Regalado



¿QUIÉN SE BENEFICIA CON LA PLANIFICACIÓN URBANA EN EL PERÚ? RECUPERACIÓN DE PLUSVALÍAS URBANAS

El fenómeno galopante de la urbanización a nivel mundial nos indica que alrededor del 60% de personas viven en aglomeraciones urbanas y que para el año 2050, 7 de cada 10 personas vivirán en ellas (Banco Mundial, 2023). En ese contexto, la planificación urbana tiene el enorme reto de direccionar la urbanización hacia hábitats más sostenibles, racionalizando principalmente el suelo urbano, recurso cada vez más escaso, frente al cambio climático, la crisis energética, el estrés hídrico, la informalidad y pobreza urbana, y la falta de respuesta de la administración pública entorno al requerimiento de viviendas acompañada indiscutiblemente de infraestructura de servicios básicos, sistema de movilidad y equipamientos urbanos de primer nivel de atención.

En ese escenario, el Perú en más de tres décadas de sucesivos gobiernos democráticos ha construido un abundante, complejo e insuficiente andamiaje normativo para la planificación urbana desprovisto de efectividad legal, con la esperanza de orientar el crecimiento de nuestras ciudades, intentando promover la participación de una ciudadanía poco o nada enterada de lo que significa la planificación urbana y cuáles son sus beneficios.

Primero, porque el tema de la "ciudad" y del "suelo urbano" no existe en la constitución vigente, cómo sí lo tienen la mayoría de las ciudades en Latinoamérica; segundo, porque en la misma carta magna, el concepto de "el estatuto de la ciudad" instrumento legal que regula y plantea los derechos constitucionales sobre la política urbana y formula las políticas públicas sobre la ordenación urbana, el interés social y la regulación de los derechos reales sobre el uso de suelo urbano, simplemente no existen; tercero, porque otorga a la principal aglomeración del país (Lima-Callao) la condición irracional y falto de toda lógica económica y territorial, de "régimen especial" desmembrándola en dos unidades territoriales y además fomenta y divide en más de 50 jurisdicciones distritales, haciendo cada vez más difícil una gestión urbana eficiente, eficaz y

participativa; y cuarto, porque el Estado entiende que tanto las jurisdicciones distritales y provinciales cuentan con recursos técnicos, económicos y financieros para desarrollar la planificación urbana, situación más que diferente y contraria.

Solo para muestra un botón: en el Perú a pesar de tener una ley del catastro y un Sistema Nacional de Catastro Predial, no existe hasta la fecha dicho instrumento actualizado en los 1,678 distritos y 196 provincias. Por lo tanto, "no se puede planificar lo que no se conoce", porque no tenemos el "inventario físico" de la propiedad predial a nivel nacional.

Sin embargo, escuchamos por todos los medios y redes sociales que los gobiernos locales realizan planes de todo tipo, en conformidad con la normativa vigente. Desde los planes de acondicionamiento territorial, planes de desarrollo interdistritales de Lima, planes de desarrollo metropolitano, planes de desarrollo urbano, esquemas de ordenamiento urbano y planes específicos, y algo muy común en nuestros días, las habilitaciones urbanas que añaden nuevos tejidos urbanos en las periferias de nuestras ciudades.

Pero cabe preguntarnos, ¿Quién se beneficia con la planificación urbana en el Perú? Al respecto, debemos mencionar que los planes de desarrollo urbano tienen un componente muy importante, el "plano de zonificación", instrumento de planeamiento que organiza la distribución racional de las actividades urbanas, o mejor dicho, los usos del suelo.

Pero este instrumento no solo organiza el uso del suelo urbano, sino permite la ocupación de este en términos de densidad de uso y permite desarrollar alturas de las edificaciones, de manera que un determinado suelo urbano existente o por habilitarse se beneficiaría en el aumento del valor por metro cuadrado, por lo tanto, se genera una plusvalía en el valor del suelo, que en contextos como el nuestro se distribuyen de forma desigual entre los propietarios y "otros" actores vinculados. Son acciones no inherentes al propietario que lo benefician incrementando el valor de su propiedad, es más, si son los desarrolladores urbanos quien aprovechando de la información de esta variación de la zonificación compran una determinada área de terreno a precios bajos se beneficiarían con el aumento del metro cuadrado y por tanto van a gozar de un plusvalor.

Este asunto ya lo mencionaba Marx en su magistral obra "El capital" primer tomo, cuando



se refería a la mercancía, en este caso el suelo urbano se constituye en una mercancía, que al ser escasa genera ganancias a sus poseedores cuando puede albergar las posibilidades de mayor inversión incrementando la altura edificatoria que supera la ganancia media que tienen en la actualidad, sobre todo en áreas que apreciaban densidades bajas, con el solo hecho del cambio de zonificación y uso del suelo.

Entonces, ¿Quién se beneficia con la planificación urbana en el Perú?, se benefician los desarrolladores inmobiliarios y gestores urbanos que incrementan sus ganancias sin mover un solo dedo. Mientras tanto, la inversión hecha para desarrollar y formular los planes urbanos no retorna al fisco más que en cuenta gotas. Por ejemplo, los conocidos aportes obligatorios en las habilitaciones urbanas, y que muchas veces son redimidos en dinero a las arcas de las municipalidades, como lo permite la normativa vigente.

Este escenario puede revertirse considerablemente. En ciudades como Bogotá, Medellín, Cartagena de Indias, Quito o Río de Janeiro, además de las exacciones o aportes y los impuestos a la propiedad, existen mecanismos como: el desarrollo inmobiliario de tierras públicas mediante privatizaciones o adquisiciones de terrenos públicos de gran envergadura; el reajuste de terrenos en áreas plausibles de procesos de reurbanización; y la subasta o venta pública de bonos por los derechos de construcción en altura (Lincoln Institute of Land Policy, 2013).

En ese sentido, se han podido observar que en las ciudades antes mencionadas, el concepto de "multiplicador urbano", o la proporción entre el valor del suelo original y el asignado por la zonificación, señala por ejemplo en las áreas



periféricas que, el valor del metro cuadrado de tierra agrícola cuando se convirtió en suelo urbano se incrementó en 4 veces su valor, y en áreas urbanas consolidadas el valor del suelo urbano llegó a aumentar en casi un 100% de su valor primigenio (Lincoln Institute of Land Policy, 2013).

El tema medular de toda esta materia es que "ningún" ciudadano tenga la opción de acumular ganancia que no sea consecuencia de su propio esfuerzo (Rabello, 2012), y esta premisa es fundamental en una carta magna que se precie de serlo, sin considerarse este argumento como una norma ética o una verdad de Perogrullo, entonces toda ganancia conseguida por el cambio de zonificación debería ser compartida con todos los ciudadanos sin distinción.

Por lo tanto, es imprescindible recuperar plusvalías a partir de: mecanismos que constituyan cargas sobre las edificaciones que generen ganancias en función del multiplicador urbano; mecanismos de reajustes de suelo sobre todo en áreas degradadas ambientalmente o con componentes históricos monumentales en co-partenariado con la comunidad afectada e involucrada que se beneficiará con un hábitat más sostenible; y mecanismos de redistribución entre los propietarios que a la vez son contribuyentes y beneficiarios, para facilitar la

inversión en operaciones urbanas de mayor escala, esto está directamente ligado a los condominios o "ghettos" urbanos de mayores ingresos que cohabitan con áreas sin calidad de soporte y por tanto de reducidas condiciones de habitabilidad.

La recuperación de plusvalía no es un mecanismo nuevo en las urbes, por ejemplo: en Japón después de la Segunda Guerra Mundial se desarrolló un sistema de arrendamiento de tierras públicas; en Inglaterra se afecta tributariamente el incremento del valor del suelo urbano como consecuencia de los cambios en la zonificación; en Francia es gravada las licencias de edificación; en EE.UU se establecieron tasa de impacto a los promotores; y en las playas de Cartagena de Indias, Santa Marta en Colombia y Copacabana e Ipanema en Río de Janeiro los edificios y hoteles con vista al mar pagan un arrendamiento por esos terrenos, es decir, no son propietarios sino tienen el derecho de uso y transformación del terreno que ocupan (Lincoln Institute of Land Policy, 2013). De esa manera se puede tener una ciudad sostenible e inclusiva.

Es importante precisar que estas políticas y estrategias se deben asentar en entornos saludables políticamente, lejos de la corrupción y el clientelismo, ilícitos tan normalizados e institucionalizados en nuestra sociedad.



Apertura del 1er día Inauguración Econ. José Herrera Decano del Colegio de Economistas.

UN MODELO DE DESARROLLO EFECTIVO PROPONE EL COLEGIO DE ECONOMISTAS DE LIMA AL GOBIERNO PROPONEN EN EL FORO “PERSPECTIVAS ECONÓMICAS 2024-2025”

Durante los días 14 y 15 de agosto, el Colegio de Economistas de Lima organizó uno de los eventos más importantes del año, reuniendo a autoridades, profesionales multidisciplinarios, exministros, exfuncionarios, y representantes de la sociedad civil. Participaron también los Colegios Profesionales de Ingenieros, Abogados y Arquitectos de Lima, junto con los Economistas, quienes compartieron momentos de análisis, debate y propuestas. Este encuentro sentó las bases para un desarrollo articulado en temas cruciales para el país, como economía y anticorrupción.

La presencia de autoridades y expertos en políticas económicas y acciones de anticorrupción en el foro “PERSPECTIVAS ECONÓMICAS 2024-2025 Y ACCIONES DE CONTROL Y ANTICORRUPCIÓN EN EL PERÚ,” fueron claves para analizar la nueva carretera central, la creación del ministerio de infraestructura, las nuevas vías de acceso al aeropuerto internacional y las oportunidades que ofrece el mega puerto Chancay.

LUCHA CONTRA LA CORRUPCIÓN

Nelson Shack, excontralor general de la República, enfatizó la importancia de fortalecer el control gubernamental para combatir la corrupción, advirtiendo que la falta de vigilancia adecuada podría comprometer la viabilidad de proyectos estratégicos, que finalmente perjudican las diferentes actividades que deben desarrollar los diferentes niveles de gobierno en el ámbito nacional.

CARRETERA CENTRAL Y ACCESOS AL AEROPUERTO JORGE CHÁVEZ

La exposición sobre la Carretera Central estuvo a cargo de los Ingenieros **Jorge Gutiérrez y Jorge Coll** ambos integrantes de la Comisión de Transportes del Colegio de Ingenieros Lima, prosiguió el **Arq. Bryan Castillo** urbanista del Callao, sobre las Vías de Acceso al Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, realizando una evaluación Costo/beneficio el **Econ. Roberto Lavado** del CEL, posteriormente se realizó un Panel de especialistas a fin de opinar sobre los temas expresados en ambas exposiciones compuesto por la **Dra. Carmen Rosa Manrique** en representación del Colegio de Abogados de Lima, la **Ing. Esther Vargas Chang**, representante del Colegio de Ingenieros de Lima y el **Econ. Mag. Alberto Martell Agustí**, Director Ejecutivo de la CTAN Transportes y Comunicaciones del Colegio de Economistas de Lima, resaltó la necesidad de CONCORDAR Políticas Públicas del Estado con la comunidad civil especializada y representativa en forma efectiva, dinámica y transparente, para posibilitar una mayor eficiencia, recuperar la credibilidad e ir implementando los Megaproyectos Multimodales que necesitamos para nuestra recuperación socioeconómica y crecimiento del Perú.

MEGA PUERTO DE CHANCAY – TRANSPERENCIA EN LA EJECUCION DE PROYECTOS- MINISTERIO DE INFRAESTRUCTURA

En la sesión inaugural del 2do día a cargo de su Decano **José Herrera** propuso un modelo de desarrollo económico con enfoque territorial para la ejecución del Mega Puerto de Chancay, buscando maximizar su impacto económico y social.

El Viceministro de Economía y Finanzas, Mg. Econ. Carlos Alberto Gonzáles Mendoza, subrayó la necesidad de transparencia en la ejecución de proyectos de infraestructura, destacando que el uso eficiente de los recursos públicos es esencial para mantener la estabilidad económica y un desarrollo equitativo y sostenible, para lo cual mostro una serie de iniciativas que tiene en cartera el Poder ejecutivo como el corredor Chancay- Callao, el mismo que es necesario concretar a la brevedad a través de una Comisión Multisectorial especializada, resaltando la importancia de la participación de los colegios profesionales en la misma.

Por su parte el **Econ. Enrique Cornejo**, exministro de Transportes y Comunicaciones, destacó la urgente necesidad de ver mejores alternativas concretas, eficientes y transparentes, ante la iniciativa de crear un Ministerio de Infraestructura por parte del Ejecutivo, buscando discernir para encontrar mejores alternativas que permitan viabilizar la implementación y desarrollo de los megaproyectos; como el Puerto de Chancay y la nueva Carretera Central, asegurando su sostenibilidad y beneficio a largo plazo.

El Econ. José Mesía Herrera expuso sobre la importancia de los Lineamientos de desarrollo económico con enfoque territorial para la implementación del Mega puerto de Chancay como la necesidad de ir integrando zonas productivas con perspectivas y capacidades propias para un crecimiento homogéneo.

El panel de análisis y opinión de estos temas estuvo integrado por: Ing. Jorge Zapata Ríos, **Presidente de la Cámara Peruana de la Construcción**, Orlando Del Carpio Minaya en representación de la Autoridad Portuaria Nacional Álvaro Orlando Del Carpio Minaya y del Ing. Miguel Cordano Rodríguez Presidente del Cuerpo Técnico de Tasaciones, por su parte el anfitrión, **Econ. José Herrera Jara, Decano del Colegio de Economistas de Lima**, destacó la relevancia del certamen para el país, subrayando la necesidad de una inversión sólida tanto del sector público como del privado. Este esfuerzo conjunto busca optimizar el manejo de las políticas públicas y fomentar la recuperación y mejora de la economía, con un enfoque prioritario en los aspectos socioeconómicos que revitalicen y potencien el progreso actual. El foro culminó con un firme llamado a la acción, instando a que las propuestas presentadas se traduzcan en políticas públicas efectivas.

Además el Decano enfatizó que el éxito del Mega Puerto de Chancay y otros megaproyectos en marcha dependerá de la integridad y la visión a largo plazo en su ejecución, señalando que estos desarrollos representan una gran oportunidad para el crecimiento económico y social del país. Resaltó la importancia de implementar estrictas acciones de control y anticorrupción en el Perú, afirmando que solo con transparencia y una vigilancia constante se podrá garantizar que las inversiones y proyectos contribuyan de manera real y efectiva al desarrollo del país.



1er. Expositor Nelson Shack.

Panel de 1er día:

Dra. Carmen Rosa Manrique en representación del Colegio de Abogados de Lima, la Ing. Esther Vargas Chang, representante del Colegio de Ingenieros de Lima y el Econ. Mag. Alberto Martell.



Cierre Final del 1er día en el Auditorio del Colegio de Abogados de Lima



2do. Día Exposición del
Vice Ministro de Economía
Econ. Carlos Alberto
Gonzáles.



