



**SMARTCITY**  
EXPO WORLD CONGRESS



**202 AÑOS**  
**DE PERUANIDAD**

**LA INSENSATEZ DE LAS POLÍTICAS  
PUBLICAS E INEFICACIA DE LA  
PLANIFICACIÓN URBANA EN  
CONSTRUCCIÓN DE MEGA OBRAS  
MULTIMODALES**

**INNOVACIÓN TECNOLÓGICA  
PARA LA INTEGRACIÓN DEL  
TRANSPORTE URBANO**

**LA PLANIFICACIÓN DEL  
TRANSPORTE URBANO**

**FALTA DE TÉCNICOS  
PARA EL TRANSPORTE**

**ATU: TAREAS  
PENDIENTES  
Y URGENTES**

**EL NIVEL REGIONAL DE  
GESTIÓN PÚBLICA  
EN EL PERÚ**

**LA IMPORTANCIA DE IMPACTAR CON TU BELLEZA E IMAGEN**



# 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.

## 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.

[envia@speedy.com.pe](mailto:envia@speedy.com.pe)  
[informes@grupoenvia.com](mailto:informes@grupoenvia.com)



En este número

5

**LA INSENSATEZ DE LAS POLÍTICAS PÚBLICAS E INEFICACIA DE LA PLANIFICACIÓN URBANA EN CONSTRUCCIÓN DE MEGAOBRAS MULTIMODALES**

9

**CONTRATOS DE SERVICIOS SON DENOMINADOS ERRÓNEAMENTE CONTRATOS DE CONCESIÓN**

11

**LA PLANIFICACIÓN DEL TRANSPORTE URBANO**

14

**CIELOS, ANTÁRTIDA, ATLÁNTICO Y SOBERANÍA NACIONAL**

y más!!!

REVISTA **ENVIA**

grupoenvia.com

AÑO 14 / EDICIÓN 96 / JULIO 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.

María García

Liz Guillén

Luis Ramírez

**COORDINADORA GENERAL**

Lya Gonzales

**COLABORADORES INTERNACIONALES:**

Fady Nuñez / España

Julián Sastre / España

Paula Fraile / España

Ricardo Gutierrez / USA

Ugo Valenti / España

Magally Martell / México Cancún

**ADMINISTRACIÓN Y LOGÍSTICA:**

Giancarlo Martell Q.

**DESEÑO GRÁFICO / WEB:**

Carlos Veramendi

**ANALISTA Y PRODUCCIÓN:**

Tania Valenzuela

**SUSCRIPCIONES/MAIL:**

envia@speddy.com.pe

informes@grupoenvia.com

**COLABORADORES NACIONALES:**

Alejandro Chang

Elsa Vigo

Fabrizio Orozco

Gerardo Regalado

Herbet Mujica

Juan Lazarte

Javier Martell

**TELF. OF.:**

+(51) 457 4480

**DEPÓSITO LEGAL:**

No. 2009-02495

Encuentre nuestro contenido digital en:

[www.grupoenvia.com](http://www.grupoenvia.com)

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



# LA INSENSATEZ DE LAS POLÍTICAS PÚBLICAS E INEFICACIA DE LA PLANIFICACIÓN URBANA EN CONSTRUCCIÓN DE MEGA OBRAS MULTIMODALES

Las recientes declaraciones, pronunciamientos y protestas realizadas por asociaciones e instituciones representativas de los profesionales en los diferentes medios de comunicación, sobre las diferentes mega obras, vienen ocasionando confusión y desconfianza por el lanzamiento de manera “apresurada” y sin la transparencia adecuada, para hacer de conocimiento de la comunidad nacional, la implementación y/o construcciones de infraestructura multimodal en nuestro país, tales como las siguientes:

前所未有的历史机遇

to the cooperation between China and Peru

**1.- EL TERMINAL PORTUARIO MULTIPROPÓSITO DE CHANCAY**, con financiamiento de empresas chinas ligadas a su Gobierno que representan una inversión de más de 2 mil millones de dólares, que se ha venido trabajando muy discretamente por varios gobiernos pasados, es una posibilidad notable a la cual no podemos renunciar, porque ya está en ejecución. Se requiere se tomen acciones de corrección para su continuidad en función a los beneficios directos e indirectos a nuestro país y sus habitantes, sobre todo aquellos que van a ser afectados en sus territorios, economías y modos de vida ya que el Terminal Portuario Multipropósito de Chancay, se encuentra en una ciudad que no ha realizado oportunamente un Plan de Acondicionamiento territorial, un Plan de Desarrollo Urbano y que solo cuenta con el 9% de su catastro actualizado, sin contar con las escasas arcas municipales de todas las ciudades en sus ámbitos de influencia (directamente Ancón, Huacho, Huaral, Chancay) ciudades con una realidad urbana atrasada, semi-consolidada y precaria, y los más grave, con gobiernos locales debilitados económicamente, sin capacidad técnica y tecnológica y sumidos en diferentes niveles de corrupción. (\*)

**2.- La “NUEVA CARRETERA CENTRAL”**, el [proyecto contempla una autopista de 136 kilómetros de longitud. La obra, se está realizando a través de la Modalidad de Gobierno a Gobierno \(G2G\) con Francia \(a cargo de la Oficina de Gestión de Proyectos \(PMO\) del Gobierno de Francia\), pero sin enfoque territorial, es decir, sin considerar el impacto en las regiones y provincias para aprovechar la generación de cadenas productivas y las economías locales que necesitan para insertarse en la economía global.](#)

Con una millonaria inversión estatal que bordea los 7,000 millones de dólares, según declaraciones de la ministra del MTC, el trazo se incrementaría en 50Km más, sería una Variante de la actual Carretera Central, que empieza en Ate y termina en Pachachaca, 15Km antes de la Oroya. El Colegio de Ingenieros de Lima, en su última conferencia, ha expresado que no se tomado en cuenta la alternativa de la Chutana – Huarochirí – Pachacayo, que cuenta con estudios realizados en el año 2018 por el GORE-LIMA, ruta más directa hacia la Longitudinal de la Sierra, con menos kilómetros a Huancayo. el CIP-CDLIMA, ha manifestado que ya no se justifica pasar por la Oroya, ya no es el centro de minero de importancia, no permite una adecuada conectividad con las regiones de Lima. Se requiere se promueva la descentralización, al Sur y Norte de la capital; por ello, unir la Panamericana con un lugar menos congestionado, como la Chutana en el Km50 de la Panamericana Sur, permitiría ubicar puertos secos, mercados de abasto, terminales de transporte, y obras viales necesaria. Así mismo el trazo en discrepancia, atenta contra la estructura ecológica de la reserva mar-Yauyos ocasionando un desequilibrio en ecosistemas frágiles y alterando la flor y fauna, así como el paisaje

natural, esto desencadenará una alteración de los microclimas en las diferentes regiones naturales.

**3.- LA VÍA EXPRESA SANTA ROSA.** Se trata de un viaducto elevado de 4 kilómetros que conectará la Costa Verde con el nuevo terminal del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez en la avenida Santa Rosa. Este proyecto, cuyo costo inicial de 817 millones de soles se ha incrementado a casi 900 millones, ha puesto en alerta a vecinos, especialistas y autoridades chaladas, ya que amenaza con convertir a la Región Callao en solo un lugar de paso rápido para los viajeros. Además, infraestructuras viales de este tipo, donde solo transitan autos privados, van en contra de las tendencias mundiales de promover el transporte público masivo. Asimismo, en una época de cambio climático, es inconcebible que este proyecto amenace con talar cientos de árboles y reducir espacios públicos. Ni qué decir de la afectación paisajística de las zonas urbanas de Callao Cercado, Bellavista y Callao Cercado. No queda claro cómo la Vía Expresa Santa Rosa puede beneficiar a la Región Callao y mucho menos si es un proyecto necesario.

La construcción de dicho puente, todavía está prevista iniciar en el 2025, tras una serie de idas y vueltas que incluye, en la actualidad, más de 300 observaciones al proyecto. Inclusive generó la creación de un movimiento colectivo de ciudadanos, conformado por profesionales multidisciplinares e instituciones afectados entre otras de nuestro estratégico 1er puerto del País, el Callao, el cual no solo vive con el estigma de la inseguridad, sino que también se encuentra luchando por no perder su identidad, sino también, la disminución de las actividades económicas vitales, la recuperación y/o pérdida de la plusvalía urbana que nada o poco le importa al gobierno local y regional, y la “gran” barrera urbana que significa dicho viaducto que incrementará la fragmentación segregación urbano espacial que hoy día muestra la región y sus distritos.

#### **4.-EL TÚNEL DE LA MOLINA A MIRAFLORES**

programada para contar con un túnel de 11 kilómetros y 20 metros de diámetro y que conectaría a distritos del suroeste de Lima; La Molina, Miraflores, Surquillo, Surco y San Borja. El mismo que tendrá salidas a las siguientes avenidas: Av. Velazco Astete, Av. Caminos del Inca, Av. Aviación, Av. República de Panamá. Tendría una inversión aproximada de 600 millones de dólares y un retorno de 30 a 35 años, se ve la alterativa de contar con transporte público por medio del túnel, para que no sea exclusivo de vehículos particulares; lo especial de este proyecto es que contaría con un sistema de peajes y según declaraciones del actual alcalde de la Molina en un medio de comunicación, el valor por pasada sería entre los 20 a 35 soles y que no tendría ninguna resistencia a que los usuarios de esa vía, paguen sin ningún inconveniente. Esperemos que se realicen los imprescindibles estudios de impacto ambiental y vial en los distritos donde



desemboquen los flujos de personas y mercancías, a fin de garantizar la conservación del medio ambiente y la seguridad vial de los ciudadanos, entre otras normas vigentes.

**5.- LAS LÍNEAS 3 Y 4 DEL METRO DE LIMA**, a partir de las proyecciones de las Líneas de Metro, con las que debería de contar nuestra Megalópolis de Lima y Callao, por el incremento de la congestión vial, que generan demoras, pérdidas de horas hombre, inseguridad entre otros males endémicos, aunada a las inconsistencias técnicas. Financieras y mayores plazos en la que estamos involucrados por la Línea 2 del Metro de Lima y Callao, se pretende concretar las líneas 3 y 4 del Metro de Lima, señalándose que movilizaría a más de 660.000 pasajeros al día, vemos que entre bambalinas se viene hablando de la construcción de Gobierno a Gobierno (G2G), por lo que es necesario resaltar que nos encontramos en una grave crisis del transporte urbano en particular y que las diferentes Autoridades, Políticos y Funcionarios

ocasionales, no tiene la menor idea de cómo ir solucionando en el mediano plazo, y mucho menos puedan decidir sobre tan millonarias inversiones, sin considerar las características técnicas – operativas y financieras que los mismos deberían de tener; por lo que No se trata de intervenir desde el Estado central con políticas urbanas destinadas a mejorar la movilidad urbana, sino que todas las propuestas deben guardar relación con el PLANMET al 2040 y el PDM del Callao, así como con los Planes de Desarrollo de las áreas interdistritales que aún duermen el sueño de los justos esperando que puedan ser aprobados e implementados. Ante ello se debe reflexionar sobre las experiencias en la construcción y puesta en marcha de la LÍNEA 1 y la construcción de la LÍNEA 2, se debe extraer las lecciones aprendidas y reformular la gestión de las líneas de Metro que, deben ser concebidas y estudiadas como una red y no como se están planteando ahora como líneas independientes;

(\* <https://bit.ly/3NZxtdm>)

**Lo preocupante de estos megaproyectos, es si su concepción, diseño, respaldo técnico, y financiero, ha sido de conocimiento público, para poderlo concertar en sus diferentes aspectos: socioeconómicos, estratégicos y posibilitar su sostenibilidad en el tiempo, para no tener mayores costos, inconvenientes técnicos, y financieros como los que venimos soportando, irresponsablemente con la línea 2 del metro, solo para dar un ejemplo.**

**UNA NACIÓN QUE ASPIRA AL DESARROLLO, REQUIERE DE UNA COEXISTENCIA SOCIAL PACÍFICA Y ENCAUSADA CON UN LIDERAZGO MODERNO; QUE DEBE DE CONCORDAR EXPERIENCIAS EXITOSAS, CON BUENAS PRÁCTICAS EN ADMINISTRACIÓN, GESTIÓN Y POLÍTICAS PÚBLICAS, POSIBILITANDO CON ELLO, UN DESARROLLO SOCIOECONÓMICO INCLUSIVO, GENERÁNDOSE NUEVAS ALTERNATIVAS PARA MEJORAR EL NIVEL DE VIDA DE LOS CIUDADANOS.**

# 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.**



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



# CONTRATOS DE SERVICIOS SON DENOMINADOS ERRÓNEAMENTE CONTRATOS DE CONCESIÓN

Desde hace cinco lustros, el Estado decidió contar con la participación del sector privado para proveer infraestructura y brindar servicios públicos, como carreteras, aeropuertos, puertos, ferrocarriles, etc. Para ello se crearon las asociaciones públicas privadas a través de la suscripción de contratos de concesión que permitieron nuevas fuentes de financiamiento.

