2022

QUINCENARIO

N° 296

afin

http://www.afin.org.pe

ÍNDICE

03 **¿Sabías que?**
Desabastecimiento de medicamentos a nivel nacional

05 **Línea del tiempo**
Hospital Nacional Arzobispo Loayza: ¿qué se espera para su mejora integral?

07 **Economía**
Perú sin carreteras: un país sin conexión

12 **Legal**
Respetemos el principio de autoridad

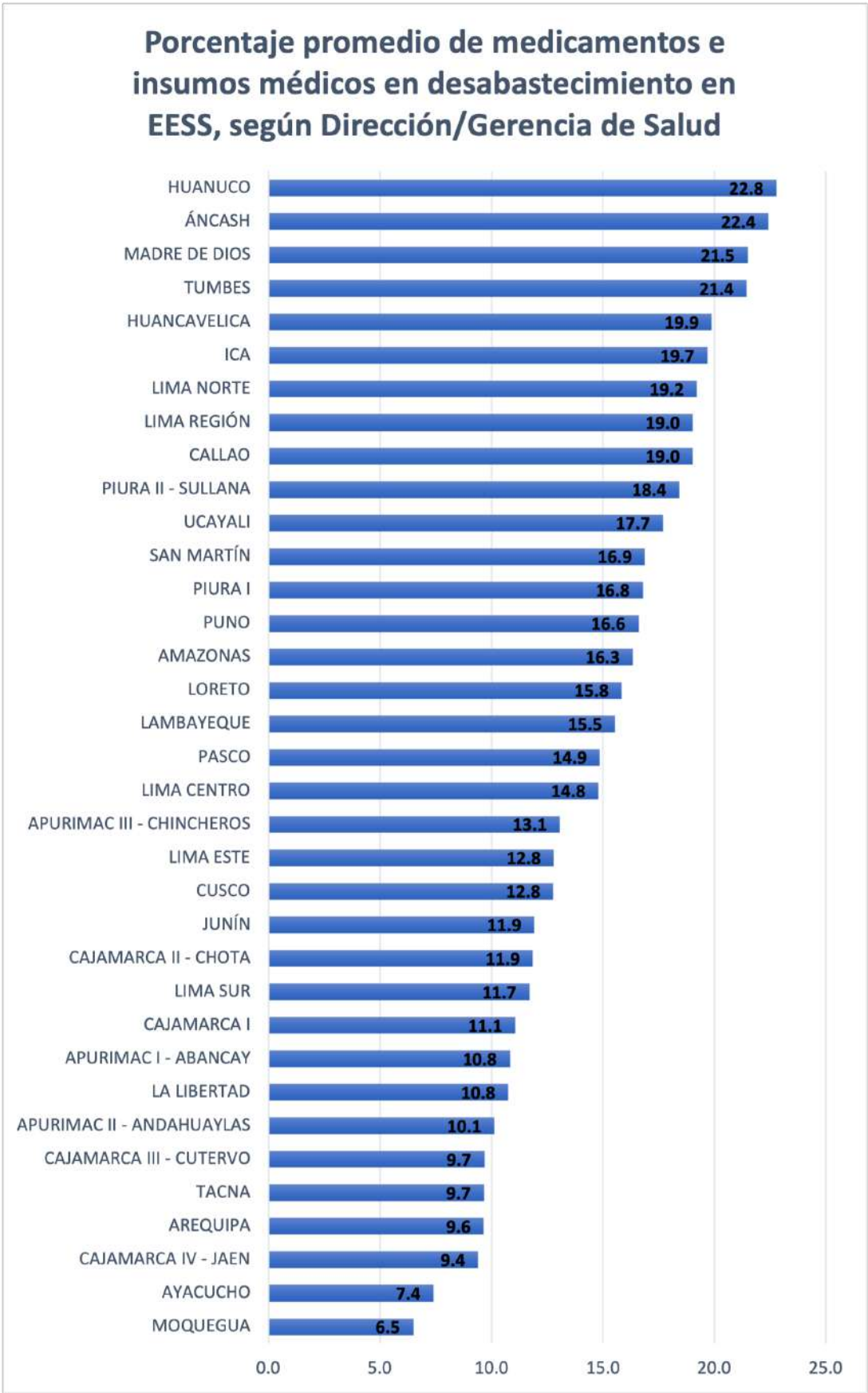
15 **Asociados**
LAP entregará una nueva infraestructura aeroportuaria clave para el desarrollo del Perú

