

QUINCENARIO N° 320

Jueves, 18 de mayo del 2023

Edición
2023



www.afin.org.pe



ÍNDICE

¿SABÍAS QUÉ?

Si bien existen más de 26 mil estaciones base celular a nivel nacional al 2022, aún se necesitan más de 34 mil para cerrar la brecha de servicios móviles al 2025

3

LÍNEA DE TIEMPO

Hospital subregional de Andahuaylas
Una década desde el inicio de esta obra, esperada por más de 200 mil ciudadanos, que continúa inconclusa

5

ECONOMÍA

El sistema de transporte masivo integrado que necesitamos

10

LEGAL

Iniciativas legislativas amenazan las telecomunicaciones

16

AX+

Novedades de nuestros asociados

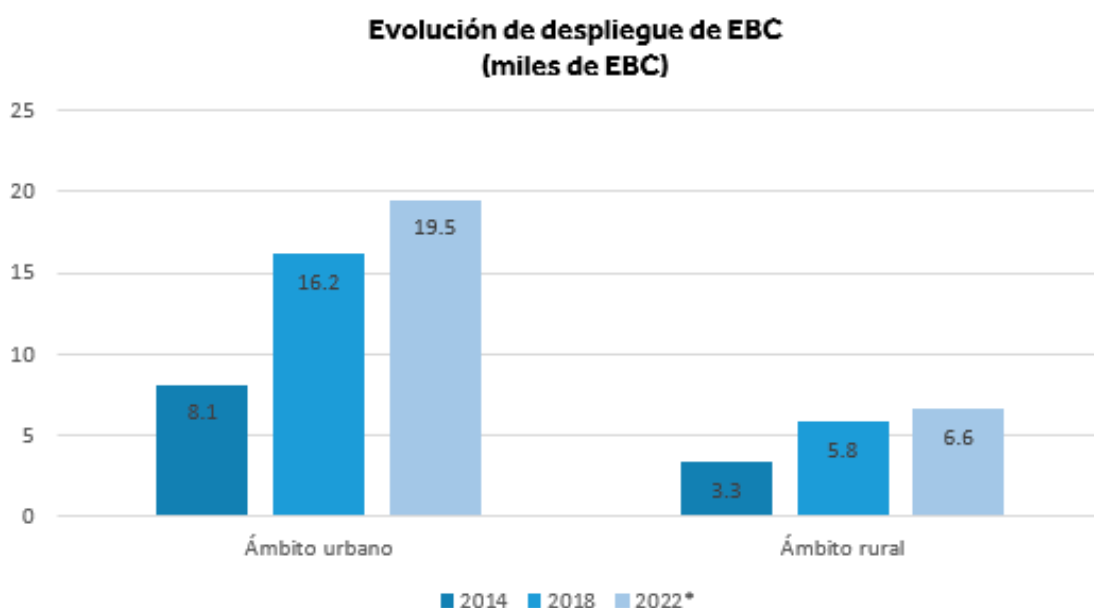
19

¿Sabías qué...

si bien existen más de 26 mil estaciones base celular (EBC) a nivel nacional al 2022*, **aún se necesitan más de 34 mil EBC adicionales para el cierre de brecha de servicios móviles al 2025**

El número de EBC a nivel nacional en 2022* es 128% mayor que en 2014. Al 2022*, el 75% se encuentra en distritos urbanos y el 25% en distritos de ámbito rural.