→ (\*) 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.

Fue una decisión acertada para cumplir con la misión del Estado de proveer infraestructura y brindar servicios públicos para el desarrollo económico del país. Se conseguía así, la participación del sector privado y financiamiento adicional para cubrir la brecha de infraestructura. Una buena medida, es el cobro de peajes y otras tarifas por el uso de las carreteras. De esta manera, las personas que usan la carretera son las que pagan. Se instauraron organismos reguladores como órganos técnicos que velan por los intereses de: i) los usuarios, ii) el Estado y iii) los concesionarios. El objetivo es que sean imparciales y equitativos, brindando confianza a los inversionistas y creando un clima atractivo para atraer inversiones y financiamiento a largo plazo. Con dichos organismos se establece una nueva institucionalidad – que debía actuar de forma técnica e independiente del gobierno central – a fin de garantizar la recuperación de la inversión del privado. Además, tenía el objetivo de reducir el riesgo en el largo plazo que pueden originar los vaivenes políticos, como efectivamente ha habido.

Sin embargo, por las bondades del sistema de las asociaciones públicas privadas (APP), se originaron contratos de concesión que realmente no eran tales. Autoridades, funcionarios del sector público y del privado, e incluso personas de la comunidad académica no interpretan ni aceptan que algunos contratos denominados “concesiones cofinanciadas” son, en realidad, contratos de servicios, por las condiciones en las que han sido diseñadas y suscritas. El MTC como órgano concedente y PROINVERSIÓN son los responsables del diseño de las “concesiones cofinanciadas”. OSITRAN, al haber sido denominado concesión, supervisa el cumplimiento de los contratos, interpreta las cláusulas de manera objetiva e imparcial, velando por los intereses de los usuarios, del concedente y del concesionario, regula las tarifas que corresponda y; opina sobre las solicitudes de modificación de contratos para que las partes negocien las adendas, opinión que no es vinculante.

Una concesión es cofinanciada, cuando el concedente asume los costos de una o más inversiones que se requiere y el Estado puede comprometerse aportar cierta suma solo para cubrir parte del mantenimiento y la administración de la infraestructura, fijando un monto que siempre debería ser menor al ingreso proyectado o, un porcentaje sobre los ingresos del concesionario. En este caso, el ingreso total del concesionario está conformado por la recaudación por los servicios brindados más el aporte del Estado en caso de haberse fijado un importe, asumiendo la empresa, por tanto, el riesgo del mercado. En caso de no ser factible este esquema, se tendría que optar por un contrato de servicios. Sin embargo, las “concesiones cofinanciadas” suscritas establecen que el “concedente” cubre los costos de los proyectos, el mantenimiento y la gestión de la infraestructura, es decir, todos los costos y gastos. Los ingresos de la “concesión” (peajes u otros) son del Estado que se utilizarán para pagar las obligaciones comprometidas del “concedente” y; los complementa para cumplir con las obligaciones contraídas con el

“concesionario”, asumiendo, por tanto, “el concedente”, los riesgos del mercado.

Al respecto, la Real Academia Española define a la concesión como un negocio jurídico por el cual la Administración cede a una persona facultades de uso privativo de una pertenencia del dominio público o la gestión de un servicio público en plazo determinado bajo ciertas condiciones.

Según la teoría económica, la concesión implica que el concesionario asume el riesgo del mercado. Se encarga de brindar los servicios y por lo cual los clientes los remunera, asume las inversiones que tiene que realizar y los costos operativos, administrativos y comerciales. Finalmente obtiene una utilidad, como sucede en las concesiones denominadas autosostenibles

Así, por ejemplo, se dio el caso en donde una entidad pública suscribió un contrato de “concesión” para que una empresa privada asuma una función exclusiva del Estado. Una autoridad observó –erróneamente– el contrato porque transgredía el marco legal, ya que estaba promoviendo el monopolio. Como el contrato realmente era de servicios, porque la Entidad había tercerizado la función pública, contratando a un solo proveedor, esta no estaba prohibido por Ley., Por tanto, no promovió un monopolio. Nótese, como este caso, una mala denominación del contrato, originó problemas en la gestión pública.

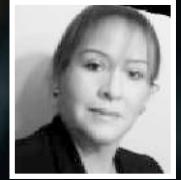
Los contratos de concesión con problemas son realmente documentos híbridos. Su comprensión se complica, porque las condiciones y los riesgos que asume un proveedor en un contrato de servicios son muy diferentes a los que asume un concesionario. Para empezar, este último asume el riesgo de mercado. En una concesión, la utilidad depende de sus ingresos. Por ejemplo, para el caso de carreteras, la utilidad depende del tráfico y del peaje establecido.

Entonces, ¿cuándo es que un contrato debe ser de servicio y no de concesión? Cuando en el proceso de licitación se fijan los montos a pagar por el Estado: i) (para el costo de los proyectos, ii) mantenimiento de la infraestructura, y iii) la gestión en general (administración, financiero, etc.). Los ingresos que recauda el concesionario son de propiedad del Estado y se utilizarán para pagar las obligaciones del Estado, dado que la empresa privada está construyendo y operando por cuenta del Estado.

La suscripción de un contrato de servicio que sea denominado como de concesión no cambia su naturaleza de servicio contratado por el Estado. Si el proveedor financia a largo plazo, no significa que el contrato de servicio se convierta en un contrato de concesión. Esta situación origina interpretaciones distorsionadas a la naturaleza de los contratos y, por tanto, se genera problemas en la gestión de los funcionarios que pueden ser observados.

En el próximo artículo se mostrará las concesiones con problemas de este tipo que originan confusión en los funcionarios públicos.

Por:  
Ing. María Elena  
García Rodríguez



# LA PLANIFICACIÓN DEL TRANSPORTE URBANO

**Estamos próximos a celebrar un aniversario más de la independencia del Perú y como todos los años en esta fecha se hace un recuento de lo que hemos logrado como nación para cumplir con los anhelos de los peruanos que participaron en la gesta de nuestra independencia que permitió surgimiento de la República Peruana como un estado independiente de la monarquía española. Se luchó con el objetivo de lograr la justicia y la libertad, para mejora la calidad de vida de todos los peruanos.**



Desde aquella época hasta nuestros días, aparecen nuevos retos para mejorar la convivencia entre peruanos a través de las ciudades. El crecimiento poblacional, dio lugar a la aparición y crecimiento de las ciudades en el Perú; sin embargo, trajo consigo nuevas necesidades y dificultades como resultado del crecimiento urbano. Estas dificultades se originaron por la acelerada expansión urbana en todas las ciudades del Perú. Es así que aparecen nuevos problemas como resultado de la ocupación informal no planificada del territorio, lo que ha generado ciudades con amplios sectores que no cuentan con acceso adecuado a servicios básicos, espacios públicos e infraestructura urbana.

Como parte de los problemas urbanos, aparece el transporte urbano en la ciudad de Lima, surge por la inadecuada e insuficiente infraestructura, que da preferencia a la circulación de vehículos privados, y la calidad del servicio público de transporte está por debajo de los estándares mundiales. Todo esto radica por la falta de un inadecuado planeamiento transporte urbano. Siendo Lima una ciudad de más de diez millones de habitantes se requiere tener con un mayor detalle planifica el transporte urbano, cuyo objetivo es optimizar la calidad del servicio y su frecuencia; así como, determinar las implicancias en la comunidad y las necesidades de los usuarios, siempre con el objeto de mejorar el sistema de transporte en función de los usuarios.

La planificación es fundamental en el desarrollo y organización del transporte, pues permite conocer y determinar los problemas y como consecuencia de ello se diseñan soluciones definitivas, optimizadas mediante la organizar de los recursos para atender la demanda de movilidad tanto privado como público.

Las dificultades que aparecen durante la planificación de transporte es no observar ciertas debilidades como la deficiencia en la gestión del sistema, que consiste en la ausencia de personal calificado en ingeniería de transporte y urbanistas encargados del desarrollo de los

modelos de transporte para la toma de decisiones. Esta falta de personal idóneo por un lado y por otro, no contar con las herramientas adecuadas de planificación da lugar al fracaso del planeamiento y surge la tendencia a copiar modelos de países con otras realidades estructurales que muchas veces no son aplicables en la ciudad de Lima. Otro problema que surge durante la planeación de transporte y la propuesta de solución de los problemas es considerar es permanente en el tiempo; sin embargo, es necesario tener en cuenta, que la planificación debe ser evaluada permanente y de forma continua debido a que, en el tiempo, pueden aparecer nuevas circunstancias que pueden mejorar o modificar las soluciones aplicadas a los problemas presentados de acuerdo al desarrollo de los mismos.

Asimismo, otro factor que influye en el fracaso en la planeación del transporte urbano es la falta de información que, a veces solo cubre algunas zonas de la ciudad o simplemente no existe. Es difícil de encontrar mediciones de velocidad, conteos de pasajeros y otras medidas de tráfico actualizadas y confiables.

En la ciudad de Lima estamos experimentando que la operación del sistema de transporte público, es compleja que a pesar de todas las decisiones tomadas; todavía, no se puede lograr un servicio con un nivel de calidad aceptable por los usuarios. Siendo un sistema, se hace necesario evaluar que elementos no están funcionando, o en todo caso, determinar que otros elementos no están considerados como parte del sistema. Cabe señalar que, de acuerdo con los problemas surgidos, es necesario evaluar la capacidad de gestión gerencial del sistema de operación del sistema de transporte.

Por lo visto, se debe promover la aparición de nuevos cuadros profesionales orientados al estudio e investigación de la problemática del transporte y la aplicación de las soluciones técnicas como resultado del planeamiento de transportes con equipos multidisciplinarios.

**Finalmente, queridos compatriotas, les deseo felices fiestas patrias y reflexionar sobre el futuro de nuestra patria, reafirmarnos como peruanos y a través de nuestro trabajo, cumplir con los ideales de muchos patriotas que soñaron con lograr la justicia social y el bien común entregando su vida en la lucha por la independencia.**



POR:  
LYA GONZALES  
SOTO

# 202 AÑOS DE PERUANIDAD

*Sentimiento de identidad que vincula a los pueblos y habitantes del Perú,  
basado en el afecto hacia sus tradiciones y la fe en su destino.*

*Víctor Andrés Belaúnde*

Ya iniciamos el mes de julio, mes en el que más nos identificamos como peruanos, donde recordamos y mantenemos vigentes nuestras costumbres, las cuales nos llenan de orgullo.



Pero, ¿por qué celebramos Fiestas Patrias en el Perú? En primer lugar, le llamamos Fiestas Patrias peruanas a las celebraciones por la Independencia del Perú del poder español. Oficialmente estas fiestas constan de dos días, siendo el 28 de julio el día principal; ya que fue cuando se proclamó la independencia por Don José de San Martín. **“Los peruanos somos culturalmente únicos”** En otras palabras, homenajeamos al Perú por un año más de independencia soberana. Para ello, se realizan actividades públicas, las cuales a través del transcurso de los años y de acuerdo a los protocolos establecidos, el 28 de julio se da la misa tradicional donde se reúne el Jefe de Estado, Ministros de Estado, Congresistas, entre otros, el Mensaje Presidencial; y al día siguiente el Desfile o Parada Militar, evento solemne en el que participan las Fuerzas Armadas y Policiales.

Por otro lado, el Perú cuenta con una amplia historia en tradiciones, por la simple razón que somos un país pluricultural y esto debe ser considerado como uno de

nuestros valiosos tesoros para preservarlo y mostrarlo al mundo.