SABÍAS QUE

A marzo de 2022, la situación, a nivel nacional, es la siguiente: el 63.9% de medicamentos e insumos médicos de los establecimientos de salud se encuentran disponibles[1], en tanto que el 15.0% se encuentran en desabastecimiento[2] y 20.9% en substock[3], según datos de Digemid.

El mayor desabastecimiento se registró en Huánuco, Áncash, Madre de Dios y Tumbes

1. Las existencias equivalen al consumo de dos meses como mínimo
2. Sin stock disponible
3. Las existencias equivalen a un consumo inferior a dos meses



Nota: Comprende establecimientos de la DISAS, DIRESAS y GERESAS. Análisis a 12 meses de la disponibilidad de productos farmacéuticos (medicamentos e insumos médicos). Incluye almacenes especializados y farmacias institucionales. Datos a marzo de 2022.

Fuente: Digemid
Elaboración: AFIN

Hospital Nacional Arzobispo Loayza:
¿qué se espera para su mejora integral?

1549

Fundado como Hospital Santa Ana de los Naturales y dedicado exclusivamente a prestar servicios de salud a la población indígena. Con el paso del tiempo su función se centró en la atención de mujeres humildes.

1902

La Beneficencia Pública de Lima decidió construir un moderno hospital para mujeres.

1905

Se emite una Resolución Suprema para aprobar la construcción de un nuevo hospital para mujeres.

1915

Se inició la construcción del nuevo nosocomio.

1924

Inauguración del nuevo hospital bajo el nombre de Hospital Nacional"Arzobispo Loayza", en honor a su fundador. Estuvo dedicado a la atención de mujeres de escasos recursos económicos hasta mediados de los 90's. Actualmente atiende pacientes de ambos sexos.

1974

Pasó a depender del Ministerio de Salud.

2013

Un estudio de vulnerabilidad sísmica identificó que solo un 5.6% de los edificios del hospital cumplían con los requerimientos estructurales necesarios para ser considerado como seguro ante un sismo severo.

2020

Se reportó el limitado proceso de mejoramiento de infraestructura debido a que las edificaciones son consideradas patrimonio cultural, ergo se debían gestionar autorizaciones previas. El nosocomio necesitaba continuar con la adquisición de equipos biomédicos, así como priorizar el mantenimiento del equipamiento según la normativa.

Actualidad

Cuenta con 30 inversiones por un monto que asciende a más de S/ 125 millones - de los cuales todavía no se han ejecutado el 43.6% - incluyendo la culminación de la construcción del pabellón para cuidados intensivos e intermedios, banco de sangre, unidad central de esterilización y servicio de alimentación central.

Fuentes:

- Hospital Arzobispo Loayza (2020). Memoria anual 2020 http://www2.hospitalloayza.gob.pe/pte/files/TRAS_4138417b3cd3ca7_.pdf

- CISMID (2013). Estudio de vulnerabilidad sísmica del Hospital Nacional Arzobispo Loayza, Informe Técnico final http://sigrid.cenepred.gob.pe/docs/PARA%20PUBLICAR/CISMID/ESTUDIO%20DE%20VULNERABILIDAD%20SISMICA%20ESTRUCTURAL,%20NO%20ESTRUCTURAL%20Y%20FUNCIONAL%20HOSPITAL%20NACIONAL%20ARZOBISPO%20LOAYZA.PDF

- MEF Banco de Inversiones

ECONOMÍA

• Perú sin carreteras: un país sin conexión •

Por:
Yovanna Ramírez
Jefa del área económica - AFIN

Las debilidades de nuestra infraestructura vial nos colocan por debajo otros países de Latinoamérica, y más lejos aún de la OECD. En el Reporte de Competitividad Global 2019 del Foro Económico Mundial, Perú ocupó el puesto 102 de 141 países en conectividad vial por debajo de Chile (9), Argentina (12), México (22), Uruguay (25), Brasil (69), Paraguay (71) y Colombia (97). En materia de calidad de la infraestructura vial nos encontramos en una posición aún peor, ocupando el puesto 110 según el mismo reporte.