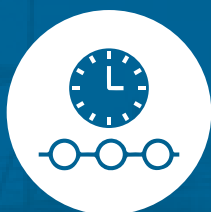
Se necesitan más de 34 mil EBC adicionales para el cierre de brecha de servicios móviles al 2025



* Al tercer trimestre de 2022

Fuente: MTC. Innovar para conectar. Estrategias y medidas de regulación inteligente para reducir la brecha digital

Elaboración: AFIN



LÍNEA DE TIEMPO



HOSPITAL SUBREGIONAL DE ANDAHUAYLAS

UNA DÉCADA DESDE EL INICIO DE ESTA OBRA, ESPERADA POR
MÁS DE 200 MIL CIUDADANOS, QUE CONTINÚA INCONCLUSA



HOSPITAL SUBREGIONAL DE ANDAHUAYLAS:

UNA DÉCADA DESDE EL INICIO DE ESTA OBRA, ESPERADA POR MÁS DE 200 MIL CIUDADANOS, QUE CONTINÚA INCONCLUSA

Creación del Hospital Subregional de Andahuaylas ¹

01

1946
abril

2007
diciembre

02

Viabilidad del proyecto para el fortalecimiento de la atención de los servicios de salud en el segundo nivel de atención, categoría II-2, y sexto nivel de complejidad nuevo hospital de Andahuaylas – Apurímac .²

El Gobierno Regional de Apurímac y el consorcio supervisor suscribieron el contrato N° 2061-2012-GR-APURIMAC/CG para la supervisión de la obra por un plazo de 660 días calendario.³

03

2012
diciembre

2013
enero

04

El Gobierno Regional de Apurímac y el consorcio ejecutor de la obra suscriben el Contrato Gerencial Regional N° 001-2013-GR-APURIMAC/GG para la ejecución del proyecto, bajo el sistema de contratación de precios unitarios, con un plazo de 600 días calendario. ³

1. Portal institucional del Hospital Subregional de Andahuaylas <https://bit.ly/3M8qNr3>

2. Ministerio de Economía y Finanzas. Reporte de seguimiento a la ejecución de inversiones <https://bit.ly/3BAoTdX>

3. Contraloría General de la República. Informe de auditoría N° 30326-2022-CG/GRAP-AC



2019
febrero

11

Tras varias paralizaciones y reinicios de trabajo de la obra, iniciada en febrero 2013, se resolvió el Contrato Gerencial Regional N° 001-2013-GR-APURIMAC/GG, según Resolución Gerencial General Regional N° 014 - 2019 - GR-APURIMAC/GG.²

Suscripción del convenio de colaboración interinstitucional entre el Ministerio de Salud y el Gobierno Regional de Apurímac para establecer los términos y condiciones para las acciones necesarias que permitan usar el mecanismo de contratación de Estado a Estado para el desarrollo del proyecto.²

12

2020
agosto



ACTUALMENTE

La obra continúa
inconclusa y paralizada.³

2. Ministerio de Economía y Finanzas. Reporte de seguimiento a la ejecución de inversiones <https://bit.ly/3BAoTdX>
3. Contraloría General de la República. Informe de auditoría N° 30326-2022-CG/GRAP-AC



ECONOMÍA



POR:
YOVANNA RAMÍREZ
**JEFA DE ESTUDIOS ECONÓMICOS
AFIN**



EL SISTEMA DE TRANSPORTE MASIVO INTEGRADO QUE NECESITAMOS



La Política Nacional de Transporte Urbano (PNTU), aprobada mediante Decreto Supremo N° 012-2019-MTC, identificó las causas de la deficiencia del transporte público: informalidad, servicios no integrados, débil organización de prestadores del servicio formal, deficiente planificación de rutas, parque automotor obsoleto e insuficiente cobertura.

Lima Metropolitana concentra al 30%¹ de la población del país que debe enfrentar la congestión, inseguridad y contaminación para movilizarse en la ciudad. Pese a contar con la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU), no se ha logrado significativos avances en el sistema integrado de transporte masivo, y no solo en cuanto a sus rutas sino en otros aspectos que se describen en este artículo.

Una encuesta encargada por Movemos en 2022² encontró que, en Lima, solo el 23% de encuestados pasa menos de una hora al día viajando y para un 40%, la principal consecuencia del tráfico es la exposición a robos durante la congestión.