Hemos continuado el legado por medio de nuestras tradiciones, transmitiendo el espíritu patriota de generación en generación como cuando usamos la escarapela en los centros educativos y centros laborales, embanderando las casas y edificios, acudiendo a las ferias gastronómicas para degustar los deliciosos platos y dulces típicos, deleitándonos con desfiles escolares, participando de las reuniones familiares al son de música peruana, realizando turismo al interior del país para seguir conociendo la belleza cultural y paisajística, etc.; sin embargo, hemos añadido nuevas actividades al listado para estas fechas, las que realizamos con la familia y amigos como: Visitar parques ecológicos, compartir en algún restaurante, conocer más del Centro Histórico de Lima, disfrutar del Circuito Mágico del Agua e ir al cine o al circo con los más pequeños de la casa. **“Estés donde estés, con mucho o con poco, siempre aporta por el bienestar del Perú”** Antes de culminar quiero hacer hincapié sobre la situación actual que atraviesa nuestro país; esta fuerte crisis sanitaria, social, económica y política nos debe concientizar, sensibilizar y hacernos recordar que la historia del Perú se compone día a día con decisiones y acciones, algunas acertadas y otras no tanto pero al final son las que construyen al país.

**“Estés donde estés, con mucho o con poco, siempre aporta por el bienestar del Perú”**

En nuestro Aniversario Patrio es necesario reiterar **NUESTRA IDENTIDAD NACIONAL**, dejando los intereses particulares por los intereses nacionales para las nuevas **GENERACIONES**.  
**PERÚ, TIERRA DE GRANDES GUERREROS  
QUE NO SE DEJAN VENCER POR LA ADVERSIDAD.**

*¡Felices Fiestas Patrias, Perú!*

**“Los peruanos somos culturalmente únicos”**



Por:  
Herbert Mujica Rojas

# CIELOS, ANTÁRTIDA, ATLÁNTICO Y SOBERANÍA NACIONAL

**A los clásicos ámbitos de jurisdicción del Estado peruano: Costa, Sierra y Montaña, debe agregarse el Mar de Grau, donde pocos años atrás, logramos una definición limítrofe y es imprescindible mencionar los Cielos de Quiñones, las tareas en marcha en la Antártida y la proyección hacia el Océano Atlántico.**



Una mirada prolija y atenta al escenario geopolítico latinoamericano no puede prescindir de esta clase de ejercicios. No sólo es que Perú posea una geo ubicación estratégica y sus rutas hacia el Asia, sino que hay que comprender su aprovechamiento y utilidad a la Nación.

Dos hechos interesantes, pero bastante ignorados en el debate político nacional:

- Con casi 3 mil kilómetros de litoral, la ingesta per cápita de productos del mar de los peruanos, es muy inferior a la de los japoneses. Pareciera un absurdo, pero es una deplorable realidad.
- El Memorándum de Entendimiento Aéreo firmado por el segundo gobierno del señor Alan García, obsequió segmentos de quinta libertad a LATAM (en el 2011, Lan Chile) lo que representa ingentes ingresos en miles de millones de dólares al sur y nada para Perú. Y la mudez del Congreso, Cancillería, gobierno es escandalosa.

Por tanto, yo me atrevería a llamar a este tema como la multidimensionalidad geopolítica de los peruanos. Todas juntas en sintonía y en defensa de los fueros que corresponden a un Estado soberano.

Recordemos: "No es un secreto que, desde hace muchos años, Chile mantiene predominio aéreo comercial sobre nuestros cielos mediante Lan Perú, ahora Latam. Lan Perú, inició operaciones en 1999, el mismo año en que cerró oficialmente nuestra línea aérea de bandera Aero Perú. Su centro de operaciones está en el aeropuerto Jorge Chávez desde donde ofrece 16 destinos en el mercado local, a través de más de 100 vuelos diarios, y 22 destinos internacionales. No es poca cosa.

La historia de Lan Chile reconoce que tiene diferente personería jurídica y actúa protegida por su gobierno. En 1998, mediante Resolución Ministerial N° 099, Perú otorga a Chile, incremento de frecuencias y derechos de tráfico para las empresas chilenas permitiéndoles captar pasajeros de Lima y llevarlos a Los Ángeles o New York y viceversa. Teóricamente, en base al principio de reciprocidad, nuestras líneas aéreas podrían recoger pasajeros de Santiago y llevarlos a la Antártida, pero no teníamos línea aérea y no hay pasajeros para el Polo Sur, por lo que Chile salía favorecida ampliamente. Este arreglo, lesivo fue repetido por los gobiernos sucesivos, hasta

llegar al 2011.", escribió el ex legislador Roberto Angulo en su artículo La controversia aérea con Chile

<http://senaldealerta.pe/pol%C3%ADtica/la-controversia-a%C3%A9rea-con-chile-del-2-7-2017>

La Corte Suprema del Perú en fallo discutible, sentenció que el Memorándum de Entendimiento del 2011, entre la DGAC y su par chilena y "ratificada" con resolución oficial por el MTC y su titular de entonces, Enrique Cornejo y durante el gobierno de Alan García Pérez, es un asunto aerocomercial específico y que no interfiere en temas de soberanía.

Curiosamente, la sentencia de la Corte Suprema no especifica, como debiera hacerlo, que las actividades aerocomerciales se realizan dentro de un territorio, en este caso el peruano, y que cuando se obsequia a LATAM la posibilidad que lleven y recojan pasajeros y carga desde Lima hacia múltiples partes del mundo y sin reciprocidad, se incurre en atentado contra la salud económica del Perú y su soberanía y los encargados de custodiarla, Cancillería y Congreso, están pintados en la pared con colores tenues cuasi inexistentes. Importante recordar Alan García obsequió soberanía aérea del Perú a Lan; Perú-Chile: Corte Suprema sentencia contra soberanía aérea del Perú 15-3-2018

<http://senaldealerta.pe/pol%C3%ADtica/per%C3%BA-chile-corte-suprema-sentencia-contra-soberan%C3%ADa-a%C3%A9rea-peruana>

Por lo tanto, ay que revisar con lupa, la cesión parcial e ilegal de quintas libertades a LAN Chile (hoy Latam), sin reciprocidad para el Estado peruano, tema que necesita de grandes debates políticos.

El concepto de soberanía nacional es imposible sin soberanía popular, es decir que la condición fundamental es que el ciudadano identifique en su suelo apego, espíritu de trabajo y producción, comprensión de los recursos no renovables y ambición sana de formar parte de una gran y acompasada marcha nacional hacia la conquista del desarrollo.

Gran tarea de las colectividades políticas que hoy naufragan en océanos de ignorancia ramplona, extraviadas en debates minúsculos y huérfanos de faros superiores.



Por:  
Ms. Arq. Gerardo  
Regalado R.

# EL COSTO DE OPORTUNIDAD Y LA ENTROPÍA URBANA

## TERMINAL PORTUARIO MULTIPROPÓSITO DE CHANCAY

**El creciente proceso de metropolización en Latinoamérica como consecuencia de la integración de las economías, sociedades y culturas nacionales y regionales a partir de la red global de comercio, comunicación, migración y transporte, va determinar, en sus aglomeraciones más notables, transformaciones en las estructuras metropolitanas y en específico en Lima-Callao, principal aglomeración urbana del país, como consecuencia, entre otros factores, de la inserción de inversiones de gran envergadura como el Terminal Portuario Multipropósito de Chancay.**



Claro está que el costo de oportunidad es una posibilidad notable a la cual renunciamos cuando no tomamos la decisión acertada, de algún beneficio de nivel superlativo que hubiéramos podido tener y aprovechar para nuestro crecimiento y desarrollo. Esto es lo que le sucede a la ciudad de Chancay con relación a la inversión pública del orden de los 1,300 millones de dólares (MTC, 2023) que representa el Terminal Portuario Multipropósito de Chancay, que encuentra a la gestión local sin un Plan de Acondicionamiento territorial, sin un Plan de Desarrollo Urbano y con solo el 9% de su catastro actualizado, sin contar con las escasas arcas municipales y una realidad urbana atrasada, semi-consolidada y precaria.

En ese sentido, renunciar a esta oportunidad le significa a la ciudad de Chancay y la provincia de Huaral, un costo muy alto en lo económico y social para su población y sus posibilidades de crecimiento. No aprovechar las sinergias que dicho proyecto origina determina también asumir la responsabilidad de una explosión urbana, que a todas luces significará, un desorden tal que costará a posteriori mayor inversión económica y altísimos costos sociales, en palabras de la ciencia termodinámica, una entropía urbana.

La inserción del Terminal Portuario Multipropósito de Chancay se configura como un "enclave" en una estructura urbana precaria determinará una entropía urbana, es decir, un desorden del sistema urbano distrital y provincial en un primer nivel. En primer lugar, las sinergias que emitirá dicho proyecto se transferirán a otras aglomeraciones urbanas relativamente mejor preparadas, como Chimbote y Trujillo en un ámbito macrorregional; en segundo lugar, lamentablemente al no poder utilizar dicha energía aumentarán el grado de desorden en su estructura urbana; en tercer lugar, el desorden ocasionado no podrá ser llevado a una constante definida de equilibrio al no haber instrumentos de gestión del territorio y, por lo tanto, generarán mayores procesos de informalidad y pobreza urbana en todas sus dimensiones; y en cuarto lugar, el tejido urbano se degradará y se volverá inutilizable, es decir, la estructura urbana de Chancay se destruirá hasta tal punto que descenderá a niveles ínfimos de habitabilidad urbana. Casos palpables son las ciudades de Cerro de Pasco, Madre de Dios, Puno, Cusco, etc., que permitieron inserciones económicas ligadas a la minería llevando a sus alicaídas estructuras urbanas a un retraso de décadas.

Al respecto, la megalópolis de Lima-Callao, una estructura semi-reticular, con un centro mayor denominado "Lima centro" y que tiene el distrito central de negocios más importante del país, y luego observa cierta policentralidad con mayor peso específico al norte y oeste (Callao), para luego presentar centralidades en proceso de maduración como las que se ubican al sur, balnearios y al este del área megalopolitana, pero que, el proyecto del Terminal Portuario Multipropósito de Chancay al norte de esta aglomeración urbana, que por su magnitud e impacto regional, macro regional, nacional e internacional, determinará transformaciones en el campo de gravedad de su hinterland, donde Lima-Callao es el mayor y único polo que asume su rol de centro de gravedad como metrópoli nacional y centro dinamizador.

El Terminal Portuario Multipropósito de Chancay, a 56 kilómetros de la aglomeración urbana de Lima-Callao, es una alternativa complementaria que servirá para descongestionar el puerto del Callao y será también destino de carga que viene del oriente y sierra del Perú, por lo tanto, la provincia de Huaral, donde se encuentra el citado proyecto, se configura como un "área geoestratégica" para la carga que viene de Asia y a la vez se convertirá en una zona de operaciones logísticas para distribuir la carga que viene desde Ecuador, Chile y Colombia, además que a partir de la carretera bioceánica nororiental, que se une con Brasil, convertirá este puerto en un centro de distribución entre el Pacífico y el Atlántico hacia el Asia.

El impacto a escala mundial es innegable y de altas repercusiones en la economía global, pues afectará a los EE. UU de Norteamérica, porque las embarcaciones asiáticas utilizarían este puerto como "nodo portuario" de China, desplazándolos, atrayendo casi el 50% de los US\$580 millones de la carga que se moviliza por año entre China y América del Sur (Villagra, 2023).

No cabe duda de que el proyecto debe traer mayor crecimiento económico al país, generar empleos formales e informales, desarrollo de proyectos de logística de mercancías, proyectos inmobiliarios del tipo residencial, comercio, industria, ocio y recreación, sin embargo, ¿está la ciudad de Chancay y ciudades aledañas preparada para semejante impacto?

Como mencionamos anteriormente, la megalópolis de Lima-Callao establece un campo gravitacional sobre su hinterland regional, es decir sobre ciudades como Huacho, Huaral, Barranca, Supe, Supe-puerto y los distritos de Ancón y Santa Rosa que pertenecen a la megalópolis, estructuras urbanas incipientes de escala local, son centros de servicios en el argot de Perroux (citado en Kuklinski, 1977). Las ciudades de Huacho y Barranca son para la normativa una ciudad mayor de 3er rango cuya población oscilan entre los 100,001 y 500,000 habitantes; Huaral, Huaura y Barranca son ciudades intermedias de 4to rango cuya población se encuentran entre los 20,001 y 100,000 habitantes (D.S. 012-2022-VIVIENDA); y, Supe y Supe Puerto son consideradas como ciudades menores de 5to rango, con poblaciones que fluctúan entre los 5,001 y 20,000 habitantes. Todas ellas capitales provinciales y distritales, con una precaria arquitectura organizacional, un disminuido capital social y recursos técnicos y tecnológicos escasos, sin instrumentos actualizados de gestión del territorio y sin catastros actualizados y con presupuestos públicos exigüos, entre los 5 y 70 millones de soles, destacando Huacho y Huaral como los de mayor presupuesto, en este caso particular Chancay tiene un presupuesto del orden del 1'608,961 (Portal Transparencia, 2023), estos presupuestos solo alcanzan para efectuar con las justas el gasto corriente, en municipios con poca capacidad de gasto y de ejecución.

