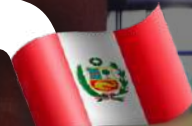




EN VÍA

CONGRESS AREA



SMARTCITY
EXPO WORLD CONGRESS



GRUPO EN VÍA

**PRESENTE
EN SCEWC23**

GASTO PÚBLICO

LA RUTA DEL CAMBIO

EMPODEREMOS AL CIUDADANO

**EL ECOSISTEMA DE LOS
MEGAPROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA:
NUEVOS RETOS Y ENFOQUES DE SOLUCIÓN**

**EL SISTEMA DE TRANSPORTE MASIVO DE HIDALGO EN
PROCESO DE LA TRANSFORMACIÓN Y EL FORTALECIMIENTO
DEL SERVICIO: LOS USUARIOS SON LA PRIORIDAD PARA
LOGRAR QUE EL ESTADO TENGA RUMBO Y ESTRATEGIA**

ENVIA

ASESORIA

grupoenvia.com



ENVIA

GRUPO
REVISTA
ASESORIA
CONVENIOS

Tel.: +51 457 4480

Cel.: 999 620 961

Contamos con más de 20 Años de experiencia en *Movilidad Sostenible*

NOS ESPECIALIZAMOS EN:

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

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

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

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

OTROS SERVICIOS

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

informes@grupoenvia.com



8
LA RUTA DEL CAMBIO

10
ANALIZANDO EL GASTO PÚBLICO 2023

14
EMPODEREMOS AL CIUDADANO

y más!!!

REVISTA **ENVIA**
grupoenvia.com

AÑO 14 / EDICIÓN 98 / OCTUBRE - NOVIEMBRE 2023
ACTUALIDAD NACIONAL E INTERNACIONAL

OFICINA:

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

DIRECTOR:

Luis Alberto Martell Agustí



→ 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

ADMINISTRACIÓN Y LOGÍSTICA:
Giancarlo Martell Q.

DISEÑO GRÁFICO / WEB:
Carlos Veramendi

ANALISTA Y PRODUCCIÓN:
Tania Valenzuela

COLABORADORES NACIONALES:
Alejandro Chang
Daniel Hidalgo
Elsa Vigo
Herbet Mujica

Juan Espinola
Javier Martell
Sophia Rebatta

COLABORADORES INTERNACIONALES:

Julián Sastre / España
Humberto Cabrera / México
Reyes Juarez / México
Magally Martell / México Cancún

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

TELF. OF.:
+(51) 457 4480

DEPÓSITO LEGAL:
No. 2009-02495

Encuentre nuestro contenido digital en:

www.grupoenvia.com

GASTO PÚBLICO

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



Al analizar las acciones inherentes a los gastos del sector público en el presente año, constatamos su baja ejecución e improductividad casi al finalizar el año, por la mayoría de las instituciones de los diferentes niveles de gobierno a nivel nacional y su incidencia en la mínima atención a las crecientes necesidades y demandas los ciudadanos.

Cada año se aprueba el Presupuesto Institucional de Apertura – PIA del Sector Público, para el Año Fiscal 2023, éste ascendió a la suma de S/ 214,790.3 millones; equivalente al 21% del PBI y con un incremento de 9% respecto al Presupuesto Público del año anterior (2022). Adicionalmente el Poder Ejecutivo a través del Ministerio de Economía y Finanzas – MEF solicitó un crédito suplementario de S/ 1,581 millones, según ellos, para cubrir la brecha en el 2023 y ver como se podría afrontar las consecuencias del próximo [Fenómeno El Niño](#), sin que hasta la fecha se hayan realizado acciones concretas para mitigar sus efectos.

Es recurrente y conocido que los recursos públicos son escasos mientras que las necesidades ilimitadas. Por ello, es esencial optimizar los gastos públicos, para que los mismos tengan una oportuna rentabilidad social, atendiendo adecuadamente las crecientes necesidades sociales existentes. Las decisiones presupuestarias anuales deben estar ligadas netamente a prioridades que permitan asegurar una provisión efectiva, como eficiente de bienes y servicios favoreciendo al ciudadano. Paralelamente debe existir una apropiada rendición de cuentas de las autoridades nacionales, regionales y locales. Considerando cifras oficiales para el 2023 se mantiene la estructura mostrada en años anteriores, solo que con una mayor proporción en el gasto corriente (61,2%), una menor participación para el gasto de capital (27,6%) y el saldo para servicio de deuda (11,2%). Cabe señalar que existen varios factores por los que no se ejecutan los recursos asignados a la inversión del Estado en sus distintos niveles de gobierno, uno de los que se ha enquistado en nuestro país es la corrupción. Es tan recurrente que se siguen dando a conocer denuncias de obras no ejecutadas, pero sí han recibido su presupuesto y hasta realizados pagos adelantados en algunos casos, sin avances significativos en las obras.

Entre los años 2018 - 2022, la ejecución de los gobiernos subnacionales y el gobierno nacional fue de 60% y 76% respectivamente. Tomando en cuenta lo antes mencionado, para este año 2023, en donde nuevas autoridades asumieron sus cargos, ha continuado el bajo nivel de ejecución. Uno de los problemas cuando se incorporan nuevas autoridades es que no continúan los proyectos de la anterior gestión y no cuentan con los recursos humanos especializados para realizar sus actividades, generando que muchos proyectos queden inconclusos, provocando más retraso en la atención a las necesidades mínimas y ocasionando molestias en la ciudadanía. La mala ejecución y uso inoportuno de los recursos públicos, causa mayor desconfianza ciudadana y obviamente el deterioro de la

calidad de vida de los ciudadanos, muy venida a menos en estos últimos años.

Ante estos hechos es necesario señalar:

1. Cómo se han ido utilizando los recursos públicos, cuál ha sido el comportamiento de los diferentes niveles de gobierno en estos últimos años y cuál ha sido la razón primordial para ir incrementando los presupuestos anuales, sin que las ejecuciones de los diferentes proyectos, obras y servicios hayan sido atendidas de acuerdo a sus propias programaciones y presupuestos anuales, emitidos con la debida antelación en cada institución.
2. Los índices porcentuales (%) de ejecución por la mayoría de los sectores son pobres y más aún en los gobiernos regionales y locales; una de las causas será probablemente por la falta de recursos humanos especializados en los diferentes niveles de gobierno, a falta de un adecuado conocimiento de la función pública, capacitación directa o indirectamente para tener un mejor criterio en la fiscalización de las funciones en el cumplimiento de las actividades programadas, por parte de las autoridades y funcionarios responsables, en concordancia con las programaciones y planeamientos anuales realizados con antelación.
3. Los organismos de control deberían de mejorar los procedimientos y mecanismos, para una adecuada capacitación a los diferentes responsables del manejo y/o uso en las modalidades y características para usar adecuadamente los recursos públicos, sin temores en su ejecución y a partir de ello, si realizar una exhaustiva fiscalización.
4. Concluyendo se podría señalar, que se considera beneficioso que el gobierno aumente recursos para el mejoramiento de la infraestructura; empero aquí surge la paradoja, que inyectan más presupuesto en gobiernos regionales y locales, pero éstos continúan con una baja ejecución.
5. Son muy pocos los gobiernos locales que han utilizado adecuadamente los recursos asignados; sin embargo, muchos de ellos han solicitado hasta ampliaciones presupuestales, más aún sin haber demostrado el mínimo de los avances en las obras y proyectos programados y presupuestados y algunos de ellos, hasta han tenido la osadía de emitir bonos públicos para captar más fondos y endeudar más a las municipalidades; las que momentáneamente están dirigiendo, en estos corruptos e ineptos escenarios en los que nos encontramos. Es decir, el Estado provee el presupuesto necesario, sin embargo, éste no se ejecuta y por ende no satisface a las necesidades de la población.



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.**

La ATU ya tiene un plan diseñado que ejecutará en el 2024 para lograr la tan ansiada y tantas veces postergada reforma del transporte urbano.

LA RUTA DEL CAMBIO



El reglamento del nuevo régimen excepcional de autorizaciones y el plan regulador de rutas son dos hitos con los que la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU) buscará, en el 2024, lograr un punto de inflexión que marcará un antes y un después en este servicio público fundamental para el desarrollo del país.

El primero es el marco normativo que permitirá que el transporte público convencional dé un salto cualitativo, porque exige nuevos requisitos de acceso y permanencia para prestar el servicio, como buses con GPS, pago sin contacto, conductores capacitados y con beneficios laborales, aplicativos para la programación de viajes, consultas o reclamos, entre otros. Actualmente, el 83% del empleo en el sector es informal.

Además, el reglamento impulsará las inversiones en el transporte porque dará mayor estabilidad jurídica a las 365 empresas habilitadas que operan 22 mil unidades

(42.9% son ómnibus, 28.5% cústers y 28.6% combis) en 507 rutas autorizadas, a fin de que puedan financiar la renovación de sus flotas vehiculares con energías limpias a través de contratos asociativos (joint venture). A la fecha, el 85% de la flota utiliza combustibles fósiles altamente contaminantes (diésel).

“Las empresas ahora van a tener más años de autorización para trabajar con buses a gas o eléctricos. Estamos planteando que las autorizaciones se amplíen cuando la flota vehicular sea renovada con tecnologías limpias. Eso es lo que se viene”, apunta el presidente ejecutivo de la ATU, José Aguilar Reátegui.



Así, por ejemplo, si la empresa operadora presenta un plan de inversiones para la renovación progresiva de su flota con vehículos eléctricos, híbridos y a GNV, podrá solicitar la ampliación de su autorización hasta por 14 años adicionales, más allá de los cinco años iniciales. Este marco normativo, que también incluye la promoción de los programas de chatarreo, traza la ruta hacia el cambio de matriz energética en el transporte público que promueve la ATU en conjunto con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC). De hecho, ya está en marcha un plan piloto para que el primer bus eléctrico fabricado enteramente en el Perú, el cual fue presentado recientemente, empiece a prestar el servicio de transporte público en Lima, a fin de validar sus beneficios y eficiencia en campo y que, de esta manera, sienta las bases para promover la transición hacia la electromovilidad en el transporte público.

En tanto, el plan regulador busca reordenar el transporte convencional, que atiende el 86% de la demanda en Lima y Callao. Actualmente, el 68% de las rutas autorizadas (348) tiene más del 60% de superposición. Por ello, es fundamental simplificar y sincerar los recorridos, a fin de mejorar y ampliar la cobertura del servicio.

De los estudios de modelación y en campo que realizó la ATU, se obtuvo que, de las 507 rutas evaluadas, 407 serán optimizadas. De estas, 361 rutas tendrán cambios menores y 46 tendrán recorridos nuevos (incluyendo dos rutas verdes con unidades vehiculares con bajo o cero emisiones).

También implica modificaciones de ciertas rutas en cumplimiento de los contratos de concesión de los corredores complementarios y del Metropolitano. Esta será la base para el proceso del régimen excepcional de autorizaciones que unifica el marco normativo, simplifica los procedimientos administrativos y promueve el fortalecimiento empresarial en el sector.

Con el plan regulador de rutas, que se empezará a implementar tras la publicación del Texto Único de Procedimientos Administrativos (TUPA) de la entidad, prevista para abril del próximo año, se espera lograr un servicio más ordenado y eficiente en beneficio de la ciudadanía, con mejoras en los tiempos de viaje y cobertura en zonas no atendidas que forman parte de la expansión urbana que experimenta la capital, donde una persona, en promedio, pasa cuatro horas en el transporte público y gasta S/ 8 diarios para movilizarse.

Adicionalmente, se viene afinando el Sistema de Recaudo Único para implementar la Tarjeta Interoperable de Transporte (TIT) en los distintos modos de transporte, que es parte de la planificación del Sistema Integrado de Transportes, que incluye el Plan de Movilidad Urbana para Lima y Callao, el Plan Maestro de Transporte y el Plan de Desarrollo Logístico.

En suma, la ATU viene dando los pasos necesarios para lograr un sistema integrado de transporte urbano en Lima y Callao que esté centrado en las personas, y que además sea económica y ambientalmente sostenible, accesible, inclusivo, seguro y eficiente. "En la reforma del transporte y en la implementación de una movilidad sostenible no hay marcha atrás", remarca Aguilar Reátegui.

ANALIZANDO EL GASTO PÚBLICO 2023

Por:
Econ. Lya Gonzales Soto



¿Qué tanta capacidad de ejecución tiene las entidades públicas en sus distintos niveles de Gobierno con respecto al gasto público?

