

MEGAPUERTO PERUANO SERÁ PUERTA DE ENTRADA A COMERCIO ENTRE AMÉRICA DEL SUR Y ASIA

**PROSPECTIVAS
PARA EL 2024**

**ERRORES CONCEPTUALES
EN LA GESTIÓN PÚBLICA**

**UN ENFOQUE
TRANSFORMADOR PARA
LOS STAKEHOLDERS**

**ENCUENTRO
APEC PERÚ 2024**

SIMUS 

**CIUDADES A CONTRA
RELOJ DEL 2030**

ENVIA

ASESORIA

grupoenvia.com



ENVIA

GRUPO
REVISTA
ASESORIA
CONVENIOS

Tel.: +51 457 4480

Cel.: 999 620 961

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

NOS ESPECIALIZAMOS EN:

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

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

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

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

OTROS SERVICIOS

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

informes@grupoenvia.com

En este número



9

ERRORES CONCEPTUALES EN LA GESTIÓN PÚBLICA

12

UN ENFOQUE TRANSFORMADOR PARA LOS STAKEHOLDERS

18

ENCUENTRO APEC PERÚ 2024

2 PROSPECTIVAS PARA EL 2024

y más!!!

REVISTA **ENVIA**
grupoenvia.com

AÑO 15 / EDICIÓN 100 / FEBRERO 2024
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.

Elvira De La Puenta
Jhony Pardavé

COORDINADORA GENERAL
Lya Gonzales S.

COLABORADORES INTERNACIONALES:
Julián Sastre / España
Martha Gutiérrez / Colombia
Lauro Meneses / Brasil

ADMINISTRACIÓN Y LOGÍSTICA:
Giancarlo Martell Q.

Reyes Juárez / México
Jorge Coxtinica / México
Magally Martell / México Cancún

DISEÑO GRÁFICO / WEB:
Carlos Veramendi

ANALISTA Y PRODUCCIÓN:
Tania Valenzuela

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

COLABORADORES NACIONALES:

Alejandro Chang
Daniel Hidalgo
Fabricio Orozco
Javier Martell
Samuel Daza
María Velásquez

TELF. OF.:
+(51) 457 4480

DEPÓSITO LEGAL:
No. 2009-02495

Encuentre nuestro contenido digital en:

www.grupoenvia.com



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

PROSPECTIVAS PARA EL 2024

Iniciamos el 2024, llenos de expectativas, de las acciones que puedan realizar las diferentes instancias de nuestro Estado (en todos los niveles de gobierno y gestores públicos en el ámbito nacional) para encontrar alternativas concretas y proactivas para nuestra recuperación económica y lucha frontal contra la inseguridad ciudadana que esta insertada también en las diferentes instancias del poder económico, político, legal y cultural en nuestro país.

La próxima inauguración del Puerto de Chancay, es una gran oportunidad para promover las actividades marítimas en sus diferentes modalidades (a fin de recuperar el potencial marítimo que tuvimos en alguna oportunidad), **ahora en nuevos escenarios y nueva visión geopolítica internacional**, que merece una profunda reflexión para concordar y desarrollar acciones inmediatas y sostenidas por parte del sector empresarial, profesional, académico y, de investigación. Concertando con las capacidades en recursos humanos que tenemos, apartada de las actuales actividades público-políticas, encontrando un liderazgo conjunto y viable con identidad nacional y transparencia en la gestión que necesitamos reencontrar entre los peruanos de verdad, difícilmente se lograría con la actual clase política que nos ha sumido en esta crítica situación en las últimas décadas.

Mención aparte, el recientemente emitido Decreto Supremo N°003-2024-MTC que declara la reorganización de algunas dependencias del Ministerio de Transportes y Comunicaciones; **oportunidad** que merecería **incluir** las dependencias e instancias que tienen que ver con el Transporte Multimodal (aéreos, marítimos y terrestres) que no son ajenas de los mismos vicios de las otras dependencias indicadas en el dispositivo. Considerando que la conformación de estas comisiones **re organizadoras (*)**, deberían de estar integradas **necesariamente**

por especialistas y profesionales independientes exitosos en cada una de las modalidades, exentos públicamente de intereses expresos en mantener el statu quo; a través de diferentes modalidades mercantilistas, con intromisión política, enquistada de corrupción, que obstaculizan la recuperación socioeconómica y desarrollo sostenido en nuestro país.