En el plano logístico solo las carreteras nacionales alcanzan una calificación buena, en promedio, en tanto que el estado de las departamentales y locales se encuentra entre regular y bueno, según los resultados de la Encuesta Nacional de Logística 2020.

Actualmente, la red vial existente comprende 175 589 km, 151% más que en 1990. Si bien se ha expandido la infraestructura, se requieren mayores esfuerzos para cerrar las brechas ya que aún el 83% se encuentra sin pavimentación.

“Actualmente, la red vial existente comprende 175 589 km, 151% más que en 1990. Si bien se ha expandido la infraestructura, se requieren mayores esfuerzos para cerrar las brechas ya que aún el 83% se encuentra sin pavimentación.”

Inclusive entre las carreteras pavimentadas se encuentran diferencias según la técnica elegida. En los últimos años viene ganando terreno la solución básica[1], una alternativa económica que permite ampliar el periodo de diseño a 10 años y que fue empleada en el 28% de carreteras actualmente pavimentadas, sobre todo en la red vial nacional.

De otro lado se encuentra la solución definitiva, una alternativa que comprende la intervención con asfaltado, que dicho sea de paso es la empleada en las vías concesionadas (las que deben cumplir exigencias establecidas en su contrato).

Tomando en cuenta las brechas de pavimentación, en las carreteras nacionales faltan pavimentar 4 511 km que estimamos tomaría 188 años - al ritmo de ejecución de proyectos de solución definitiva (asfalto) - en la modalidad de obra pública[2]. En tanto que, bajo los mismos parámetros, pavimentar los más de 23 000 km de carreteras departamentales pendientes tomaría 987 años.

Asimismo, la red vecinal supera los 117 000 km sin pavimentar, con casi la mitad en estado de trocha. Vale tener en cuenta que esta proporción es más del doble que en las carreteras nacionales y el triple que en las departamentales, ante lo cual consideramos válido suponer que la velocidad del cierre de las carreteras vecinales sería aún más lenta.

Gráfico 1. Vías sin pavimentación y años para el cierre de brechas

Fuente: Memoria 2018 de Provías Nacional, estadísticas del MTC
Elaboración: AFIN

Tomando en cuenta las brechas de pavimentación, en las carreteras nacionales faltan pavimentar 4 511 km que estimamos tomaría 188 años - al ritmo de ejecución de proyectos de solución definitiva (asfalto) - en la modalidad de obra pública. En tanto que, bajo los mismos parámetros, pavimentar los más de 23 000 km de carreteras departamentales pendientes tomaría 987 años.

[1]Intervenciones que consisten en la aplicación de estabilizadores de suelos, recubrimientos bituminosos y otros, con la finalidad de mejorar la vida útil y nivel de servicio de las carreteras no pavimentadas.
[2]Estimación a partir de un análisis de proyectos de carreteras de solución definitiva a cargo de Provías Nacional, terminados en 2018, se estimó que la velocidad de ejecución es de 15 días por kilómetro.

Es relevante entender que no basta con mejorar la superficie de rodadura a través de la pavimentación. Se debe cuidar esta inversión asegurando los oportunos trabajos de mantenimiento de las vías para asegurar su buen estado y evitar fallas en el tiempo, ya que el deterioro de la infraestructura no es visible hasta que se hace necesario realizar una rehabilitación o una reconstrucción, que es mucho más costosa. Por ejemplo, un estudio del IPE[3] encontró que entre 1992 y 2005 la rehabilitación de vías deterioradas terminó costando más de siete veces lo que se habría gastado en un oportuno mantenimiento rutinario[4] y periódico[5].