El Terminal Portuario Multipropósito de Chancay determina un área de influencia que establece una huella ambiental y social del orden de las 4,529.25 ha., que involucra 19 asentamientos urbanos, en los sectores Peralvillo,

Chancay Puerto y Los Álamos, que corresponden a la región Lima, provincia de Huaral y distrito de Chancay, esta área va a recibir los principales impactos ambientales, tales como: ámbitos marinos y terrestres que van afectar comunidades marinas, recursos hidrobiológicos, flora, fauna, suelos, relieve, agua, etc.; acumulación y sinergias de las actividades constructivas; emisión de ruidos, gases de invernadero, vertimiento de residuos en los cuerpos de agua; hábitats de comunidades acuáticas; áreas de reproducción, descanso, refugio y alimentación de aves residentes, migratorias, mamíferos, reptiles terrestres y marítimos; hábitats críticos para especies en extinción, etc. (SENACE, 2020). En suma, se afectarán ecosistemas frágiles como: las Lomas de Lachay, el Humedal Santa Rosa, el litoral marino y el desierto costero.

Por otro lado, el impacto socioeconómico es un factor determinante porque va a alterar las actividades económicas de las poblaciones involucradas, tales como: la pesca artesanal, agricultura, agroindustria, transporte de carga regional y nacional, comercios zonales y vecinales, el turismo, etc., incrementando las actividades informales y afectando la precaria economía de sus pobladores, específicamente de los centros poblados de Miramar, Villa Progreso César Vallejo, La Soledad y Sarita Colonia (SENACE, 2020). Al respecto, el área de impacto del proyecto presenta: una población económicamente activa del orden del 58.56%; comercio al por menor se presenta como la actividad económica más importante (19.27%) seguido de actividades relacionadas al sector industrial con 12.32%, la pesca artesanal embarcada y no embarcada con el 9.04% y construcción con el 8.78%; la agricultura es del tipo no extensiva y muy variada; el turismo registra para el año 2018 más de 144,000 visitantes; la mayoría tiene un tipo de ocupación independiente cuyo salario se encuentra por debajo de los S/. 1500 soles, presentando un Índice de Desarrollo Humano de 0,5295 muy por debajo de la región Lima (0,6340) que lo ubica en el puesto 179 del ranking de distritos del Perú, eso nos describe una población con reducidas esperanzas de vida al nacer, relacionado probablemente por su alta tasa de morbilidad por infección respiratoria aguda (51.07%), por el porcentaje notable de los niños que presentan anemia (39.6%) y con solo el 50%



de su población afiliada al Sistema Integral de Salud ; un alto grado de analfabetismo y con un 5.4% de locales educativos en buen estado; y un bajo producto bruto interno per cápita debido al ínfimo nivel de empleabilidad como consecuencia del reducido grado de instrucción alcanzado por la población (SENACE, 2020).

En ese sentido, la ciudad de Chancay presenta una población con niveles de ingresos per cápita del 52.5% por debajo de los S/. 1,073 soles (Planos Estratificados por ingreso a nivel de manzanas de la Grandes Ciudades, INEI, 2020), aunque el proyecto va a generar cerca de 7,500 empleos entre directos e indirectos en la etapa de construcción (diario El Comercio, septiembre de 2022), el nivel de empleabilidad de la población involucrada es bastante bajo, porque casi en su mayoría solo alcanzó a terminar la secundaria (48%, INEI, 2017), por lo que no significa una oportunidad asequible según las características de los empleos directos, sin embargo, sí para los empleos indirectos en cuanto a servicios y bienes para los trabajadores y directos de la Cosco Shopping , empresa encargada de su construcción.

Respecto al nivel de consolidación de la urbanización, la ciudad de Chancay observa un desarrollo urbano incipiente, semi-consolidado, que se expresa en la calidad de su hábitat inacabado, así podemos observar que las viviendas presentan las siguientes características: un 78.67% son construidas de material noble; el 51.66% tienen techos de concreto armado y un 76.54% presentan pisos de cemento pulido; el 95.97% de las viviendas se abastecen de la red pública de agua ubicada dentro de la vivienda pero solo el 62.20% cuenta con el servicio de agua potable entre 21 y 24 horas al día, a cargo de la Empresa Municipal EMAPA CHANCAY SAC con serios problemas para gestionar su Plan Maestro Optimizado y garantizar un servicio óptimo, eficiente y sin posibilidades de ampliar su capacidad de cobertura; el 95.73% tiene alcantarillado público pero sin embargo el distrito no cuenta con una planta de tratamiento de aguas residuales; el 50% de lotes donde se asientan las viviendas tienen un régimen de tenencia del tipo posesionario y se encuentran en trámite (SENACE, 2020), por lo que los programas de interés social para el mejoramiento de la vivienda y menos las posibilidades de financiamiento privado para terminar o mejorar sus viviendas no es todavía factible para estos pobladores.

Por otro lado, el sistema de movilidad de la ciudad de Chancay presenta un desarrollo incipiente en el sentido que los tres componentes de dicho sistema aún se encuentran incompletos: a) el subsistema transporte no ofrece opción de intermodalidad, sin embargo, existe evidencias de multimodalidad, a razón de: doce (12) empresas de transporte de pasajeros, tres (3) de autos/minivan y nueve (9) de mototaxis (SENACE, 2020); b) el subsistema infraestructura vial tiene como eje estructurante de la movilidad la Panamericana Norte, vía expresa nacional y con pocas posibilidades de micro movilidad y movilidad peatonal, debido a su inacabada infraestructura, el resto de las vías se conectan transversalmente a ésta y observan en su mayoría condiciones para el transporte motorizado y no ofrece las



facilidades para el transporte no motorizado; y c) el subsistema control y regulación del tráfico observa reducido desarrollo en su red de semaforización y la señalética apropiada.

En el aspecto de la gestión y planificación urbana, la gestión local no tiene un Plan de Desarrollo Urbano (PDU) actualizado y menos un Plan de Acondicionamiento Territorial de nivel provincial, solo se observa en su tracto sucesivo de la gestión local, un Plan de Ordenamiento urbano formulado por el fenecido Instituto Nacional de Desarrollo Urbano (INADUR) el año 1991; el Plan de Desarrollo Urbano del distrito de Chancay de 1996 y el PDU del 2008 cuyo horizonte de planeamiento fue hasta el 2018, plazo ya caduco, mientras que el Plan de Desarrollo Local al 2021 no ha sido actualizado, lo que significa, que ante un proyecto de la envergadura del Terminal Portuario Multipropósito de Chancay no podrá responder ante sus efectos colaterales y aprovechar las oportunidades. En medio de ese panorama, se instala dicho proyecto, que va alterar la estructura urbana actual, desencadenando: expansión difusa hacia áreas de protección y/o riesgo no mitigable; patrones de asentamiento inapropiados producto de la falta de control urbano y un plan de desarrollo urbano, además con un catastro urbano desfasado de la realidad y desactualizado; aumentando el déficit de cobertura del agua y alcantarillado, generando inversiones inmobiliarias del tipo residencial, gran industria e industria pesada, comercio especializado e industrial, ocio y recreación en una estructura urbana sin planificación y gestión urbana y con ausencia de parámetros urbanísticos y edificatorios; especulación inductiva y renta diferencial industrial y de monopolio industrial sin control y fiscalización; incremento exponencial de plusvalía urbana que no se va a recuperar por falta de instrumentos de gestión del territorio; desaprovechamiento de las economías de aglomeración y de escala por falta de un soporte constituido por agentes económicos, sociales y culturales comprometidos con el desarrollo urbano; pobreza urbana referida a la falta de servicios de infraestructura básica y de movilidad urbana; afectación de componentes frágiles de la estructura ecológica en especial de las Lomas de Lachay, humedal Santa Rosa, litoral marino y terrestre; contaminación ambiental del aire, suelo y cuerpos de agua por la tipología de industria a asentarse y el tránsito y congestionamiento producto del transporte de carga y pasajeros, que emanan gases de invernadero; la falta de un programa e

infraestructura de recojo y tratamientos de aguas residuales y residuos sólidos ante el incremento de población; incremento del transporte informal como consecuencia de la aparición de patrones de asentamiento difusos y desarticulados de la malla vial existente y ausencia de planificación de la movilidad urbana; aumento de las desigualdades urbanas que incubarán mayores conflictos sociales, entre otras.

Debemos recordar, con respecto al impacto que determinará el Terminal Portuario Multipropósito de Chancay con relación al desarrollo económico micro regional, macrorregional y nacional que, el desarrollo en todas sus dimensiones no se presenta al mismo tiempo, en todas las partes del territorio, aparece en puntos o lugares polarizados que emiten y reciben flujos sinérgicos con intensidades variables y procesos de difusión a partir de una diversidad de conductos y conductores que ocasionan diversos efectos transformadores en las economías, en el sentido de la "teoría de los polos de desarrollo" de Perroux (citado en Kuklinski, 1977), sin embargo esto será aprovechado por aglomeraciones urbanas preparadas tanto en su aspecto físico-espacial, con agentes de cambio proveídos de un capital social y económico acordes con la oportunidad de desarrollo que se les presenta.

Finalmente, el citado proyecto de envergadura, requiere asentarse sobre un proceso de planificación y gestión urbano territorial serio y pertinente, a fin de articular sus sinergias para la consecución de políticas, estrategias, programas y proyectos que aseguren un desarrollo urbano sostenible, conveniente para el éxito del funcionamiento del proyecto y sus actividades logísticas complementarias, como para la población involucrada, de lo contrario, el proyecto del Terminal Portuario Multipropósito de Chancay será un "enclave" virtuoso insertado en una estructura urbana precaria y degradada, por lo que las sinergias serán aprovechadas, en primer lugar, Lima-Callao desde Ancón hacia las centralidades de Lima Norte que tienen usos del suelo más especializados de consumo, en segundo lugar, Chimbote con centralidades de consumo y producción industrial y en tercer lugar, Trujillo, metrópoli mayor con dinámicas económicas de nivel urbano, regional y macrorregional, esto en referencia a la primera etapa de operación del proyecto citado, cuyas externalidades rebasan el territorio peruano y modifican la economía Latinoamericana y mundial.

# La Riviera Maya y el Boom Turístico Inmobiliario



¡Hola! Soy *Magally Martell*

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 está creciendo mucho, las compañías inmobiliarias siguen construyendo y ofreciendo 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. Los invito a visitarnos y si desean mayor información.

Nuestro correo: [legalyta@hotmail.com](mailto:legalyta@hotmail.com) y con gusto los atenderé. Adicionalmente los podemos asesorar en todo el proceso de compra, constitución de Fideicomisos en caso de extranjeros, rentas vacacionales, decoración de su propiedad y escrituración o cierre legal. **¡Los esperamos!**



Ruinas de Tulum  
Riviera Maya.

# TOMORROW. MOBILITY

WORLD CONGRESS

7 - 9 NOV 2023 | BARCELONA & ONLINE

Tomorrow.Mobility World Congress (TMWC), held within the framework of Smart City Expo World Congress, will bring together industry executives, government leaders, and global experts to address the crucial challenges the transportation sector is facing, displaying effective and proven solutions to go beyond green and make your move matter for cities and the planet.

Thought leaders, urban planners, and industry drivers are on a journey to transform the way we move across our cities and improve their liveability. Only by embracing innovative solutions and leveraging technology for people we have the potential to improve urban mobility, making it clean, safer, more efficient, and citizen-focused.

Co-organized between Fira Barcelona & EIT Urban Mobility, TMWC is the place to join this movement and make your move matter to a better urban mobility.

SEE YOU AT #TMWC23 IN BARCELONA!



## The ultimate platform for sustainable & intelligent urban mobility

- + Mobility Data Spaces
- + Inclusivity, Affordability & Fairness
- + Connected, Cooperative & Automated Mobility
- + Sustainable Urban Logistics
- + Multimodality
- + Urban Air Mobility
- + Energy Transition
- + Active Mobility

TRACKS

“The Tomorrow.Mobility World Congress brings together 20,000 people, so let's give ourselves the gift to really rethink what kind of future cities we want and what kind of humanity we want to be.”