**2do. día Exposición
de Enrique Cornejo.**

Panel del 2do día: Ing. Jorge Zapata Ríos, Presidente de la Cámara Peruana de la Construcción, Orlando Del Carpio Minaya en representación de la Autoridad Portuaria Nacional Álvaro Orlando Del Carpio Minaya y del Ing. Miguel Cordano Rodríguez Presidente del Cuerpo Técnico de Tasaciones, por su parte El anfitrión José Herrera Jara, Decano

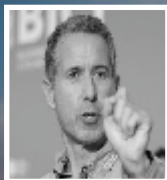


Cierre y Foto del 2do. día en el local del CEL.

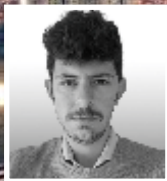


MOVILIDAD SOSTENIBLE

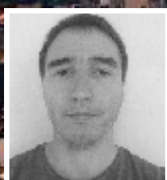
**Sección en la que presentamos artículos relacionados
a la mejora de la convivencia en las ciudades**



Manuel Calvo



Jaime Sierra



Ignacio Galindo

LA NUEVA CIUDAD NECESITA ESPACIO



Por:

Julián Sastre

Presidente del Instituto de Movilidad.

Manuel Calvo

Dr. Ingeniero Civil.- <https://www.linkedin.com/in/manuel-calvo-salazar-a88975174/?originalSubdomain=es->Ignacio Galindo <https://www.linkedin.com/in/ignacio-javier-galindo-pinto-326120b/->Jaime Sierra <https://www.linkedin.com/in/jaime-sierra/>

Durante décadas, el desarrollo de las ciudades se ha basado en dos fenómenos complementarios. Por una parte, se implementó un sistema de movilidad fundamentado en el uso del automóvil. Por otra parte, este uso deviene en instrumento imprescindible para dar pie a procesos de rápida extensión territorial difusa. Todo ello ha generado más movilidad, tráfico y congestión en un círculo vicioso bastante ineficiente. Pero la disponibilidad barata e ilimitada de combustibles fósiles, que sustenta este sistema, está llamada a su fin debido a cuestiones ambientales (cambio climático, calidad del aire) y a motivos geopolíticos y geológicos.

Por estas razones debemos operar una transición hacia otros sistemas de movilidad y hacia otro modelo urbano y urbanístico que reduzcan o eliminen la dependencia de los combustibles fósiles, antes de que sea demasiado tarde. Por otro lado, ya sabemos también que reducir la solución de la movilidad a la adopción generalizada del coche eléctrico sería un error, pues solo

resolvería, y con dudas, el problema de las emisiones de efecto invernadero, manteniendo los problemas de accidentalidad, congestión, ocupación de espacio público y la degradación y fragmentación del territorio. Y ello sin entrar a considerar los problemas derivados de la creciente necesidad de extracción de minerales para su producción.



En el nuevo horizonte de movilidad sostenible que se propone hay tres cosas claras. Primero que la movilidad activa (ir a pie y en bicicleta) jugará un papel central, por ser limpia, sencilla y autosuficiente. Segundo, para los viajes más largos, será necesario operar una alianza entre esa movilidad activa y un sistema de transporte público eficaz, barato y que no tarde décadas en estar operativo. Tercero, todo lo anterior debe producirse sobre la base de una redistribución masiva del espacio público urbano de la ciudad, restando espacio al automóvil y al tráfico para destinarlo a alojar a las opciones de movilidad más sostenibles y eficaces.

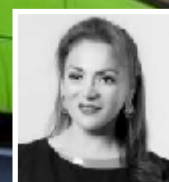
Los cambios que señalamos no son un sacrificio. Muy al contrario, existen ya infinidad de estudios y evidencias que insisten en que las ciudades que están operando cambios hacia esta redistribución generalizada del espacio público funcionan mejor social y económicamente porque se vive mejor en ellas. En ese proceso, la administración tiene que trabajar en el desarrollo de una oferta óptima de los modos a promover (movilidad activa y transporte público), dándoles todo el espacio necesario, lo cual pasa por dificultar el modo a trascender, es decir, el automóvil y su uso abusivo. En ese camino sucederán conflictos: habrá quien piense que comprometer el tráfico de automóviles es una gestión pública deficiente ("¡cómo van a quitar carriles al tráfico, con los atascos que hay!"), a la par que la valentía para aplicar medidas necesarias, probadas y contrastadas es a veces complicada en prácticas políticas cortoplacistas y pendientes de contentar a todos.

La nueva jerarquía de transporte debe hacerse evidente y funcional reequilibrando los usos y el espacio disponible en las calles de la ciudad. Es decir, haciendo que el coche, parado o en movimiento, deje de ocupar la mayor parte de un espacio público que debe ser empleado para albergar más y mejores vías de transporte público, carriles bici y aceras (sin que se

mercantilicen con usos comerciales abusivos). Más allá del punto de vista técnico, esto es también una cuestión de justicia. El espacio público es finito y valioso, pero sobre todo es común. No todos están en condiciones de conducir o permitirse un coche, por lo que ciudades donde el 70% del espacio público lo ocupa el tráfico motorizado, que es la tónica común de las ciudades de España según un estudio de la Red de Ciudades que Caminan, distan mucho de ser ciudades que promueven la justicia y la equidad.

Siendo pues una prioridad, ésta nueva realidad debe materializarse sin la clásica supeditación al tráfico rodado, como ha sido la norma desde hace décadas. Ese sesgo "coche céntrico" es la barrera que nos impide mirar más allá. Un buen ejemplo lo tenemos en las obras, con sus desvíos y cortes de tráfico, donde el flujo de coches, tras algunos días de adaptación, se reordena hacia otras opciones: vías alternativas, otros medios de transporte, reorganización de agendas... Así descubrimos que, en efecto, el tráfico se puede "evaporar", es decir, disuadirse o inducirse negativamente. Es un fenómeno que, aunque de difícil medición, no puede obviarse y además sucede sin grandes traumas. Si lo aceptamos para las obras, con sus incómodos ruidos y suciedad, ¿por qué no para conseguir una ciudad más amable, verde y justa con todos? Los administradores de pueblos y ciudades no deberían tener miedo a construir calles mejores, esencialmente ganando espacio para todos a costa del tráfico. Así, cada proyecto, cada actuación en la vía pública debe disponer más espacio para peatones, ciclistas y transporte público como la más básica de las estrategias.

Al contrario de las promesas del marketing de la automoción, la buena vida no necesita coches porque todo está lejos, sino proximidad para poder movernos libres, con variedad de opciones y autónomamente. En esa ciudad está el futuro. Hoy esa nueva ciudad necesita espacio.



Por:
Martha Lucía
Gutiérrez Echeverri
Secretaria General
Red SIMUS

"EXPANSIÓN DE BRT ELÉCTRICOS EN AMÉRICA LATINA: DESAFÍOS Y OPORTUNIDADES"

Introducción

La evolución eléctrica de los sistemas BRT en América Latina, representa una oportunidad única para avanzar hacia mejorar la huella ambiental del transporte urbano, que permita ofrecer una movilidad urbana de alta capacidad más sostenible, segura, eficiente y accesible. Representa un paso crucial en la reducción de la contaminación, la congestión en las ciudades y la promoción de un desarrollo urbano más limpio y saludable, es sin duda una excelente opción para ofrecer sistemas con altos estándares de calidad en la prestación del servicio de cara a la experiencia del usuario y al operador mismo por la reducción de ruido y vibraciones que ofrecen mayor confort en la experiencia de viaje.

Avanzar hacia sistemas e-BRT es contribuir a la disminución de las emisiones de gases de efecto invernadero, mejorar la calidad del aire, la salud pública y mejorar la tecnología eléctrica en el transporte público como una alternativa silenciosa y eficiente que puede transformar el paisaje urbano de manera positiva. Estos

sistemas también son financieramente más accesibles para las economías de América Latina. Su capacidad para transportar un alto volumen de pasajeros por hora en cada dirección es comparable a la de los sistemas ferroviarios urbanos, lo que los convierte en una solución complementaria y óptima para satisfacer las crecientes demandas de transporte masivo en la región.

La implementación de políticas públicas robustas y la colaboración estrecha entre gobiernos, empresas y organizaciones internacionales son esenciales para asegurar que estas innovaciones sean viables y sostenibles a largo plazo. Invertir en infraestructura eléctrica y en la formación técnica no solo acelerará la transición hacia un transporte más limpio, sino que también generará empleo y fomentará el crecimiento económico en la región. Esta apuesta estratégica es clave para que América Latina lidere la transición hacia operaciones de movilidad de alta capacidad neutras en carbono en los próximos años.

Contexto Económico y Capacidad del PIB:

América Latina lidera en número de corredores de BRT, con 469 corredores en 187 ciudades, sirviendo a más de 34.9 millones de pasajeros diariamente. Sin embargo, el crecimiento económico limitado de la región en comparación con otras regiones, como la Unión Europea y Estados Unidos, ha influido en la adopción de soluciones de movilidad de alta capacidad. Con un PIB per cápita de aproximadamente 8,500 USD, significativamente menor que el de Europa (35,000 USD) y Estados Unidos (70,000 USD), América Latina ha optado por sistemas BRT debido a su costo de implementación más accesible, que varía entre 5 y 20 millones de USD por kilómetro, en contraste con los sistemas férreos que oscilan entre 50 y 160 millones de USD por kilómetro.

Desafíos en la Implementación:

La expansión de los sistemas BRT en América Latina enfrenta varios desafíos clave:

1. **Planificación Urbana y Diseño:** Los corredores BRT deben integrarse efectivamente en el tejido urbano único de cada territorio. Las soluciones homogeneizadas aplicadas en diferentes contextos han demostrado ser ineficaces. Es fundamental adaptar los diseños a las necesidades específicas de cada ciudad, evitando la copia directa de modelos de megaciudades a urbes más pequeñas con contextos diferentes.
2. **Marco Jurídico y Político:** La falta de continuidad en las políticas públicas y los cambios administrativos pueden retrasar o modificar proyectos de movilidad. Es crucial establecer políticas públicas que trasciendan los períodos políticos para

garantizar la continuidad y éxito de los proyectos.

3. **Financiamiento y Presupuesto Sostenible:** Asegurar financiamiento a largo plazo es esencial para el mantenimiento y operación de los sistemas BRT. La falta de recursos financieros puede degradar tanto el servicio como la infraestructura.
4. **Aspectos Técnicos y Operacionales:** Mantener un servicio de alta calidad, que incluya frecuencia, puntualidad, comodidad y seguridad, es un desafío constante. Atraer y retener usuarios depende de la capacidad de los sistemas BRT de ofrecer un transporte confiable y eficiente.

Oportunidades para la Expansión de E-BRT:

1. **Renovación de Flota:** Con alrededor de 700,000 autobuses en operación, América Latina se encuentra en una fase crítica de renovación de flota. Ciudades como Bogotá, Curitiba, Ciudad de Guatemala, Ciudad de México y Quito tienen la oportunidad de sustituir sus flotas diésel o a gas por autobuses eléctricos, reduciendo las emisiones de CO2 y mejorando la calidad del servicio.
2. **Continuidad de Líneas Proyectadas:** Muchas ciudades no han completado la implementación de sus redes BRT. La finalización de estas líneas, utilizando buses eléctricos, puede mejorar significativamente la conectividad y la eficiencia del transporte urbano.
3. **Utilización de Infraestructura Subutilizada:** La infraestructura existente, que está actualmente subutilizada, ofrece una



<https://redsimus.com/>

SOMOS LA RED ESPECIALIZADA EN MOVILIDAD URBANA SUSTENTABLE Y LÍDER EN AMÉRICA LATINA

Conectamos ciudades y sistemas integrados de transporte,
para trabajar en conjunto por un ambiente urbano más
limpio, saludable y sustentable

Haz parte de nuestra historia

Nuestra contribución al mundo

+60

Ciudades
Conectadas

+1

Millón de
Personas
Sensibilizadas

+80

Proyectos de
Movilidad

+600

Millones de Vidas
Transformadas

SOBRE NOSOTROS

oportunidad para expandir los sistemas eléctricos de manera rentable. La reutilización de estaciones y carriles exclusivos puede acelerar la implementación y reducir los costos de expansión.

Casos de Éxito:

Ciudad de México: El sistema METROBÚS es el único e-BRT articulado en operación en la región, con una flota de 10 autobuses eléctricos en la Línea 3. Además, México cuenta con un modelo dual de electromovilidad, combinando buses articulados con trolebuses elevados, lo que ha permitido una reducción significativa en el consumo de energía y las emisiones de carbono.

Quito: Pionero en el modelo eléctrico de bus con catenaria, Quito ha decidido modernizar y expandir su flota con 60 nuevos buses eléctricos con una autonomía de 75 kilómetros. El Plan de Movilidad de la ciudad proyecta ampliar 200 kilómetros de BRT eléctricos para 2042.

Santiago de Chile y Bogotá: Ambas ciudades son líderes en la región en la implementación de flotas de transporte eléctrico en América Latina con eBus de 12 metros, demostrando un fuerte

compromiso hacia la electrificación del transporte público. Se proyectan para el 2025 la entrada de eBRT articulados y biarticulados.

El futuro de la movilidad en América Latina está intrínsecamente ligado a la capacidad de sus ciudades para superar los desafíos actuales y capitalizar las oportunidades que brinda la electromovilidad. El firme compromiso de los gobiernos es esencial para fortalecer el transporte público, impulsando alternativas de alta capacidad como los sistemas E-BRT. Ejemplos exitosos de modelos de negocio y financiamiento en Santiago de Chile y Bogotá demuestran que la electrificación del transporte público no solo es posible, sino también eficaz. La transición hacia un sistema de transporte limpio y eficiente no es simplemente una opción viable; es una necesidad imperativa para asegurar un futuro sostenible en nuestras ciudades y para nuestras sociedades presentes y futuras.

**¡Red SIMUS, Te Conecta y Juntos
TransFormamos!**



Por:
Edwin Derteano

Presidente de la fundación Transítemos
Ex presidente la Asociación Automotriz del Perú
Ex Presidente de la Asociación Latinoamericana
de distribuidores de automóviles (ALADDA)
Director de la revista Automás



EL TRANSPORTE

Con el correr de los años, el transporte se ha convertido en la cuarta necesidad básica del ser humano, sumándose a la alimentación, casa y vestido. En el mundo de hoy, ni las personas, ni empresas, ni ciudades, ni países, podrían operar sin transporte. En el caso de nuestro país todos los días hay que mover a 33 millones de peruanos y a la vez todo lo que consumen y producen. Es una actividad que funciona las 24 horas del día, los 365 días del año. Esta actividad que atiende absolutamente a todas las actividades económicas y sociales del país, requiere ser bien administrada para potenciar su beneficio de transportar en el menor tiempo, al menor costo y contaminación y también con la mayor seguridad. Paralelo a ello, su administración debe reducir sus impactos negativos o externalidades, como el alto consumo de combustible, la contaminación y calentamiento, que genera el quemado y los accidentes de tránsito que producen los vehículos al moverse.