La falta de mantenimiento de las vías también impacta en los costos de los usuarios por el desgaste de sus vehículos, tiempos de viaje dilatados, mayor consumo de combustible y un mayor riesgo de accidentes.

Tal como se indica en el portal de Provías Nacional, los peajes sirven "para garantizar el mantenimiento de la Red Vial Nacional que administra...". La recaudación que realizó esta entidad, gracias al cobro de peajes, ascendió a S/ 107 millones anuales - en promedio - entre 2010 y 2019, un monto aún insuficiente para el tamaño de su gasto de mantenimiento que en 2019 equivalía a más de 15 veces lo recaudado en dicho año.

Fuente: MEF Transparencia Económica y Memorias anuales de Provías Nacional
Elaboración: AFIN

Pese a las necesidades de mejorar la infraestructura vial, la presión de diversos grupos de usuarios de estas vías ha impulsado al sector a evaluar el congelamiento de peajes.

Esta medida terminaría disminuyendo los ya limitados recursos que recauda Provías Nacional para el mantenimiento de las vías que administra. En consecuencia, empeorará el estado de las mismas ante la menor ejecución de trabajos de mantenimiento, perjudicando paradójicamente a los usuarios.

Asimismo, continuar con las obras de mantenimiento y a la vez ir contra el principio de "pago por uso" implica que se reemplazarán los recursos faltantes con fondos públicos, los que directa o indirectamente provienen de la ciudadanía (incluyendo a los no usuarios de las vías). En ese escenario, no sería descabellado pensar que en un futuro no muy lejano se realice un alza de impuestos, pues recordemos que nada es gratis y de alguna parte se tiene que generar recursos para el financiamiento respectivo.

En las vías concesionadas, los ingresos por peajes financian no solo la operación y mantenimiento sino también cubren la inversión realizada. Por ello, cualquier medida que atente contra el cumplimiento de obligaciones con los acreedores financieros, afectará la seguridad jurídica y el flujo de ingresos, generando un cambio sustancial de los supuestos empleados para la evaluación financiera del

[3] Enlace a la publicación: https://afin.org.pe/wp-content/uploads/2015/12/lecciones-del-mantenimiento-de-carreteras-en-el-peru.pdf
[4] De ejecución diaria en los diferentes tramos de la vía
[5] Se ejecuta en periodos de más de un año, con el objetivo de evitar defectos mayores

proyecto, así como desaparecer la posibilidad que exista nueva inversión privada en el sector pues tendremos a un Estado que no cumple con su palabra en los contratos de concesión.

Un escenario más pesimista incluye la resolución de los contratos, con la entrega a Provías Nacional la administración de las vías actualmente concesionadas, agravando aún más el escenario expuesto líneas arriba. El país no podría contar con carreteras en buen estado. Consideramos, desde AFIN, importante que la ciudadanía esté plenamente informada de este posible riesgo, de forma clara y directa.

En conclusión, el congelamiento de peajes o cualquier otra medida que afecte la existencia de estas infraestructuras, tendrá como consecuencia su deterioro y posterior desaparición. Su reposición, de ser el caso, la terminaríamos pagando todos los ciudadanos. Nuestra exhortación es buscar el beneficio del país en su conjunto uniendo esfuerzos. Sin colaboración pública privada no habrá cierre de brecha vial y tampoco competitividad en el país.

LEGAL

• Respetemos el principio de autoridad •

Por:
Aldo Chirinos
Jefe del área legal - AFIN

Qué duda cabe que nuestras carreteras cumplen un factor determinante en la integración económica y social del país, permitiendo la movilidad de personas y bienes, reduciendo los costos de asociados al transporte y generando el desarrollo económico de las zonas conectadas, así como empleos producto de la integración y las obras que se realizan.

No obstante ello, en nuestro país aún se discuten cuestiones relacionadas a la legitimidad por el cobro de los peajes que, como ya hemos indicado en artículos anteriores, son utilizados para el mantenimiento de las carreteras ya construidas o el cierre de brechas en donde se carece de estas infraestructuras.