MARCO TE BRÖMMELSTROËT  
Professor in Urban Mobility Futures, University of Amsterdam

## Tomorrow.Mobility & Smart City Expo in numbers

Together for a record-breaking 2023 edition

25,000+  
IN-PERSON ATTENDEES

1,000+  
EXHIBITORS

140+  
COUNTRIES

600+ SPEAKERS



ONLINE 30,000+  
ATTENDEES

150+  
SIDE EVENTS

800+  
CITIES

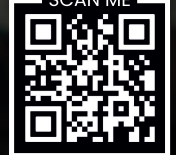
80%  
INTERNATIONAL EXHIBITORS



5,000+  
ATTENDEES HOLDING  
GOVERNMENT POSITIONS

DOWNLOAD  
THIS YEAR'S  
SALES FOLDER

SCAN ME



Trusted by  
some of the  
world's biggest  
brands



Por:  
Ing. MBA. Luis  
Edgardo Ramírez  
García



# INNOVACIÓN TECNOLÓGICA PARA LA INTEGRACIÓN DEL TRANSPORTE URBANO

# A AEMUS

El transporte urbano es un servicio esencial y público, que en el PERU evidencia problemas de cumplimiento de calidad y atención a los usuarios en el nivel que corresponde a una era digital, lo que da lugar a un “Problema no resuelto”, pero sí sobre estudiado por la Autoridad, que busca encontrar soluciones desde sus propias perspectivas, las mismas que no han dado los resultados esperados.



Cofinanciado por



Ilustración 1, nos permite mostrar que ya contamos con un sistema integrado de transporte, con pasajes zonales, recibe dinero en efectivo, tarjeta de transporte MOVILIZATE. Nuestra plataforma de medio de pago permite que cualquiera de las tarjetas que tiene acceso a nuestro sistema, tenga la propiedad habilitada de registrar los pasajes zonales y los pasajes de integración (descuento otorgado por las rutas cuando el pasajero emplea la conexión de ambas en un determinado intervalo de tiempo de bajarse de una ruta y hacer transbordo en la otra.



**En el Perú** el transporte urbano es un servicio público impulsado por privados, las ciudades crecen y el operador de transporte atiende el servicio invirtiendo en mejorar su ruta, sus unidades, el mantenimiento, la operación etc., sin ser respaldado adecuadamente por el estado. La red de servicio público creada en Lima y otras ciudades del PERÚ son obra del transporte privado. Lima se ha convertido en una Megalópolis pasando de 3.6 Millones de hab. en 1980 a 9.6 Millones de hab. en el 2020, tiene problemas de agua y electricidad, pero en el servicio de movilidad para sus habitantes se tienen rutas de todo origen a todo destino, con tarifas zonales que permiten la interconexión, y con las tarifas más baratas de Sudamérica. Necesitamos trabajar juntos en resolver la calidad del servicio por que involucra calidad de vida y eficiencia en el uso del tiempo, es urgente e imprescindible.

Siendo uno de los objetivos prioritarios la creación de un Sistema que integre todos los modos del transporte urbano, transportistas formales autorizados con más de 30 años de experiencia nos ponemos de acuerdo para propiciar el cambio y creamos la UNIDAD empresarial **ALIANZA DE EMPRESAS DE TRANSPORTE URBANO – “AEMUS”**.

La tarea empresarial ha sido investigar, probar, reaprender y sobre todo innovar, con la aplicación de la tecnología que es la llave de cambio, ello conllevó a que en el año 2020, seamos RECONOCIDOS por nuestra INNOVACIÓN, a través del Programa Nacional de Innovación para la Competitividad y Productividad – PRO INNÓVATE PERÚ, del Ministerio de la Producción, con código: PIEC2-6-P-190-20, en pleno inicio de la pandemia, obteniendo un apoyo económico que ha permitido despegar a nuestro proyecto que se resume en "Validación y empaquetamiento de nuevo modelo de negocio de servicio inclusivo y colaborativo de transporte multimodal a través de una transformación digital en el transporte urbano en la megalópolis de Lima"

Estas acciones y reconocimientos nos han llevado a seguir investigando, han permitido relacionarnos con actores en el mundo que están realizando el cambio en un transporte inclusivo, limpio, de calidad, que se define en el concepto de **"MOVILIDAD COMO SERVICIO SOSTENIBLE (Mobility as a Service MaaS)"**.

Con un objetivo bien claro, con la UNIÓN de nuestros asociados, con el respaldo de PRO INNÓVATE, con la respuesta de nuestros CLIENTES que hoy nos han permitido la venta de 57 mil tarjetas sin contacto **TU TARJETA MOVILIZATE**, entregamos a la ciudad de LIMA un plan fácil de implementar y ampliamente probado que denominamos: **ORQUESTANDO UN SISTEMA UNIVERSAL CON MÚLTIPLES PARTICIPANTES EN EL TRANSPORTE URBANO PÚBLICO**.

El sistema es sencillo de activar se adquieren los equipos y se conectan a un módulo de operaciones que permite sincronizar las actividades, a nivel UNO de una ruta, a nivel DOS de las diferentes rutas integradas en el Sistema, y a nivel TRES en la interconexión con otras rutas que cuenten con sistemas de operaciones diferentes. Logrando así, una Integración Multimodal de las diferentes formas de movilidad urbana en rutas autorizadas. Para permitir dicha interconexión de rutas y sistemas, se han definido conceptos y estándares de data en movilidad que permiten rápidamente conectarse vía Apis (programas de interfase), con los cuales obtenemos, un fácil y rápido análisis y evaluación del servicio, activando mejoras continuas y progresivas. Ello nos ha llevado a consolidar la herramienta que es la llave maestra de la solución: la pasarela de pago, que permite en forma democrática y justa aceptar el pago del pasaje zonal y del pasaje de interconexión de rutas, y también en forma amigable de interactuar con nuestro CLIENTE, él elige el medio de pago que más le conviene.

Al no existir una tarjeta dedicada al transporte, que sea accesible, interoperable entre las diferentes modalidades de transporte, inclusiva, de fácil acceso a la recarga, que permita al CLIENTE el acceso a la información de sus movimientos a tiempo real, Nosotros asumimos el compromiso e hicimos la tarea, producto de una investigación, implementamos la tarjeta sin contacto **TU TARJETA MOVILIZATE**, escogimos la tecnología de sistemas abiertos, interoperables, empleando, el concepto de información de la tarjeta basada en cuentas, permitiendo personalizarlo por usuario, con altas medidas de seguridad respaldadas por la OSPT (open standard for public transportation <https://www.osptalliance.org/>).

**El soporte al ÉXITO de la tarjeta está en aplicativos móviles MOVILIZATE (en App Play Store)**, siempre en evolución para dar seguridad a los usuarios que al registrarse acceden como CLIENTES, y así pueden ver el movimiento de su tarjeta, pueden transferir su saldo a terceros, pausar o anular su tarjeta, y dado el caso de pérdida o robo solo tienen necesidad de comprar otra tarjeta (el plástico) y se transfiere su saldo registrado en la web a la nueva tarjeta. También tienen acceso al horario de la llegada de los buses por ruta, por paradero, y así planear mejor su viaje.

Nos respalda nuestra red de recarga que se conforma por no menos de 3,000 puntos de tiendas de conveniencia dentro de la ciudad a través de nuestro aliado DISAHOP, la recarga virtual con la billetera virtual nuestro aliado MAXIMO (en App Play Store), que permite la recarga vía web de forma inmediata, y pensando en el usuario, se dispone de un Orientador a bordo que facilite al usuario la recarga en el bus.

Cofinanciado por

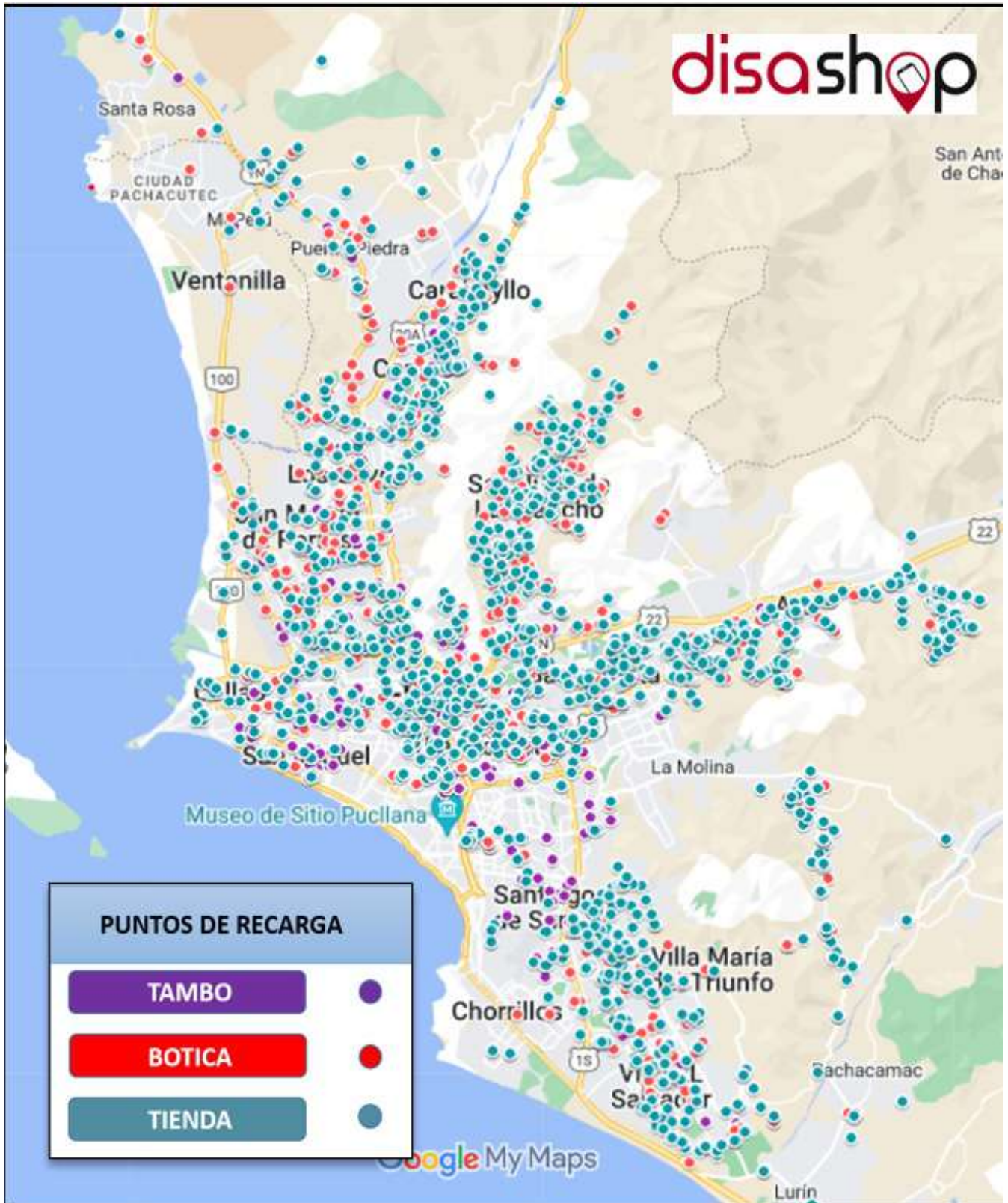


Ilustración 2 nos muestra la red de recarga de más de 3000 puntos en la megalópolis de Lima. Adicionalmente hemos capacitado a los orientadores (ex supervisores de ruta o cobradores), para ser agentes de recarga en el bus, esto hace que las recargas sea un proceso simple de realizar para todos los usuarios.



Siguiendo nuestro lema **VAMOS POR MÁS** a fines de JULIO del 2023, VISA se integra con nosotros y con ello nos abre las puertas a otra dimensión, la banca comprometida en la movilidad nos ofrece brindar descuentos, así toda tarjeta aceptada por el sistema AEMUS, tiene la posibilidad de acceder a las diferentes promociones implementadas por cada ruta y por nuestros aliados estratégicos, UNIDOS, SOMOS IMPARABLES.

La creación de una plataforma digital obliga al empleo de estándares de atención, de estándares de Data en movilidad y procesos homologados que definen **UNA CULTURA DE SERVICIO** común con buenas prácticas, definiendo responsabilidades, obligaciones y deberes del servicio. La flexibilidad del acceso al sistema hace posible que las diferentes rutas de la ciudad se integren progresivamente (lo que demora traer los equipos tres meses), logrando así un transporte urbano multimodal sincronizado con los mismos estándares de atención que interactúa con el usuario convirtiéndolo en CLIENTE informado y colaborador del Sistema.