Para administrar eficientemente el transporte se requieren conocimientos, ya no basta el sentido común y el criterio. Hace años que existen Ingenieros de Transporte, Ingenieros de Tránsito, Ingenieros Viales, etc. Por diversos motivos las autoridades que administran el transporte descuidaron su capacitación y actualización

constante y carecemos de especialistas, lo cual ha afectado considerablemente el liderazgo del MTC sobre estos temas, permitiendo en nuestra historia reciente que sucedan situaciones que debieron evitarse, como lo fue la importación de vehículos usados siniestrados y con timón cambiado, la importación de autopartes usadas,



la sustitución de buses con paraderos por vehículos más pequeños como los microbuses, coasters, combis, colectivos, taxis y mototaxis. Involución en la que el Congreso ha tenido un real protagonismo sin que el MTC muestre argumentos técnicos que lo impidan. La falta de conocimientos y liderazgo del MTC también permite que otros ministerios no le consulten antes de aprobar normas de contaminación que deben cumplir los vehículos o qué tipo de combustible debe utilizarse en el país. Tampoco se ha

planificado el uso de terminales terrestres de pasajeros y carga en Lima y en las grandes ciudades del país, lo cual le resta eficiencia al transporte interprovincial y congestiona las ciudades.

Si queremos mejorar nuestro transporte, primero tendremos que mejorar la calidad y nivel de conocimientos específicos sobre transportes que deben tener los funcionarios del MTC que lo administran.

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:
Jorge Coxtinica Ing. en Transportes por el Instituto Politécnico Nacional.
Especialista en Transporte Público Urbano, 38 años de experiencia, internacional



EL PULSO Y EL IMPULSO DEL DESARROLLO URBANO EN MÉXICO

Aprovecho la oportunidad que me brinda este espacio, para enviar una sincera felicitación al pueblo Peruano por la conmemoración y celebración de sus 203 años de independencia, deseando siga creciendo y fortaleciéndose como ese gran país que siempre ha sido. Y con un toque mexicano me permito expresar respetuosamente ¡¡¡ Viva Perú CABRONES!!!.

Los procesos de migración y asentamiento de núcleos de población en determinadas zonas, ha dado origen a la formación de ciudades y ahora en tiempos más recientes a lo que se ha denominado Zonas Metropolitanas, que son integradas por la ciudad y poblaciones adyacentes que se benefician de sus cercanía o vecindad.

Para México, ha sido un proceso constante, en el que los habitantes han optado por desplazarse a estas ciudades o zonas buscando mas oportunidades de empleo, mejores ingresos, una mejor vivienda, servicios de educación, por

mentar algunos beneficios. Sin embargo, las deficiencias y consecuencias de los asentamientos sin orden, dan paso a prácticas nocivas y degradantes de las poblaciones, delincuencia, carencia de servicios básicos, contaminación, etc.

No obstante estas circunstancias han derivado que actualmente, el 80% de la población viva en ciudades y que convivan con estas deficiencias, derivadas particularmente de la falta de ordenamiento territorial y el control que debe ejercerse.

A este respecto el pasado 22 de mayo, se hizo la presentación del libro "El Pulso y el Impulso del Desarrollo Urbano en MÉXICO", el cual es un esfuerzo conjunto entre el CONSEJO NACIONAL DE DESARROLLO URBANO (CONARED), encabezado por la M. en Arq. Romy Rojas Garrido y la SECRETARÍA DE DESARROLLO AGRARIO, TERRITORIAL Y URBANO.

Es conveniente mencionar que el CONARED, es una plataforma nacional, en la que se integran expertos de mas de 20 organizaciones especializadas en Desarrollo Urbano, con el propósito de aportar asesoría técnica orientada y actualizada a todos los niveles de gobierno.

El objetivo de esta publicación, es acercar a los tomadores de decisiones y personas influyentes en desarrollo de las ciudades, con propuestas específicas que den orientación y trayecto al desarrollo de nuestras ciudades hacia la sustentabilidad e inclusión a la que todos los habitantes aspiramos.

El libro contiene un total de 11 capítulos, de los cuales 9 son propuestas concretas y 2 aportaciones de publicaciones especializadas.

En este contexto las 9 propuestas se ordenan a partir de tres ejes:

Primero:

- *Cambiar profundamente la perspectiva de la planeación urbana, poniendo en su centro la gestión del suelo, la participación social corresponsable con perspectiva de género. Aportando propuestas concretas de cambios normativos, estratégicos y metodológicos en una perspectiva integradora de todos los sectores involucrados (los primeros 5 capítulos).*

Segundo:

- *Reto del transporte y movilidad, con dos planteamientos puntuales. El primero de ellos, se refiere a diseñar y estructurar sistemas de transporte factibles y adaptables a cada ciudad y sus características. Y el otro que se refiere a fomentar el renacimiento del ferrocarril en México como un eje orientador del desarrollo urbano y económico.*

Tercero:

- *Ciudades resilientes e inteligentes en*

México, a fin de enfrentar los retos del cambio climático y de complejidad creciente, como efecto del crecimiento y cambios en los procesos urbanos. Se manifiesta la imperante y estratégica necesidad de digitalización de los datos y procesos urbanos y como parte del desarrollo urbano, una gestión inteligente sobre el uso de energías limpias y transportes eléctricos.

(Notas extraídas directamente del libro).

México tiene un total de mas de 400 ciudades y un total de 2,469 municipios de los cuales sólo el 25% cuenta con Plan de Desarrollo Urbano, lo que en general puede manifestar dos situaciones:

1. Que existe un desinterés por parte de los gobiernos de atender el tema del ordenamiento urbano.
2. Que no cuentan con los recursos técnicos ni financieros para la atención correspondiente.

A este respecto, se requiere que cada ciudad o zona metropolitana cuente con un Plan de Desarrollo Urbano, que de orientación y trayectoria a su desarrollo, es decir Planear, Ejecutar y Financiar. Sin duda, son los retos mas por atender.

Por último, es por demás relevante resaltar la nobleza de esta aportación, toda vez que es de consulta y orientación abierta, con la posibilidad de libre reproducción, con la sola condición de mencionar al CONARED y a la SEDATU. Para acceso a la publicación completa se tiene la siguiente liga en **conared.org**.





@Bryansaidem



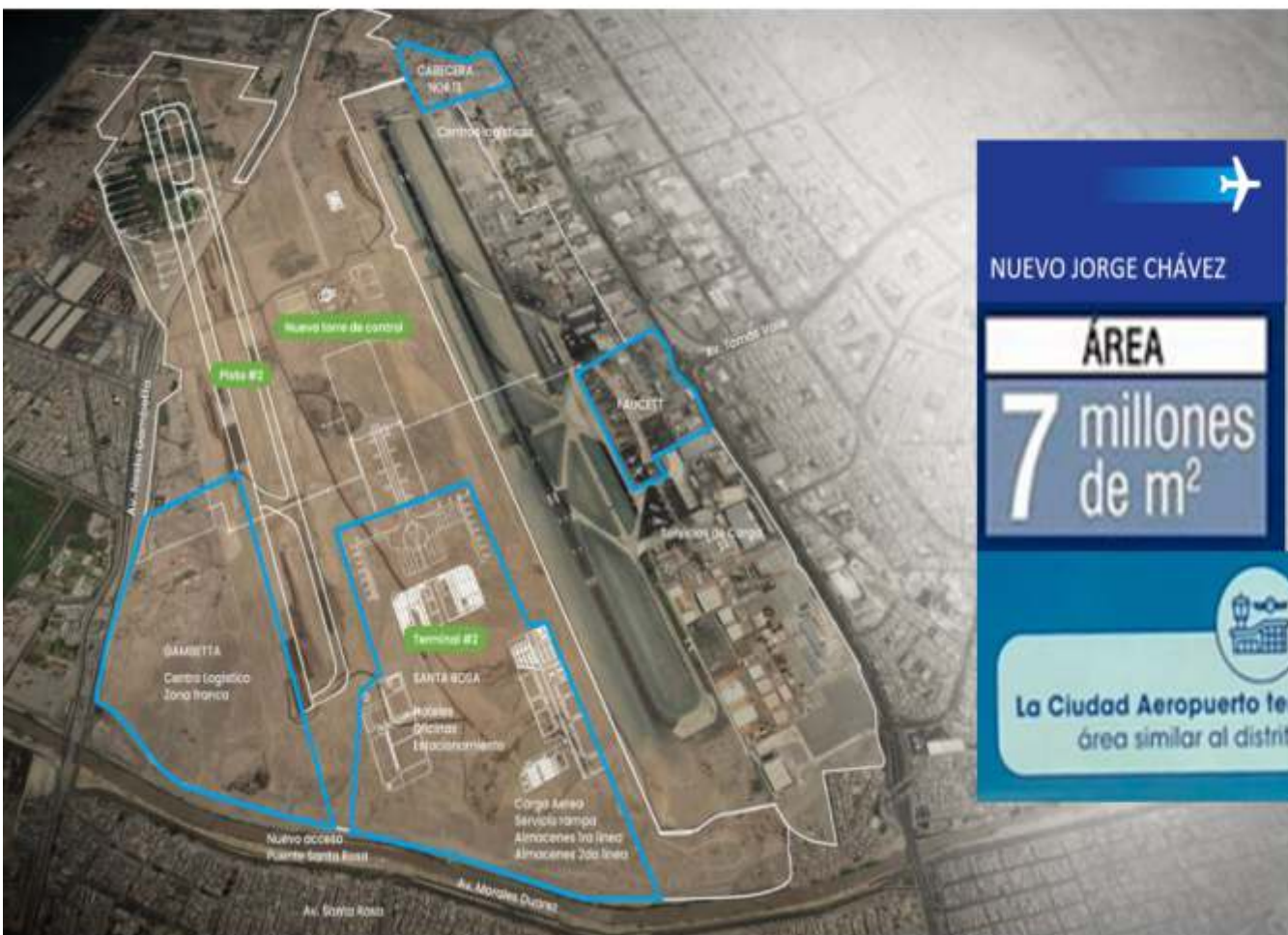
Por:
Arq. Bryan
Castillo Dávila

LA VÍA EXPRESA SANTA ROSA Y LO ABSURDO DE CONSTRUIR OBRAS POR CONSTRUIR OBRAS

Para hablar del desarrollo económico del Perú, siempre es necesario referirnos a la ciudad-región del Callao. Este único territorio posee en su interior el puerto y el aeropuerto más importantes del país. Estos equipamientos son siempre grandes influyentes en las urbes, lamentablemente para la ciudad del Callao han significado, en tiempos recientes, un escenario de complicaciones más no beneficios.

En este contexto, Callao tiene en su aeropuerto internacional, un equipamiento que se encuentra en plenos trabajos de ampliación. Esta ampliación se traduce en un aeropuerto que tendrá un área similar a la que ocupa el distrito limeño de Miraflores (900 hectáreas). Si bien esto significa un claro crecimiento económico en términos Nacionales, en términos operativos presenta una serie de problemáticas.

Por ejemplo, aún no se tiene conocimiento de cómo será la gestión del ruido o la contaminación de los aviones, mucho menos se tiene conocimiento de cuáles serán las rutas de despegue que tendrán las aeronaves. Esto último resulta importante, ya que al día de hoy las aeronaves sobrevuelan por muchos más distritos chalacos sin un aparente reparo en las afectaciones a cientos de miles de chalacos.



Por otro lado, esta ampliación del aeropuerto internacional del Callao Jorge Chávez, plantea una problemática aún mayor y que afecta a todos los peruanos y usuarios del mismo, los accesos. Hacia el inicio de la etapa de ampliación del Jorge Chávez, la empresa Lima Airport Partners - LAP presentó una propuesta donde se tendrían dos terminales y dos vías principales de acceso al aeropuerto; se mantendría la actual terminal con acceso por la Av. Faucett (cruce con av. Tomás Valle) y se construiría una segunda terminal con acceso por la Av. Santa Rosa (cruce con av. Morales Duárez).

Esta propuesta a todas luces lógica, presentaba beneficios a nivel urbano, puesto que permitía que el aeropuerto tenga dos vías de acceso opuesto y así distribuir la carga vehicular de manera eficiente por ambos accesos. Así mismo, permitía que la estación "Aeropuerto" del Metro de Lima y Callao Línea 4 se conecte con el aeropuerto, después de todo ya está en plena construcción. A nivel urbanístico, contar con

una terminal por Faucett y una segunda por Santa Rosa plantea un escenario de conexión idónea; por un lado, se tiene desde Faucett una conexión con Gambetta y con la Panamericana Norte, ambas permiten una conexión con todo el país. Por otro lado, mediante el acceso por Santa Rosa, es posible conectar con el sur de Callao y Lima, esto propicia un escenario de desarrollo descentralizado enorme, puesto que posiciona a la Av. Santa Rosa como un eje de desarrollo económico, turístico, cultural y social inigualable.

Hoy la avenida Santa Rosa es una vía totalmente urbanizada, que posee colegios, mercados, hospitales, la universidad más importante de la región, vivienda consolidada de densidad baja, media y alta, así como también conexión directa con centros comerciales. Si esto no fuera suficiente, la avenida posee alamedas centrales y laterales con más de 1,000 árboles, áreas verdes y demás condiciones urbanas óptimas para el desarrollo urbano sostenible.



Nueva vía al Aeropuerto Jorge



Callao Cercado

distrito de la Provincia Constitucional del Callao, región Callao



Bellavista

distrito de la Provincia Constitucional del Callao, región Callao



La Perla

distrito de la Provincia Constitucional del Callao, región Callao

Lamentablemente este escenario positivo para el desarrollo urbano y económico del aeropuerto, del Callao y del país se encuentra amenazado puesto que las decisiones del Ministerio de Transporte y Comunicaciones se encuentran alejados de los enfoques de desarrollo urbano sostenible o incluso de su propia normativa.

Mediante Informe N°360-2022-MTC hace de conocimiento que la propuesta de LAP era rechazada y que ahora el Jorge Chávez iba a contar solo con un terminal, el terminal por la Av. Santa Rosa. Ante ello, medios como Infobae han informado que tienen previsto convertir el actual

terminal de la av. Faucett en usos logísticos o comerciales, es decir ya no será un acceso o uso aeroportuario para el Jorge Chávez.

Esto significa que toda persona que quiera ingresar al aeropuerto Internacional del Callao Jorge Chávez ya no podrá hacerlo por el acceso de la av. Faucett y tendrá que sortear todo el tráfico de las avenidas que les conducen hacia la avenida Santa Rosa y el único acceso que existirá por dicha vía. Ante ello, el mismo MTC declaró de manera irregular, la avenida Santa Rosa como vía nacional. A pesar que la avenida Santa Rosa no cumple con los requisitos para formar parte de la red vial nacional, hoy ya es una vía bajo la gestión del ente rector en temas de transportes.