Sin embargo, existen otros factores que minan la posibilidad de que nuestras carreteras sean sostenibles a lo largo del tiempo y que son atribuibles, no necesariamente a la percepción de nuestra población, sino a la indolencia de nuestras autoridades.

Desde diciembre de 2017, a través del Decreto Supremo N° 025-2017-MTC, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, MTC) tiene suspendida la fiscalización de las infracciones relacionadas con el peso de los vehículos que se trasladan por nuestras vías. Para mayor conocimiento, es preciso señalar que existen estudios que determinan el peso máximo por eje o conjunto de ejes que deben poseer los vehículos que utilizan nuestras vías, para evitar que estas sufran daños que impliquen la realización de mantenimientos no programados.

La fiscalización de estas infracciones ha sufrido a lo largo de los años diversas suspensiones que han impedido su ejecutoriedad, las cuales derivaron inclusive en una suspensión realizada en junio del 2017, sustentada en la necesidad de realizar un estudio para "...actualizar los estudios técnicos sobre límites máximos permisibles de los pesos vehiculares, aplicación del control de peso por ejes o conjunto de ejes y tolerancias del pesaje dinámico..., a fin de evaluar las posibles soluciones a la problemática derivada del control de pesos por ejes o conjunto de ejes, en concordancia con la política de rehabilitación de infraestructura terrestre dispuesta por el Poder Ejecutivo".

Dicho estudio fue encargado a la Pontificia Universidad Católica del Perú que, a través de su Servicio de Análisis Energético, emitió, en julio de 2017, el Informe Técnico N° 2017-029-09R que determinó las causas del deterioro más común en las vías y los límites a establecerse, así como la forma de pesaje más conveniente.

A pesar de ello, como indicamos líneas arriba, en diciembre de ese mismo año, se realizó una suspensión a la fiscalización de las infracciones comentadas que se mantiene hasta la fecha y que, a diferencia de las anteriores, ya no se realizó por

“Como es de conocimiento público, este tipo de amnistías son parte del pliego de reclamos en cada paro de transportistas que se ha dado a lo largo de los años, por lo que justificarla como consecuencia de los estragos de la pandemia se evidencia como una mera excusa en la búsqueda de la finalización de la protesta.”

un plazo determinado sino hasta que “se emita el dispositivo normativo que dé solución a la problemática del control de pesos por eje o conjunto de ejes”, dispositivo con el que no se cuenta hasta el día de hoy.

Como es evidente, esta determinación por parte de nuestras autoridades ha llevado a que las vías no concesionadas presenten los defectos de los cuales todos hemos sido testigos alguna vez al desplazarnos por estas; y a que los operadores de las vías concesionadas tengan que realizar mantenimientos en periodos más cortos, con el costo económico que ello implica.

Los efectos de este tipo de políticas no ejecutadas no solo se reflejan en nuestras vías, sino también en el respeto al principio de autoridad y, como consecuencia de ello, mellan cualquier tipo de medida que se establezca en búsqueda de la sostenibilidad de los servicios de transporte y sus efectos en la seguridad y salud de las personas.

En efecto, hace unas semanas, el gobierno cedió ante las demandas de los dirigentes del paro de transportistas, prometiendo analizar la eliminación de las multas impuestas por la SUTRAN, independientemente del tipo o gravedad de la infracción cometida, ante el argumento de que dicha autoridad vendría abusando de sus funciones.

Es así que, sin contar con un análisis previo que determine si realmente las multas fueron impuestas como consecuencia del abuso de los funcionarios de la SUTRAN y justificando su actuar en los estragos que la pandemia ha tenido en los servicios de transporte, el Ejecutivo remitió al Congreso el Proyecto de Ley N° 1706/2021-PE (en adelante, el PL), el cual busca amnistiar a los transportistas, no solo de carga sino también de personas, por las infracciones de transporte y tránsito terrestre que hubieran cometido durante el Estado de Emergencia.

Como es de conocimiento público, este tipo de amnistías son parte del pliego de reclamos en cada paro de transportistas que se ha dado a lo largo de los años, por lo que justificarla como consecuencia de los estragos de la pandemia se evidencia como una mera excusa en la búsqueda de la finalización de la protesta.