La respuesta se hace evidente cuando percibimos la falta de eficacia del gasto público, la cual se refleja en la gran responsabilidad que poseen los gobiernos subnacionales en la gestión del presupuesto público. Gobiernos que son cruciales para el desarrollo económico local al ser los que ofrecen los servicios cotidianos para la ciudadanía como, por ejemplo: transporte público, suministro de agua y saneamiento, provisión de infraestructura, entre otros; sin embargo, en los últimos años el problema de la baja ejecución del gasto a nivel regional y local obstaculiza la adecuada provisión de los servicios que demanda la población.

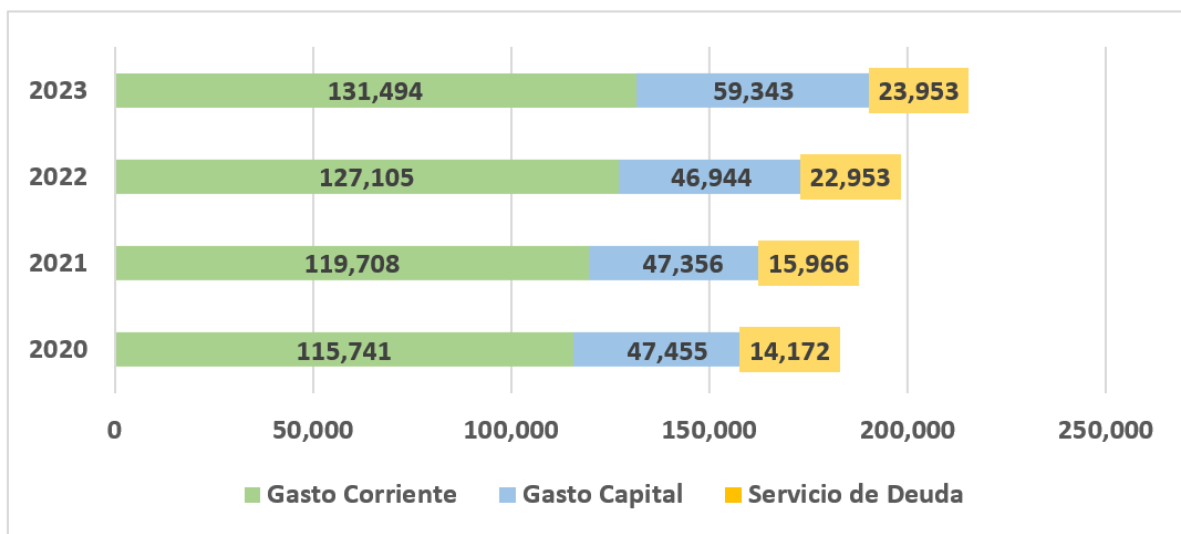


Es importante el análisis de esta variable; ya que guarda relación con el cumplimiento de las metas institucionales de los distintos niveles de Gobierno, las cuales deberían encaminarse al cierre de brechas económicas que atraviesa el país; de esta manera dar prioridad a las políticas públicas enfocadas al ciudadano.

El 2023 continúa en marcha y para este año fiscal el Presupuesto Institucional de Apertura – PIA del Sector Público se aprobó el monto de S/ 214,790.3 millones, el cual es superior en un 9% comparándolo con el año anterior.

**PRESUPUESTO PÚBLICO
2020-2023 (En millones de S/)**

	2020	2021	2022	2023
Gasto Corriente	115,741	119,708	127,105	131,494
Gasto Capital	47,455	47,356	46,944	59,343
Servicio de Deuda	14,172	15,966	22,953	23,953
TOTAL	177,368	183,030	197,002	214,790



FUENTE: MEF

Este reporte busca realizar un seguimiento a la ejecución presupuestal de algunas entidades públicas en el Perú; considerando el presupuesto que les designaron. Entre éstas se encuentran: Ministerio de Transporte y Comunicaciones, Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao, Municipalidad Metropolitana de Lima y Municipalidad Provincial del Callao.

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES: Avance en la ejecución= 59.4 %

Año de Ejecución: 2023

Incluye: Actividades y Proyectos

TOTAL	214,790,274,052	244,271,196,019	214,322,673,849	189,689,019,206	161,935,720,923	151,159,567,073	148,363,090,375	61.9
Nivel de Gobierno E: GOBIERNO NACIONAL	141,122,476,787	144,691,137,621	129,959,876,908	119,747,993,975	99,865,071,989	94,261,822,290	93,083,144,483	65.1
Sector 36: TRANSPORTES Y COMUNICACIONES	13,319,377,809	12,397,106,040	11,300,351,888	8,713,826,864	7,524,647,526	7,271,447,791	7,054,639,075	58.7
Pilego 036: MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES	12,064,591,595	10,899,048,272	10,194,430,185	7,817,367,431	6,686,127,206	6,472,685,902	6,270,294,479	59.4

Mes	PIA	PIM	Certificación	Compromiso Anual	Ejecución			Avance %
					Atención de Compromiso Mensual	Devengado	Girado	
1: 'Enero			6,518,493,374	2,629,720,700	486,637,163	359,982,597	201,916,153	
2: 'Febrero			1,878,900,131	681,694,545	643,719,748	592,061,536	607,996,162	
3: 'Marzo			941,004,467	794,681,372	828,275,908	819,531,850	842,072,523	
4: 'Abril			242,768,400	865,014,683	902,754,007	911,179,402	847,351,853	
5: 'Mayo			481,002,093	567,863,489	672,927,001	614,090,067	573,999,718	
6: 'Junio			112,375,286	739,015,374	945,178,828	948,084,497	995,065,359	
7: 'Julio			83,761,111	357,106,202	604,054,998	628,998,799	641,264,101	
8: 'Agosto			92,140,541	379,547,552	617,976,979	603,985,829	546,030,406	
9: 'Setiembre			-156,015,217	802,723,513	984,602,575	994,771,324	1,014,598,205	

AUTORIDAD DE TRANSPORTE URBANO PARA LIMA Y CALLAO: Avance en la ejecución = 51.4%

Año de Ejecución: 2023

Incluye: Actividades y Proyectos

TOTAL	214,790,274,052	244,271,196,019	214,322,673,849	189,689,019,206	161,935,720,923	151,159,567,073	148,363,090,375	61.9
Nivel de Gobierno E: GOBIERNO NACIONAL	141,122,476,787	144,691,137,621	129,959,876,908	119,747,993,975	99,865,071,989	94,261,822,290	93,083,144,483	65.1
Sector 36: TRANSPORTES Y COMUNICACIONES	13,319,377,809	12,397,106,040	11,300,351,888	8,713,826,864	7,524,647,526	7,271,447,791	7,054,639,075	58.7
Pilego 203: AUTORIDAD DE TRANSPORTE URBANO PARA LIMA Y CALLAO - ATU	1,074,464,471	1,301,892,062	921,757,398	715,933,154	698,693,600	669,317,231	657,118,064	51.4

Mes	PIA	PIM	Certificación	Compromiso Anual	Ejecución			Avance %
					Atención de Compromiso Mensual	Devengado	Girado	
1: 'Enero			222,486,019	193,366,310	136,672,839	129,830,235	128,611,559	
2: 'Febrero			177,384,887	25,479,391	30,307,663	13,994,945	13,936,908	
3: 'Marzo			21,196,643	63,099,851	67,839,760	63,984,112	62,653,688	
4: 'Abril			394,293,646	139,131,608	143,620,338	142,733,294	142,446,010	
5: 'Mayo			29,453,798	18,328,722	22,749,035	17,407,328	18,871,564	
6: 'Junio			11,844,801	51,580,500	56,704,610	59,266,637	59,034,709	
7: 'Julio			7,819,182	142,612,711	148,152,848	152,396,473	152,531,054	
8: 'Agosto			45,730,440	24,935,167	29,507,465	25,037,994	22,422,844	
9: 'Setiembre			11,547,981	57,398,894	63,139,043	64,666,214	56,609,727	

MUNICIPALIDAD METROPOLITANA DE LIMA: Avance en la ejecución = 61.2%

Año de Ejecución: 2023

Incluye: Actividades y Proyectos

TOTAL	214,790,274,052	244,271,196,019	214,322,673,849	189,689,019,206	161,935,720,923	151,159,567,073	148,363,090,375	61.9
Nivel de Gobierno M: GOBIERNOS LOCALES	29,796,996,756	46,053,000,237	37,628,610,260	29,446,690,019	26,326,378,974	22,584,907,461	21,780,937,468	49.0
Gob. Loc./Mancor. M: MUNICIPALIDADES	29,796,996,756	46,030,578,755	37,607,092,084	29,437,287,002	26,316,998,140	22,579,129,468	21,775,767,400	49.1
Departamento 15: LIMA	5,827,395,972	7,367,824,049	6,092,159,987	5,001,173,083	4,661,164,781	4,099,646,384	3,958,499,799	55.6
Municipalidad 150101-301250: MUNICIPALIDAD METROPOLITANA DE LIMA	1,252,880,218	1,436,779,475	1,184,400,273	1,026,473,029	980,882,935	879,745,298	839,908,368	61.2

Mes	PIA	PIM	Certificación	Compromiso Anual	Ejecución			Avance %
					Atención de Compromiso Mensual	Devengado	Girado	
1: 'Enero			168,698,785	159,679,558	43,051,348	33,312,193	20,777,727	
2: 'Febrero			231,972,489	119,192,897	117,364,495	82,840,842	72,332,304	
3: 'Marzo			159,932,645	172,665,920	184,047,904	194,513,334	184,650,300	
4: 'Abril			90,006,296	61,078,153	82,527,027	74,707,926	76,858,265	
5: 'Mayo			132,207,563	91,136,156	128,683,508	123,064,387	107,484,186	
6: 'Junio			180,168,591	145,281,827	95,259,824	113,237,224	90,268,201	
7: 'Julio			119,610,655	90,655,110	90,156,816	102,801,952	118,532,431	
8: 'Agosto			50,016,511	81,135,024	120,851,191	78,132,046	88,586,843	
9: 'Setiembre			51,786,740	105,648,384	118,940,823	77,135,395	80,418,112	

MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DEL CALLAO: Avance en la ejecución = 61.2%

Año de Ejecución: 2023

Incluye: Actividades y Proyectos

Mes	PIA	PIM	Certificación	Compromiso Anual	Ejecución			Avance %
					Atención de Compromiso Mensual	Devengado	Girado	
TOTAL	214,790,274,052	244,271,196,019	214,322,673,849	189,689,019,206	161,935,720,923	151,159,567,073	148,363,090,375	61.9
Nivel de Gobierno M: GOBIERNOS LOCALES	29,796,996,756	46,053,000,237	37,628,610,260	29,446,690,019	26,326,378,974	22,584,907,461	21,780,937,468	49.0
Gob. Loc./Mancom. M: MUNICIPALIDADES	29,796,996,756	46,030,578,755	37,607,092,084	29,437,267,002	26,316,998,140	22,579,129,468	21,775,767,400	49.1
Departamento 07: PROVINCIA CONSTITUCIONAL DEL CALLAO	762,978,190	1,030,852,799	832,792,040	753,663,885	698,670,242	612,939,179	582,334,878	59.5
Municipalidad 070101-300677: MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DEL CALLAO	363,755,488	506,830,881	417,444,786	372,410,988	345,656,632	310,222,136	291,593,584	61.2
1: 'Enero			72,020,310	65,084,651	56,623,989	14,546,725	2,303,684	
2: 'Febrero			100,322,038	73,942,299	38,128,305	33,712,372	35,381,976	
3: 'Marzo			61,723,619	44,880,888	31,858,410	34,047,707	32,723,499	
4: 'Abril			23,055,364	27,953,858	29,749,645	36,847,157	26,178,346	
5: 'Mayo			31,240,711	33,623,636	43,972,075	38,076,073	41,022,158	
6: 'Junio			31,797,676	25,312,210	28,497,387	30,965,013	31,114,564	
7: 'Julio			29,350,687	40,253,831	42,349,396	42,105,757	49,875,229	
8: 'Agosto			34,783,566	30,840,248	37,228,793	40,994,867	35,327,601	
9: 'Setiembre			33,150,816	30,519,366	37,248,633	38,926,465	37,666,529	

FUENTE: MEF

A inicios del 2023, el PIA fue destinado a cada una de estas entidades públicas; las cuales al transcurrir los meses han ido realizando las inversiones correspondientes; aunque analizando los avances de ejecución hasta el mes de setiembre del presente año, éstos no han sido suficiente. Los porcentajes (%) oscilan entre 51.4 % hasta 61.2%., están por debajo de lo deseado.