Ante este contexto de conflicto generado por el MTC, este mismo ente rector decidió proponer un proyecto vial obsoleto sobre la avenida Santa Rosa, construir una vía expresa elevada. Si bien este parece ser la línea de tiempo de las decisiones del MTC, cabe señalar que en términos procedimentales existen irregularidades aún mayores, por ejemplo; el estudio de preinversión del proyecto Vía Expresa Santa Rosa - VESR no sustenta técnicamente la necesidad de construir una vía expresa sobre la avenida Santa Rosa, además al momento de plantear opciones de solución presentaron 4 alternativas iguales, construir una vía expresa elevada.

Es importante recordar que en Estado se debe sustentar de manera técnica lo que se pretende hacer, no se puede ejecutar algo simplemente porque "a mí me parece".

Si bien, esto podría sonar "lógico" para algunas personas, desde la especialidad del urbanismo,

planificación urbana y gestión de las ciudades, ya se tienen décadas de estudios, informes y demás pruebas que demuestran que construir vías expresas elevadas o a nivel, dentro de las ciudades solo generaron mayores problemas y nunca solucionaron o mejoraron las condiciones de tráfico vehicular.

Estas infraestructuras viales llevan décadas de generar un fenómeno denominado "demanda inducida", un fenómeno que sucede cuando se construyen, dentro de las ciudades, infraestructuras para el uso primordial del auto particular y, lejos de reducir la congestión, la incrementan.

Por lo mismo, es importante conocer que muchas ciudades que ya cometieron el error de construir vías expresas dentro de sus ciudades, hoy las han destruido y han dado paso al transporte público de calidad.



Quizá en Perú se crea que dichas ciudades son sociedades que "estaban preparadas" para el transporte público, pero nada más alejado de la realidad, muchas ciudades apostaron por el transporte público aun cuando la población no lo quería, aun cuando la población quería y demandaba espacio para el auto particular. Y esto es algo que se encuentra puesto en la

propia normativa peruana, la Política Nacional de Transporte Urbana es clara al señalar que se debe "desalentar el uso ineficiente del auto particular en zonas urbanas". Por otro lado, el enfoque de priorizar la movilidad sostenible y el transporte público por encima del auto particular es algo que está adoptado por el Perú, así como también en el mundo entero.

“

Hoy vemos –quizá de la más burda manera– cómo el Callao es tan poco importante para Lima que ahora mismo se pretende construir una vía expresa elevada en la Av. Santa Rosa con el solo objetivo de trasladar rápidamente a las personas desde el aeropuerto a la capital. Literalmente, saltándose el Callao.”

CALLAO
Elaboración
de la Vía Expresa

MARILYN ALARCOS
DIRECTORA DE LIMA COMO RUMBO



“

La construcción de la vía expresa Santa Rosa, un viaducto desde el aeropuerto hasta la costa verde que no resolverá el problema y generará segregación. Está en manos del MTC.”

CALLAO
Elaboración
de la Vía Expresa

ELIZABETH ARAÚZ
EX DISEÑADORA DE VIVIENDA



“

Como en muchas otras ocasiones, autoridades amenazan con destruir (o significativamente empeorar) un pedazo de ciudad.

En este caso se trata del proyecto de un viaducto elevado sobre la avenida Santa Rosa, en el Callao.”

CALLAO
Elaboración
de la Vía Expresa

CAROLINA BUSTOS DE BARRAL
DRA. EN ARQUITECTURA



“

No sirve

La vía expresa santa rosa en el Callao no resuelve la congestión vehicular.

Se necesitan otro tipo de obras eficientes. Este tipo de proyectos han demostrado en el mundo que no solucionan la congestión.

El estado peruano va a tirar millones de soles al agua, cuando puede invertir en obras eficientes.

Todos los peruanos vamos a pagar por millones de soles para algo que no sirve.”

CALLAO
Elaboración
de la Vía Expresa

GUILLERMO HUALPÉ
ARQUITECTO URBANISTA
EX DIRECTOR DEL PLAN DE DESARROLLO
METROPOLITANO DEL CALLAO Y DEL SUR - SUR CALLAO



Pues bien, volviendo al caso de la vía expresa santa rosa, a lo largo de 3 años, el colectivo de vecinos y profesionales Callao le dice No a la Vía Expresa Santa Rosa y el Laboratorio de Urbanistas del Callao Soñadores Urbanos hemos investigado el proyecto y, al igual que las autoridades del Callao y demás profesionales hemos podido concretar que el proyecto Vía Expresa Santa Rosa es una obra inútil y altamente perjudicial para el Callao y para el Perú. Durante la etapa de elaboración del estudio de impacto medio ambiental semidetallado EIA-sd sumamos esfuerzos y presentamos más de 430 observaciones a dicho estudio. Posterior a la aprobación del EIA-sd revisamos el estudio y pudimos comprobar que prácticamente la mayoría de nuestras observaciones no habían sido levantadas y/o resueltas. El hecho que el proyecto no ha identificado qué brecha o necesidad cubre; que la propia infraestructura de vía expresa elevada genera un cuello de botella que termina con un solo carril en la bajada a la Costa Verde; que

genera una fractura urbana a lo largo de tres distritos chalacos; o incluso que su propio estudio tiene cuadros con cifras y clasificaciones que demuestran que aún con la Vía Expresa Santa Rosa existirá tráfico vehicular y que la obra aún no empieza y ya elevó su presupuesto a más del 125% respecto al valor inicial, son algunas de las observaciones que presentamos y que el MTC decidió no atender y dar por aprobado el deficiente estudio.

Al ser un proyecto vial dentro de una ciudad, es evidente que es insostenible que solo una entidad, el MTC, sea juez y parte en la toma de decisiones sobre lo que se realiza dentro de una “vía Nacional”. Por demás indicar que todas estas problemáticas han sido causadas por las propias decisiones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, decisiones que nos van a generar pérdidas económicas a todos los peruanos, no solo por el despilfarro en una obra injustificada, inútil y obsoleta sino en los tiempos de viaje hacia o desde el aeropuerto.

Pérdida en el valor de todos los predios en la avenida Santa Rosa.
Las casas van a valer menos.



Lo que debiera hacerse en la avenida Santa Rosa es un proyecto de desarrollo urbano sostenible integral, un proyecto que permita el desarrollo económico y turístico sobre la avenida además de permitir los desplazamientos de usuarios del aeropuerto de manera eficiente, rápida y masiva. Esos enfoques que el Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento y la Municipalidad Provincial del Callao pusieron en el Plan de Desarrollo Metropolitano del Callao al 2040 (2021) pusieron sobre la avenida Santa Rosa y que incluso desde el Laboratorio de Urbanistas del Callao Soñadores Urbanos pusimos de manifiesto en el Plan Santa Rosa, son las opciones, obras, enfoques y proyectos que Santa Rosa, el aeropuerto, el Callao y el Perú necesitan.

Lamentablemente hoy, por más que todos los estudios, sustentos, ciudadanos y autoridades

¿dónde vale más una casa?, ¿Frente a una alameda con árboles o frente a una vía expresa con autos?



del Callao rechazan la construcción de vía expresa santa rosa, por más que el LAP haya dicho que el aeropuerto no necesita la VESR, por más que cientos de miles de chalacos pierdan su calidad de vida, por más que Callao no necesite dicha vía expresa, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones impone su poder cual virrey y no es capaz de reconocer que está a punto de destrozarse media región Callao para una obra que, ni siquiera va a estar lista para los panamericanos 2027 y el día que se inaugure, ese mismo día existirá tráfico vehicular.

Solo esperamos que las acciones legales que los vecinos del colectivo Callao le dice No a la Vía Expresa Santa Rosa prosperen y que no tengamos que escuchar a un Ministro del MTC diciendo "ahora construiremos un segundo piso a la vía expresa".



Referencias:

Cómo es la avenida Santa Rosa: <https://www.youtube.com/watch?v=CesWpoF9K9Q>
<https://youtube.com/shorts/sEPfaTbOYAA?si=adJKpDL8Ebo5vy3Z>

Plan de Desarrollo Metropolitano del Callao al 2040 (2021)
<https://mega.nz/file/iz5kRCza#VG4eYqWCILCaxiePYDlqV1iohmt58zQMgKPaXx0EFM>

Plan Santa Rosa
https://issuu.com/sonadoresurbanos/docs/plan_santa_rosa_2#:~:text=A%20diferencia%20de%20la%20V%C3%ADa%20expresa%20Santa%20Rosa%2C%20el%20plan,avenidas%20y%20no%20en%201.

MTC rechaza propuesta de LAP
<https://gestion.pe/economia/mtc-rechaza-propuesta-de-lap-para-hacer-dos-terminales-en-el-aeropuerto-jorge-chavez-noticia/#:~:text=En%20el%20informe%20N%20360,Terminal%20C%3%A9nico%20como%20Mejora%20Obligatoria.>

Qué sucederá con el antiguo Jorge Chávez
<https://www.infobae.com/peru/2024/05/02/el-antiguo-terminal-del-aeropuerto-jorge-chavez-tendra-otro-uso-tras-inauguracion-del-nuevo-en-que-se-convertera/>

Autoridades contra la Vía Expresa Santa Rosa
 (Alcalde Provincial, alcaldes distritales y Gobernador Regional)
 Pedro Spadaro: <https://www.youtube.com/watch?v=E3yjaJl19Xw&t=2s>
 Rodolfo Adrianzen: <https://youtube.com/shorts/7Ni7D4oLC2w?si=00Z8gQm57Rtxefjr>
 Alex Callan: https://www.youtube.com/watch?v=0Tvn8_QtSIk&t=3s
 Ciro Castillo: <https://www.youtube.com/watch?v=ddyXtFFn-4>

Población chalaca en contra de la Vía Expresa Santa Rosa
<https://www.youtube.com/watch?v=bpz2a2hJX00&t=2s>

¿Quién necesita la Vía Expresa Santa Rosa?
<https://www.youtube.com/watch?v=M-toEwqndpw&t>

La Vía Expresa Santa Rosa se ha elevado un 125%
<https://www.youtube.com/watch?v=X1bilp4lh1E&t=3s>

El engaño de llegar al aeropuerto en 5 minutos.
<https://www.youtube.com/watch?v=jeVqQc62-A&t=4s>



Por:
Jorge Chávez Álvarez,
Presidente Ejecutivo de MAXIMIXE

PUERTO DE CHANCAY: ENTRE EL FRENO Y EL DESENFRENO

El Puerto de Chancay se inaugurará en noviembre próximo, con aspiraciones de recalibrar la dinámica del comercio entre Asia y Sudamérica en un contexto de cambios súbitos en las reglas de juego portuarias internas, una danza geopolítica global de alta conflictividad y un torbellino de intereses y celos regionales.

Vaivén de las Reglas de Juego y Tránsito de Vacío Institucional

Hace poco la Autoridad Portuaria Nacional (APN) denunció el derecho de exclusividad del Puerto de Chancay para brindar servicios portuarios (Resolución de Acuerdo de Directorio N° 0002-2024-APN-DIR), después de 3 años en que le otorgara ese derecho (Resolución de Acuerdo de Directorio N° 008-2021-APN-DIR).

Vale decir, la APN contra la APN; te quito lo que antes te di; no importa cuánto invertiste. Y vaya que lo invertido por el consorcio Cosco Shipping Ports Chancay Perú S.A. es relevante. Viene ejecutando el 75% de una inversión de US\$ 1.300 millones prevista para la primera etapa del proyecto que culmina a fines de 2024.

Definitivamente la actuación de la APN ha sido

¹ "El Estado facilita y vigila la libre competencia. Combate toda práctica que la limite y el abuso de posiciones dominantes o monopolísticas. Ninguna ley ni concertación puede autorizar ni establecer monopolios."

² El Artículo 3° de la Ley del Sistema Portuario Nacional (N°27943), subraya como lineamiento esencial de la Política Portuaria Nacional "La promoción del libre acceso, la leal competencia y libre concurrencia al mercado de los servicios portuarios."

³ El Artículo 20° de dicho reglamento establece, sin mayor justificación técnica, que: "En los casos que en un puerto o terminal portuario de uso privado el porcentaje de servicios portuarios prestados a terceros no vinculados supere el 75% del volumen anual de carga movilizada en las instalaciones portuarias, la APN solicitará a la Comisión de Libre Competencia de INDECOPI, opinión técnica respecto a la existencia de competencia entre los servicios prestados por los puertos de uso público y los puertos de uso privado en la zona de influencia comercial. De verificarse la existencia de competencia se determinará la desregulación de los servicios prestados en los puertos de uso público durante el resto del ejercicio; en caso contrario, el administrador portuario del puerto de uso privado no podrá durante el resto del ejercicio cobrar por los servicios que preste a terceros, precios mayores a aquellos establecidos para servicios portuarios en puertos de uso público en su zona de influencia comercial."

errática y genera una señal negativa del Perú como destino de inversión.

Sin embargo, el tema es más complejo que eso, pues detrás de la zigzagueante APN, subyace un marco institucional del sistema portuario nacional plagado de vacíos técnicos, trucos y ambigüedades gelatinosas. Tal como sucede con otros marcos institucionales que mantiene el Perú en servicios públicos como agua, electricidad, transporte terrestre, transporte aéreo, etc.

Ello debido a que nos conformamos con las denominadas "Reformas de Primera Generación" de los años 90's, centradas en la estabilización económica y la liberalización comercial y de las inversiones. Las "Reformas de Segunda Generación" nunca llegaron a cuajar. Supuestamente debían dar curso a la construcción de un nuevo Estado que impulsara reglas de juego claras y estables, capaces de fomentar la eficiencia, la competitividad, la innovación y la libre competencia, con una educación, una salud y una justicia del primer mundo.

Punto de Vista del Consorcio Inversor del Puerto de Chancay

Concentrémonos por ahora en los puertos y específicamente en Chancay. Para el Consorcio la exclusividad que detenta no es privilegio ni capricho, sino condición necesaria para garantizar la recuperación de su inversión. Revertir dicha exclusividad amenazaría la viabilidad financiera del proyecto, por ser factor decisivo para mitigar los riesgos inherentes a un proyecto de esa magnitud. Frenaría futuras inversiones del Consorcio y desincentivaría a futuros inversores privados que consideren desarrollar infraestructura crítica en el Perú.

Punto de Vista del Interés Público

Desde el punto de vista del interés público, que es el ángulo de una economía social de mercado de sello constitucional, el Perú se rige por dos pilares fundamentales: el marco legal que promueve la inversión privada nacional y extranjera y el que promueve la libre competencia, incluido el artículo 61 de la Constitución Política del Perú, diseñado para combatir prácticas monopolísticas y promover un acceso equitativo al mercado.

Desde este otro ángulo, la preocupación gira en torno al riesgo de un impacto negativo en el bienestar general por causa de la exclusividad

concedida al Consorcio, dado su efecto inhibitorio de la competencia al favorecer prácticas monopolísticas no intencionadas que, en última instancia, también desincentivarían a terceros inversores privados.