Dado que han existido opiniones críticas de expertos en la materia en el sentido que venimos exponiendo, es decir, relacionados con el respeto del principio de autoridad y en salvaguarda de la integridad de los ciudadanos y nuestras vías, no se hace previsible la aprobación del PL en el Congreso.

Ello ha ocasionado que el Ejecutivo publique, solo unos días después de la presentación del referido PL, el Decreto Supremo N° 007-2022-MTC que bajo el título de un “programa de regularización de sanciones impuestas”, pretende realizar reducciones de hasta el 95% en el monto de las multas impuestas y, como si ello no fuera suficiente, de aquellas que se puedan imponer hasta el 31 de diciembre de este año.

Como es evidente, todas estas medidas solo tienen como efecto beneficiar a los infractores, sin importar si, como efecto de estas, se ve perjudicada la seguridad o la salud de nuestros ciudadanos, o si nuestras vías sufren mayores daños.

Aunque parezca una paradoja, es necesario que nuestras autoridades respeten el principio de autoridad.

LAP ENTREGARÁ UNA NUEVA INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA CLAVE PARA EL DESARROLLO DEL PERÚ

Lima Airport Partners (LAP) mantiene su compromiso de entregar una nueva infraestructura aeroportuaria clave para desarrollo del Perú. Esto posicionará a Lima como un eje turístico y logístico en la región, igualándolo a diversos aeropuertos internacionales.

LAP ha continuado ininterrumpidamente las obras de ampliación, en el marco del Contrato de Concesión, y a pesar de la pandemia, en julio de este año entregará a CORPAC la nueva torre de control y la segunda pista de aterrizaje para la implementación de los equipos de aeronavegación. Y en el 2025, todos los peruanos tendremos en funcionamiento el Nuevo Terminal de Pasajeros (T2).

El nuevo Aeropuerto Jorge Chávez contará con una nueva torre de control, dos pistas de aterrizaje y dos terminales, con capacidad para atender a 37 millones de pasajeros.

La inversión es de $1,600 millones de dólares asumidos íntegramente por la compañía, además de contemplar inversiones adicionales en el Terminal 1 (T1 – actual) por $160 millones de dólares para mejoras, remodelaciones, implementación de nuevos sistemas y tecnologías orientadas en ofrecer una mejor calidad y óptimo servicio a los miles de usuarios y pasajeros.

El Nuevo Terminal de Pasajeros (T2), que se está construyendo, tiene una dimensión de 180 mil metros cuadrados. La propuesta de LAP es sumar a esta nueva infraestructura los 90 mil metros cuadrados del Terminal 1 con el que LAP opera actualmente.

La importancia de la nueva infraestructura aeroportuaria, que permitirá igualar al Aeropuerto Jorge Chávez con diversos aeropuertos internacionales, implicará una mayor competitividad entre alianzas de líneas aéreas que se traduce en mayores destinos, mayor conectividad y mejores ofertas de las aerolíneas. Más aún cuando, se propone atender en cada uno de los terminales a vuelos nacionales e internacionales.

Así mismo, tendrá menores distancias para recorrer por el pasajero dentro del terminal, ya que cada aerolínea tendrá su espacio definido. Más espacio en distribución, seguridad y fácil de recorrer para los pasajeros en cada terminal.

Generará mayor fuente de empleo para los servicios al pasajero y se cubrirán los ejes de la demanda/capacidad y los niveles de servicio óptimo según lo establecido en el Contrato de Concesión.

“Cubriremos la demanda y niveles de servicio óptimos según lo establecido en el Contrato de Concesión. Lo más importante para la compañía son nuestros pasajeros, en el 2025 el nuevo Jorge Chávez tendrá mucho más orden y mejoras en los procesos y además posicionará nuevamente al Perú como el hub de Sudamérica generando crecimiento y desarrollo para el país”, señaló Juan José Salmón, CEO de LAP.