Existen varios factores que impiden que la ejecución del Presupuesto Público sea la más óptima posible como el cambio de gestión; se sabe que la falta de capacidad, eficiencia y voluntad de la mayoría de autoridades regionales y locales para administrar los recursos del Estado genera que no se logren las metas establecidas, a esto le añadimos que la corrupción se ha incrustado de una manera tan nefasta en el país, que se está perdiendo la confianza y la credibilidad por el desempeño de los servidores públicos.

Todo lo anteriormente mencionado, hace que se produzca la insatisfacción de las necesidades básicas del ciudadano.

Cabe indicar, que este año está siendo un periodo de crisis política a nivel de Gobierno central y de alguna manera, ha repercutido en el desarrollo del gasto público. Más aún, cuando el Ministro de Economía, Alex Contreras, en estos días ha reconocido, que nuestro país se encuentra en un proceso de recesión; desoyendo las recomendaciones que diferentes especialistas multisectoriales habían señalado que esta situación era inevitable por la falta de políticas adecuadas para enfrentar los diversos factores que complicaban la recuperación socioeconómica del país y además, no se aplicaban medidas correctivas para enfrentar esta crisis, la misma que lamentablemente tenderá a complicarse más, por la falta de voluntad política, incremento de la corrupción y carencia de capacidades especializadas para enfrentarla.



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



→ (*) 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.

EMPODEREMOS AL CIUDADANO

CREAR EL PODER DEL CIUDADANO PARA QUE EL ESTADO CUMPLA CON SU MISIÓN

Julio Velarde, presidente del BCR del Perú, declaró en un evento, que no estamos tan mal en comparación con el resto de la región. Lo que pasa en América Latina es un desastre. Hace cuarenta años Asia emergente pesaba 7 % y Latinoamérica pesaba 22%. Las cifras hoy se han invertido. América Latina corre el riesgo de ser irrelevante, lo cual es una tragedia.

Ante la crisis que atraviesa Argentina, Milei, en su campaña para candidatear a la presidencia, sostiene la necesidad de realizar una reforma profunda del Estado, eliminando la casta de políticos que han empobrecido al país hermano.

Lo comentado anteriormente y los problemas de corrupción que hoy se ventila en los tres poderes del Estado; la propuesta de reformar el Estado a partir de la definición de la misión del Estado, presentada en el libro *"Ideas para reconstruir la institución del País"*, publicada en el 2018, toma hoy, actualidad para el país y para América Latina.

La clase política del país y de América Latina, desde hace

décadas, solo han luchado por el poder y; no para gobernar y cumplir con la misión del Estado, de manera eficaz y eficientemente.

Los comentarios de Julio Velarde y las declaraciones de Milei y; las noticias sobre los actos de corrupción, confirman que la causa principal del desastre, sería los gobernantes de la región, con pocas excepciones. Hay que empoderar al ciudadano para tener mejores gobernantes con una nueva clase política. La propuesta de crear el Poder del Ciudadano, establece los requisitos para postular a un cargo elegido por voto popular, regular y gestionar los procesos electorales y; sancionar las conductas no éticas de los congresistas, sería un camino para superar la tragedia.



De esta manera se lograría que los tres poderes del Estado, puedan ser fiscalizados. El Congreso de la República tiene la competencia para fiscalizar a los ejecutores de la misión del Estado: Poder Ejecutivo y Poder Judicial y; el Poder del Ciudadano sería para el Congreso de la República. Los hechos que ocurren en el Congreso, nos demuestran que se requiere que las funciones de la Comisión de Ética sean asumidas por un Poder independiente.

La creación del Poder del Ciudadano, se fundamenta también, porque el Estado se sustenta en la recaudación de los impuestos que pagan los ciudadanos y, por lo tanto, tiene todo el derecho para:

- Establecer los requisitos que deben tener los candidatos a cargos que se eligen por el voto popular, para que el Estado pueda cumplir con su misión.
- Fijar las remuneraciones y beneficios de las autoridades elegidas por el voto popular.
- Regular y gestionar los procesos electorales.
- Sancionar las conductas no éticas de los congresistas.

La gestión para establecer las reglas de los procesos electorales y su ejecución se encuentran en el artículo: “*Ente rector del sistema electoral para superar la crisis de la clase política*”, publicado en <https://bit.ly/3yflZIQ>

El Cuerpo Directivo del Poder del Ciudadano, estaría conformado por cinco miembros designados por una Comisión Evaluadora. Esta Comisión sería nombrada mediante un mecanismo de elecciones generales en el que participaría los candidatos propuestos por la sociedad civil organizada.

Cada agrupación organizada no política de la sociedad civil, debidamente calificada, puede presentar solo un candidato que cumpla con los requisitos que se establezca. La Comisión de Evaluación estaría conformada por cinco personas elegidas que sean idóneas e independientes.

Para comprender mejor la propuesta, podemos remitirnos al símil de una organización empresarial, en donde los accionistas a través de su junta, designan a los miembros del directorio, para que dirija y designe a las personas con los conocimientos y habilidades que se requiere para ser funcionario, quienes se encargarán de cumplir con la misión de la empresa.

En ese sentido, los ciudadanos que pagan los impuestos para sostener al Estado sería el equivalente a la Junta de Accionistas y; el Poder del Ciudadano sería el directorio encargado de establecer los requisitos de conocimiento y habilidades de los candidatos a ser elegidos por el voto popular, regular y gestionar el proceso electoral.

El proyecto para la creación del Poder del Ciudadano, está considerado en la propuesta para reformar el Estado que se estructura sobre la definición de su misión. Para su implantación, se requerirá la reforma previa del sistema judicial, para que su gestión no ahuyente a profesionales idóneos e íntegros, porque la lucha contra la corrupción es un desastre, como lo señalo en el artículo: “*Transformemos el Estado para que sirva al ciudadano*”, publicado en <https://bit.ly/3rFctLg>

Las propuestas podrán ser enriquecidas con la participación de profesionales idóneos que realmente estén comprometidos con el desarrollo del país, para que el Estado cumpla con su misión de manera eficaz y eficientemente. Finalmente, es de manifestar que soy consciente que su aprobación tomará su tiempo. Existen muchos intereses que tratarán de impedir que la iniciativa prospere. Habrá muchas críticas, oposiciones y temores; pero abrigo la esperanza que algún día se comprenderá porque la situación seguirá agravando.

Abrigo la esperanza, aunque quizás no lo pueda ver, porque:

- La iniciativa de controlar los costos de proyectos de carreteras y puentes, fue propiciada en 1995, aún no se implementa y hoy, los fiscales están contratando peritos para ello. El libro “*Manual de partidas de obra y de costos*”, del ingeniero Luis Mares, publicado en el 2008 y en el 2011, en su segunda edición, hacen referencia a la iniciativa.
- En enfoque de procesos para reformar el Ministerio de Energía y Minas fue propuesta en 1998 y el libro titulado: “*Reforma Imposible*”, publicado en el 2008, se refiere a la propuesta realizada. Recién en el 2013, se publica el Decreto Supremo N°004-2013-PCM, que establece su aplicación para todas las entidades públicas; pero a la fecha, aún no se aplica a cabalidad y; no se ha establecido los requisitos de los cargos directivos que implica dicho enfoque.



(*) Presidente del Consejo Consultivo de la CNEC México. Ex presidente de FEPAC. Embajador de FIDIC para México. Consejero del CICM. Presidente de la Comisión de Ingeniería de Sistemas de la Academia de Ingeniería de México.

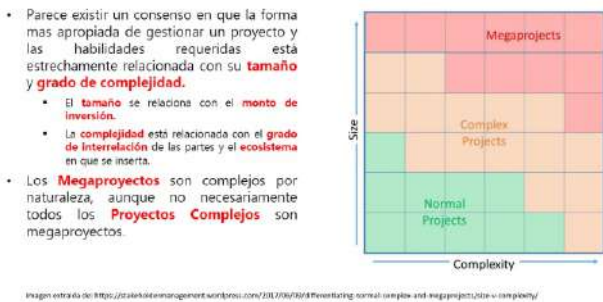
EL ECOSISTEMA DE LOS MEGAPROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA: NUEVOS RETOS Y ENFOQUES DE SOLUCIÓN

Existe una gran preocupación en todos los países en general por los pobres resultados en el desempeño de los proyectos de infraestructura, que invitan a reflexionar sobre nuevos enfoques en la gestión y habilidades requeridas. Un tema central es el entender la tipología del proyecto, en términos de su tamaño y complejidad, lo cual se vuelve crítico especialmente en el caso de Megaproyectos. Las técnicas tradicionales parecen estar rebasadas. Se presenta en esta nota un nuevo enfoque, basado en la Ingeniería de Sistemas, que parece aportar elementos útiles que podrían ayudar a mejorar el desempeño de las inversiones.

HACIA UN GASTO PÚBLICO E INVERSIONES MÁS EFICIENTES:

La Importancia de las Herramientas de Gerencia de Proyectos Existe una gran preocupación en el ámbito nacional y subnacional por los pobres resultados en el desempeño de los proyectos de infraestructura, que invitan a reflexionar sobre nuevos enfoques en la gestión y habilidades requeridas. Un tema central es el entender la tipología del proyecto, en términos de su tamaño y complejidad (Fig. 1). Las técnicas tradicionales parecen estar rebasadas.

Fig. 1 Tamaño vs Complejidad de los Proyectos de Infraestructura



proyectos pequeños y medianos por el monto de inversión que implican. Comúnmente se utiliza el límite de USD 1,000 Millones de Dólares para determinarlos. Los autores indican también que los megaproyectos se “caracterizan por ser proyectos especialmente complejos, asociándose dicha complejidad a un proceso de toma de decisiones singular, y distinto al de los proyectos pequeños” (Fig. 2).

Fig. 2 Qué es un Megaproyecto?

Qué es un Megaproyecto?

Tamaño

- Los Megaproyectos se consideran obras de grandes dimensiones, las cuales requieren una gran inversión. Típicamente de **+1,000 MDD**.

Complejidad

- Son proyectos tan grandes y complejos técnica y estructuralmente que, aun cuando las fases del proyecto son similares, no pueden considerarse como una versión magnificada de un proyecto, y deben ser tratados de una manera muy diferente.

(1) Fuente: Banco Interamericano de Desarrollo

Esto es particularmente crítico en el caso de los megaproyectos y proyectos complejos que tienen múltiples actividades interrelacionadas, generalmente operan sobre presupuestos y tiempos muy apretados, con incertidumbre en su ejecución, múltiples grupos de interés interactuando, con objetivos que suelen estar en conflicto, y cuyo desenlace adecuado no es lineal y, por tanto, están fuertemente condicionados en su desempeño.

Normalmente se piensa que la solución estriba en los aspectos técnicos y económicos, de gran peso, pero al polarizarse las opiniones entre los distintos grupos de interés, donde cada cual cree tener la razón, apostando a su capacidad de lobbying, esta tecnocracia acaba siendo ignorada o pierde importancia en el proceso de toma de decisiones. Los riesgos de obstáculos e incertidumbre al feliz desenlace de Megaproyectos/Proyectos Complejos empiezan a ser la constante en la mesa, las relaciones interpersonales, los procesos de comunicación y la interferencia política dominan los procesos de cambio.

Un primer paso es entender y aceptar que estamos ante la presencia de Megaproyectos, cuyo tratamiento, a juzgar por las experiencias internacionales, debe visualizarse de manera única e integrada, con un enfoque holístico, y donde a cada elemento que aporta al sistema se le debe dar la importancia que tiene dentro del mismo.

EL CONCEPTO DE MEGAPROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA

Aunque no existe un criterio único para definir un Megaproyecto, diversos autores coinciden en que uno de dichos criterios es el tamaño de estos. En efecto, de acuerdo con el BID, los megaproyectos suelen diferenciarse de los

Luego entonces, los megaproyectos son mucho más que un proyecto de mayor inversión, y consecuentemente no pueden tratarse solo como un proyecto más grande. La complejidad abarca dimensiones múltiples, entre las que se encuentran la componente técnica, la multiplicidad de objetivos, poco claros o no compartidos por los distintos participantes, con grandes retos de implementación por la historia y expectativas de los grupos de interés afectados, y por si fuera poco con estructuras de gobernanza que no son acordes a la complejidad del proyecto y tiempos de promesa de conclusión que no necesariamente guardan congruencia con la magnitud del megaproyecto. Por todo ello requieren un tratamiento especial.

COMPLEJIDAD DE LOS MEGAPROYECTOS Y SU INSTRUMENTACIÓN

En general, la literatura disponible coincide en señalar que los Megaproyectos son esencialmente complejos. Un sistema complejo está formado por varias componentes cuyo comportamiento no puede ser necesariamente inferido a partir del comportamiento individual por separado. Necesariamente están en constante y continua interacción y su solución es dinámica conforme se avanza de una etapa a otra.