Sin embargo, este riesgo no deriva directamente de la exclusividad otorgada al Puerto de Chancay, sino de la posibilidad legal que tiene dicho puerto y cualquier otro puerto privado de poder brindar servicios portuarios a terceros ejerciendo esa potestad de exclusividad, hasta un umbral de 75% del volumen anual de carga, según el Reglamento de la Ley del Sistema Portuario Nacional. Pasado ese umbral, se establece un mecanismo engorroso e impracticable de desregulación de las tarifas de los puertos de uso público afectados.

Ambigüedad de la Definición de 'Uso Público'

Se trata pues de un marco normativo ambiguo, que trata a puertos que brindan mayormente servicios de uso público como si fueran privados, exonerándolos de seguir las regulaciones que rigen a los puertos concesionados a privados, generándose inequidad entre competidores.

Todo monopolio, privado o público, busca maximizar sus beneficios, lo que logra aumentando sus tarifas o reduciendo su oferta o la calidad de sus servicios. Dado que en el caso de los servicios públicos la demanda es esencialmente inelástica, la conducta monopolista tiene un impacto aún más nocivo para la eficiencia del mercado y los costes de alcanzar el bien común.

Por esa razón, más adecuado sería que puertos privados que manejan una carga significativa de terceros estén sujetos a las mismas regulaciones que los puertos concesionados. En su defecto, debería modificarse el marco normativo reduciendo el umbral de 75% a 40% o 50%, asegurando que los precios de transferencia aplicados a las empresas vinculadas con los accionistas del puerto privado sean consistentes con los de la libre competencia. Este cambio no solo alinearía la normativa portuaria con las prácticas internacionales más eficaces, sino que también fortalecería la seguridad jurídica y la equidad en el mercado portuario peruano.

Otro cambio deseable sería instituir la necesidad de exigir a los terminales privados la entrega a la APN de información estadística detallada diaria referente a la carga movilizada de terceros, así como su divulgación transparente accesible

abiertamente online.

INDECOPI y OSITRAN deben tener roles activos en supervisar y regular los servicios portuarios brindados a exclusividad a terceros, asegurando que se respete las normas de competencia y se prevenga las prácticas monopólicas.

Desde la perspectiva de los inversionistas, una regulación más clara y justa podría significar una transición hacia operaciones más transparentes y predecibles. Aunque esto pueda implicar asumir un costo inicial en cumplimiento normativo, a largo plazo podría proteger a todos contra riesgos legales y favorecer la integración en cadenas logísticas globales.

Para los exportadores e importadores, una mejor regulación de puertos privados ofrecería un campo de juego más nivelado, garantizando el acceso a servicios portuarios a precios competitivos y con estándares de calidad garantizados. Esto es especialmente crucial en un país como el Perú, donde el comercio exterior es un motor de la economía.

Para los actores logísticos competidores habría mayor oportunidad de competir en términos equitativos, especialmente para aquellos que no tienen capacidad de invertir en infraestructura portuaria propia.

Cómo Potenciar al Puerto de Chancay sin Freno ni Desenfreno

Sin duda que el Puerto de Chancay es un proyecto prometedor, para sus inversionistas y para el desarrollo del país. Con una inversión de US\$ 1,300 millones, en su primera etapa contará con 4 muelles de una profundidad aproximada de 14.7 a 15.7 metros, que le permitirá recibir buques de hasta 18,000 a 24,000 TEUs (Twenty-foot Equivalent Units).

Una de sus mayores ventajas es su ubicación estratégica, cercana a Lima y al Puerto del Callao, proyectada como el trayecto más corto a China en el marco del proyecto de "La Nueva Ruta de la Seda" promovida por el gigante asiático en su afán de liderar el comercio mundial en el Siglo XXI. También Chancay puede ser un nodo de acceso de la carga brasilera a la Cuenca del Pacífico en su proyección hacia China.

A pesar de estas ventajas, es prematuro hablar de "Megapuerto". Un puerto que maneja

alrededor de 10 millones de TEUs al año suele entrar en esa categoría. El puerto de Shangay, primer puerto mundial, mueve 47.3 millones de TEUs, escoltado por Singapur con 37.9 millones de TEUs y otros tres puertos chinos. Incluso Rotterdam, el principal puerto de Europa, ocupa el décimo lugar con sus 14.5 millones de TEUs, mientras que el puerto de Long Beach con 8.1 millones de TEUs ocupa el puesto 20° y es donde actualmente desembarcan los buques de gran calado para su trasbordo a buques menores que atienden gran parte del comercio a Sudamérica.

En su primer año de operación (2025) Chancay moverá 1 millón de TEUs, menos de la mitad de la carga que moviliza el Callao (2.5 millones de TEUs) y por debajo de Pisco (1.7 millones de TEUs). Recién en 2030 Chancay podría estar aproximándose al movimiento del Callao, con 15 muelles en acción, si se cumple el programa de inversión del Consorcio, por un total de US\$ 3,500 millones.

Ciertamente hay posibilidad de que en el tiempo se sumen otras inversiones que añadan valor agregado a las mercancías y contribuyan a la ganancia de competitividad del Puerto de Chancay, aunque ello dependerá de diversos factores. Uno de ellos es el potencial comercial que tiene el Perú con sus 21 acuerdos comerciales regionales y bilaterales, lo que podría ser un imán para atraer inversiones a zonas económicas especiales orientadas a la reexportación con valor agregado.

Otro factor crucial es el desarrollo logístico, sobre el cual pende un inmenso signo de interrogación. Pues supone una elevada calidad del planeamiento y gestión del desarrollo urbano y de articulación logística, en un entorno en el que reina la improvisación de una gama amorfa de actores estatales, perplejos ante tremendo reto: municipio distrital de Chancay, municipio provincial de Huaral, municipio distrital de Ancón, municipio provincial del Callao, municipalidad de Lima, ministerios de transportes, de vivienda, etc.

La debilidad institucional y la falta de visión a largo plazo del Ejecutivo y del Congreso atentan también contra una halagüeña perspectiva. En particular, hace falta una política de Estado logística internacional y una ley que cree un sistema de zonas económicas especiales con reglas claras, homogéneas y estables a largo plazo.

También hace falta desarrollar un sistema de transporte y logística eficiente que conecte Chancay con Ancón y el Callao, considerando rutas de acceso, modos de transporte (carretera, ferrocarril, marítimo) y tecnologías de gestión logística. La integración de sistemas inteligentes de transporte puede optimizar los flujos de carga y pasajeros.

Para aspirar a ser un verdadero hub Chancay debe dejar de ser Chancay, para ser Chancay-Ancón-Callao. Lo 'mega' empieza en la clusterización de todos los actores logísticos relevantes, no en su disociación motivada por pugnas y afanes monopolistas cortoplacistas.

A Manera de Epílogo

Son inmensos los obstáculos a ser sorteados por Chancay para que pase de ser puerto a 'megapuerto'. La mayor virtud y el mayor pesar del Puerto de Chancay es tener detrás a China y su monumental proyecto de la Nueva Ruta de la Seda que busca redefinir el eje de la economía mundial, asegurando su abastecimiento de materias primas para continuar industrializándose y consolidar sus exportaciones globales.

Virtud y pesar porque el valor logístico y comercial de Chancay será un apéndice del valor geopolítico y geoestratégico de la ruta de la seda. Chancay será un jugador entre muchos otros que podrían pasar de suplentes a titulares, según los intereses circunstanciales de China, en su búsqueda de acceso seguro a recursos cruciales y mercados emergentes, mitigando riesgos geopolíticos.

¿El Perú tiene claros objetivos estratégicos a largo plazo? ¿Nuestros políticos tienen conciencia de la arena movediza en que nos moveremos si dependemos en demasía de oriente, sin tener nuestro propio norte? ¿Cómo balancear la influencia de China con los imperativos nacionales y garantizar que la modernización no se convierta en una nueva dependencia sin desarrollo sostenible, sin industrialización endógena, sin equilibrio entre atracción de inversiones y libre competencia? La respuesta espero la tengan ustedes.

En conclusión

La errática actuación de la APN revocando derechos anteriormente concedidos, no sólo erosiona la confianza de los inversores, sino que también desestabiliza el clima de inversión, poniendo en riesgo futuras iniciativas de

infraestructura crítica.

Además, las ambigüedades del marco normativo del sistema portuario peruano, como las incertidumbres en torno a la definición de 'uso público', afectan las perspectivas de expansión de los puertos.

Si bien la exclusividad en la prestación de servicios portuarios es una necesidad imperativa para asegurar la recuperación de las inversiones y la sostenibilidad de las operaciones a largo plazo, la potestad de ejercerla en servicios a terceros hasta un umbral del 75% del volumen anual de carga en puertos privados crea barreras significativas para nuevos entrantes, tiene un efecto inhibitorio de la competencia y potencialmente eleva los costos para los usuarios finales.

En cualquier caso, el principio de exclusividad debe ser entendido como excepción a la regla del principio general de libre competencia, sin eximir al puerto privado de sujetarse a mecanismos de supervisión y transparencia en la rendición de cuentas sobre las cargas movilizadas.

El Puerto de Chancay tiene ventajas notorias de ubicación estratégica, profundidad atractiva para buques de gran calado y cercanía a Lima y al Puerto del Callao, aunque ellas no lo convierten de la noche a la mañana en un megapuerto. El valor estratégico del Puerto de Chancay en última instancia dependerá del papel que le toque jugar en el ajedrez geopolítico de China y su Nueva Ruta de la Seda. También dependerá de la calidad de los circuitos logísticos de interconexión multimodal y de una gobernanza sustentada en una visión compartida y articulación armónica entre todos los stakeholders.

Se requieren políticas de estado claras y homogéneas para las zonas económicas especiales y un marco regulatorio que promueva efectivamente la reexportación con valor agregado. La falta de una infraestructura logística integrada y eficiente entre Chancay, Ancón y el Callao es un obstáculo crítico que necesita ser abordado con urgencia.

Recomendaciones

A la luz de este análisis desapasionado, urge que el Ejecutivo y el Legislativo dictaminen una Política de Estado Portuaria que considere: estabilizar y

optimizar el marco regulatorio vigente; clarificar la definición de “uso público”; revisar el umbral de exclusividad; fortalecer la supervisión y la transparencia de la gestión de los puertos privados; proseguir con el desarrollo sustentable de la infraestructura del Puerto de Chancay; evaluar y monitorear el impacto geopolítico en el Perú del proyecto de “La Ruta de la Seda” de China; invertir en la mejora de los circuitos logísticos de interconexión multimodal entre Chancay, Ancón y el Callao; Establecer una política clara de desarrollo de zonas económicas especiales que incentiven la inversión y la reexportación con valor agregado; conectar Chancay con otros nodos logísticos clave en

Perú, asegurando la integración de servicios y la optimización de recursos; y asegurar la sustentabilidad ambiental de los proyectos logísticos y de transportes a través de Evaluaciones Ambientales Estratégicas.

En especial, la idea de proyectar un ferrocarril que atravesase la Amazonía de Brasil y Perú con conexión a los puertos de Chancay y El Callao, requiere de una evaluación ambiental estratégica profunda para poder implementar rigurosas medidas de mitigación. Es imperativo que en la Amazonía peruana no se repita la experiencia de severa deforestación ocasionada por el proyecto del Tren Maya.



4 Alrededor de 11 mil hectáreas fueron ocupadas por obras del Tren Maya; 61% de esa superficie ha sido deforestada, sin contar con las afectaciones futuras derivadas de la especulación y tráfico de tierras, la instalación de hoteles, etc. La cartografía realizada también muestra que en 87% de las tierras deforestadas, la tala se realizó sin contar con autorización de cambio de uso de suelo forestal. El Fondo Nacional de Fomento al Turismo (Fonatur) —dependencia a cargo del proyecto— tuvo que reconocer públicamente que se había talado 3.4 millones de árboles, a pesar de que el presidente de México, Andrés Manuel López Obrador, se había comprometido ante el país a que no se iba a talar ni un solo árbol.
<https://es.mongabay.com/2023/08/mexico-organizaciones-denuncian-deforestacion-por-tren-maya/>



Por:
Herbert Mujica

¡DGAC Y AVIACIÓN CIVIL PERUANA SIN RUMBOS!

Tenemos una DGAC (Dirección General de Aeronáutica Civil), que ha hecho posible que Perú cuente a la fecha con una pista de aterrizaje, en el AIJCH (Aeropuerto Internacional Jorge Chávez) nueva, cuya extensión sea inferior a la actual pues sólo mide 2,800 metros (la vigente, 3,500 metros).

La pista actual cuenta con 4 calles de rodaje de salida, la DGAC pasó por alto que la nueva pista, apenas tiene 1 calle de salida rápida, lo que hará que el tiempo de ocupación por las aeronaves, sea mucho mayor a los estándares presentes.

La DGAC es la única dirección general en el MTC que no ha ingresado a la famosa reorganización dispuesta por el ministro de Transportes y Comunicaciones, pretextándose tal hecho en que la DGAC se gestiona a través de un convenio de fortalecimiento con la OACI (Organización de Aviación Civil Internacional), o sea son los intocables.

¿Y quién evalúa a la OACI, si vemos que la DGAC no está cumpliendo sus funciones?

Cuando se habla de aeropuertos, la DGAC agacha la cabeza y se oculta, dejando toda la responsabilidad a CORPAC (Corporación Peruana de Aeropuertos Comerciales), pero es corresponsable por autorizar Expedientes Técnicos a CORPAC que claramente señalaban, por ejemplo, en el caso de la pista de aterrizaje en Jaén, que el trabajo se haría con asfalto frío y no caliente.

La DGAC no muestra ningún interés en definir o marcar posición respecto a la no conveniencia, para la seguridad de las operaciones aéreas,



que se realice la apertura del nuevo terminal de pasajeros (lo que implicará que ya no se utilice el actual terminal), el 18 de diciembre, tal como lo ha definido LAP (Lima Airport Partners).

¿Corresponde a LAP definir eso?, ¿dónde está nuestra DGAC que es la autoridad de aeronáutica civil que debe determinar y disponer en nombre del Estado peruano qué y cómo se deben hacer las cosas en el sector de transporte aéreo?

A los largo de más de 20 años de incumplimiento, LAP, suma un control de daños que inunda los circuitos periodísticos, opacando las serias fallas como, por ejemplo, que la II y nueva pista está mocha y la torre de control, están no operativas desde octubre del 2023.

¿Por qué el titular de Transportes, el ministro Raúl Pérez Reyes, mantiene un total silencio y cubre las espaldas a Donald Castillo, actual Director de Aeronáutica Civil, que antes ocupó, y por muchos años, la Dirección de Seguridad Aeronáutica, ¿la oficina más importante después de la general?

Ya se hizo público que el MTC firmará una nueva adenda (octava), al contrato de concesión del AIJCH con un sensible aumento de costos para usuarios, pasajeros y líneas aéreas.

Todas las adendas se han hecho a favor del concesionario Lima Airport Partners.