Las obras de ampliación del nuevo Aeropuerto Internacional Jorge Chávez han generado más de 15 mil empleos. Es importante precisar que luego de entregar un nuevo aeropuerto al Perú en el 2025, LAP continuará con las inversiones para que la infraestructura sea suficiente para atender permanentemente la demanda y cumplir con los niveles de servicio comprometidos con el país.

El Nuevo Jorge Chávez atenderá a más ciudadanos, generará mayor competitividad, mayores destinos, mayor conectividad y mejores ofertas de aerolíneas. Posicionará al Perú como el centro de conexiones de Sudamérica.

Un Nuevo Jorge Chávez, ¡el doble de oportunidades, para un Perú que crece!

LIMA EXPRESA
5.510 seguidores
3 días •

En LIMA EXPRESA tenemos un fuerte compromiso con fomentar una cultura de seguridad entre cada uno de nuestros colaboradores, por eso conmemorando el Día Mundial de la Seguridad y Salud en el trabajo, realizamos nuestra Plenaria de Liderazgo eficiente en seguridad. Este momento de reflexión conjunta permitió el intercambio y el fortalecimiento de nuestra cultura de seguridad en equipo.

#ConéctateFluyeVive #PositiveMobility

Puerto de Paracas
13.090 seguidores
3 días •

#DíaDeLaSeguridadEnElTrabajo
| Empezamos el día de la Seguridad y Salud en el Trabajo con una dinámica de pausas activas y retroalimentación de hábitos saludables para nuestros colaboradores.
#PausasActivas

#TuFamiliaTeEspera
#PuertoSeguro

Philippi Prietocarrizosa Ferrero DU & Uria
37.492 seguidores
1 semana •

#PERÚ
Nuestro director de Derecho Penal y Compliance, Daniel Ramos, será ponente en el Curso de Especialización en Compliance Empresarial bajo el tema "Compliance Empresarial: ¿Cómo armar un programa de compliance?", organizado por la Revista ADVOCATUS.
Los invitamos a ser parte del evento, inscribiéndose en el siguiente enlace:
https://bit.ly/3xFmXzY

LIMA AIRPORT PARTNERS
102.684 seguidores
3 días •

El Proyecto de Ampliación del #NuevoJorgeChávez ha alcanzado un millón de horas hombre sin un accidente laboral.🏗✈
Por eso, en el Día Mundial de la Seguridad y la Salud en el Trabajo, destacamos este hito y es que una obra tan importante para el país nos exige medidas para prevenir riesgos en seguridad y salud de todos los que forman parte de su construcción.👷♀️👷♂️

Kallpa Generación S.A.
40.438 seguidores
4 días •

Generamos energía limpia, eficiente y confiable para el desarrollo del Perú. 💪⚡

#Kallpa #ErnegíaRenovable #Peru

➡️ Nota: https://lnkd.in/dYf8NJv6

Kallpa certifica el origen renovable de sus centrales hidroeléctricas
elcomercio.pe

Rubio Leguia Normand
12.557 seguidores
3 días • Editado •

📰 "Existe un riesgo latente de infracciones administrativas por considerar a los Certificados ITSE como vencidos y sin prórroga automática, que devendrían en la imposición de sanciones administrativas y/o clausuras de los Establecimientos".

Carla Navarro, asociada principal de nuestra Área Inmobiliaria y Saneamiento de Tierras, analiza para el blog Bitácora Inmobiliaria de Enfoque Derecho las últimas disposiciones en materia de Certificados ITSE en el contexto del Estado de Emergencia Nacional.

📚 Lee el artículo completo aquí: https://lnkd.in/dY4h8tEG

#ITSE #CertificadoITSE #ProrrogaITSE #InmobiliarioPeru #CertificadoDeInspecciónTécnicaDeSeguridadEnEdificaciones

Prórroga excepcional de renovación de los Certificados ITSE en el contexto del Estado de Emergencia Nacional por la pandemia del COVID-19 - Rubio...
rubio.pe • 10 min de lectura

afin

Asociación para el Fomento de la Infraestructura Nacional

http://www.afin.org.pe