Remington y Pollack (2011) proponen un marco de análisis en el que identifican cuatro dimensiones de complejidad: estructural, técnica, direccional y temporal, a la que se añade una quinta dimensión aportada por Brockman y Girmscheid (2007) en el tema social/cultural y una sexta en el ámbito político (Flyvbjerg 2014, y Juárez). Las seis dimensiones condicionan completamente la instrumentación de los

1 BID, SERIE Estudios de Caso de Megaproyectos, 2018. Metro de Santo Domingo, por Juan Alberti y Andrés Pereyra.
 2 Remington, K. y Pollack, J. (2011). Tools for Complex Projects A Case for Thinking Outside the Tool Box.
 3 Brockmann, C. y Girmscheid, G. (2007). Complexity of Megaprojects.
 4 Flyvbjerg, B. (2014). What You Should Know About Megaprojects, and Why: An Overview. *Project Management Journal*.
 5 Juárez, R. (2019). Political influence in the termination of infrastructure megaprojects. Internal Work Document, The University of Leeds.

proyectos, y especialmente complican la de los Megaproyectos.

- **Estructural**, por las múltiples actividades interrelacionadas e interdependientes, que generan una retroalimentación no lineal.
- **Técnica**, que generalmente se asocia al desafío del diseño técnico, que pueden generar problemas para los que no necesariamente se encuentra solución en los tiempos requeridos.
- **Direccional**, que es el resultado de los objetivos poco claros o no compartidos por los distintos participantes del proyecto.
- **Temporal**, la que se presenta por la sensibilidad del proyecto a cambios impredecibles en el contexto (internos o externos) durante su desarrollo.
- **Social y Cultural**, dependiendo del número y diversidad de los actores participantes, que se comunican y trabajan entre sí, y cuya respuesta está atada a su historia, experiencia y razonamiento de los grupos de interés involucrados.
- **Política**, la que se presenta cuando los tomadores de decisiones basan sus decisiones en opiniones de expertos con información que puede ser parcial o incompleta, recolectada por terceros.

GESTIÓN DE PROYECTOS VS. GESTIÓN DE PROCESOS

Existen técnicas conocidas bajo la estructura del PMBOK para tratar la gestión de proyectos. Dichas técnicas se basan generalmente en aspectos técnicos de diseño, procesos de construcción, tiempo y costo, con instrumentos contractuales que, si bien no son perfectos, permiten regular la actuación de las partes y distinguir la responsabilidad asumida en cada caso.

En los Megaproyectos, las distintas dimensiones de la complejidad resultan insuficientes para manejar los riesgos de bloqueo o de cambios indeseados en el proyecto que se generan durante la interacción de los grupos de interés (stakeholders). Esto puede conducir a resultados no predecibles, o no en la dirección buscada, afectando generalmente los tiempos de ejecución y los costos asociados, dada la dificultad de predecir el comportamiento de los grupos de interés y sus interdependencias, y muy probablemente conflictos de interés entre las partes que dificulta la toma de decisiones. Por ello, autores como De Bruijn y Leijten (2008) sugieren un esquema de Process Management cuya clave es enfocarse en Gestión de Procesos de Cambio.

En este esquema se promueve la participación de grupos de interés relevantes y la transparencia y rendición de cuentas en el proceso de toma de decisiones a cargo de la estructura de gobernanza, lo que contribuye al logro de los resultados esperados por el proyecto.

Es muy importante destacar también la importancia para la ejecución de la figura del Project Champion y sus habilidades técnicas y políticas, así como la influencia o relación directa que éste pueda llegar a tener con el más alto nivel de decisión del país.

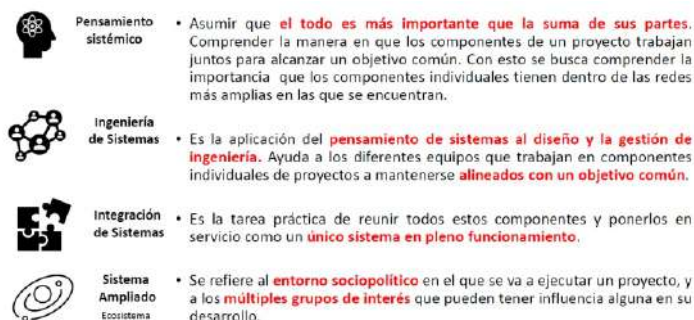
En síntesis, entre los varios factores que merecen especial atención se tiene a los siguientes:

- La gobernanza y el proceso de toma de decisiones
- La naturaleza del megaproyecto
- La importancia de las múltiples y complejas interfaces entre las diversas etapas del proyecto
- La influencia de los grupos de interés
- La importancia de los procesos de comunicación, transparencia y rendición de cuentas
- La importancia de la gestión temprana de riesgos y procesos de cambio

HACIA UN ENFOQUE DE GESTIÓN TEMPRANA DE RIESGOS Y DE GESTIÓN DE PROCESOS DE CAMBIO

Se ha comentado en párrafos anteriores que, sin soslayar la naturaleza y unicidad de cada uno de los Megaproyectos que se plantean, a los cuales habría necesidad de analizar bajo la óptica integral de Megaproyectos aquí expuesta, un tema central es la administración eficaz de todos aquellos elementos que puedan poner en riesgo la ejecución del Megaproyecto, bajo un enfoque de gestión de procesos de cambio, y que proporcione valor agregado a la simple figura de Gerente de Proyecto.

Fig. 3 Conceptos Básicos de Ingeniería de Sistemas

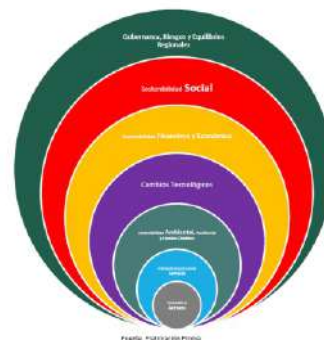


Una nueva corriente basada en el Enfoque de Sistemas emerge con grandes posibilidades (Fig. 3) de tener éxito en la gestión de proyectos, y procesos de cambio, como un reconocimiento explícito a la complejidad del ecosistema en el que se desarrollan hoy en día los proyectos de infraestructura (Fig. 4).

Fig. 4 El Nuevo Ecosistema de la Infraestructura

En síntesis:

El tradicional sistema de la infraestructura se ha ido expandiendo más allá de sus fronteras iniciales hacia un nuevo sistema más complejo **técnica, económica, legal, ambiental, social y de gobernanza**, con implicaciones y compromisos de largo plazo



6 De Bruijn, H., y Leijten, M. (2008). Management Characteristics of Megaprojects.

7 ICE 2020. "Systems Approach to Infrastructure Delivery", Institution of Civil Engineer, UK.



Este nuevo enfoque (SAID por sus siglas en inglés) enfatiza 8 elementos, a saber:

- i. **Pensar en Resultados, no en Edificios.** La infraestructura es un servicio a la sociedad durante el ciclo de vida del proyecto y no termina cuando se construyen los activos.
- ii. **Cerrar la Brecha.** Reducir la brecha entre el sector de la infraestructura y otros sectores con mayor capacidad de adaptación a los cambios tecnológicos.
- iii. **Los responsables del Proyecto deben apropiarse de ellos.** Los dueños de los proyectos deben poseerlos para asegurarse que los requisitos funcionales se pueden alcanzar y son los deseados.
- iv. **Proyectos a prueba de futuro.** Establecer apropiadamente la arquitectura de los sistemas que integran el proyecto y asegurarse que queden totalmente integrados en forma segura.
- v. **Integrar el pensamiento sistémico y la gestión de riesgos.** Usar el Enfoque de Sistemas e Incorporar la gestión de riesgos al ADN del proyecto y diseñar una gobernanza y estructura que refleje su seguimiento, mitigación y control.
- vi. **Pensar en el proyecto correcto, no en la solución que parece mas fácil.** La planeación es fundamental en el desarrollo de los proyectos de infraestructura. Hay que pensar en la solución correcta y ejecutarla correctamente.
- vii. **Fomentar un Liderazgo Ágil.** Esto permite adaptarse a los múltiples riesgos en proyectos complejos. Delegar autoridad de manera acordada para empoderar a personas capacitadas a actuar en momentos críticos.
- viii. **Compartir la Información mediante modelos colaborativos.** La colaboración aumenta la productividad, permite la integración y mejora el rendimiento operativo. El sector de la infraestructura tiene un gran rezago en la adopción de estos modelos colaborativos ya probados en otros sectores.

Adicionalmente, el manejo de las habilidades “suaves”, la ética y los valores resultan fundamentales en el nuevo entorno, así como modelos probados de gobernanza.

Especial importancia reviste el que se cuente con los servicios de una Gerencia de Proyectos que inicie sus funciones desde el principio de los diversos estudios que requiere el proyecto, participando en todo el proceso, sin interrupción, hasta la terminación de la construcción y la puesta en marcha de los servicios esperados de la infraestructura, todo ello con el seguimiento y control de todas las actividades, al mando de profesionales de un Gerente de Proyecto, certificado profesionalmente por sus pares en esa actividad, que cuente con los conocimientos, la capacidad y la experiencia en proyectos del mismo tipo y de magnitud semejantes.

COMENTARIOS FINALES

1. **Gran preocupación** por los pobres resultados en el desempeño de los proyectos de infraestructura, que invitan a reflexionar sobre nuevos enfoques en la gestión y habilidades requeridas. Un tema central es el entender la tipología del proyecto, en términos de su tamaño y complejidad. Las técnicas tradicionales parecen estar rebasadas.
2. **Particularmente en el caso de los megaproyectos y proyectos complejos** que tienen múltiples actividades interrelacionadas, generalmente corriendo sobre presupuestos y tiempos muy apretados, con incertidumbre en su ejecución, múltiples grupos de interés interactuando, con objetivos que suelen estar en conflicto, y cuyo desenlace adecuado no es lineal y por tanto está fuertemente condicionado.
3. **Normalmente se piensa que la solución estriba en los aspectos técnicos y económicos**, de gran peso, pero al polarizarse las opiniones entre los distintos grupos de interés, donde cada cual cree tener la razón, apostando a su capacidad de lobbying, la tecnocracia acaba siendo ignorada o pierde importancia en el proceso de toma de decisiones.
4. **Los riesgos de obstáculos e incertidumbre al feliz desenlace de Megaproyectos/Proyectos Complejos** empiezan a ser la constante en la mesa, las relaciones interpersonales, los procesos de comunicación y la interferencia política dominan los procesos de cambio
5. **Una nueva corriente basada en el Enfoque de Sistemas** emerge con grandes posibilidades de tener éxito en la gestión de proyectos, y procesos de cambio, como un reconocimiento explícito a la complejidad del ecosistema en el que se desarrollan hoy en día los proyectos de infraestructura. Las habilidades “suaves”, la ética y los valores resultan fundamentales en el nuevo entorno, así como modelos probados de gobernanza.

Para los países de América Latina en general esto puede ser muy relevante, toda vez que existe un número muy importante de Megaproyectos/Proyectos Estratégicos impulsados en la mayoría de los países, que podrían beneficiarse de estos nuevos enfoques.

¿Estaremos a tiempo para apoyar mejores decisiones de inversión en el futuro?

Por:
Herbert Mujica Rojas



¡A IMARPE, NI CON EL PÉTALO DE UNA ROSA!

Nuestro Perú, donde las leyes se cumplen a voluntad de las conveniencias e intereses no siempre muy claros, se toma nota que la norma que es ley, no es respetada, antes bien los cenáculos hacen lo que les da la gana.

Minorías ultra microscópicas pero con faltriqueras llenas y alfiles en el aparato del Estado dictan sus mandatos como si el país fuera una chacra. ¡Ni más ni menos!

Desde el principio, la Sociedad Nacional de Pesquería no disimuló su desacuerdo con que se reorganizara Imarpe. Como podrá verse, ahora lo ratifican, confirman y notician "quien manda aquí".

Leamos la transcripción de un análisis agudo:

"¿Se debe derogar el Decreto de Urgencia N° 015 que busca reorganizar Imarpe?"