Esta adenda validará el aumento en la "...renta de los espacios esenciales en la nueva terminal (como oficinas operativas o counters de check-in) cercano a tres veces el precio que se paga hoy...", inclusive el mismo comunicado de IATA, señala que para el 2027 esto se agravaría

mucho más, con la finalidad que LAP recupere los US\$ 2 mil millones invertidos recientemente.

Si bien es cierto el tema de tarifas tiene que ver con OSITRAN, es imprescindible que la DGAC ejerza liderazgo y cumpla con las funciones que por ley le corresponden.

¿Coordinará la DGAC o no, para retroceder con la injustificada facultad concedida a LAP en el 2015, de cobrar una tarifa de uso aeroportuario a los pasajeros en tránsito?

Perú se encuentra con una aviación civil sin piloto, volando sin rumbo, no hay proactividad, carecemos de toma de decisiones, cero eficiencias, inexistente visión a futuro, hay total negligencia en el cumplimiento de funciones señaladas en la Ley de Aeronáutica Civil, con el riesgo de perder la categoría 1 de la FAA (Federal Aviation Administration-EEUU).

¡Las áreas donde estuvieron operando los bomberos, cuando se produjo el accidente con tres víctimas fatales (calles de rodaje y base), nunca fueron certificadas por la DGAC, por tanto, jamás fueron fiscalizadas o controladas, en buen castellano, nunca debieron ejecutarse!

Los más de tres meses perdidos por el tema de las lunas de la nueva torre de control, después que fueran colocadas las de prueba, simplemente porque la DGAC no quiso volver a contratar a OACI para que emitiera el informe, si las nuevas cumplan con superar las observaciones del primer dictamen.

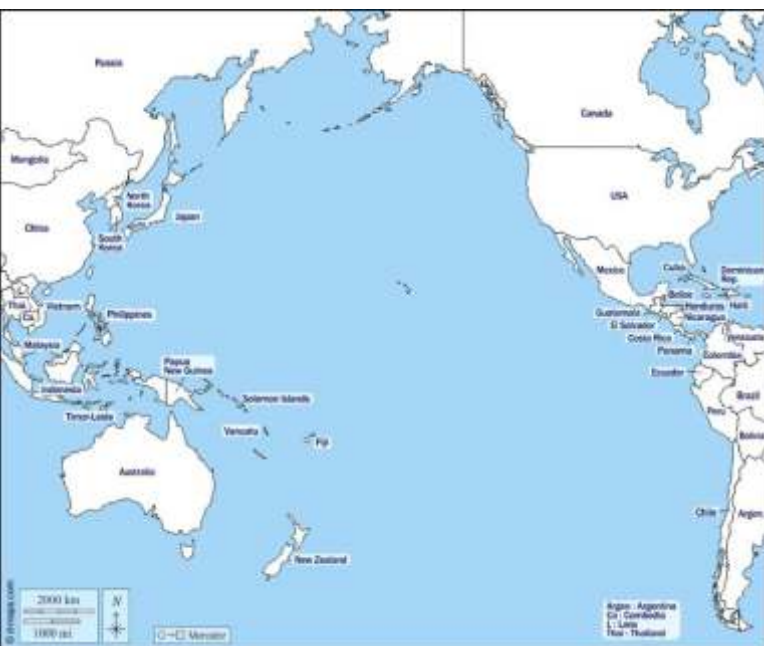
La DGAC practica una total falta de transparencia para informar a la opinión pública sobre su calamitoso funcionamiento y todo eso con la mirada bonachona del ministro de transportes y comunicaciones.



Por:
Juan Lazarte

QUE LLEGUEMOS A BUEN PUERTO

El país se acerca a tener uno de los puertos más importante del Pacífico y probablemente también volvamos a tener el mejor aeropuerto de esta parte del mundo y recuperar los galardones perdidos.



Los puertos más importantes del Pacífico son claves para el comercio internacional y el transporte marítimo. Aquí hay una lista de algunos de los puertos más destacados:

Asia

1. Puerto de Shanghái (China)
 - o Es el puerto más grande del mundo por volumen de carga manejada.
2. Puerto de Singapur (Singapur)
 - o Uno de los puertos más activos y estratégicos, crucial para el comercio en el sudeste asiático.
3. Puerto de Shenzhen (China)
 - o Uno de los puertos de contenedores más grandes del mundo, ubicado cerca de Hong Kong.
4. Puerto de Hong Kong (China)
 - o Históricamente uno de los puertos más importantes del mundo.
5. Puerto de Busan (Corea del Sur)
 - o El puerto más grande de Corea del Sur y un importante centro de transbordo.
6. Puerto de Yokohama (Japón)
 - o Uno de los puertos más importantes de Japón, cercano a Tokio.
7. Puerto de Kaohsiung (Taiwán)
 - o El puerto más grande de Taiwán y uno de los principales en Asia.



un medio importante para el comercio internacional de mercancías y si consideramos además el puerto del Callao probablemente sea nuestro país el hub del comercio más importante del Pacífico Sur y de las Américas.

Estas buenas noticias nos deben llevar a trabajar muy fuerte en nuestra capacidad exportadora y mejorar las vías de acceso no solo para el acarreo de la producción interna sino también para posibilitar el comercio de nuestros países vecinos, como Brasil que tiene casi el 33% de su territorio más cerca al Pacífico que al Atlántico. Bolivia también podría ser uno de nuestros usuarios ahora que además se señala que, en Arequipa, Ilo, Moquegua, Tacna y otras ciudades de nuestro país están apostando por modernizar sus puertos y hacerlos competitivos.

Los aeropuertos más importantes de América del Sur son esenciales para el transporte de pasajeros y carga en la región. Aquí hay una lista de algunos de los aeropuertos más destacados y su capacidad:

América del Norte

1. Puerto de Los Ángeles (Estados Unidos)
 - o El puerto de contenedores más grande de Estados Unidos.
2. Puerto de Long Beach (Estados Unidos)
 - o Adyacente al Puerto de Los Ángeles, es uno de los puertos más importantes de la costa oeste de Estados Unidos.
3. Puerto de Vancouver (Canadá)
 - o El puerto más grande de Canadá y una puerta de entrada crucial para el comercio transpacífico.
4. Puerto de Manzanillo (México)
 - o Uno de los puertos más importantes de México y un centro clave para el comercio en el Pacífico.

América del Sur

1. Puerto de Callao (Perú)
 - o El puerto más grande y principal de Perú, un centro importante para el comercio en América del Sur.
2. Puerto de Valparaíso (Chile)
 - o Uno de los puertos más importantes de Chile y un punto crucial para el comercio en el Pacífico sur.

Estos puertos juegan un papel fundamental en la economía global, facilitando el movimiento de bienes entre Asia, América del Norte y América del Sur.

Con la presencia del puerto de Chancay se abre

1. Aeropuerto Internacional de São Paulo-Guarulhos (GRU) - Brasil
 - o Ubicación: São Paulo, Brasil
 - o Capacidad: Aproximadamente 50 millones de pasajeros anuales
 - o Descripción: Es el aeropuerto más grande y concurrido de Brasil y un importante hub para vuelos internacionales y nacionales.
2. Aeropuerto Internacional El Dorado (BOG) - Colombia
 - o Ubicación: Bogotá, Colombia
 - o Capacidad: Aproximadamente 40 millones de pasajeros anuales
 - o Descripción: Es uno de los aeropuertos más grandes de América del Sur y el principal centro de conexiones en Colombia.
3. Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (LIM) - Perú
 - o Ubicación: Lima, Perú
 - o Capacidad: Aproximadamente 25 millones de pasajeros anuales
 - o Descripción: Es el principal aeropuerto de Perú y uno de los más importantes de la región, sirviendo como hub para vuelos internacionales y domésticos.
4. Aeropuerto Internacional Ministro Pistarini (EZE) - Argentina
 - o Ubicación: Buenos Aires, Argentina
 - o Capacidad: Aproximadamente 13 millones de pasajeros anuales
 - o Descripción: Es el principal aeropuerto internacional de Argentina y un importante punto de entrada al país.
5. Aeropuerto Internacional de Galeão (GIG) - Brasil

- o Ubicación: Río de Janeiro, Brasil
- o Capacidad: Aproximadamente 20 millones de pasajeros anuales
- o Descripción: Es uno de los principales aeropuertos de Brasil y un importante hub para vuelos nacionales e internacionales.

6. Aeropuerto Internacional de Santiago (SCL) - Chile

- o Ubicación: Santiago, Chile
- o Capacidad: Aproximadamente 24 millones de pasajeros anuales
- o Descripción: Es el principal aeropuerto de Chile y un importante centro de conexiones para vuelos dentro y fuera de América del Sur.

7. Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre (UIO) - Ecuador

- o Ubicación: Quito, Ecuador
- o Capacidad: Aproximadamente 5 millones de pasajeros anuales
- o Descripción: Es el principal aeropuerto de Ecuador y un importante hub para vuelos domésticos e internacionales.

La capacidad de los aeropuertos puede variar debido a expansiones, renovaciones y cambios en la demanda de pasajeros y carga. Además, los aeropuertos mencionados no solo manejan un gran volumen de pasajeros, sino también una cantidad significativa de carga aérea, lo que contribuye a su importancia en la región. En el caso de nuestro Aeropuerto Jorge Chávez es

probable que duplique su capacidad situándonos como uno de los puertos más importantes y si además nos encontramos en el mismo centro del Pacífico Sur, es probable que nos convirtamos en un hub y ruta obligada de conexiones para América del Sur.

Estos aeropuertos son cruciales para el transporte aéreo en América del Sur y desempeñan un papel vital en la conectividad de la región con el resto del mundo. Para lograr captar la preferencia de pasajeros turistas y personas que vienen para negocios es igualmente importante trabajar de manera muy sostenida en el mejoramiento del transporte interno de pasajeros como el Metro de Lima, las vías que ha ofrecido el Alcalde de Lima, ampliar la capacidad y calidad hotelera, mejorar los accesos a los atractivos turísticos y una serie de aspectos favorables que harían de nuestro país un lugar ideal para invertir, generar empleo, desarrollar a nuestro pueblos y bienestar para nuestros ciudadanos.

Pero eso se logra con paz social, una democracia avanzada, con educación y empleo de calidad, que ayude a reducir la pobreza, lo cual será posible sin corrupción, sin guerra de poderes y con líderes capaces de generar un cambio positivo.

Solo queremos que este año y los próximos los vientos (y los políticos) nos lleven a un buen (aero)puerto.





Por:
Jhony Pardavé
Livia (*)

REESTRUCTURACIÓN DE LA ATU

Nuestra Megalópolis necesita generar una Movilidad Urbana inclusiva y eficiente

Al establecer un balance del comportamiento del sistema de transporte público en Lima y Callao durante años anteriores, observamos que poco o nada ha hecho la autoridad para satisfacer la demanda de viajes se realizan 24.6 millones de viajes diarios en una megalópolis de más de 11 millones de habitantes, que necesita un sistema de transporte masivo e integrado, que cubra todas las expectativas de demanda y de crecimiento de la población.

Según este estudio de diagnóstico del PMU, elaborado con más de 45 mil encuestas hechas entre agosto y octubre de 2023, en Lima y Callao se realizan 24.6 millones de viajes diarios, considerando todos los modos de transporte (motorizados y no motorizados).

De este total de viajes diarios, más de 10.5 millones son realizados en servicios de transporte público, siendo que el 87.9% de estos se realizan en ómnibus, microbús y combis (transporte convencional), y el 12.1% de los viajes son atendidos por el sistema de transporte masivo (Metro de Lima, Metropolitano y Corredores Complementarios).

Las Autoridades responsables de la Movilidad Urbana en Lima y Callao, debería dar prioridad **La "Movilidad Urbana Multienfoque"**, que encarna la tendencia de corregir los problemas que la movilidad urbana sostenible no ha podido erradicar. Consiste en dirigir la atención y el interés a extirpar los vicios y deficiencias que se han consolidado en la ciudad, generando el caos en la movilidad urbana, por presentar:

(*) Dr. MBA. Ingeniero CIP, Especialista en Movilidad Urbana y Desarrollo Sostenible

La homologación académica de la “Movilidad Urbana” estipula que está conforma por: El transporte urbano, el transporte de carga metropolitana y el transporte de automóviles privados. Por tal motivo la movilidad urbana es determinante en los costos del aparato productivo de una región, el transporte, no puede considerarse como una actividad de uso final, sino como medio para realizar otra principal. Lima y Callao forman una megalópolis, monocéntrica, carente de identidad; desarrollando un proceso caótico de expansión urbana, y una estructura agresiva, anárquica, desordenada, que ha estimulado el brote de un grave flagelo contemporáneo, la informalidad.

La ATU como un ente eminentemente técnico, cuya función es regular el sistema de transporte público (metro de lima y callao, corredores complementarios, transporte regular y servicio de taxis), promoviendo políticas de cambio, pero lamentablemente vemos que en estos cinco años de función institucional no realizaron a plenitud las funciones por el cual fueron creados.

El PMU se integrará con las políticas y planes de desarrollo nacionales, regionales, locales y sectoriales, recogiendo y armonizando las propuestas e iniciativas de los gobiernos locales, con estricto respeto por sus ámbitos de competencia, atribuciones y funciones.

Asimismo, tendrá un enfoque integral y un fuerte compromiso con la sostenibilidad, colocando a las personas en primer lugar. También se fomentará el desarrollo de todos los modos de transporte, así como el fortalecimiento de la infraestructura y el uso adecuado de tecnologías.

En ese contexto, la Escuela de Ingeniería de Transportes de la UNFV ha propuesto

investigaciones de mejora en el sector transporte público, que hemos denominado “Reestructuración del Sector Transporte Público”, para promover la reingeniería de nuevo un proceso de cambio, que marque la hoja de ruta del sector en base a la implementación de corredor segregado de alta capacidad (COSAC) y vías segregadas para rutas de transporte convencional, reiniciando la doctrina que impulsará una nueva la cultura en el transporte público contemporáneo.

La recomendación debe de ser formulada, promediando algoritmos que simbolizen y proponen la RESTRUCTURACION de la LEY de creación de la ATU y La Movilidad Urbana en los temas:

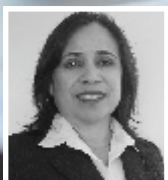
- Planificación territorial que promueva el desarrollo urbano sostenible.
- Implementación de un nuevo Plan de Rutas, que reestructure el caótico servicio de transporte público urbano.
- Gestión integral de tránsito y control de las operaciones
- Puesta en vigencia e implementación del Reglamento Nacional de Transporte Público para inicio de la modernización del transporte convencional.

Buscar una solución inmediata, es reestructurar el sistema de operación del transporte público de Lima y Callao, que no perjudique a los usuarios y que, sobre todo, corrija los errores que se han cometido a lo largo de estos años, pondrá a prueba la capacidad de nuestras autoridades del sector.

Por lo que es necesario y urgente.
RESTRUCTURAR LA ATU y GENERAR POLÍTICAS DE ESTADO INCLUSIVAS EN MOVILIDAD URBANA EN EL PERU.