1. <https://bit.ly/3BwSPrh>
2. <https://bit.ly/3WciUWb>

La demanda insatisfecha de servicios públicos de calidad lleva a muchos ciudadanos a optar por sus propios medios y otros informales, pese a los riesgos que representa para su propia seguridad. El 61% de vehículos que protagonizaron siniestros con víctimas heridas y fatales en la vía de Evitamiento y la vía expresa Línea Amarilla, en 2021, fueron motos y autos particulares. Entre ambas vías, el 71% de siniestros con víctimas se debió a la negligencia del conductor³. Cabe mencionar que solo en 2021 se vendieron⁴ 92 650 motocicletas en Lima.

En la actualidad transitan más de 113 mil vehículos de taxis habilitados, según la ATU⁵. Además, de los más 88 000 taxistas que se formalizaron desde junio 2020, el 90% son independientes, 5% son remisse y 5% son de estación.

El transporte informal en taxis colectivos ha ganado terreno en los últimos años pese a los riesgos que representa. Considerando que cobran en promedio entre S/ 5 y S/ 8 por viaje por persona⁶, tomar este tipo de servicio informal 2 veces al día por 5 días a la semana implica para el usuario un gasto aproximado de S/ 214 mensuales, que representa el 11.6% del ingreso laboral promedio mensual en Lima Metropolitana (S/ 1841⁷) y el 21% de la remuneración mínima vital (S/ 1025). Para un usuario que se traslada de Lima Norte al Centro de Lima, el gasto en colectivo es 42% mayor en comparación del Metropolitano.

Al tratarse de un modo informal, los pasajeros de los taxis colectivos se exponen a robos o secuestros. Inclusive los mismos transportistas se exponen a ser una de las víctimas mortales⁸ de las mafias que cobran cupos⁹.



3. Lima Cómo Vamos & Lima Expresa. ¿Cómo nos movemos? Estudio de siniestros y accidentes en vías rápidas. Caso Vías de Evitamiento y vía expresa Línea Amarilla. Junio 2022.

4. Venta e inmatriculación de vehículos nuevos.

5. <https://bit.ly/45ja7Ga>

6. <https://bit.ly/41QYH9K>

7. <https://bit.ly/3lh9qD7>

8. <https://bit.ly/3MAG19S>

9. <https://bit.ly/41KlgwL>

Los taxis colectivos alargan los tiempos de espera en los sistemas de transporte masivos, al congestionar las vías, obstaculizando las intersecciones de los carriles segregados e invadiendo los carriles y paraderos de los corredores complementarios, generando largas colas, por lo que muchos usuarios terminan abordándolos.

Formalizar el transporte en colectivo no solucionará la ineficiencia de este modo, por el cual se requieren 20 autos colectivos para trasladar la misma cantidad de pasajeros que un bus de un corredor complementario. En lugar de eso, se deben destrabar los cuellos de botella que impiden completar la integración del sistema de transporte masivo.

En 2022 se realizaron 331 millones de viajes en servicios de transporte masivo (Corredores Complementarios, la Línea 1 del Metro y el Metropolitano), 42% más que en 2021¹⁰ pero aún por debajo de los niveles prepandemia, registrando 30% menos validaciones por día hábil que en 2019. En tanto que el transporte convencional (bus, combi, microbús) continuó representando más del 85% de viajes en servicios de transporte público.

Validaciones de viajes en un día hábil (miles)

Servicio	2019	2022	Var. % 2022/2019
Metro	511	383	-25%
Corredores Complementarios	350	296	-15%
Metropolitano	687	409	-40%
Total	1548	1088	-30%

Fuente: ATU

Elaboración: AFIN

Para consolidar los servicios del Metropolitano, además de las obras de ampliación a la estación de Chimpu Oclo, se requiere fortalecer los servicios alimentadores que, al no contar con vías segregadas, se ven afectados por la congestión ocasionada por los vehículos particulares, colectivos, cústers y combis, con lo cual muchos pasajeros se ven obligados a emplear modos informales para llegar a una estación de la ruta troncal.