El referido DU no cumple con los criterios de urgencia, excepcionalidad, necesidad, transitoriedad y conectividad; ya que se emite sin ningún sustento técnico ni evaluación seria y propuestas

modificaciones que no responden a las necesidades de una gestión sólida, moderna y eficiente en Imarpe. En pocas palabras, es antitécnico y por demás jurídicamente cuestionable" (*)

Esta es la sentencia del Pleno 845/2021, Expediente 00001-2021-PI/TC:

"En relación a la demanda de inconstitucionalidad contra el Decreto de Urgencia 015-2020, Decreto de Urgencia que modifica el Decreto Legislativo 95, Ley del Instituto del Mar del Perú - Imarpe, para la mejora y el fortalecimiento del rol y la gestión institucional, en la sesión de Pleno del Tribunal Constitucional, de fecha 7 de septiembre de 2021, los magistrados Ledesma Narváez, Miranda Canales (con fundamento de voto), Ramos Núñez (con fundamento de voto) y Espinosa-Saldaña Barrera (con fundamento de voto) han emitido la siguiente sentencia que resuelve declarar INFUNDADA la demanda interpuesta contra todos los extremos del Decreto de Urgencia 015-2020"

En atención a lo sentenciado por el Tribunal Constitucional, las opiniones dejan de tener validez y lo



que corresponde es simplemente cumplir la norma, que tiene rango de ley.

Este es el fondo del asunto, ¿se debe cumplir la ley siempre, o solo cuando es conveniente para algunas de las partes involucradas?

¿O es que acaso, porque un sector no está conforme con la misma se debe dejar de aplicar, incumpliendo la ley?

¿Es esta la razón porque todos los ministros posteriores a la promulgación del DU 015-2020 se negaron y se niegan a cumplir la norma?

¿Se le va a congelar en el tiempo hasta que, por ejemplo, un proyecto de ley como el presentado por el congresista Cueto la derogue y confirme el estatus actual del Imarpe, dirigido y controlado por un oficial retirado de la Marina de Guerra del Perú?

¿Cuál es el temor que algunos sienten ante una reestructuración de Imarpe que, entre otras cosas, coloquen a un científico de prestigio como presidente de la entidad a través de un concurso público?

En el caso presente, aún sin entrar a temas de crítica negativa o favorable de la norma ¿acaso ya no es una ley válida? Si el Ejecutivo la incumple ¿cuál es el mensaje que está dando a la Nación? (**)

¿Quién, al margen del carpetazo militar en que las órdenes se cumplen sin dudas ni murmuraciones, se atreve a desmentir que el ser alto oficial de la Marina, equivale a buen presidente de Imarpe? El absurdo es patético.

¿Es Imarpe, institución privada, divorciada de los concursos públicos para las plazas de mando y conducción?

¿Qué tiene de militar o militarizado Imarpe?

Pero claro, hay algunos señorones que fueron de alto grado (merced a la inteligencia demostrada en forma pública, nadie entiende cómo lograron esos ascensos), y ellos privilegian la posesión del manubrio.

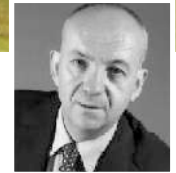
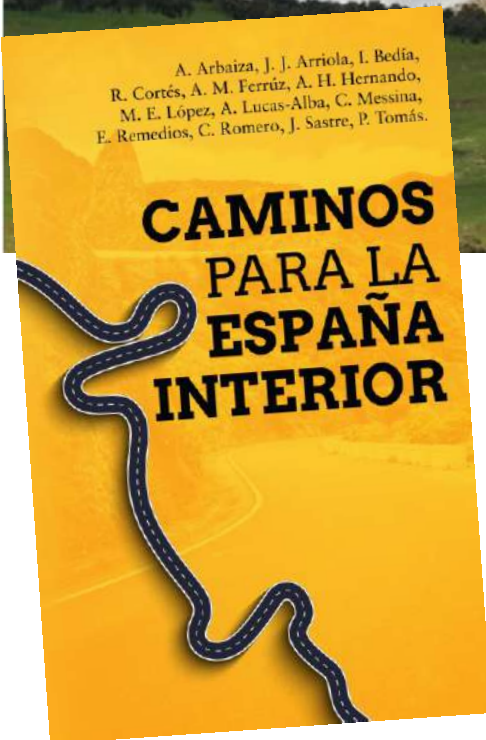
La meritocracia, el talento, la preparación científica o la especialización no sirven para absolutamente nada.

Mientras que se pretende que Imarpe quede al margen de la ley y su norma, dañando el progreso e investigación de nuestro rico mar, ante la indiferencia de políticos ignorantes, plañideros y bufonescos, Perú está comprometiendo caminos de futuro por la patanería de quienes cautelan minúsculas parcelas de poder.

¡MÁS DE 2600 KILÓMETROS DE NUESTRO LITORAL EN MANOS DE AVENTUREROS Y 33 MILLONES DE PERUANOS QUE CASI NI COMEN LOS FRUTOS DEL MAR!

Pregunta a la nueva ministra del sector: ¿será lo mismo que sus predecesores o traerá algo de dignidad al Ministerio?

¡Tomar a lo serio cosas del Perú, esto no es república, es mojiganga! (González Prada).



Por:
Dr. Ing. Julián Sastre (*)
Presidente del Instituto de Movilidad- España.

CAMINOS PARA LA ESPAÑA INTERIOR (II Parte)

Introducción

El gran número de autores y autoras que firman "Camino para la España Interior", así como los conocimientos y visiones tan distintas entre sí, hace ver los diferentes ámbitos que se tratan en esta publicación. No solo con los (escasos pero crecientes) proyectos de éxito en la España rural se pueden hacer frente a grandes retos, como la despoblación o el acercamiento de servicios a la población más remota, sino que también se puede mirar fuera de las fronteras, como a Italia, o tener en cuenta las consideraciones de la Comisión Europea, para corregir una situación que lleva varias décadas existiendo y cada vez se agranda más.

Desde la Prehistoria, el ser humano necesita moverse (ya lo hacía cuando era nómada) aun habiéndose asentado más adelante. No siempre en el lugar en el que alguien se encuentra tiene lo necesario para vivir, o incluso sobrevivir. Por ello, es necesario el transporte para casi cualquier escenario. Desde siempre, ha cumplido una triple función de cohesión tanto económica, como social y territorial, cada una más necesaria que la anterior para el desarrollo de una comunidad. La carencia de un servicio así genera en las poblaciones la búsqueda de recursos, a los que no cualquiera puede acceder.

Para salir del círculo vicioso de "poca demanda equivale

a poco transporte" por parte de las operadoras, y así sucesivamente hasta desaparecer, es necesaria una correcta planificación de la movilidad y del transporte. Es cierto que, en zonas rurales con poca población y densidad, los proyectos tradicionales no triunfan. Quizá sea necesario abrirse a nuevas tendencias, como las que más adelante se van a describir.

Asimismo, no solo hace falta un sistema de transporte útil, sino también una red de infraestructuras que sea capaz de absorberlo. Incluso la idea más innovadora necesita unos mínimos para su correcto funcionamiento. Y si el mínimo camino de acceso hasta el objetivo no es el adecuado, estará destinado a fracasar, como si la carretera al pueblo más remoto no cumpliera el mínimo para que cualquier vehículo o persona pudiera transitar, ese sitio se abandonaría. Por ello, se va a hacer un recorrido por los diferentes escenarios que plantea este libro, aglutinado las perspectivas que suceden en cada uno de ellos, según las características de los lugares en los que se basan.

II PARTE

4. Análisis de casos fuera de España

Además de una buena red de transporte, hacen falta unas infraestructuras adecuadas que sepan canalizarla. En este punto, se va a ahondar en dos estudios de caso que se analizan en el libro, y que se mencionan al inicio. Por un lado, se encuentra la seguridad vial en la América Latina, explicando la situación de este continente sobre

las estadísticas que presentan estos países con respecto a sus infraestructuras terrestres y la elevada mortalidad en sus vías.

Por otro lado, está el caso de la Italia “interior”, término acuñado en el país vecino para definir que la situación del país mediterráneo se asemeja a la de España en localización y prácticamente en escenario, aunque no tanto en términos de despoblación. No obstante, estas áreas internas tienen las mismas dificultades que otras zonas interiores o rurales en Europa.

4.1. Seguridad vial en Latinoamérica

Los accidentes de tráfico en América Latina se han convertido en una de las principales causas de fallecimiento en el continente. De hecho, estos países cada vez están apareciendo más arriba en los rankings por sus altas tasas de fallecimiento por accidentes de tráfico. Por poner un dato, es la causa letal más destacada entre las personas de 5 a 44 años, un amplio espectro de edad que abarca diferentes generaciones, aunque las muertes por siniestros de tráfico es algo transversal a toda la sociedad.

Al ser una situación muy presente y habitual, incluso hasta cercana en muchos casos, es por ello que la seguridad vial se antoja como uno de los temas más preocupantes hoy en día tanto en la memoria colectiva como entre los mandatarios, no sólo por el volumen anual de fallecidos mundialmente, sino también por las consecuencias económicas y sociales que acarrear.

Con el fin de reconducir esta terrible situación, la Asamblea General de las Naciones Unidas propuso el “Decenio de Acción para la Seguridad Vial”, un plan al que se adhirieron diferentes líderes latinoamericanos. Además, también se incluyeron unos puntos entre los Objetivos de Desarrollo Sostenibles de 2015. Para llevar a cabo un seguimiento y un conteo de los diferentes siniestros detectados, el Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (OISEVI) diseñó una base de datos para tratar de promulgar una serie de políticas públicas orientadas a mejorar la seguridad vial. Los datos recabados por el Observatorio se plasmaron en un informe en el que participaron los países iberoamericanos miembros, entre ellos España.

Los resultados de este informe arrojaron que los usuarios de motocicletas y ciclomotores son los más damnificados, principalmente por causas como no hacer uso (o buen uso) del casco, circular bajo los efectos de alcohol o las drogas, así como un exceso de velocidad o conducir de forma temeraria. En cuanto al perfil, los jóvenes son los que figuran en esta negra

estadística, que, además, la mitad de los fallecidos no tenía una licencia reglamentaria. El segundo grupo, según el usuario, con más fallecidos es el de los peatones, que supone en muchos casos más de una quinta parte de las muertes.

A partir de 2010, los respectivos gobiernos regionales inscritos en el mencionado Decenio incluyeron diversos planes de acción basados en cinco pilares. La reducción de fallecidos se vio en países con mayores ingresos, mientras que los que tenían menos ingresos duplicaban sus tasas de muertes por accidentes de tráfico.

En el II Congreso Nacional de Seguridad Vial de Lima se aborda la Visión Cero, es decir, intentar reducir (aunque de forma utópica) a ningún fallecido en las carreteras. En este sentido, se proponen diversas acciones para frenar esta situación, como aumentar el número de vehículos seguros (mediante homologaciones, revisiones y actualización de los términos de seguridad), diseñar vías seguras (para que los errores humanos no desemboquen en desenlaces letales), así como establecer usuarios seguros (reforzando el sistema de licencias y mediante la educación vial).

Además de lo mencionado en todo el párrafo anterior, otra idea es aplicar políticas que han tenido éxito en otros países, mediante una legislación efectiva. Algunos de estos ejemplos serían establecer límites de velocidad según el tipo de carretera, leyes estrictas contra el alcohol al volante, o mejorar las infraestructuras peatonales y no motorizadas.

Tras terminar el decenio, el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) diseñó en su Plan de Acción 2016 – 2020 los principales puntos, con la idea de encauzarse hacia los desafíos de hoy en día, adoptando las nuevas tecnologías, que son “incorporar componentes de seguridad vial en los proyectos de transporte, fomentar operaciones de transporte exclusivamente enfocadas a mejorar la seguridad vial de los países, colocar la seguridad vial como prioridad en la agenda política, y crear una cultura de cambio y responsabilidad civil en materia de seguridad vial, a nivel institucional, normativo, operativo y ciudadano”.

4.2. Zonas internas de Italia

Desde el gobierno italiano, las áreas interiores resultan aquellas que, por una parte, “son considerablemente distantes del principal centro de suministro de servicios esenciales”, y por otro lado, “son un territorio

Sigue a la Pag. 27 →

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.**

www.logisticamartell.com

Servicios:

Consultoría de logística integral

- **Estrategia y negociación internacional.**
- **Solución de controversias y trato con los clientes del exterior.**
- **Análisis de riesgos de la operativa exterior.**
- **Análisis de documentación internacional.**
- **Gestión, análisis interno y soporte para la internacionalización.**
- **Trámites de exportación.**
- **Tramitación y gestión de aduanas.**
- **Logística internacional.**
- **Otros servicios de asesoramiento legal en comercio exterior.**
- **Redacción de contratos de distribución y de agencia.**
- **Traducciones de documentación.**

Giancarlo Martell

Asesor de Logística Internacional

C. +51 989 008 851

info@logisticamartell.com

www.logisticamartell.com





profundamente diversificado, con diversos y diferenciados sistemas naturales, y que tienen importantes recursos ambientales y culturales”.