La próxima reunión de APEC 2024, ¿acaso será un escenario para ver algunas oportunidades de mejora? Al menos en nuestra presentación internacional y de los necesarios contenidos en este tipo de eventos, la cual será una vitrina para visualizar el grado de gestores públicos y las capacidades que tienen algunos representantes de nuestro país, como anfitriones al mundo.

Por otro lado, por casa estamos poniendo a vuestra disposición la **Edición número 100 de nuestra Revista En Vía Internacional**, como esfuerzo colectivo de muchos años y autores de varios continentes que nos han acompañado, transmitiendo lo mejor de cada uno de ellos con el compromiso corporativo de mejorar las condiciones de vida de los ciudadanos del mundo, tratando de incidir en sus decisiones y acciones en pro de conservar el medio ambiente, la calidad de vida, las organizaciones y servicios de las diferentes modalidades de movilidad, dándole sostenibilidad a las mismas; a través del diseño e implementación de modelos exitosos en diferentes ciudades del mundo, todo ello en beneficio colectivo para revalorar la VIDA como coexistencia humana.

A cada uno de nuestros colaboradores del Perú y de varias ciudades de otros continentes, reiteramos nuestro agradecimiento y les solicitamos que sigan colaborando con sus mensajes como enseñanzas, mediante sus artículos, recomendaciones, sensibilización, valores y principios, que son necesarios para una mejor convivencia. Reiterándoles mi aprecio.

(*) D.S. N° 003-2024-MTC artículo 2 Comisión Reorganizadora (03/02/2024)

A ustedes estimados lectores, seguidores, diversos gestores públicos y privados, miembros de la academia, de los colegios profesionales, de las diferentes instituciones, colectivos, representantes de los ciudadanos de a pie, como los diferentes actores y operadores de las diferentes modalidades de transportes, comunicaciones, servicios a la comunidad, profesionales, técnicos y ciudadanos responsables; buscando mejores alternativas y modalidades para vida inclusiva, ambientalmente sana, en busca de la recuperación y puesta en práctica de principios y valores para una vida digna y humana, les comentamos que seguiremos con la búsqueda

conjunta y trasmisión; a través de este medio, también de las mejores enseñanzas, ejemplos y realidades que necesitamos comprender, imitar y de ser posible mejorar.

Por lo que sería conveniente que en el 2024....

Nos proponemos en ser mejores personas, hacer mejores actividades públicas y privadas, con individuos de similares valores y principios, CONCORDANDO y forjando mejores alternativas multidisciplinarias, multimodales, como proactivas; valorando lo aprendido para construir mejores escenarios y oportunidades que, de las que ya tenemos. **Sigamos aportando y trabajando juntos para lograr esas aspiraciones conjuntas.**

“UNA NACIÓN QUE ASPIRA AL DESARROLLO, REQUIERE DE UNA COEXISTENCIA SOCIAL PACÍFICA Y ENCAUSADA CON UN LIDERAZGO MODERNO, TRANSPARENTE E INCLUSIVO, CONTANDO PARA ELLO CON FUNCIONARIOS IDONEOS, PROYECTOS MULTISECTORIALES RENTABLES SOCIALMENTE, BUSCANDO CONCORDAR EXPERIENCIAS EXITOSAS, CON BUENAS PRACTICAS EN ADMINISTRACION, GESTION Y POLITICAS PUBLICAS, POSIBILITANDO CON ELLO UN DESARROLLO SOCIOECONOMICO INCLUSIVO, GENERANDOSE NUEVAS ALTERNATIVAS PARTICIPATIVAS DE NUEVOS RECURSOS HUMANOS, PARA CONJUNTAMENTE MEJORAR EL NIVEL DE VIDA DE LOS CIUDADANOS.”



En nombre de Compañía de Minas Buenaventura, queremos felicitar a la Revista En Vía Internacional por su Edición N° 100. Extendemos nuestros mejores deseos a todo el equipo, destacando su valioso compromiso en la creación de contenidos positivos y la promoción del conocimiento en temas sociales y económicos. Valoramos su innovación editorial y esperamos que sigan enriqueciendo a la audiencia y contribuyendo al desarrollo del país.