Así "AEMUS" viene contribuyendo a un ciclo virtuoso del servicio, al planificar, administrar y controlar sus ingresos, se valoriza la ruta, logrando financiamiento a menores tasas, que permite renovar flota con energías limpias, que

da una mejor calidad de vida a nuestros operadores, obteniendo también la posibilidad de UNIDOS los operadores hacer negocios de compras corporativas, logrando bajar los costos que es un factor importante en la sostenibilidad del servicio. EL logro prioritario es la oportunidad de brindarle a la ciudad y los ciudadanos un SERVICIO de MOVILIDAD DE CALIDAD. empleando

Hoy ya somos cinco empresas : **ETUCHISA, URBANITO, NUEVA AMÉRICA, SAN SEBASTIAN Y EL CÓNDOR**, con 450 buses, que hemos logrado unir nuestras rutas con pasajes zonales y pasajes interconectados, con TU TARJETA MOVILZATE así ahora presentamos nuestro **SISTEMA INTEGRADO AEMUS**.

### **RESOLVER EL PROBLEMA DEL TRANSPORTE AHORA ES MÁS SENCILLO QUE USAR SENCILLO.**

Estas iniciativas de "AEMUS" están abiertas a otras empresas que se quieran sumar a la innovación tecnológica e inclusiva y que posibilitará fortalecer el SIT (Sistema Integrado de Transporte) en condiciones reales de oferta y la creciente demanda en los tiempos actuales; **AVANZA, SÚMATE, INTÉGRATE, MODERNICEMOS EL SECTOR, Y CONCORDEMOS CON LAS AUTORIDADES PERTINENTES PARA MEJORAR CONJUNTAMENTE LA CALIDAD DE VIDA DE LOS CIUDADANOS.**



Por:  
Dr. Ing. Julián Sastre,  
& Fady Núñez  
Instituto de Movilidad,  
Sevilla España

# ¿BURRO GRANDE, ANDE O NO ANDE? LA PARADOJA DE BRAESS Y POR QUÉ A VECES MÁS ES PEOR

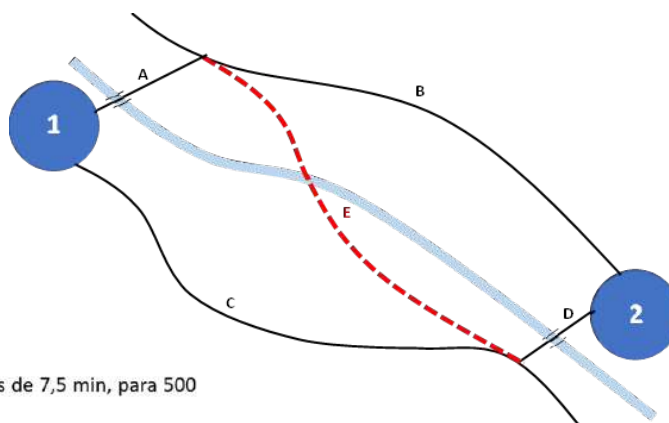
En ocasiones, la gestión para la mejora de las condiciones de servicio de las infraestructuras existentes en un ámbito se topa con el dilema de mejorar a partir de la construcción de nuevas infraestructuras o mejorar el servicio de las existentes. Hay que tener en cuenta que este aspecto está fuertemente influenciado por decisiones políticas, que pueden obviar la necesidad de mejorar las condiciones de una infraestructura o de un servicio de transporte público que circule por ésta, en pro de construir e inaugurar. Se puede aplicar a este caso la denominada Paradoja de Braess, un fenómeno sobre redes de transporte que muestra cómo añadir una nueva vía a una red de transporte puede empeorar su funcionamiento al aumentar los tiempos de viaje. Fue formulada por el matemático alemán Dietrich Braess en 1968. La paradoja se basa en el concepto de equilibrio de tráfico, donde los conductores eligen las rutas más rápidas para minimizar sus tiempos de viaje individuales.

Sin embargo, en algunas redes de transporte, cuando se añade capacidad adicional, como una nueva carretera o un enlace más rápido, los conductores pueden decidir cambiar su ruta para aprovechar esa nueva opción. Pero esta elección, al contrario de lo que puede parecer lógico, puede llevar a un aumento en el tiempo de recorrido.

A medida que más conductores eligen la nueva ruta aparentemente más rápida, su congestión comienza a aumentar y los tiempos de recorrido de recorrido se alargan. En última instancia, el sistema alcanza un nuevo equilibrio con tiempos de viaje más largos para todos los conductores en comparación con la situación inicial antes de agregar la nueva capacidad. Esto puede parecer contradictorio, ya que al agregar una nueva infraestructura se está aumentando la capacidad de la red al mismo tiempo que se mejoran los tiempos de recorrido en dicha nueva red. En el siguiente ejemplo se plantea.

Para ejemplificar esto, se plantea el siguiente ejemplo, descrito según las siguientes premisas:

- Las rutas entre las poblaciones 1 y 2 son actualmente A+B y C+D
- Se quiere construir una nueva infraestructura E, pasando a ser el nuevo itinerario A+E+D
- Cada puente (A y D) tiene un tiempo de viaje de  $x/1000$  min, siendo x la intensidad
- B y C tienen tiempos de recorrido de 15 min
- La intensidad entre 1 y 2 es de 1000 veh/h



Se puede ver que a priori el tráfico se equilibra:

$$A + B = X \text{ veh}$$

$$C + D = Y \text{ veh}$$

$$\text{Por tanto, } X + Y = 1000$$

$$T_{A+B} = T_{C+D} \rightarrow X = Y = 500 \rightarrow T_{\text{recorrido}} = \left(\frac{500}{100}\right) + 15 = 20 \text{ min}$$

A partir de la incorporación del nuevo itinerario:

$$A + E + D = Z, \text{ suponiendo que el tiempo de recorrido del nuevo tramo es de 7,5 min, para 500 veh/h} \rightarrow T_{\text{recorrido}} = \left(\frac{500}{100}\right) + 7,5 + \left(\frac{500}{100}\right) = 17,5 \text{ min}$$

Sin embargo, cabe recordar que hay 1000 veh/h:

$$\left. \begin{aligned} X &= A + B \\ Y &= C + D \\ Z &= A + E + D \end{aligned} \right\} \begin{aligned} &\text{A lo emplean } X + Z \text{ vehículos} \\ &\text{D lo emplean } Y + Z \text{ vehículos} \\ &\text{Imponiendo que las tres rutas tendrían un mismo tiempo de recorrido:} \end{aligned}$$

$$\frac{X + Y}{100} + 15 = \frac{Y + Z}{100} + 15 = \frac{X + Z}{100} + 7,5 + \frac{Y + Z}{100}$$

$$\left. \begin{aligned} X + Y + Z &= 1000 \\ X &= Y \\ 15 &= \frac{Y + Z}{100} + 7,5 \end{aligned} \right\} \begin{aligned} X &= Y = 250 \\ Z &= 500 \end{aligned}$$

$$T_{(A+B)} = \frac{Z + X}{100} + 15 = 22,5 \text{ min}$$

$$T_{(A+B)} = \frac{X + A}{100} + 15 = 22,5 \text{ min}$$

$$T_{(A+B)} = \frac{Z + X}{100} + 7,5 + \frac{Y + Z}{100} = 22,5 \text{ min}$$

¡Sin la nueva infraestructura E, se tardaba 20 minutos!

Este ejemplo pone de manifiesto que, en algunos casos, más infraestructura no es sinónimo de mejora de las condiciones del tráfico. Se hace patente que, en este tipo de situaciones, optar por medidas de refuerzo del transporte público (frecuencias, recorridos, sistemas de plataforma reservada) y de la mejora de la accesibilidad al transporte público mejoraría las condiciones de circulación, en la mayoría de casos sin afectar a la capacidad de la vía y con un coste mucho menor que el de construir toda una nueva infraestructura. Para ello, es fundamental que la voluntad política esté alineada con la técnica.

<https://acortar.link/QJcbIX>





Por:  
Juan Lazarte (\*) director ejecutivo de PLACE  
director del Gremio de Educación de la CCLdirector de PLACE,  
Lima Perú y Ricardo Gutiérrez , Investigador del Mech Tech College,  
Puerto Rico - USA



# FALTA DE TÉCNICOS PARA EL TRANSPORTE

Un reciente Foro Internacional sobre Formación Ocupacional Técnica realizado por la Cámara de Comercio de Lima dejó entrever la latente necesidad de cubrir muchos puestos ocupacionales y seguramente también ejecutivos para la regulación del transporte en todas sus modalidades, no solo en el transporte urbano, sino el interprovincial, de carga y otras, como el cabotaje.

Sin bien en cierto que la Educación técnica enfrenta una serie de problemas tampoco es menos cierto que hay una ausencia latente de técnicos para esta actividad que ha crecido sin rumbo y de manera inorgánica.

Los problemas y retos que enfrentan los países del mundo en la Educación Técnica son:

- El desfase entre la demanda laboral y la oferta académica.
- Insuficiencias de regulación adecuada de las Carreras Técnicas, en términos de Licenciamientos y exigencias de educación continua.
- Desvalorización de las Carreras Técnicas.

#### **a) Desfase entre la Demanda Laboral y la Oferta**

**Académica:** En el mundo hay un desfase entre la demanda laboral y la oferta académica. La demanda laboral mundial para los trabajos técnicos fluctúa entre el 70 al 80 por ciento. Sin embargo, tenemos sólo del 20 al 30 por ciento de los estudiantes eligiendo carreras técnicas. Este fenómeno educativo afecta adversamente la productividad y el desarrollo económico.

Un país sin suficiente mano de obra capacitada no puede desarrollar su manufactura adecuadamente, así como tampoco puede atraer inversionistas extranjeros en los sectores tecnológicos.

Este desfase es más severo en algunas regiones que, en otras, sin embargo, todas tienen en común no haber logrado cerrar el disloque entre el campo laboral y el educativo.

Las regiones con las tasas más altas de educación técnica y vocacional, Asia y Europa, han sido las regiones de mayor desarrollo tecnológico y económico del mundo.

Propuestas para combatir ese desfase:

- Alinear la oferta académica con la demanda laboral, por lo que la educación debe darse en función de los empleos y el desarrollo económico.
- El Estado debe exigir a las Agencias Acreditadoras que los programas que no empleen al menos entre el 50% al 70% de los egresados, deberán retirar la acreditación a éstos.
- Se deben implementar campañas para revalorizar las carreras técnicas, en las mentes de los estudiantes y sus grupos de influencia, a través de programas de mercadeo social.
- Implementar escuelas técnico-vocacionales de secundaria en las zonas más necesitadas, en una primera etapa para ir ampliando el radio de acción en los siguientes años.

**b) Insuficiencias de regulación adecuada de las Carreras Técnicas,** en términos de Licenciamientos y exigencias de educación continua. Las carreras técnicas deben tener

requisitos de examen para ser licenciadas por el Estado y deben tener requisitos de educación continua mínima para las renovaciones de licencias periódicas. La tecnología cambia constantemente y mucha de ella, se vuelve obsoleta, por lo que es necesario actualizar los conocimientos constantemente.

#### **c) Desvalorización de las Carreras Técnicas.**

Esta desvalorización es la raíz de todos los problemas de la educación tecnológica mundial, por lo tanto, revalorizar las carreras técnicas en las mentes de estudiantes y sus grupos de influencia, es uno de los retos más grandes que tienen todos los países, por cuanto existe un prejuicio de que las carreras técnicas son educación de segunda categoría o de inferior calidad; lo cual lleva a que los estudiantes prefieren elegir las carreras y profesiones tradicionales por tener una falsa expectativa de que ganarán más dinero, tendrán un mejor status social o prestigio.

Sin embargo, surge de las estadísticas mundiales que 5 de cada 8 personas que eligen carreras tradicionales, terminan trabajando en algo que no estudiaron.

Países como Singapur, Finlandia y China han buscado implementar políticas públicas para intentar revalorizar las carreras técnicas, sin resultados muy apreciables, porque sus esfuerzos han sido insuficientes para arreglar y sincronizar el desfase entre la demanda laboral y la oferta académica.

Las ventajas de exigir que todos los jóvenes tengan al menos una destreza vocacional a los 18 años son las siguientes:

- Combate directamente la pobreza y la desigualdad.
- Disminuye a deserción escolar
- Fomenta la temprana incursión al campo laboral disminuyendo el desempleo entre los jóvenes.
- Aumenta el consumo local impulsando la economía
- Aumenta el recaudo de impuestos
- Crea abundante mano de obra diestra para el desarrollo económico local y para atraer inversión extranjera en la manufactura.
- Revaloración de las carreras técnicas.
- Aumento en la productividad del país.
- Desarrollo del emprendedurismo local e internacional.
- Disminuye la emigración
- Mejora la calidad de los productos y servicios.
- Mejora la competitividad de país.