En 2016, diferentes entidades y administraciones (en particular, el Ministerio de Infraestructuras y Transportes) contribuyeron a elaborar un documento llamado “Espacios internos y movilidad. Directrices para intervenciones en áreas de proyectos” (en italiano, “Le aree interne e la mobilità. Linee guida per gli interventi nelle aree-progetto”). Este documento dirime en tres estrategias aquellas necesidades en el sistema de movilidad demandadas por las áreas internas italianas:

- Planificar y programar sistemas de transporte. En este punto se manifiesta la necesidad de un análisis integrado del sistema transporte y territorio, puesto que los nuevos modos de transporte y puntos de intercambio no se han introducido ni orientado a la red de transporte público ya existente denominada “histórica”. Este hecho genera que las áreas internas italianas se vean habitualmente no tan bien atendidas. En este sentido, se prevé realizar diversas acciones a largo plazo, como plantear un Plan de Transporte para el área rural en un escenario de diez años o analizar la red Slow Mobility (aquella que aún a vías verdes, caminos, etc.) para dar a conocer y preservar el diverso patrimonio del país, así como actuaciones a corto plazo, como impulsar la figura del gestor de movilidad regional, encargada de gestionar a los diferentes agentes de movilidad de un área concreta para optimizar la movilidad territorial.
- Fortalecer y mejorar el equipo de transporte. El objetivo de este punto pasa por aumentar la accesibilidad, tanto externa como interna a las zonas interiores, a través de la adecuación de las diferentes infraestructuras de transporte existentes, mediante la realización de acciones como sistemas la instalación de sistemas de mantenimiento planificado de la infraestructura vial, o dotar de una atracción al sistema de transporte público local, por citar algunas de ellas.

- Desarrollar servicios de transporte. En línea con lo último comentado en el párrafo anterior, las áreas internas de Italia se quejan más por la programación de los servicios existentes que por la escasez de los mismos. En ese sentido, surge el hecho de establecer nuevos servicios de transporte colectivo, y flexibilizar esos servicios si procede, o la idea de instaurar nuevos proyectos como el car sharing.

5. Tendencia: el transporte a demanda

La falta de un transporte público en condiciones para aquellas zonas de baja densidad de población, deriva, sobre todo, en escasos ingresos por una baja demanda y altos costes. Estos últimos se reducen disminuyendo la oferta a unos mínimos imprescindibles, y se convierte en un círculo vicioso que, en muchas ocasiones, se ven abocados al fracaso y consecuente cierre.

Ante esta situación, surgen las ideas y los proyectos con tal de buscar una solución. Es aquí cuando las nuevas tendencias se alejan de los modelos tradicionales de transporte y buscan nuevas vías de desarrollo, con la ayuda de las nuevas tecnologías. De la suma de este cóctel ha surgido la Movilidad como Servicio (MaaS, por sus siglas en inglés de Mobility as a Service). La clave detrás de este concepto es brindar a los usuarios una solución de movilidad acorde a sus necesidades de su viaje. De ahí nace una de las variantes más conocidas, como es el transporte a demanda.

Existen varios ejemplos de este transporte a demanda que han tenido éxito en diversas localizaciones, además del que se ha hablado ya en el punto segundo apartado de este texto, como es el proyecto financiado por la Unión Europea, SMARTA, que identifica y prueba soluciones de movilidad a demanda en áreas del medio rural.

En Europa, también destaca un país miembro de la UE, como es Irlanda. Aquí, desde 2002, existe un programa de transporte rural que ofrece servicios de movilidad específicos para las áreas rurales, desde algo genérico a estar destinado para personas con necesidades especiales o muy concretas, e incluso fomentando la movilidad compartida.

En España, se han encontrado dos casos. Uno de ellos es en Castilla y León, comunidad con las densidades más bajas del país, y en la que el gobierno autonómico puso en funcionamiento un sistema de transporte a demanda que propicia el acercamiento de las pequeñas localidades alejadas a las principales redes de transporte, no solo locales o autonómicas, si no también estatales.



El otro ejemplo de este servicio a la demanda se encuentra en los municipios catalanes de Sant Cugat del Vallès y Vallirana, junto al área metropolitana de Barcelona. Comenzó en la temporada 2017-2018, de forma que se presta servicio a las zonas periféricas de baja demanda en ambos municipios mediante pequeños autobuses. Los recorridos de estos servicios sustituyen a los ineficientes servicios que abastecían a esta zona geográfica. Además, incorporan las nuevas tecnologías, utilizando una aplicación en los teléfonos móviles para realizar los pagos, las reservas de viajes, etc.

6. Conclusiones

Como se ha podido comprobar, en líneas generales, las áreas rurales con respecto a las urbanas van a un ritmo más lento. En particular, los aspectos del desarrollo territorial, de infraestructuras y de transporte se están viendo bastante afectados, tal y como demuestran las diferentes visiones recogidas en este libro.

Las zonas rurales se encuentran en clara desventaja para competir a cualquier escala y en cualquier ámbito. Factores como la despoblación, por la escasa natalidad y el envejecimiento de los habitantes que se quedan (cantidad muy superior a la de las zonas urbanas), retroalimentan un problema con difícil solución.

Por ello, los diferentes niveles de gobernanza han de ponerse las pilas, aplicando por ejemplo las ideas que

propone la Unión Europea, o al menos tratar de elaborar unas políticas que equilibren las diferencias entre los mundos urbano y rural. Asimismo, algunas de esas políticas deben centrarse en un aspecto crucial, como es la movilidad, el transporte, y en una correcta planificación de ambas. El hecho de no poder moverse, de no poder obtener aquello que se necesita de otro lugar y no poder desplazarse, implica una desaparición de la vida, en general. De forma más concreta, también hay que señalar que, entre sexos, las mujeres sufren más esta afirmación de no poder moverse. Esta desigualdad en el ámbito rural ha de ser tenida en cuenta, para ir paliándola en el futuro, puesto que se ha puesto de manifiesto que en estas zonas, a veces, no son conscientes de esta situación.

Como también se ha podido demostrar, las nuevas tendencias de movilidad, mediante el desarrollo de un buen proyecto y la aplicación de la tecnología, pueden suplir el modelo tradicional del transporte público. Está claro que el concepto MaaS viene a reinventar la manera de moverse, y un buen escenario en el que ponerlo en práctica es en los núcleos poco poblados, para acercarlos a servicios o a las grandes áreas urbanas. Pero esto es necesario, solo si las infraestructuras físicas y digitales se alinean con los requerimientos necesarios, tanto en seguridad vial como en el acceso a internet de las zonas más remotas.



Por:
Humberto Cabrera Román
Sistema Integrado Transporte
Masivo de Hidalgo

SIMUS



EL SISTEMA DE TRANSPORTE MASIVO DE HIDALGO EN PROCESO DE LA TRANSFORMACIÓN Y EL FORTALECIMIENTO DEL SERVICIO: LOS USUARIOS SON LA PRIORIDAD PARA LOGRAR QUE EL ESTADO TENGA RUMBO Y ESTRATEGIA

Red SIMUS, comparte la experiencia del Sistema Integrado Transporte Masivo de Hidalgo -TUZOBÚS-, Asociado Plenario, quien ha asumido uno de los principales retos para Hidalgo, como es garantizar el derecho humano a la movilidad, el acceso a bienes, servicios y centrados en la satisfacción del usuario/cliente del Sistema.

(*)Humberto Cabrera Román, Licenciado en Derecho, con Especialidad en Dirección de Empresas.

Ha laborado en la Administración Pública Estatal y Federal y en el Poder Legislativo Federal del Gobierno de México, experto asesor jurídico que ha participado en el diseño e implementación de leyes y marcos jurídicos en diversos estados de la República mexicana. Posee experiencia diversa en materia de transporte y movilidad, en la IP y en la Cámara Nacional del Autotransporte de Pasaje y Turismo.

La nueva administración estatal, encabezada por el Gobernador, Julio Ramón Menchaca Salazar, se caracteriza por la visión de transformar a Hidalgo, teniendo el firme propósito de mejorar las condiciones de vida de los hidalguenses; por ello, desde el 05 de septiembre del 2022, a través de la Secretaría de Movilidad y Transporte, en coordinación con el Sistema Integrado de Transporte Masivo de Hidalgo, organismo sectorizado a la misma, se ha planteado, regular el servicio público de transporte masivo de pasajeros, de una forma estratégica y eficiente.

Lo anterior, partiendo de las necesidades de la población en materia de movilidad y el desplazamiento cotidiano, concebimos la movilidad como un igualador social que genera bienestar, pilar de apoyo para mantener en pie la oferta del servicio de transporte masivo; lo cual, permita transitar a sistemas de transporte integrados, resilientes, modernos, incluyentes, sostenibles, accesibles, seguros y de calidad, con el objeto de promover modelos de movilidad más amigables con el medio ambiente.

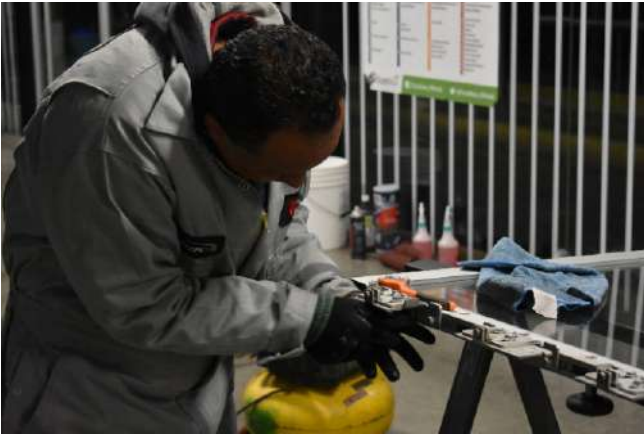


En materia de movilidad y transporte, el usuario había sido olvidado, para lo cual ha sido imprescindible e impostergable, encausar la problemática inicial, a la potencialización no solo del servicio, sino de aquellos factores que intervienen para propiciar traslados seguros, eficientes y económicos, representando un reto escalable, mismo que ha sido fraccionado para resolver el problema global.

Actualmente se han priorizado acciones que promueven la movilidad en igualdad de condiciones sin distinción alguna, entre éstas destacan:



1. Equilibrio financiero: Permitió que, sin precedente, en más de 8 años de operación del sistema Tuzobús, se lograra en los primeros meses de este ejercicio 2023, llegar a un equilibrio financiero entre los ingresos por la tarifa y pagos de contraprestación de la empresa operadora y empresa tecnológica.
2. Recuperación de material rodante: Se han recuperado 9 unidades de la flota vehicular que habían estado fuera de operación por falla mayor, algunas hasta por un año.
3. Incorporación de nuevas unidades: Se incorporaron 21 unidades tipo vagoneta en el sistema Tuzobús y 44 unidades en la Ruta de Aportación, optimizando el servicio en relación a la frecuencia de paso y tiempos de traslado.
4. Programación adecuada del servicio: Se han realizado ajustes y optimizaciones de acuerdo a los volúmenes de carga, buscado mantener los niveles de eficiencia en la operación, en respuesta a ello, las personas crean una cultura de educación, lo que les permite calcular el tiempo de desplazamiento y a su vez, optimiza el gasto de operación.
5. Mantenimiento: Después de varios años, se realizó el mantenimiento a los equipos de aire acondicionado en Centro General de Gestión de Operaciones, con la finalidad de mantener los equipos tecnológicos del SITE, fibra óptica, video wall y sala de control, a su vez se realizaron reparaciones en las puertas de ascenso y descenso en las estaciones de mayor demanda.
6. Corredor Seguro de la Red Integrada de Transporte del Corredor 1 de la Zona Metropolitana de Pachuca: Implementación de alumbrado público, alimentado por energía solar, en las accesibilidades a la Red Integrada de Transporte del Corredor 1 de la Zona Metropolitana de Pachuca, a nivel de banqueta, sobre rampas y puentes de acceso a las estaciones.



Acción que beneficiará a los 20 millones de personas usuarias que en promedio utilizan al año el servicio, así como a las personas peatonas que ocupan los puentes como medio de cruce en el Blvd. Felipe Ángeles y Carretera México - Pachuca, siendo esta infraestructura, el único medio para atravesar de un punto a otro. Obra en proceso de ejecución que será entregada en su totalidad a mediados de diciembre. En una segunda fase, se plantea integrar herramientas tecnológicas en accesibilidades, estaciones, unidades y sobre el carril confinado para garantizar la seguridad de los usuarios y conductores de la Red.

Aunado a lo anterior, se colocaron lámparas en el alumbrado interior de 5 estaciones del servicio troncal, mismas que se encontraban deterioradas desde hace años.