ÍNDICE DE RIESGO DE CORRUPCIÓN E INCONDUCTA FUNCIONAL (INCO) 2024



Por:
Dra. Elsa Regina
Vigo Ayasta

En el sector público, la Contraloría General de la República es el organismo encargado del control gubernamental por lo que ha propuesto la medición del Índice de Riesgo de Corrupción e Inconducta Funcional (INCO). Esta medición se realiza según el ámbito institucional (nivel de gobierno y entidades públicas) y ámbito geográfico (región y provincia). El área responsable del INCO 2024 es la Subgerencia del Observatorio Anticorrupción (OBANT). Se le define índice de riesgo como el resultado del procesamiento de las bases de datos de instituciones públicas empleando la Inteligencia Artificial (IA) y el Machine Learning como Modelo de Análisis de Componentes Principales (ACP) para el análisis de 24 indicadores que participan en la tipificación del INCO.

Para la evaluación del INCO 2024, la información se obtiene de las bases de datos de la Contraloría General de la República (CGR), Organismo Supervisor de Contrataciones del Estado (OSCE), Registro Nacional de Sanciones Contra Servidores Civiles (RNSSC), Ministerio de Economía y Finanzas (MEF), Registro Nacional de Identificación

(RENIEC), Superintendencia Nacional de Salud (SuSalud), Superintendencia Nacional de Administración Tributaria (SUNAT), Ministerio de Desarrollo e Inclusión Social (MIDIS) y el Centro Nacional de Planeamiento Estratégico Nacional. La base de datos de acuerdo con los sistemas y aplicativos son los siguientes: 1. Sistemas y aplicativos de la CGR: Sistema de Control

Gubernamental (SCG), Sistema de Declaraciones Juradas de Conflictos de Intereses (SIDJI), Sistema de Declaraciones Juradas de Ingreso de Bienes y Rentas (SDJIBR), Sistema Nacional de Atención de Denuncias (SINAD), Sistema de Información de Obras Públicas (INFOBRAS), Sistema de Control Interno (SCI) y Sistema de Gestión de Entidades (SGE). 2. OSCE: Sistema de Inteligencia de Negocios (CONOSCE), Sistema Electrónico de Contrataciones del Estado (SEACE) y el Registro Nacional de Proveedores (RNP). 3. RNSSC de la autoridad Nacional del Servicio Civil (SERVIR). 4. MEF: Sistema Integrado de Administración Financiera (SIAF), Banco de Inversiones (BI), Invierte. Pe, Módulo de Control de Pago de Planillas (MCP) y Aplicativo Informático para el Registro Centralizado de Planillas y de Datos de los Recursos Humanos del Sector Público (AIRHSP). 5. RENIEC: Servicio Web de RENIEC. 6. SUSALUD: Plataforma Resuelve (Registro de afiliados a seguros públicos y afiliados). 7. SUNAT: Padrón RUC de SUNAT. 8. MIDIS: Sistema de Focalización de Hogares (SISFOH) y 9. Centro Nacional de Planeamiento Estratégico (CEPLAN): Base de Datos del Aplicativos (CEPLAN v. 01).

En el presente estudio INCO 2024, se han seleccionado 2928 entidades: en su mayoría 1,841 (63%) corresponde a Municipalidades a nivel nacional, 534 (18%) Gobiernos Regionales, 369 (13%) Entidades del Gobierno Nacional, 50 (2%) Municipalidades Lima Metropolitana y Callao, 70 (2%) Entidades de Tratamiento Empresarial (ETES), 26 (1%) Gobiernos Regionales (Sedes Centrales) y 36 (1%) empresas bajo el ámbito (FONAFE). Asimismo, se investigan 24 indicadores clasificados en las variables inconducta funcional y corrupción. La inconducta funcional incluye la negligencia y la débil rendición de cuentas. Para evaluar la negligencia se han planteado nueve indicadores: 1. Sanciones contra funcionarios y servidores públicos en el RNSSC; 2. Funcionarios y servidores públicos con presunta responsabilidad administrativa; 3. Contrataciones sin competencia; 4. Presunta fraccionamiento en las contrataciones sin proceso (hasta montos menores o iguales a 8 UIT); 5. Nivel de Madurez del SCI (inferior o igual a nivel básico); 6. Ejecutoras con proyectos caducos y abandonados; 7. Ejecutoras con proyectos de inversión que cuentan con residentes y supervisores que prestaron sus servicios en más de una obra a la vez; 8. Débil ejecución presupuestas de la entidad (inferior a 90%); 9.

Débil cumplimiento de metas institucionales (inferior a 90%). Para evaluar la débil rendición de cuentas se consideran seis indicadores: 1. Responsabilidades administrativas pendientes de sancionar; 2. funcionarios y servidores públicos que no declaran a sus parientes; 3. funcionarios y servidores públicos que no declaran información bancaria. 4. Incumplimiento en remisión de obligados a presentar Declaración Jurada; 5. Incumplimiento en la presentación de Declaraciones Juradas (declaraciones de intereses y declaración de bienes y rentas) por parte de los servidores y/o funcionarios públicos y 6. Responsabilidades civiles y penales pendientes de sancionar. Para investigar la corrupción se ha incluido a la afectación al presupuesto público y el interés indebido y abuso de funciones. Para evaluar la afectación al presupuesto público se ha formulado el indicador Daño patrimonial extrapolado y para el interés indebido y abuso de funciones se han incluido ocho indicadores: 1. Denuncias de corrupción admitidas; 2. Funcionarios y servidores públicos con presunta responsabilidad civil y penal; 3. Altos funcionarios con presuntas responsabilidades administrativas, civiles y/o penales; 4. Servicios de control posterior ejecutados; 5. Contrataciones que son materia de impedimentos por la Ley de Contrataciones del Estado; 6. Presuntas irregularidades en la gestión de planillas; 7. Proveedores con relación de parentesco y/o societaria con funcionarios de la entidad y 8. Contrataciones a proveedores riesgosos.

Al término de la evaluación de 2928 entidades públicas, los resultados del INCO 2024 fueron presentados el 12 de julio del presente año e incluye el análisis a diciembre del 2023. Las entidades analizadas, en su mayoría (54,5%) pertenecen al Gobierno Local. (tabla 1). En 28 entidades se registraron INCO muy alto y en 293 entidades INCO alto (tabla 2). Según entidades de Gobierno Nacional, el INCO Muy alto en la Policía Nacional del Perú (75,7 %) y la Universidad Nacional Santiago Antúnez de Mayolo (75,3%). Según entidades del Gobierno Regional, el INCO Muy alto (le corresponde a la Región Piura-Educación. A nivel de Gobierno Local, las Municipalidades de Huamanga, Huánuco, El Provenir, Mariscal Nieto y Huancayo obtienen el INCO Muy alto (87,0 - 82,3). A nivel de ETES, las Entidades Prestadoras de Servicio de Saneamiento de Lambayeque y Huancayo presentan el INCO Alto (68,0- 69,5) y las empresas el FONAFE, Es Salud presenta el INCO Muy alto (86,2).

Tabla 1
Entidades públicas evaluadas en el INCO 2024

Entidad	Nº	%
Gobierno Nacional	371	12,6
Gobierno Regional	560	19,1
Gobierno Local	1891	54,5
Empresa de Tratamiento Empresarial	70	2,3
Empresa FONAFE	36	1,2
Total	2928	100

Fuente: Adaptado de del Informe de la Subgerencia del Observatorio anticorrupción. INCO-2024

Tabla 2
INCO en entidades públicas según nivel de gobierno

Entidad	Bajo	Moderado	Medio	Medio Alto	Alto	Muy alto
Gobierno Nacional	61	89	81	92	46	2
Gobierno Regional (sede central)	0	1	0	9	16	0
Ejecutoras de los Gobiernos Regionales	13	225	101	142	52	1
Municipalidades Lima Metropolitana y el Callao	0	2	7	19	19	3
Municipalidades (resto de regiones)	190	909	337	231	153	21
Entidades de Tratamiento Empresarial (ETES)	21	14	18	12	5	0
Empresa FONAFE	6	1	16	10	2	1
Total	291	1241	560	515	293	28

Fuente. Adaptado del Informe de la Subgerencia del Observatorio anticorrupción. INCO-2024

Tabla 3
INCO 2024 según Entidades de Gobierno Nacional

No	Entidad	Departamento	INCO 2024	Ranking
Entidades del Gobierno Nacional				
1	Policía Nacional del Perú	Lima Metropolitana	75,7	Muy alto
2	Universidad Nacional Santiago Antúnez de Mayolo	Ancash	75,3	Muy alto
3	Universidad Nacional del Altiplano	Puno	73,3	Alto
4	Universidad Nacional San Luis Gonzaga de Ica	Ica	72,4	Alto
5	Ministerio de Salud	Lima Metropolitana	72,1	Alto
6	Universidad Nacional San Antonio Abad de Cuzco	Cuzco	71,6	Alto
7	Ejército Peruano	Lima Metropolitana	71,6	Alto
8	Ministerio de Transporte y Comunicaciones	Lima Metropolitana	70,5	Alto
9	Instituto Nacional Penitenciario	Lima Metropolitana	70,4	Alto
10	Ministerio del Interior	Lima Metropolitana	69,3	Alto
Entidades del Gobierno Regional				
1	Región Piura-Educación	Piura	75,6	Muy alto
2	Región Tumbes- Salud	Tumbes	71,6	Alto
3	Gobierno Regional de Junín	Junín	71,6	Alto
4	Región Amazonas-Educación	Amazonas	71,6	Alto
5	Región Lambayeque- Salud	Lambayeque	70,9	Alto

Entidades del Gobierno Local				
1	Municipalidad Provincial de Huamanga	Ayacucho	87.0	Muy alto
2	Municipalidad Provincial de Huánuco	Huánuco	85.8	Muy alto
3	Municipalidad Provincial de El Porvenir	La Libertad	83.4	Muy alto
4	Municipalidad Provincial de Mariscal Nieto	Moquegua	82.6	Muy alto
5	Municipalidad Provincial de Huancayo	Junín	82.3	Muy alto
Entidades de Tratamiento Empresarial (ETES)				
1	Entidad Prestador de Servicios de Saneamiento de Lambayeque S.A.	Lambayeque	69.5	Alto
2	Entidad Prestador de Servicios de Saneamiento Sedam Huancayo S.A.	Junín	68.0	Alto
3	Servicio de Agua Potable y Alcantarillado de Arequipa S.A.	Arequipa	64.3	Alto
4	Empresa Municipal Administradora de Peaje de Lima	Lima Metropolitana	63.9	Alto
5	Entidad Municipal Prestadora de Servicios de Saneamiento del Cuzco S.A.	Cusco	61.9	Alto
Empresas bajo el ámbito FONAFE				
1	EsSalud	Lima Metropolitana	86.2	Muy alto
2	Servicio de Agua Potable y Alcantarillado de Lima - Sedapal	Lima Metropolitana	67.5	Alto
3	Empresa Regional del Servicio Público de Electricidad Electro Norte Medio SA-Hidrandina	La Libertad	67.3	Alto
4	Empresa Nacional de La Coca S.A-Enaco	Cusco	54.4	Mediano Alto
5	Fondo Mi Vivienda S.A-FMV	Lima Metropolitana	53.8	Mediano Alto

Fuente: Adaptado del Informe de la Subgerencia del Observatorio anticorrupción. INCO-2024

Finalmente, los resultados del índice de riesgo de corrupción e inconducta funcional encaminan el estudio de los factores causales para el abordaje estratégico y de gestión con medidas correctivas y de control interno aplicadas por los funcionarios y colaboradores en los diferentes niveles de gestión. Asimismo, cabe señalar la importancia del acompañamiento en la gestión y manejo de las medidas de control y supervisar el dato o registro en las bases de datos para obtener con mayor precisión el INCO.

Fuente:

Contraloría General de la República. Guía Metodológica. Índice de Riesgo de Corrupción e inconducta funcional (INCO) 2024.

<https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/6631778/5737654-indice-de-la-corrupcion-e-inconducta-funcional-inco-guia-metodologica-2024.pdf?v=1720797109>

VIRGEN DEL CARMEN FUE BENDECIDA COMO PRESIDENTA AD INFINITUM DE LA SOCIEDAD DE BENEFICENCIA DEL CALLAO



En el marco de una ceremonia sin precedente la Virgen del Carmen, fue bendecida como Presidenta Ad Infinitum de la Beneficencia del Callao. La actividad que se realizó en el Camposanto Baquíjano Callao, fue oficiada por el Obispo, Monseñor, Luis Alberto Barrera Pacheco, quien previamente celebró la misa al pie de la Cruz Mayor, donde ha sido ubicada la sagrada imagen.

El alcalde provincial del Callao, **Dr. Pedro Spadaro Philipps**, junto a la regidora **Silvia Carolina Ocharán Mendoza**, apadrinaron este importante acontecimiento, que sentó precedente en la historia del primer Puerto. **Víctor Manuel Portilla Flores, presidente de la Sociedad de Beneficencia del Callao**, dijo en su discurso que la fe hacía la Virgen del Carmen es muy arraigada en los chalacos, y recordó algunos pasajes de la historia del Callao, destacando que mientras las instituciones y la sociedad chalaca se preparaban para la defensa del territorio patrio, previamente al Combate del Callao del 2 de mayo de 1866, los soldados y pobladores, se encomendaban a la virgen del Carmen para que les diera su protección y los trajera de regreso a sus hogares sanos y salvos, y en caso murieran los ayude a alcanzar la gloria de Dios. También mencionó que la Sociedad de Beneficencia del Callao tuvo una importante participación en los

preparativos, el desarrollo y las consecuencias de este combate que consolidó la independencia del Perú y Sudamérica.

“La advocación de la Virgen del Carmen, es una de las expresiones de devoción popular que data de mucho tiempo atrás. Con más de 400 años de antigüedad, es uno de los más importantes elementos de identidad y cohesión social de los chalacos, es por ello que le estamos otorgando la denominación de presidenta Ad Infinitum de esta sede institucional, sumándose con ello a la veneración y culto de instituciones, de los habitantes del Callao y de todos los peruanos”, mencionó Portilla Flores.

De la misma manera mencionó que, la entidad que preside tiene una identificación con la Sagrada Imagen, ya que, desde sus inicios, la Sociedad de Beneficencia del Callao vela por la atención a los más vulnerables, anteponiendo



valores como la solidaridad, el amor al prójimo y el auxilio a los más necesitados. "Precisamente la Virgen del Carmen, es la representación de la Madre de Dios que socorre y auxilia a los desamparados.

"Esta denominación es un testimonio de la estrecha relación entre la fe y la acción social, fortaleciendo el compromiso de la Beneficencia del Callao de continuar promoviendo el bienestar y la ayuda humanitaria en nuestra comunidad", subrayó.