El Perú en los próximos años va a experimentar un crecimiento del movimiento portuario y sus colaterales como lo es el transporte de carga y seguramente todos los demás sistemas de transporte por la dinámica que generan negocios de ingreso y salida de mercancías para los mega proyectos que ya ese encuentra en fase de construcción.

Nuestro país adolece de carreras formativas que faciliten contar con recursos humanos ocupacionales y ejecutivos que se integren al sistema de transporte. Hace algunos años en una visita a la Universidad Tecnológica de Querétaro – México, me di con la grata sorpresa que desde ese centro de estudios se forman técnicos en logística de transporte al ser esta ciudad un hub logístico ubicado al norte de Ciudad de México que es el gran acopiador de mercancías que reciben en esa ciudad y se traslada a la capital. Para ello se ha establecido un sistema de control de tráfico de ingresos y salidas de camiones, buses y del tren con la finalidad de tener perfectamente articulado el transporte de mercancías y personas. Una empresa multinacional donó gratuitamente un edificio de 7 pisos y la tecnología para que los estudiantes de esa carrera sepan cómo administrar el flujo de ingresos y salidas de los vehículos principalmente pesados y del tren.

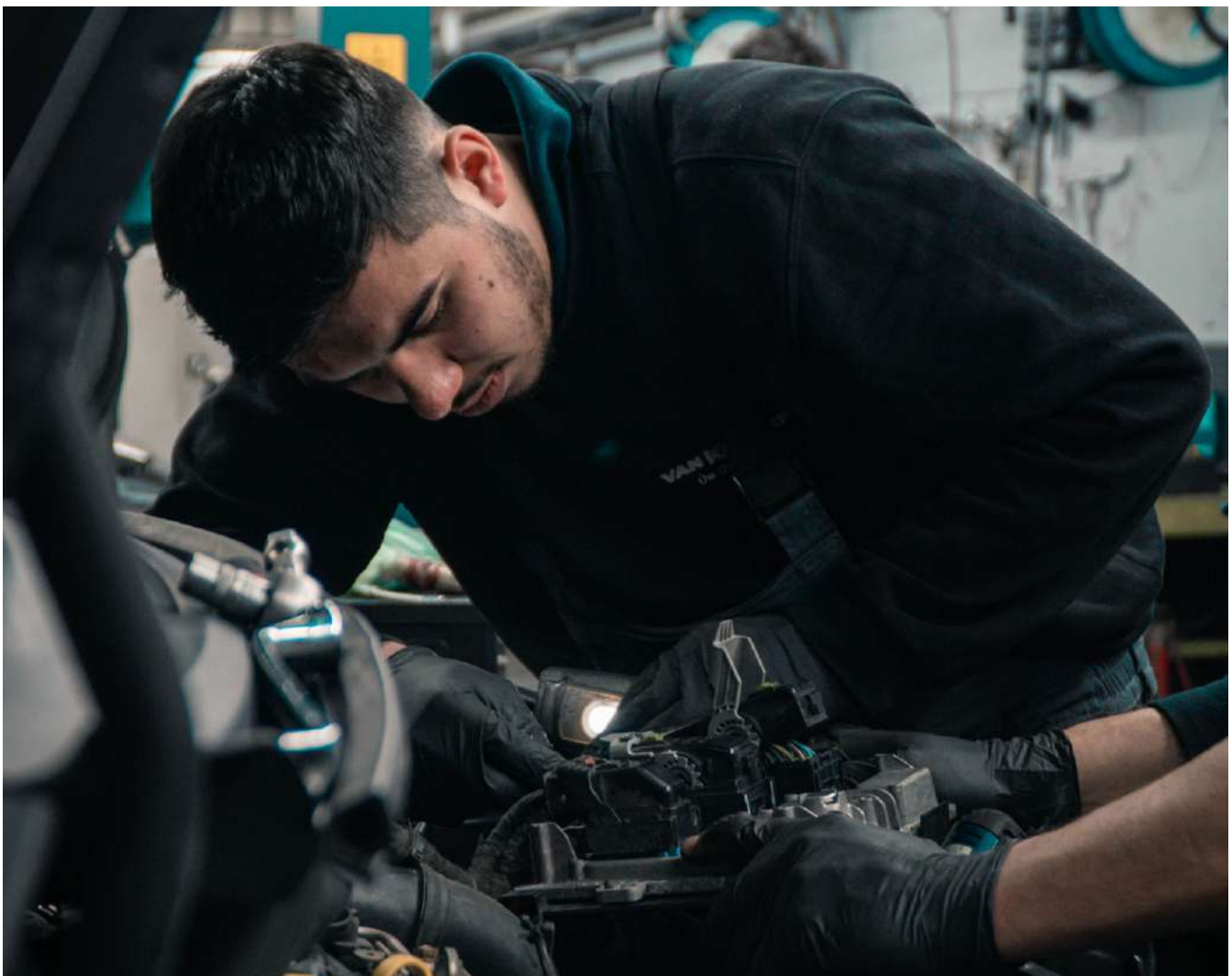
Y una vez nuestro sistema educativo carece de pertinencia porque las universidades, institutos y CETPROS locales de ciudades portuarias no apuestan por formar técnicos que realicen labores vinculados al control del transporte de carga y pasajeros. Se requieren técnicos en refrigeración para atender la cadena de frío de muchos productos

exportables, se requieren agentes de transporte marítimo, controladores de tráfico de manera similar al del aeropuerto, técnicos en distribución física y también expertos o ejecutivos en gestión logística

Basta ver la carencia de cuadros profesionales y técnicos en el transporte público, para entender que hay un divorcio entre las necesidades mediatas de las empresas generadoras de empleo y los centros de formación y perfeccionamiento.

Hay un desafío aún más grande, de envergadura mundial. Surge de varias fuentes estadísticas que hay un desfase entre el mercado laboral y las ofertas académicas. Cada vez tenemos más gente estudiando carrera, que tienen menos empleabilidad.

Por ello a través de la organización PLACE estamos a disposición de los gobiernos locales y centros de formación académica para compartir nuestras investigaciones y promover el desarrollo de programas de formación “principalmente técnicas” que faciliten contar con recursos humanos para tener un mejor sistema de transporte







Han pasado 202 años de la Declaratoria de "Independencia" del Perú, y deberíamos de estar conmemorando ser un país, desarrollado, solidario y exitoso, por la gran biodiversidad con la que contamos.

Y desearles Felices Fiestas Patrias a millones de peruanos, pero la actual situación socioeconómica, política, social y cultural por la que ha venimos atravesando no nos lo permite

Ya no existe la Identidad Nacional, se perdieron los Principios y Valores, no hay Amor al Perú, muy pocos buscamos un mejor futuro para las próximas generaciones en forma conjunta e integral.

Sin embargo, la constancia y perseverancia, nos permite decir SOMOS PERUANOS Y SEÁMOSLO SIEMPRE, remontemos estos males, porque la gracia de Dios, nos fue concedida, un gran abrazo compatriotas, es momento de recobrar nuestra IDENTIDAD Y AMOR AL PERÚ.

¡QUÉ VIVA EL PERÚ!"

*Un fuerte abrazo por...  
¡¡ Fiestas Patrias!!*

**ENVIA**  
PERÚ

GRUPO  
REVISTA  
ASESORIA  
CONVENIOS

[grupoenvia.com](http://grupoenvia.com)

[www.logisticamartell.com](http://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](mailto:info@logisticamartell.com)

[www.logisticamartell.com](http://www.logisticamartell.com)



# ATU: TAREAS PENDIENTES Y URGENTES.

Los ciudadanos de Lima y Callao requieren de soluciones rápidas para el problema del transporte público, no pueden seguir utilizando medios tan inseguros e informales como los Taxis colectivos o combis y custers piratas, que en cada esquina se disputan el pasajero, pagando tarifas que encarecen el servicio y no corresponden a la calidad que el usuario se merece.

Por:  
Dr. Fabricio  
Orozco



ATU  
AUTORIDAD DE TRANSPORTE  
URBANO PARA LIMA Y CALLAO

Es necesario que el transporte público se encuentre en manos de empresas sólidas financiera y patrimonialmente, lo que permita que puedan invertir en flota y en operación. Las actuales empresas de transporte no están ni cerca de ese modelo empresarial, lo que nos lleva a plantear que la ATU deberá convocar licitaciones internacionales que puedan permitir el concurso de empresas proveedoras de flota y empresas operadoras de sistemas de servicio público que tengan experiencia en otras ciudades de América o Europa.

Adicionalmente, la ATU debe considerar que las flotas de buses utilicen motores propulsados a GNV, híbridos y/o eléctricos, que permitan el uso de tecnología de punta y ambientalmente amigables, lo cual también incide en mantener tarifas accesibles en el tiempo.

La ATU debe cambiar de rumbo y dejar de lado los desaciertos que uno tras otro tiene desde su creación hasta ahora. Una autoridad de transporte para Lima y Callao que no cumple con las funciones mínimas para las que fue creada y menos alcanza los objetivos previstos. En efecto, el servicio de transporte público es deficiente y no hay visos de solución para corregir dicha situación que afecta a los ciudadanos, pues al desorden que ya impera en el tránsito, se suma el caos del transporte público que generan los transportistas informales (taxis colectivos) y el deficiente servicio que prestan las empresas de transporte de los Corredores Complementarios.

Se pensaba que al producirse el cambio de la dirección de la ATU se enmendaría la seguidilla de errores y deficiencias de esta "autoridad" venida a menos; sin embargo, eso no ha sido así y la situación sigue empeorando sin que se muestren intenciones de revertir esa situación. En efecto, los concesionarios que operan los corredores complementarios han anunciado que hasta el 30 de junio prestarán servicio y que luego de esa fecha dejarán de hacerlo (enésima vez que efectúan esta amenaza) y la invasión de vehículos no autorizados en las calles cada día crece en forma sostenida.

Es necesario insistir como lo venimos haciendo desde este espacio y plantearle a la ATU que de una vez proponga soluciones. Nos permitimos darle algunas medidas que en forma práctica pueden coadyuvar.

Retomar los BRT's en la ciudad; esta sería una primera medida a ser anunciada y que estaría reorientando el transporte público hacia el camino de tener un sistema de transporte público que se ajuste a satisfacer cuando menos el 50% de la demanda de viajes diarios de Lima y Callao. Se requiere que la ATU y las municipalidades de Lima y el Callao activen el plan de inversión en infraestructura para implementar los BRT's que se necesitan. En ese escenario tendríamos lo siguiente:

- Ampliaciones del BRT COSAC 1, esto es, hacer las

extensiones del corredor desde (i) la Av. Tupac Amaru hasta el Aeropuerto Jorge Chávez mediante el corredor en las avenidas Gamarra y Valle en Lima Norte, las que permitirían darle amplitud de cobertura de servicios para la zona de Lima Norte y el Callao. (ii) Asimismo ampliar el corredor desde la Estación Mercado de Flores hacia Puente Atocongo, lo que permitiría integrar el servicio hacia la zona sur. (iii) Implementar el Corredor Av. Grau – Estación Central – Av. España – Av. Alfonso Ugarte – Av. Brasil. Con esta ampliación el COSAC 1 estaría en capacidad de incrementar flota y ampliar su servicio al 20% de los viajes de la ciudad.

- Liquidar y declarar la caducidad de las actuales concesiones de los Corredores Complementarios debido a la inviabilidad de los concesionarios y convocar a una nueva licitación que tenga como características fundamentales: (i) uno o dos operadores de flotas de 2,500 unidades vehiculares como mínimo que operen el servicio en los cinco corredores complementarios y (ii) uno o dos proveedores de flota vehicular para la operación.
- Implementar el sistema de recaudo (componente tecnológico) para el sistema en forma integral y con un solo operador que permita el acceso a través de una serie de tecnologías virtuales que no se sujeten simplemente al uso de tarjetas.
- La licitación de las rutas de los corredores de aproximación y REZNAS para completar el plan de rutas y servicios.

Como podemos ver, estas son tareas urgentes y fundamentales que permitirán ordenar el servicio de transporte público ofreciendo al usuario calidad de servicio, tarifas integradas y acordes con el servicio, vehículos de transporte seguros; así como descongestionar las principales arterias de la ciudad que hoy en día están colapsadas por ser vías saturadas.

Es necesario que la ATU y las municipalidades Provincial del Callao y Metropolitana de Lima elaboren y ejecuten un plan integrado de emergencia para implementar la infraestructura necesaria para los corredores segregados que completen los BRT's antes mencionados; asimismo, se deberá trabajar con ambos gobiernos locales la mejora e integración de la red de semáforos que permitan darle celeridad a las vías donde se deben implementar los corredores segregados.