10. ATU. Informe de Evaluación de Resultados PEI-POI correspondiente al año 2022.



Los corredores complementarios se han visto perjudicados por la competencia desleal que generan los colectivos y custers piratas que invadiendo las vías de los corredores segregados y que, ante la inacción por parte del concedente para hacer frente a esta problemática, han afectado la sostenibilidad de estos servicios (autofinanciados). Los concesionarios de los corredores complementarios anuncian la suspensión de sus servicios en junio próximo de no conseguirse acuerdos con la ATU, lo cual significaría un serio retroceso en la reforma del transporte.

De otra parte, la Línea 2 del metro reporta un avance de 45.7% a diciembre 2022. La etapa 1A prácticamente está culminada y se vienen desarrollando pruebas. Este proyecto ha enfrentado demoras en la liberación de áreas que ha retrasado la entrega de predios al concesionario, además, al tratarse de un proyecto cofinanciado, cada estación depende de la aprobación de un expediente técnico. A diciembre 2022, tenía un avance de 74% en la entrega de áreas de la concesión¹¹ y 63% de EDIs estaban aprobados.

Aunque no cuentan con expediente técnico, las inversiones que demandan las líneas 3 y 4 se estiman en S/ 35 826 millones, 5 veces más que la inversión anual en transporte del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC). Por

ello, desde AFIN insistimos que la modalidad de ejecución sea elegida con responsabilidad y prudencia para mantener la sostenibilidad fiscal a mediano plazo. Asimismo, la contratación Gobierno a Gobierno (G2G) no garantiza la inexistencia de retrasos en la liberación de áreas que son usuales en los proyectos de transporte.

Estimamos que la implementación de un sistema de transporte masivo eficiente en Lima Metropolitana permitiría reducir de 80 a 30 minutos los tiempos de viaje. Asimismo, se podría disminuir en 36% la circulación de vehículos de transporte privado (automóviles y taxis) y de transporte público tradicional (combi, coaster, bus). Todo lo anterior permitiría ahorros por S/ 11 301 millones anuales en tiempo de viajes.

Lima requiere liderazgo en la descongestión de las vías que permita la fluidez del sistema integrado de transporte. Es necesario trabajar en las estrategias para la integración de los distintos modos de forma ordenada y ampliar los servicios a los estratos con menor cobertura.

El diagnóstico de la Política de Subsidios del Transporte Urbano de pasajeros del sistema integrado de transporte urbano de Lima y Callao, aprobada en 2019, da cuenta de que el 64% de personas del estrato E y 49% del estrato D no acceden al Metropolitano.



Para impulsar los servicios de transporte público masivo en los estratos de menores recursos es necesaria la aplicación de subsidios.

Asimismo, se requiere combatir la corrupción en las filas de la policía nacional que permiten la circulación de transportistas informales que incumplen las normas de tránsito, así como las mafias que cobran cupos.

Las demás ciudades del país también deben impulsar sistemas de transporte masivo modernos, seguros y eficientes. En Chiclayo y Huamanga el porcentaje de viajes realizados en transporte público es 18%, en tanto que en Piura es 28% y en Cusco, 53%, según cifras al 2021 reportadas por el Observatorio de Movilidad Urbana Sostenible (ObservaMUS).

En el marco de los convenios celebrados las municipalidades provinciales competentes, el MTC se encuentra elaborando los términos de referencia de los proyectos de transporte masivo en el corredor troncal del sistema integrado de transporte de la ciudad de Piura y del Sistema Bus Rapid Transit (BTR) y seis alimentadores en la ciudad de Huamanga. En 2022, se declaró la viabilidad del proyecto de corredor troncal Norte-Sur y rutas alimentadoras en 5 distritos de la provincia de Trujillo.