Lima, febrero de 2024

Roque Benavides
Presidente del Directorio
Compañía de Minas Buenaventura

BUENAVENTURA

ENVIA | GRUPO
REVISTA
ASESORIA
CONVENIOS

GOBIERNOS REGIONALES Y GESTIÓN PÚBLICA

**Sección en la que presentamos artículos relacionados a los
Gobiernos Regionales y Locales, ya que en nuestro país
contarán con nuevas autoridades y funcionarios, que iniciarán
una nueva gestión para los próximos 04 años.**



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

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

ERRORES CONCEPTUALES EN LA GESTIÓN PÚBLICA

GENERAN PROBLEMAS ESTRUCTURALES EN EL ESTADO

Estamos atravesando una grave crisis de gobernabilidad con problemas en los tres poderes del Estado. En los últimos ocho años, hemos tenido seis presidentes. La mediocridad y la corrupción están enquistados en los tres poderes del Estado.

El libro “Ideas para reconstruir la institucionalidad del País”, publicado en el 2018, propone el diseño de una nueva estructura, basado en la misión del Estado, creando el Poder del Ciudadano para que fije las remuneraciones y beneficios de las autoridades elegidas por el voto popular, gestione el sistema electoral, asuma las funciones de la Comisión de Ética del Congreso de la República, entre otras funciones. (Ver en <https://bit.ly/3ql6gWi>)

La propuesta cobra actualidad, porque

considera un solo Ministerio que asumiría las funciones de Educación, Salud, Trabajo y Justicia, para que cada persona pueda desarrollarse por sí misma y, coincide con la intención del presidente de Argentina, Javier Milei, de crear el Ministerio de Capital Humano, en donde se unen los ministerios de Educación, Salud y Trabajo.

Lo que ocurre en la vida política y en la gestión de los tres poderes del Estado nos están llevando al descontrol y al caos. Evitar su permanente

involución nos obliga a corregir los errores conceptuales, tener una visión distinta de la estructura del Estado al considerar a su misión como base, contar con funcionarios idóneos e íntegros y, tener un sistema judicial que sea predecible y oportuna. Hoy no lo es, inclusive en la lucha contra la corrupción.

Para la reforma del Poder Ejecutivo se plantea la definición de la misión del Estado, para identificar las funciones misionales y asignar a un responsable para cada una de dichas funciones. Las funciones de apoyo para que el Estado cumpla con su misión deberán ser responsabilidad de otro organismo.

Cada organismo debe organizarse a partir de su misión, aplicando el enfoque de procesos y definiendo correctamente los perfiles de los cargos y en especial de los directivos. La propuesta de reformar el Poder Ejecutivo corrige los errores conceptuales que se cometen actualmente por el diseño de la estructura del Poder Ejecutivo, en donde entre otros, se tiene los siguientes inconvenientes:

1. Se asigna a un mismo responsable de una función misional y de la función de apoyo.
2. Las responsabilidades sobre las funciones misionales y las de apoyo están diluidas.
3. Un ministerio que es responsable de normar, promover, autorizar y fiscalizar también brinda los servicios que debe fiscalizar.

Algunos ejemplos de errores conceptuales se muestran a continuación:

1. El MEF ha definido como su misión: "Armonizar la política económica y financiera, a través de la transparencia y responsabilidad fiscal, contribuyendo al crecimiento económico sostenido del país".
Observen que la misión del MEF dice que solo contribuye al crecimiento económico del país, diluyendo su responsabilidad, cuando debe ser el responsable de esta función misional.
2. El MEF es el ministerio que debería asumir la función misional de crecimiento y desarrollo económico del país. Sin embargo, también es responsable de las funciones de apoyo, como son las de gestionar el tesoro público, entre otras funciones.
3. Los ministerios de Educación y de Salud, además de ser entes rectores de dichos sectores, brindan servicios de educación y de salud que deben fiscalizar, originando que sean juez y parte a la vez.
4. Los ministros designan a los directivos de las

empresas públicas que realizan actividades económicas de sus respectivos sectores, a pesar que deben ser responsables de su fiscalización.

Por ejemplo, FONAFE debería designar a los miembros de la junta de accionistas y del directorio de las empresas públicas, velando por sus resultados. Sin embargo, hoy no lo hace.

El caso de Petroperú es un ejemplo del error conceptual con resultados catastróficos que hoy se conoce.

5. Las funciones de apoyo relacionados a los recursos humanos y de organización son asignados al MEF y a la Oficina del primer ministro, diluyendo las responsabilidades.
6. Se dice que el Ministerio de Justicia es responsable de la legalidad de los actos y que es un ente imparcial. Sin embargo, los procuradores que defienden al Estado en litigios dependen de este ministerio.