7. Servicio de limpieza y poda: Por primera vez, con la finalidad de mejorar la imagen del sistema y mantener un ambiente salubre a beneficio de los usuarios, se realizaron los servicios de poda de maleza vegetal, limpieza y recolección de basura en los paradores y puentes peatonales de las estaciones de la Ruta Troncal del Servicio Público de Transporte Masivo de Pasajeros.

A su vez, se colocaron bolardos y se realizaron trabajos de pintura y conservación sobre la línea de carril confinado y compartido, para delimitar la preferencia de paso en intersecciones y cruces de prioridad especialmente destinadas al transporte masivo.



8. Seguridad: Con la finalidad de salvaguardar la seguridad de las personas usuarias, contamos con 83 elementos de la Policía Industrial Bancaria del Estado de Hidalgo (PIBEH) en dos turnos, quienes permanecen las 24 horas del día, los 365 días del año; asimismo, el Sistema cuenta con:

- 1) Herramientas tecnológicas y;
- 2) Protocolos de actuación.

- Herramientas tecnológicas: El sistema cuenta con cámaras de videovigilancia que nos permite monitorear el interior y exterior de las 159 unidades; 128 cámaras en las 34 estaciones y un ciclopuerto, que son monitoreadas desde el Centro General de Gestión de Operaciones (CGGO), de igual manera, mediante consolas de conductor, se vigila los límites de velocidad de las unidades, estas acciones se realizan en tiempo real.

- Protocolos de actuación: Todo el personal operativo y de vigilancia actúan bajo el orden del:

Código Rojo: Amenazas de bomba, muertos, robos, acoso sexual, personas extraviadas, sismo, incendio, riñas, asaltos, armas blancas y de fuego, personas atropelladas por unidad, por vehículo particular y deceso por incidente automovilístico que afecte la operación.

Código Ámbar: Atender a las personas usuarias con problemas de salud, en estado inconveniente y/o lesionados.

Código Naranja: Prevenir y erradicar la violencia, discriminación y desigualdad contra las mujeres y niñas.

Código de actuación inmediata: Atender hechos de tránsito donde estén involucradas las unidades del sistema, unidades varadas en carril confinado o estaciones, bloqueos, marchas e inundaciones.

9. Código Conducta Nacional para la Protección de las Niñas, Niños y Adolescentes en el Sector de los Viajes y el Turismo (CCN): Actualmente se implementa el Código Conducta Nacional para la Protección de las Niñas, Niños y Adolescentes en el Sector de los Viajes y el Turismo (CCN), a través de la Secretaría de Turismo del Gobierno de México (SECTUR), con el cual se establecen medidas para proteger a las niñas, niños y adolescentes, en contra de cualquier tipo de explotación y trata de personas;



siendo el BRT de Tuzobús, el único Sistema certificado a nivel nacional con este código, bajo el siguiente proceso:

- Establecimiento del documento rector donde se expresa, el compromiso contra la explotación sexual y laboral de niñas, niños y adolescentes.
- Elaboración del Protocolo de Acción, para su implementación, en casos presumiblemente de Explotación Sexual y Laboral de Niñas, Niños y Adolescentes en el Sector de los Viajes y el Turismo.
- Formación de redes de colaboración y promoción para la prevención de la Explotación Sexual y Laboral de Niñas, Niños y Adolescentes.
- Se llevaron 5 sesiones de sensibilización y capacitación, en las que participaron 74 personas servidoras públicas del Organismo, sobre prevención de la explotación sexual y laboral de niñas, niños y adolescentes en el sector de los viajes y el turismo y el Código de Conducta Nacional.
- Sensibilización e involucramiento a 11 personas de 9 empresas proveedoras de bienes y servicios, respecto al Código de Conducta Nacional.
- Difusión de la implementación del Código de Conducta Nacional en las 34 estaciones de la

Red Integrada de Transporte del Corredor 1 de la Zona Metropolitana de Pachuca, así como en la página oficial del Organismo y redes sociales. Participación en una entrevista para realizar un estudio de caso sobre Estándares de protección para las niñas, niños y adolescentes en la industria de viajes y el turismo: la experiencia de México y Colombia, con ECPAT Internacional, (End Child Prostitution Child Pornography and Trafficking of Children for Sexual Purposes), es una red global de organizaciones e individuos que trabajan juntos para eliminar la prostitución, pornografía y trata de niños, niñas y adolescentes con propósitos sexuales.

10. Disminución de quejas: Como resultado de las acciones implementadas, se ha reflejado en la reducción del 27% de quejas, también se redujo el 38% de los índices de accidentabilidad y un significativo descenso en el retorno de las unidades al taller mecánico, por la aplicación correcta de mantenimientos preventivos y correctivos.

El Sistema Integrado de Transporte Masivo de Hidalgo, continuará trabajando a beneficio de nuestros usuarios, quienes se movilizan diariamente en el servicio troncal, servicio alimentador y ruta de aportación, con el firme compromiso de salvaguardar el derecho humano a la movilidad, partiendo de la eficientización presupuestal, ejerciendo el recurso de manera transparente y oportuna, esto nos llevará a la transformación del Sistema en un medio de movilidad potencial, moderno, sostenible, accesible, seguro y de calidad.

¡Red SIMUS, Te Conecta y Juntos Transformamos!





Por:
Dra. Elsa Vigo
Especialista en
Salud pública

POLÍTICA NACIONAL DE CALIDAD EN SALUD EN EL PERÚ

La situación de la calidad en la atención de salud constituye el interés principal en los modelos de gestión de las organizaciones de salud. En nuestro país, el abordaje de la calidad data desde el año 2009 con la Política Nacional de Calidad en Salud planteada en un Documento Técnico aprobado por Resolución Ministerial No 727-2009/MINSA del 29 de octubre del 2009, el mismo que fue visado por viceministro de Salud y el Director General de Salud de las Personas. Este documento fue elaborado con la participación de alrededor de doscientas personas pertenecientes a diferentes instituciones del sector salud a nivel nacional y regional, además de organismos no gubernamentales y la sociedad civil.

El planteamiento de la Política Nacional de Calidad se realizó con la finalidad de contribuir a la mejora de la calidad en atención de salud en las organizaciones proveedoras de servicios de salud mediante la implementación de directrices emanada por la Autoridad Sanitaria Nacional logrando establecer directrices que orienten el desarrollo de las intervenciones destinadas a mejorar la calidad de la atención en el Sistema de Salud. El ámbito de aplicación toma en cuenta a las organizaciones proveedoras de atención de salud pública privadas y mixtas en el país.

En la descripción de la misma se mencionan doce políticas nacionales de calidad de la atención de salud:

1. Nombramiento de la Política de Calidad: La Autoridad Sanitaria garantiza la calidad de la

atención de salud en el país, mediante la aprobación de la política nacional de calidad, los objetivos, estrategias, normas y estándares para su implementación, control y evaluación y la verificación de su cumplimiento por las organizaciones proveedoras atención de salud.

2. Rendimiento de cuentas. La Autoridad Sanitaria, en su respectivo nivel, es responsable de informar y rendir cuentas a la ciudadanía sobre la calidad de la atención y promover la vigilancia social de la misma.
3. Difusión e incentivos. La Autoridad Sanitaria, en su nivel correspondiente, fomenta y difunde las buenas prácticas de atención de la salud y establece incentivos a las organizaciones proveedoras de atención de salud que logren



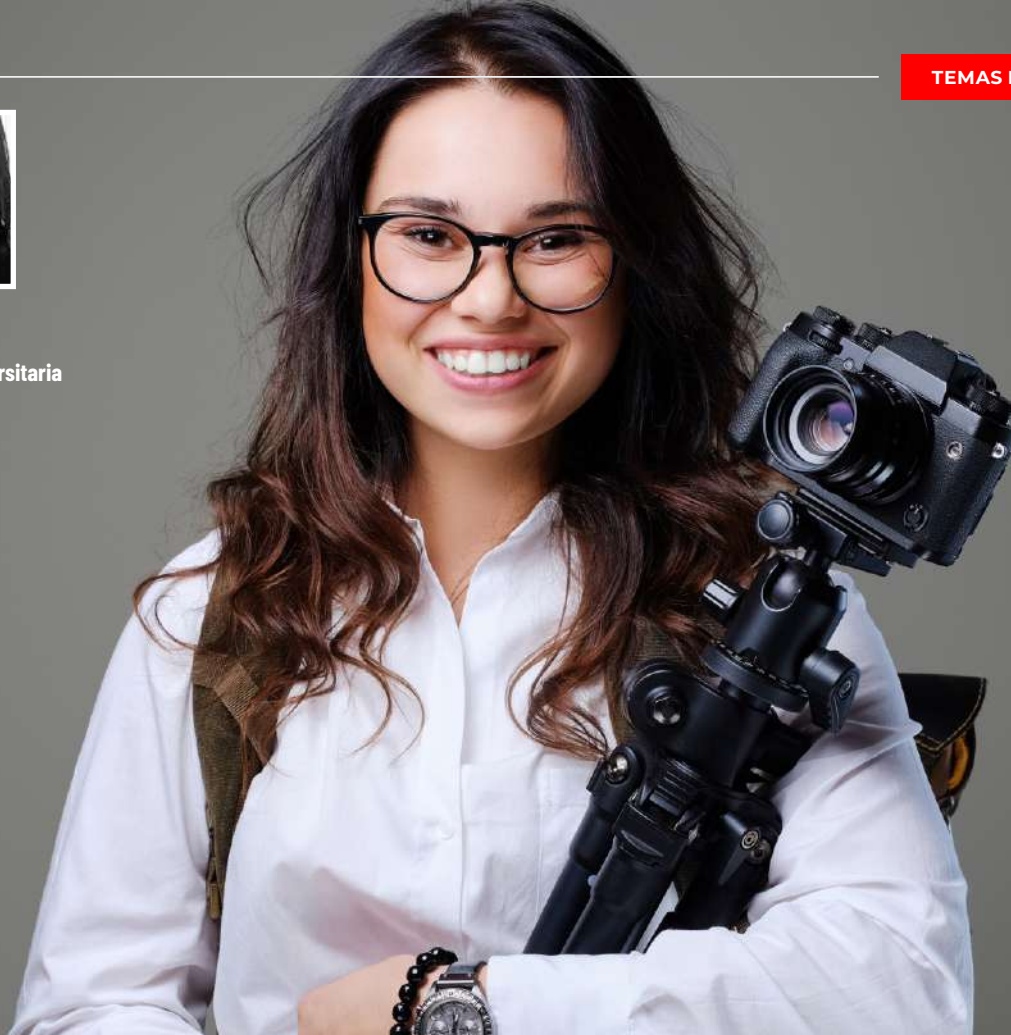
mejorar en la calidad de la atención.

4. Producción y difusión. La Autoridad Sanitaria, en su nivel correspondiente, promueve la producción y difusión del conocimiento científico, así como, de la producción tecnológica en el campo de la calidad de la atención.
5. Seguimiento y evaluación. La Autoridad Sanitaria, en su nivel correspondiente, asigna los recursos para el seguimiento y la evaluación del cumplimiento de las políticas nacional de calidad que son implementadas por las organizaciones proveedoras de atención de salud.
6. Estrategias de implementación. Las organizaciones proveedoras de atención de salud, establecen y dirigen las estrategias de implementación de la política nacional de calidad mediante sistemas y procesos organizaciones orientados al desarrollo de una cultura centrada en las personas y que hace de la mejorar continua su tarea central.
7. Componente estructura. Las organizaciones proveedoras de atención de salud asumen como responsabilidad que los establecimientos de salud y servicios médicos de apoyo bajo su administración cumplan las normas y estándares de infraestructura, de equipamiento, de aprovisionamiento de insumos, de procesos y resultados de la atención; aprobados por la Autoridad Sanitaria e implementan acciones de mejorar de la calidad de la atención.
8. Gestión de riesgo. Las organizaciones proveedoras de atención de salud asumen como responsabilidad que los establecimientos de salud y servicios médicos de apoyo bajo su administración, implementen mecanismos para la gestión de riesgos derivados de la atención de salud.
9. Derechos en Salud. Las organizaciones proveedoras de atención de salud asumen como responsabilidad que los establecimientos de salud y servicios médicos de apoyo bajo su administración, protejan los derechos de los usuarios, promuevan y velen por un trato dignos, asimismo, fomenten prácticas de atención adecuadas a los enfoques de interculturalidad y género que brinden las facilidades para el ejercicio de la vigilancia ciudadana de la atención de salud.
10. Competencias laborales. Las organizaciones proveedoras de atención de salud asumen como responsabilidad que los establecimientos de salud y servicios médicos de apoyo bajo su administración garanticen las competencias laborales de los trabajadores que proveen la atención, brinden adecuadas condiciones de trabajo y protección frente a los riesgos laborales e incentiven a sus trabajadores en relación a la mejora de la calidad de la atención.
11. Provisión de recursos. Las organizaciones proveedores de atención de salud asignan a los establecimientos de salud y servicios médicos de apoyo bajo su administración, los recursos necesarios para la gestión de la calidad de la atención de salud.
12. Vigilancia ciudadana. Los ciudadanos, ejercen y vigilan el respeto a su derecho a la atención de salud con calidad y se corresponsabilizan del cuidado de su salud, la de su familia y la comunidad, contando para ello con el apoyo a la Autoridad Sanitaria.