Un transporte desordenado genera sobre costos para los ciudadanos en tiempo, dinero, estado de salud, seguridad y calidad del aire. La visión del transporte urbano no debería cambiar según la gestión. Las decisiones de las cabezas de turno en las ciudades deben alinearse a la política nacional de transporte urbano. En el contexto actual es relevante no pasar por alto sus lineamientos, entre los que se encuentran: la priorización del transporte público y el desarrollo de sistemas integrados de transporte urbano sostenibles, entre otros.





LEGAL



POR:
ALDO CHIRINOS
JEFE DEL ÁREA LEGAL - AFIN



INICIATIVAS LEGISLATIVAS AMENAZAN LAS TELECOMUNICACIONES



Desde mediados del 2021, a la fecha, se han presentado 51 iniciativas legislativas al Congreso de la República relacionadas con el sector de las telecomunicaciones.

Algunas de estas iniciativas son meramente declarativas, pero la gran mayoría están compuestas de disposiciones regulatorias que podrían tener un gran impacto en el sector y unas pocas están relacionadas con temas de protección al consumidor en el mercado de las telecomunicaciones. Muy pocas cuentan con un exhaustivo análisis costo-beneficio y, en realidad, en su mayoría tienden a proponer “soluciones” capaces de causar el efecto contrario que dicen buscar.

Solo algunas de estas 51 iniciativas, exactamente 7, han sido promulgadas como leyes luego de haberse aprobado dictámenes con cambios a los textos originales e incluso con modificaciones posteriores propuestas por el Poder Ejecutivo al haber observado las autógrafas que les fueron remitidas.

En la actualidad, 21 de las iniciativas mencionadas se encuentran con dictámenes aprobados en Comisión esperando ser agendadas en el Pleno, algunas con fecha definida, y 3 de éstas con dictámenes aprobados en el Pleno esperando que las autógrafas respectivas sean remitidas al Poder Ejecutivo para su aprobación u observación.

En este punto, es importante precisar que, de las mencionadas iniciativas, son 4 las que, luego de haberse aprobado por el Pleno del Congreso, han sido remitidas al Ejecutivo y fueron observadas. De ellas, el Congreso ha aprobado por insistencia 3 y solo una ha merecido el allanamiento a las observaciones realizadas por el Poder Ejecutivo. Todas ellas tienen pendiente su promulgación como leyes.

Finalmente, 15 de estas iniciativas se encuentran actualmente en estudio por parte de los equipos de las Comisiones a las que han sido remitidos los proyectos, en espera de la elaboración de sus respectivos pre-dictámenes.

Pero el dato relevante, es que, de estas 51 iniciativas que hemos registrado, solo una, y muy recientemente, ha tenido un dictamen negativo remitiéndose el proyecto al archivo (Proyecto de Ley N° 3927/2022-CR). Lo curioso es que se trata de un proyecto que ha sido presentado en otras oportunidades por distintos autores y, en todas estas oportunidades, también ha sido remitido al archivo, por lo que no podríamos extraer como conclusión que es, por lo menos, probable que algunos de estos proyectos puedan ser enviados al archivo, porque, en realidad, ello casi nunca ocurre en el sector de las telecomunicaciones.





La realidad es que este sector es uno que podríamos decir sufre el embate de la sobre regulación que viene, no solo desde el Congreso de la República, sino también desde el Poder Ejecutivo, por la constante regulación que emite tanto titular del sector, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, y el propio regulador, el Organismo Supervisor de Inversión Privada en Telecomunicaciones.

Los datos que hemos expuesto en el presente artículo, demuestran una realidad del sector que no se puede soslayar y que evidencia el alto costo regulatorio en el que deben incurrir las empresas operadoras para no dejarse excluir del mercado, pero no por efecto de la competencia agresiva que existe en éste, sino como consecuencia de este exceso de regulación.

Con esto no queremos decir que no hayan iniciativas normativas con sustento técnico, legal o económico, pero estas son en mucho menor número. Quizás sea hora de realizar un análisis profundo e integral del sector y de todos los actores que influyen en su avance, ya que podríamos estar caminando hacia atrás sin darnos cuenta.