La propuesta de reforma reduce el número de ministerios de dieciocho a doce y corrige los errores conceptuales que se comete actualmente. Hoy considero que no debería existir el Ministerio de Defensa, porque las fuerzas armadas no deberían participar en decisiones políticas.

Para el Poder Legislativo, se propone dos cámaras y que la función de la Comisión de Ética sea asumida por el Poder del Ciudadano. Los últimos acontecimientos dan la razón de la creación de este Poder. Los congresistas deben velar por el desarrollo integral del país y no de la región que representa.

Se propone que el Poder Judicial tenga un ente rector de todo el sistema que vele por la calidad de los servicios de todos los organismos que la conforman, en forma independiente y autónoma, designando en forma meritocrática y transparente, a los responsables de la marcha de los organismos involucrados en el sistema. Hoy la justicia es impredecible e inoportuna con indicios de corrupción y una lucha interna que no se resuelve.

Finalmente, considero que es necesario continuar desarrollando las ideas para reconstruir la institucionalidad del país para que el Estado deje de ser el problema. Hay que sostener la democracia, estableciendo requisitos para la presentación de candidatos para contrarrestar el manejo de la clase política actual que viene engañando a la población, que está poca formada e informada y con problemas de subsistencia.



COLEGIO DE INGENIEROS DEL PERÚ

CONSEJO DEPARTAMENTAL DE LIMA

A nombre del Colegio de Ingenieros del Perú - Consejo Departamental de Lima, saludo a la revista "En Vía Internacional" con motivo de la publicación de su número 100 y la proximidad de sus 15 años de vida. Les deseo muchas ediciones más, compartiendo contenido de alta calidad sobre la actualidad socioeconómica y tecnológica del sector transportes y comunicaciones. Un cálido abrazo.

Ing. CIP Roque Benavides Ganoza
Decano del CIP-CDLima

www.cdlima.org.pe



@ciplimaoficial

SOSTENIBILIDAD INTEGRAL EN PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA EN AMÉRICA LATINA: UN ENFOQUE TRANSFORMADOR PARA LOS STAKEHOLDERS



Por:
Dr. Reyes
Juárez Del A.

Sinopsis

La sostenibilidad integral en proyectos de infraestructura se posiciona como un imperativo estratégico para los principales stakeholders en América Latina. Este enfoque no solo busca mitigar los impactos ambientales, sino también maximizar los beneficios sociales y económicos de las iniciativas de infraestructura. En un contexto donde el desarrollo sostenible es crucial, es esencial que gobiernos, empresas, inversionistas y comunidades colaboren para implementar prácticas que aseguren la viabilidad a largo plazo de los proyectos.

Concepto de Sostenibilidad Integral:

Es muy común que cuando se habla de sostenibilidad normalmente se nos venga a la mente la sostenibilidad ambiental y el cambio climático. Y como no, si sobran razones para no solo estar preocupados sino ocupados en la sostenibilidad ambiental y la necesidad impostergable de descarbonizar la economía y usarla como pivote para hacer del planeta un espacio seguro.

En un foro celebrado en México recientemente (Noviembre de 2022, 31° Congreso Nacional de Ingeniería Civil los expertos señalaban enfáticamente: “El cambio climático no es el mayor reto mundial del futuro, sino el mayor reto mundial del presente. Debemos romper el paradigma de *usamos al medio ambiente porque tiene valor, pero lo destruimos porque no nos cuesta*”.

La **sostenibilidad integral** va más allá de la gestión ambiental, abrazando una perspectiva que incorpora dimensiones económicas, sociales y de gobernanza. En el ámbito de la infraestructura, implica desarrollar y ejecutar proyectos que no solo sean eficientes desde el punto de vista medioambiental, sino también inclusivos y económicamente benéficos para la sociedad. Este enfoque holístico reconoce que la sostenibilidad es un delicado equilibrio entre el