En los aspectos descritos anteriormente se evidencian los enfoques conceptuales que intervinieron para su formulación entre los cuales se identifican el desarrollo humano, el derecho a la salud, el enfoque gerencial de las organizaciones, el desarrollo y el mejoramiento de los servicios de salud. Sin embargo, se cuestionan dos aspectos importantes, el primero la confusión en la denominación de Política o Políticas Nacionales y el segundo aspecto, la falta de discernimiento entre el planteamiento de la política frente al de las estrategias, aspecto que genera dificultad para el seguimiento y evaluación del impacto de las políticas planteadas. Finalmente, las autoridades responsables del Sistema de Salud en el Perú tienen el compromiso social de actualizar la Política Nacional de la Calidad de Salud, generando estrategias y planificando acciones que aseguren una atención de salud de calidad en los establecimientos que brinden servicios de salud en el ámbito nacional.



Por:
Sophia Rebatta
Estudiante Universitaria



UN GRAN PODER REQUIERE DE UNA GRAN RESPONSABILIDAD

“La labor de un periodista precisa de un gran compromiso con la verdad para ayudar a contribuir con el desarrollo del país”

Esta carrera demanda el deber de predicar la verdad en su totalidad para poder abrir camino hacia la libertad. Recae una gran responsabilidad en el papel de ser un periodista, ya que las palabras repartidas impactan para bien o para mal en la cotidianidad de la sociedad. Considerados guardianes del interés público, tenemos la función de investigar, cuestionar y exponer la información con transparencia, contribuyendo de esta manera en la exposición de temas relevantes y en portar una voz para los que no son escuchados.

En esta promoción de la noticia es esencial contar los hechos sin tergiversar la información, no se debe presentar sin corroborar el contenido previamente; ya que sus afectaciones ocasionarían una inmensa desinformación que desembocaría con la alteración del orden social.

Por ello la importancia recae en la ética y la moral prevalecida en el periodista, sin estos primordiales pilares no puede existir un buen relato ni se puede ser un buen periodista. Se debe apuntar hacia la objetividad y la precisión en la cancha como principal fundamento que desemboca. De este modo, se abordan conflictos de interés y se abre camino hacia una esperanza de justicia e integridad en el país.

¿Es la mentira un sistema de opresión? Del modo que limita la libertad de pensamiento y la buena toma de decisiones, por ende, cumple el propósito principal de quienes buscan silenciar o minimizar las adversidades de los tiempos por propios intereses. Sin nada más que agregar, los periodistas deben aspirar a ejercer su labor de manera responsable en honor a la verdad.



TRATAMIENTO ACTUALIZADO EN CÁNCER DE PRÓSTATA

Por:
Dr. Daniel E. Hidalgo Cuellar
Urólogo Oncólogo



El tratamiento de cáncer de próstata ha cambiado significativamente en los últimos años, sobre todo en el cáncer de próstata avanzado logrando aumentar mucho la sobrevida.

TENGO UN CÁNCER LOCALIZADO DE BAJO RIESGO, PSA 7 GLEASON 3+3. ¿CUÁL SERÍA MI MEJOR OPCIÓN DE TRATAMIENTO?

La observación en estos casos es una buena alternativa, pero si el paciente es joven también es una buena opción la cirugía o la radioterapia. Es importante recalcar que actualmente en el Perú existen centros de radioterapia de última generación.

ME HAN DIAGNOSTICADO CÁNCER DE PRÓSTATA DE ALTO RIESGO PSA MAYOR DE 20 GLEASON 4+4. ¿CUÁL SERÍA LA MEJOR OPCIÓN DE TRATAMIENTO?

La observación no es una opción. En estos casos se habla de múltiples tratamientos que pueden ser cirugía o radioterapia. La cirugía robótica y la cirugía abierta obtienen los mismos resultados oncológicos. Si se decide por un tratamiento de radioterapia debe ser en centros de alta especialidad y asociados a tratamiento hormonal por dos años. Las complicaciones de incontinencia urinaria y disfunción eréctil, en manos expertas, son muy bajas.

¿CUÁL SERÍA LA MEJOR OPCIÓN DE TRATAMIENTO EN CÁNCER AVANZADO DE PRÓSTATA?

En el cáncer de próstata avanzado (cáncer diseminado a huesos y/o pulmón) el único tratamiento que se realizaba era la castración quirúrgica y/o castración química (medicamentos). Actualmente, cuando uno debuta con cáncer de próstata con diseminación múltiple se emplea la castración asociada a un antiandrógeno potente. Según los estudios, esta nueva forma de tratamiento hace que nuestros pacientes puedan tener una sobrevida mayor (de 4 a 5 años más) a la obtenida con solo la castración.

Esto es lo que se conoce como dupleta. En algunos casos de debut con múltiples lesiones óseas y pulmonares (cáncer de próstata de muy alto riesgo) se están empleando la dupleta asociada con quimioterapia. Tendremos que esperar próximos resultados que nos indiquen si esto será mucho mejor para los pacientes.

Es importante recalcar que los pacientes están teniendo una mayor sobrevida con calidad de vida, por lo que es importante que el tratamiento debe ser hecho por médicos especializados en el manejo de cáncer de próstata.

Saludo del Grupo En Vía, Perú por el 149 Aniversario a Ancón

Así mismo, saludamos al alcalde, el Ing. Samuel Daza, por su esfuerzo en impulsar el desarrollo urbano sostenido de Lima Norte; además de valorar y darle la importancia que merece a tan histórica ciudad, integrándola al crecimiento tanto marítimo como portuario nacional.

¡¡ Felicidades!!



grupoenvia.com



ANCÓN, 149 AÑOS DE HISTORIA

El distrito de Ancón fue creado como un pueblo de pescadores hace 4000 años aproximadamente por la civilización indígena Ancón-Supe, una de las más remotas de la costa peruana.

Conocido como el balneario más antiguo y elegante de toda Lima, sus hermosas playas, las anconetas, sus paisajes maravillosos, con vistas inigualables hacen que la bahía de Ancón siga siendo el lugar perfecto para pasar un momento agradable.

Hoy, la actual gestión del alcalde, el Ing. Samuel Daza viene realizando diversas obras en favor de la población, para que este distrito continúe creciendo y desarrollándose, entre ellos: Construcción e instalación de la cobertura en la losa deportiva I.E. "Nuestra Señora de la Paz", mejoramiento del grass sintético del Complejo Deportivo Municipal Primavera; asimismo, la recuperación y mantenimiento de espacios públicos, la optimización del servicio de recolección de residuos, la recepción de 12 trimotos para la limpieza pública, la culminación del programa Lurawi, el cual generó más 200 puestos de trabajo a los vecinos más vulnerables, los 729 operativos de patrullaje en los tres sectores, entre otras acciones.

Ancón está celebrando 149 años de creación política y lo festejará a lo grande con muchas actividades a realizar.

VIERNES 27 DE OCTUBRE

Este viernes 27, desde las 08:00 a.m., el alcalde, funcionarios, miembros de la Municipalidad de Ancón e invitados de las diferentes entidades participarán en la Misa Te Deum, Sesión Solemne y el Desfile Cívico Escolar.

SÁBADO 28 DE OCTUBRE

Este sábado 28, tendremos juegos inflables gratis para los niños desde las 9 de la mañana hasta la 1 p.m., también tendremos el Concurso de Danzas Interescolares y a las 6 p.m., damos inicio a la gran verbena, en la que disfrutaremos de varios artistas quienes deleitarán con su música y show.

DOMINGO 29 DE OCTUBRE

Este domingo 29, realizaremos el respectivo Izamiento de la Bandera y el Pabellón Nacional, el alcalde, funcionarios y otras autoridades, también tendremos la Carrera 5k para que disfruten todos los amantes del deporte.

¡Feliz Aniversario, Ancón!



Desfile Cívico Es

Malecón Ferreyros N° 375, frente a la Mur
Viernes 27 de octubre - 10:



Feliz **149** años Ancón

JOSE LUIS ARROYO EL LOBO

Dina Paucar

Chacalén

TONO 'El Gato'

Centella INTERNACIONAL

Techy

JP CHAMAGO

Internacional Sabor

JUNTOS POR PRIMERA VEZ EN ANCÓN

SÁB. 28 OCT. 1:PM

ESTADIO JOSE BALTA

ANCÓN 5K

149 Aniversario del distrito de ANCÓN

FECHA	29 DE OCTUBRE
LUGAR	Municipalidad de Ancón
HORA	6:30 AM
PARTIDA	8:00 AM

ORGANIZADO CON:

ANCÓN

#ELCAMBIOLOHACEMOSJUNTOS

INSCRIPCIONES ABIERTAS

MUNICIPALIDAD DE **LIMA**

MUNICIPALIDAD DISTRIAL DE **ANCÓN**

149 años *Historia*

SMARTCITY

EXPO WORLD CONGRESS

Por:

**Ugo Valenti Director
SCEWC 2023**

EXPO CIUDAD INTELIGENTE 2023

BIENVENIDOS A LA NUEVA ERA URBANA

Faltan unas semanas para el evento de ciudades líder en el mundo. ¿Listo?

Hay una revolución urbana en esta llamada "nueva normalidad", que ya no es nueva y probablemente ya no sea normal. Ahora que la pandemia ha quedado completamente atrás, las ciudades se esfuerzan por volver a estar llenas de vida, energía e innovación, incluso si el calentamiento global, la pobreza energética, la infraestructura ineficiente y la desigualdad siguen siendo problemas importantes por resolver.

Está surgiendo una nueva era urbana. Todos lo somos testigos: proyectos tangibles e impactantes respaldados por inteligencia artificial y diseño basado en datos, alta tecnología descarbonizada, infraestructura y construcción de edificios con emisiones netas cero, circularidad urbana, nuevas opciones de movilidad y soluciones de economía azul están floreciendo en todo el mundo.

Las ciudades están más vivas que nunca y su futuro parece prometedor. Los desafíos por delante siguen siendo enormes, especialmente en un momento en que la velocidad impregna el avance tecnológico y la emergencia climática no deja a nadie inmune. Pero un nuevo paradigma de planificación urbana ha llegado para quedarse: la colaboración, la tecnología ética, el bien común, la sensibilidad ambiental y las necesidades de las personas en el centro de todas las agendas.

[Smart City Expo 2023](#) (7-9 de noviembre de 2023) mostrará al mundo las soluciones inteligentes que dan forma a esta nueva era, aquellas que actualmente

ayudan a las ciudades a prosperar y crear espacios urbanos más seguros, más verdes y más eficientes. También se discutirán los desafíos que plantean los nuevos desarrollos, con un diseño de evento innovador donde se combinarán el debate y los casos de uso reales en la misma área.

La edición de 2023 será la más importante hasta la fecha y supondrá el regreso con toda su fuerza del ecosistema de innovación urbana. Busca ser un escaparate único de implementaciones urbanas probadas que aceleran una revolución urbana inteligente y centrada en el ser humano. Porque sin los humanos involucrados, la tecnología es solo una herramienta. Es hora de ir más allá de los sueños y la inspiración. Ahora, en medio de la llamada Década de Acción, debemos predicar con el ejemplo y preparar nuestras ciudades para el futuro para que puedan volverse más sostenibles, eficientes y habitables. Muchos ya están en el camino correcto y Smart City Expo World Congress es una oportunidad para contribuir a este objetivo .

Además, eventos compartidos como [Tomorrow.Mobility](#) , [Tomorrow.Building](#) , [Tomorrow.Blue Economy](#) y [PUZZLE X](#) fortalecerán este centro global de soluciones inteligentes y brindarán respuestas a tres desafíos cruciales que enfrentan las ciudades de hoy. Del 7 al 9 de noviembre en Barcelona, más de 25.000 revolucionarios desatarán un mundo de soluciones que definirán una nueva y apasionante era urbana. ¿Te veremos allí?



ENVIA
ASESORIA

grupoenvia.com

ENVIA | GRUPO
REVISTA
ASESORIA
CONVENIOS

Tel.: +51 457 4480
Cel.: 999 620 961