En paralelo, la ATU deberá reordenar y rediseñar las rutas de las empresas de transporte que prestan servicios con autorizaciones administrativas. Esta medida es esencial para dar cobertura a las zonas donde se construya la infraestructura de los corredores y con la finalidad de impedir que la demanda de viajes sea cubierta por el transporte informal.

Los ciudadanos de Lima y Callao requieren de soluciones



rápidas para el problema del transporte público, no pueden seguir utilizando medios tan inseguros e informales como los Taxis colectivos o combis y custers piratas, que en cada esquina se disputan el pasajero, pagando tarifas que encarecen el servicio y no corresponden a la calidad que el usuario se merece.

Es necesario que el transporte público se encuentre en manos de empresas sólidas financiera y patrimonialmente, lo que permita que puedan invertir en flota y en operación. Las actuales empresas de transporte no están ni cerca de

ese modelo empresarial, lo que nos lleva a plantear que la ATU deberá convocar licitaciones internacionales que puedan permitir el concurso de empresas proveedoras de flota y empresas operadoras de sistemas de servicio público que tengan experiencia en otras ciudades de América o Europa.

Adicionalmente, la ATU debe considerar que las flotas de buses utilicen motores propulsados a GNV, híbridos y/o eléctricos, que permitan el uso de tecnología de punta y ambientalmente amigables, lo cual también incide en mantener tarifas accesibles en el tiempo.

**ENVIA** | GRUPO  
REVISTA  
ASESORIA  
CONVENIOS  
grupoenvia.com **PERÚ**

**Envía**  
Internacional



**Invita a los ciudadanos y a los usuarios/operadores de los diferentes modos de transporte terrestre: nacional, provincial y distrital a enviar sus comentarios, denuncias y propuestas sobre el sector para ser incluidos en la Revista En Vía Internacional y comentado por Radio Miraflores la Auténtica.**

[informes@grupoenvia.com](mailto:informes@grupoenvia.com)



**RADIO MIRAFLORES  
LA AUTÉNTICA**

Todos los

**MIÉRCOLES 5 PM** ➤

Síguenos y comparte  
la Transmisión



Por:  
Dra. Regina Vigo Ayasta  
Doctorado en Salud Pública

# EL NIVEL REGIONAL DE GESTIÓN PÚBLICA EN EL PERÚ

**El ejercicio de la gestión pública se evalúa mediante la identificación, seguimiento y análisis de algunas dimensiones entre las cuales se mencionan la conectividad, accesos a servicios, salud, educación e instituciones.**

Estas dimensiones se describen en 17 indicadores de gestión, entre los cuales se mencionan para la dimensión conectividad la cobertura de agua, continuidad de la provisión de agua, calidad bacteriológica del agua, cobertura de desagüe, infraestructura vial departamental y vecinal pavimentada infraestructura vial departamental y vecinal no pavimentada afirmada; para la dimensión salud la cobertura de vacunas, anemia, cobertura de personal médico; para la dimensión educación los locales escolares públicos con acceso a internet, locales escolares públicos con acceso a los tres servicios básicos, locales escolares públicos con todas las aulas en buen estado y la dimensión instituciones a la capacidad de recaudación, atrasos en las inversiones regionales, atrasos en las inversiones locales, criminalidad y homicidios. Como resultado se obtiene el índice Regional de Gestión Pública (IRGP) el mismo que describe los datos anualmente y por regiones. Para el año 2022, según el Consejo Privado de Competitividad, a nivel nacional el desempeño de las autoridades no es el óptimo excepto Lima que de una valoración de 1 obtiene el nivel de gestión pública de 0,99 en la información se observa que para esta región la evolución fue creciente desde el 2020 con 0,89 y 2021 con el 0,92.

De acuerdo con los datos del IRGP del año 2020, ninguna región obtuvo la valoración entre 0,99-1,00 y solo el 8% se encontraba entre 0,79 hasta 1,00 como Lima y Tacna y el 64% entre el 0,58-0,39 entre las cuales se mencionan a Cuzco, Ancash, Piura, San Martín, Junín, Cajamarca, Ayacucho, Amazonas, Huánuco, Apurímac, Huancavelica, Pasco, Madre de Dios, Ucayali, Puno y Loreto. (ver tabla2)

**Tabla 1. IRPG según regiones año 2020**

Índice	Regiones	N	%
0,99-1,00	-	0	0
0,79-0,98	Lima y Tacna	2	8
0,69-0,78	Arequipa, Moquegua e Ica	3	12
0,59-0,68	Lambayeque, La Libertad, Lima Provincias y Tumbes	4	16
0,49-0,58	Cuzco, Ancash, Piura, San Martín, Junín, Cajamarca, Ayacucho, Amazonas, Huánuco, Apurímac y Huancavelica	11	44
0,48-0,39	Pasco, Madre de Dios, Ucayali, Puno y Loreto	5	20
Total		25	100

**Fuente: Elaboración propia con información del Consejo Privado de Competitividad.**

Para el año 2022, el desempeño en la gestión pública del 86% de las regiones del Perú ha evolucionado favorablemente; sin embargo, en el 14% de las regiones no se observa una mejora sostenible. Entre las regiones sin evolución favorable se encuentran Cajamarca, Huánuco, Huancavelica y Pasco. Asimismo, el IRGP (considera 1 a quien cuenta con un mayor nivel de gestión pública y 0 un menor nivel) para el año 2022, según regiones, identifica al 20 % como Lima, Tacna, Arequipa, Moquegua e Ica entre los niveles de 0,79 hasta 1,00 y al 40% de las regiones con un menor nivel entre 0,58 a 0,39 a Huancavelica, Madre de Dios, Ucayali, Puno y Loreto. (ver tabla 1)

**Tabla1. IRPG según regiones año 2022**

Índice	Regiones	N	%
0,99-1,00	Lima	1	4
0,79-0,98	Tacna, Arequipa, Moquegua e Ica	4	16
0,69-0,78	Lambayeque, La Libertad y Junín	3	12
0,59-0,68	Lima Provincias, Tumbes, Cusco, Ancash, Piura, Junín y San Martín.	7	28
0,49-0,58	Ayacucho, Huánuco, Amazonas, Apurímac y Pasco	5	20
0,48-0,39	Huancavelica, Madre de Dios, Ucayali, Puno y Loreto	5	20
Total		25	100

**Fuente: Elaboración propia con información del Consejo Privado de Competitividad.**

Finalmente, se puede afirmar entre los factores que intervienen en la mejora del IRGP se mencionan el desarrollo de los programas de capacitación y formación de las capacidades de servidores y gestores públicos organizadas por los diferentes ministerios y organismos supervisores y de control mediante plataformas virtuales. En la estrategia educativa haciendo uso de cursos y seminario se evidencia la participación masiva y activa del grupo de interés. Sin embargo, para mejorar y alcanzar las competencias es de suma importancia abordar aspectos básicos de gestión pública en talleres y en grupos pequeños de modalidad presencial para lograr el afianzamiento de la capacitación virtual con docentes con conocimientos y experiencias en gestión pública.



# LA IMPORTANCIA DE IMPACTAR CON TU BELLEZA E IMAGEN

Por:  
Liz Guillén  
Morales (\*)



**PORQUE BELLEZA NO ES LO QUE MUESTRAS, SINO, ¡¡LO QUE ERES!!**

En tiempos en los que parece ser que pestañear es un lujo que casi nadie quiere darse, en donde el internet se ha convertido en el nuevo mercado más demandado por todos, dónde lo que más cuenta son los LIKES que tiene cada publicación y donde actualizarse es un trajín sin fin; Todo fluye al son de un clic, quedándonos **"A un clic del NEXT"** (a un clic del siguiente).





**E**stadísticas revelan que solo tenemos 5 segundos para impactar con nuestra imagen y diferenciarnos en redes sociales, en donde el temor más grande es dejar de existir en ellas o comunicar de modo incoherente e inapropiadamente aquello que deseamos transmitir. Sabemos que nuestra imagen siempre está comunicando una serie de características personales como estilo, actitud, estatus, formalidad, y una serie de emociones entre otras cualidades; Así también, se torna relevante, enlazar ambos concepto que aclaramos va más allá de lo que parecen; A la **“Imagen Personal”** como la proyección visible de un mundo interno que busca comunicar coherentemente; Y, Tu **“belleza”** como la simetría armónica de ese interior que se traduce en un conjunto de buenos hábitos y actitudes que podemos observar.

**“Belleza no es lo que muestras, sino, lo que eres”;**

Busca ilustrar aquello que desde el principio la ciencia ha definido como belleza; **“Simetría”**, un juego de proporciones y balance que crea equilibrio y armonía; cuidando mantener las proporciones justas y apropiadas;

**BELLEZA NO ES LO QUE MUESTRAS, SINO, LO QUE ERES;**

No es como luces, es como piensas, es como sientes, Es como manifiestas aquello que piensas; Es como gestionas todo aquello que sientes, que experimentas, aquello que vives;

**LA BELLEZA VA MÁS ALLÁ;**

No es lo bien que luces, no es un cuerpo esbelto, ni una sonrisa perfecta, tampoco una vida perfecta, mucho menos, cuanto opinen los demás;

Belleza es lo bien percibes el mundo, lo bien que te percibes a ti mismo y lo bonito que te tratas.

Dicho diferente; Es como aceptas quién eres, es entender tu humanidad imperfecta y utópicamente perfectible; es un estilo de vida, la actitud con que enfrentas los problemas asumiendo cada día como un desafío, es lo bien que afrontas la vida.

Por último; Ser bello y parecerlo son la dupla perfecta que se sostiene en el tiempo;

Disociadas solo te llevará al desgaste y al agotamiento, se tornará insostenible; Por tanto, si lo que buscas es aprovechar bien todas las oportunidades proyectando belleza, te sugiero echar mano a ambas de modo paralelo, te dejará vibrantes y prolongadas emociones de satisfacción.

**Asesoría de *Imagen* personalizada**  
*Varones y mujeres*  
**Ser y parecer dualidad que prevalece en el tiempo**

**LIZ GUILLÉN MORALES**  
 Coach en Imagen personal y Neuroliderazgo

Si lo que anhelas es **sentirte** y **lucir muy bien**;  
 proyectando una **imagen más fresca**, energética,  
 de **seguridad, liderazgo y distinción**;  
 Entenderás que la **asertividad** en lo que elijas  
 es la **clave de tu éxito**.

**... tu mejor versión!**

983 473980
 liz87guillen@gmail.com
 lizi873@hotmail.com

# EX CINE BAHÍA, ANCÓN RECUPERADO



**H**ace años este espacio era un cine donde se podía disfrutar de un agradable momento gracias a las películas que proyectaban, por muchos años este histórico cine funcionó con normalidad, entreteniendo y brindando alegría a las familias anconeras.

Atravesando por distintos gobiernos, los derechos de arrendamiento cayeron en manos ajenas y no permitieron que el cine continuara con su funcionamiento regular. Los intentos por recuperarlo surgieron desde el mandato del ex-alcalde Felipe Arakaki Shapiama, quien logró obtener un acuerdo y anunció que en dicho predio se construiría un gran teatro municipal y un complejo cultural.

Sin embargo, durante la alcaldía de Pedro Barrera, se realizó una sesión ordinaria de concejo, en donde por unanimidad del pleno del concejo municipal, se cedió la

propiedad a través de sub arriendo a una empresa que tiene domicilio fiscal en Ayacucho, y se anunció que se utilizaría para los juegos de azar y con un bajo coste de alquiler.

Todo eso cambiaría con la reciente sesión de concejo del actual alcalde de Ancón, Samuel Daza, quien, por unanimidad dejó sin aprobación el arrendamiento al ex cine Bahía, el alcalde Daza pretende que este cine recupere su funcionamiento normal y pueda devolverle alegría a los anconeros.

**La gestión de Daza propone espacios de proyección cultural para la juventud del distrito,** impulsando proyectos y gestionando de correcta manera el ex cine Bahía, que para muchos anconeros es un símbolo y patrimonio del distrito. El ex cine Bahía tiene un brillante futuro.



# TOMORROW. MOBILITY

WORLD CONGRESS

7 - 9 NOVEMBER 2023

BARCELONA & ONLINE



Co-funded by the  
European Union



Fira Barcelona

[www.tomorrowmobility.com](http://www.tomorrowmobility.com)

#TMWC23



# Make your move matter

Join the urban  
mobility  
revolution