Por su parte el **Dr. Padre Spadaro Philipps, padrino y alcalde provincial del Callao**, destacó el profundo fervor religioso de los chalacos y recordó que el 12 de julio del año pasado, la Municipalidad Provincial del Callao, que dirige, mediante **acuerdo de Concejo No. 076-2023-ALC/MPC**, declaró a la **Virgen del Carmen de la Legua del Callao, con el título honorífico de alcaldesa Perpetua del Callao**, tomando en cuenta su valor histórico y patrimonial, representando la fe popular, la devoción y el bienestar en la sociedad chalaca.

Agradeció el gesto del **presidente de la Sociedad de Beneficencia del Callao, Dr. Víctor Manuel Portilla Flores**, por haberlo designado padrino de este importante acontecimiento, en el que se le confiere a la **Virgen del Carmen. el título de presidenta Ad Infinitum de la SBC**. En el uso de la palabra la **regidora municipal, Ing. Silvia Ocharán**, quien fue la madrina de la bendición y denominación de la **Virgen del Carmen como Presidenta Ad Infinitum de la SBC**, destacó el fervor religioso de los pobladores del Callao y mencionó que esta importante actividad, fortalece el sentimiento de religiosidad y devoción que los chalacos y las personas de otros distritos de la capital que visitan a sus parientes difuntos sepultados en el Camposanto Baquíjano, además mencionó que

sin duda se convertirá en un espacio de peregrinaje hacia la Virgen del Carmen.

En este acto de religiosidad y de fe, participaron; la Congresista Auristela Obando Morgan, **el Alcalde distrital de La Punta, Sr. Ramón Ricardo Garay León**, con quien la Beneficencia gestionarán algunos proyectos para desarrollar el turismo vivencial.

Asimismo, asistió el Prefecto del Callao, Sr. Alexander Ilich Calderón Huamán y el Coronel PNP Juan Jiménez Garcés, Jefe de la División de Orden y Seguridad de la Región Callao. También estuvo presente el presidente de la Hermandad de la Virgen del Carmen, Sr. José Centurión Padilla, los regidores de la Municipalidad Provincial del Callao, la Decana del Colegio de Profesores del Callao, Dra. Iris López Hidalgo, la directora de la UGEL Ventanilla, Dra. Olga Méndez Salas, la presidenta del Consejo Regional de APAFAS, Sra. Gladys Mejía de Pedreschi, representantes de las empresas privadas, coordinadoras de las redes educativas, directores, padres de familia y la destacada participación de los estudiantes del Colegio Parroquial Junior César de Los Ríos de Los ríos, quienes, con su bosque de gallardetes y estado mayor, dieron la bienvenida a todos los presentes.





TREN DE CERCANÍA EN LIMA NORTE



Por:
Ing. Samuel Daza Taype,
Alcalde de Ancón

TREN DE CERCANÍAS LIMA – BARRANCA (TCLB)

El proyecto TCLB, se presenta como una solución prometedora en el contexto de la creciente necesidad de mejorar la movilidad y la conectividad en Lima y el norte chico. La construcción de los 200 kilómetros de extensión que conectan zonas urbanas y rurales con el centro de Lima, permitirá no solo reducir el tiempo de viaje y liberar la congestión de las principales vías de acceso a la capital, sino que también se perfila como un catalizador para el crecimiento socioeconómico y ambiental de la región Lima y sus principales provincias y distritos como Barranca, Huacho, Huaral, Chancay, Ancón y el Callao, teniendo en cuenta la pronta inauguración del Mega puerto de Chancay, el Parque Industrial de Ancón y su conectividad con el Puerto del Callao y el Nuevo Aeropuerto Jorge Chávez, lo cual convierte a Lima en un Hub Portuario y Aeroportuario de toda la Región.

Las estaciones claves propuestas sobre el eje de la Panamericana Norte – Gambetta, facilitarán el acceso a poblaciones que hasta ahora han estado marginadas del sistema de transporte público eficiente, permitiendo una integración

más equitativa de las áreas suburbanas y rurales.

INTERCONEXIÓN CON LA LÍNEA 3 DEL METRO DE LIMA (L3ML)

Uno de los aspectos más destacados del proyecto es su interconexión con la Línea 3 del Metro de Lima, que está destinada a recorrer gran parte de la capital, desde el distrito de San Juan de Lurigancho hasta la zona de San Isidro y Miraflores. Esta interconexión permitirá a los usuarios realizar transbordos fáciles y rápidos entre el tren de cercanías y el metro, optimizando sus tiempos de viaje y facilitando el acceso a diferentes partes de la ciudad.

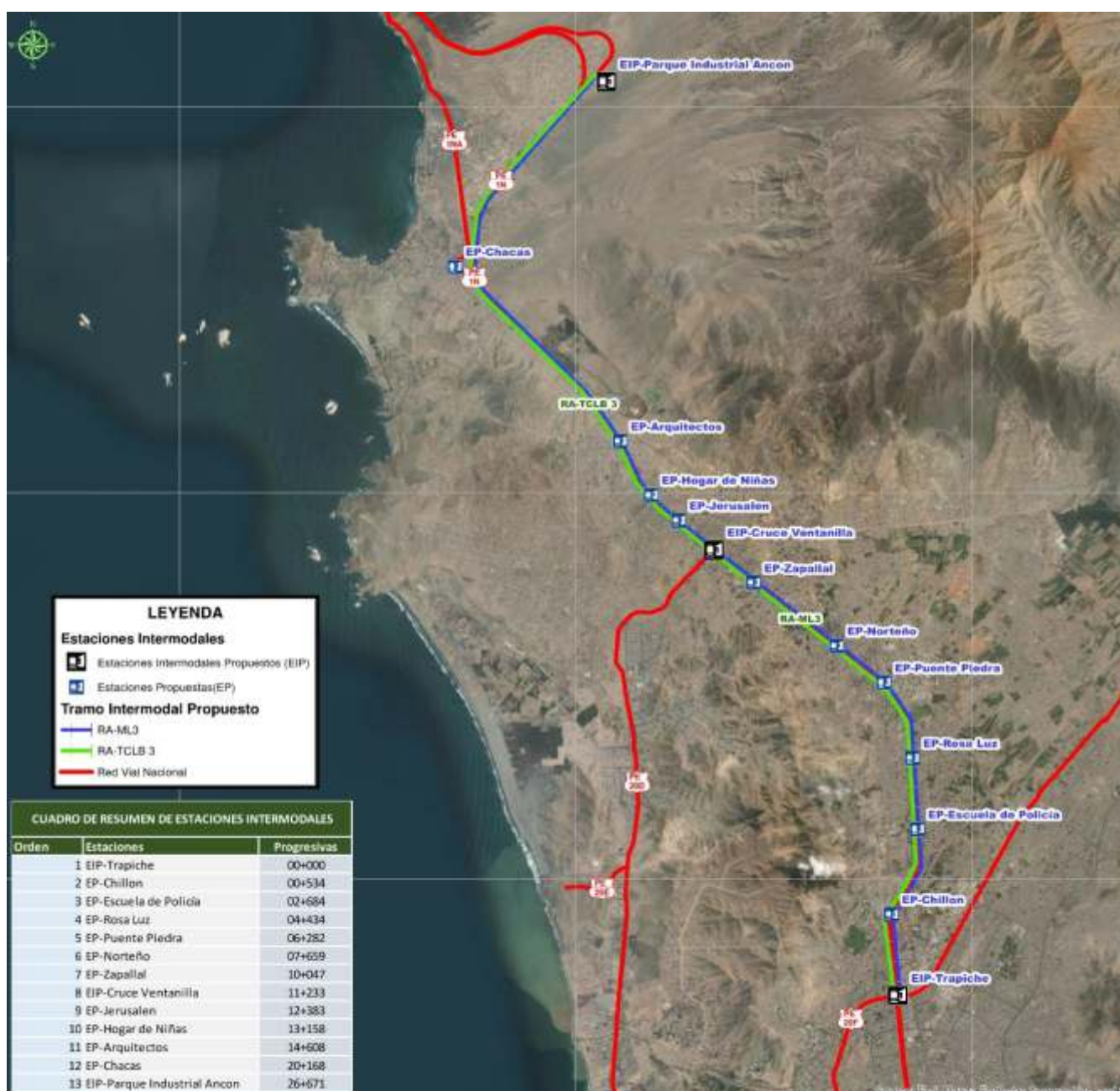
La L3ML es un enlace estratégico para la movilidad metropolitana debido a su trazo que conecta 12 distritos de Lima metropolitana desde San Juan de Miraflores hasta Comas. Sobre el Trazo actual de ambas líneas existe un tramo “SIN TREN” que corresponde a 12.5 km de extensión que puede ser cubierto por la extensión del TCLB o por un Ramal de la L3ML. La penúltima estación propuesta para la L3ML denominada Estación Huandoy, debería de ser reformulado para dar paso a la Estación Intermodal Trapiche, la misma

que debe ser el inicio del punto de interconexión de la L3ML con el distrito de Ancón. Al respecto se puede plantear 02 alternativas:

- ¾ Alternativa 01: Ramal 03 Ancón. Mediante la construcción de un ramal que considera la futura construcción de 11 Estaciones urbanas y 02 estaciones Intermodales. El trazo considerado va desde E.I. Trapiche hasta la E.I. Ancón, con un total de 21.17 km.
- ¾ Alternativa 02: Ramal 03 Ancón. Mediante la construcción de un ramal del TCLB que considera la construcción futura de 07 Estaciones urbanas y 02 estaciones Intermodales. El trazo considerado va desde E.I. Trapiche hasta la E.I. Gambetta con un total de 12.60 km.

Las estaciones a considerar corresponden a las siguientes:

1. Estación Intermodal Ancón
2. Estación Chacas
3. Estación Arquitectos
4. Estación Hogar de Niñas
5. Estación Jerusalén
6. Estación Intermodal Gambetta
7. Estación Zapallal
8. Estación Norteño
9. Estación Puente Piedra
10. Estación Rosa Luz
11. Estación Escuela de Policía
12. Estación Chillón
13. Estación Intermodal Trapiche



BENEFICIOS SOCIOECONÓMICOS Y AMBIENTALES

El impacto del Tren de Cercanías Lima-Barranca y su interconexión con la L3ML, va mucho más allá de la movilidad. Este proyecto tiene el potencial de impulsar el desarrollo económico en las zonas que atraviesa, creando nuevas oportunidades de empleo y fomentando el crecimiento comercial. Desde una perspectiva ambiental, la reducción en el uso de vehículos privados contribuirá a disminuir las emisiones de CO₂, ayudando a mitigar el impacto del transporte en el cambio climático.

El TCLB en conexión con la L3ML, representan un avance crucial hacia la modernización del transporte en la región metropolitana. Este proyecto no solo promete mejorar la calidad de vida de millones de habitantes, sino que también posiciona a Lima en el camino hacia un futuro más conectado, sostenible y próspero.

BENEFICIOS DE LA INTERCONEXIÓN DEL TCLB – L3ML

1. Reducción de Tiempos de Viaje: La interconexión permitirá a los pasajeros reducir significativamente el tiempo total de sus trayectos. Los usuarios podrán utilizar el Tren de Cercanías para viajar rápidamente a la capital y, una vez allí, hacer un transbordo eficiente a la Línea 3 para acceder a destinos dentro de Lima, sin necesidad de enfrentar el tráfico vehicular.
2. Mejora de la Accesibilidad y la Inclusión: Este enlace proporcionará a las comunidades periféricas un acceso más directo y conveniente a la ciudad, mejorando la inclusión social y económica de las áreas más alejadas. El fácil acceso al centro de Lima y a otras zonas estratégicas aumentará las oportunidades de empleo, educación y servicios.
3. Descongestión del Tráfico Vehicular: Con más personas utilizando el transporte público integrado, se espera una reducción significativa en la cantidad de vehículos particulares en las carreteras, lo que aliviará la congestión vehicular y disminuirá los tiempos de desplazamiento por carretera.
4. Sostenibilidad Ambiental: La disminución del uso de vehículos privados contribuirá a una reducción en las emisiones de gases

contaminantes, alineándose con los objetivos de sostenibilidad ambiental y mejorando la calidad del aire en la ciudad.

DESAFÍOS Y PERSPECTIVAS PARA LA IMPLEMENTACIÓN

La interconexión del Tren de Cercanías Lima-Barranca con la Línea 3 del Metro de Lima enfrenta desafíos técnicos y logísticos. La sincronización de horarios, la compatibilidad de sistemas tecnológicos, y la gestión eficiente del flujo de pasajeros son aspectos críticos que deben abordarse para garantizar un funcionamiento fluido y eficiente del sistema integrado.

Además, la financiación del proyecto y la coordinación entre diferentes niveles de gobierno son factores determinantes para el éxito de la interconexión. Sin embargo, con una planificación adecuada y un enfoque en la cooperación interinstitucional, este proyecto tiene el potencial de transformar significativamente la movilidad en Lima.

DESAFÍOS PARA EL EJECUTIVO

El Mega puerto de Chancay, considerado como el proyecto gatillador del proyecto Parque Industrial de Ancón, ha sido parte del mensaje presidencial y actualmente tras la reunión del alcalde de Ancón, Ing. Samuel Daza con la Presidenta de la República, Dina Boluarte, se ha concluido que es importante establecer una Mesa Técnica conformada por la PCM, MTC, ATU y la Municipalidad distrital de Ancón para impulsar los estudios de Factibilidad para la extensión de la Línea 03 mediante un Ramal o la ampliación del TCLB que beneficiara a más de 3 millones de peruanos de Lima Norte y mejorara el esquema de movilidad urbana de Lima, previo al inicio de operaciones del Mega Puerto de Chancay.

La interconexión del Tren de Cercanías Lima-Barranca con la Línea 3 del Metro de Lima representa un avance crucial en la construcción de un sistema de transporte público integrado, moderno y eficiente en la región metropolitana de Lima. Este proyecto no solo mejorará la calidad de vida de millones de personas al facilitar su movilidad, sino que también contribuirá a un desarrollo urbano más sostenible y equitativo, sentando las bases para una Lima interconectada, sostenible y próspera.

FORO

PERSPECTIVAS **ECONÓMICAS**

2024 - 2025 ACCIONES DE CONTROL Y ANTICORRUPCIÓN EN EL PERÚ

C•LEGI• DE EC•N•MISTAS DE LIMA REALIZÓ ÉXIT•S• F•R•

Con la participación de representantes de los diferentes colegios profesionales, se expuso y analizó temas de gran importancia para el país como, el control gubernamental y la lucha contra la corrupción en el Perú; la nueva Carretera Central, las vías de acceso al Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, las oportunidades que trae el Megapuerto de Chancay para el Perú, Lima y Norte Chico.

El Decano Econ. José Herrera Jara y el Consejo Directivo del CEL, continúan trabajando conjuntamente con sus Comités Especializados y Comisiones Técnicas de Alto Nivel, coordinando con los Colegios Profesionales del Perú para aportar soluciones técnicas y especializadas para la mejor implementación de los nuevos megaproyectos a través de mesas técnicas y foros especializados.