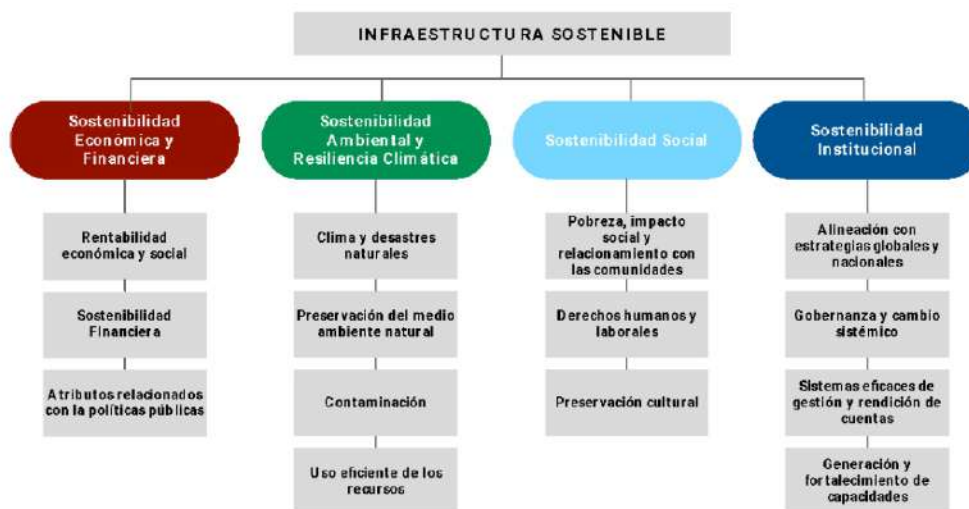
desarrollo económico, la equidad social y la preservación ambiental. Según el BID y la WWF (World Wildlife Fund), una de las organizaciones independientes de conservación más grandes y respetadas del mundo, una **infraestructura sostenible** es: "aquella que cumple satisfactoriamente criterios en 4 dimensiones": sostenibilidad económica y social, sostenibilidad ambiental y resiliencia climática, sostenibilidad social y institucional o de gobernanza (Fig. 1).

Fig. 1 Infraestructura Sostenible

¿Qué es infraestructura sostenible?



La infraestructura sostenible debe cumplir satisfactoriamente criterios en 4 dimensiones:



Fuente: BID (2019)

Desafíos y Oportunidades en América Latina: Nuestra región enfrenta **desafíos únicos y oportunidades inigualables en el ámbito de la sostenibilidad en proyectos de infraestructura.** La rica diversidad de ecosistemas, la creciente urbanización y las demandas de una población en constante expansión exigen soluciones innovadoras. Sin embargo, la falta de estándares consistentes, la presión sobre los recursos naturales y las inequidades sociales plantean desafíos significativos. La **sostenibilidad integral se presenta como la clave para transformar estos desafíos en oportunidades, construyendo un futuro más resiliente, equitativo e incluyente.**

Principales Tendencias que Impactan el Desarrollo de la Infraestructura:

Son varias las tendencias emergentes que debemos tener en cuenta en el entorno de un nuevo camino hacia la sostenibilidad integral. Mencionamos los más destacados en las publicaciones y congresos de ingeniería.

Innovación Tecnológica para la Descarbonización y Eficiencia Energética:

La necesidad de transitar a una **economía con cero emisiones** se ha vuelto un imperativo para los países. Esto se da en el marco de varios acuerdos principales de carácter mundial, de los cuales haremos referencia solo a 3 por ser muy significativos: la Agenda 2030 para alcanzar los ODS (2015), el Acuerdo de París sobre Cambio Climático (2016), y la reciente COP28 de Dubai

(1) Juárez, Reyes. Conclusiones del 31º Congreso Nacional de Ingeniería Civil. Colegio de Ingenieros Civiles de México (CICM), Noviembre 2022.

(diciembre de 2023). Este último indica que: "se requieren reducciones sostenidas, profundas y aceleradas de emisiones de gases con efecto invernadero. Comparadas con 2019, reducciones de 43% para 2023, de 60% para 2035 y netas nulas para 2050".

Esto será posible adoptando ritmos sin precedentes de inversiones nuevas para la descarbonización y adopción de energías limpias, como en la implantación de tecnologías avanzadas, como la inteligencia artificial y la monitorización en tiempo real, para optimizar el consumo de energía en proyectos de infraestructura.

Economía Circular en la Gestión de Residuos:

La transición hacia una economía circular se impone como una práctica esencial para minimizar residuos y fomentar el reciclaje en todas las fases de la construcción y operación de infraestructuras. La reutilización de materiales y la gestión eficiente de residuos son eslabones clave en la cadena de sostenibilidad.

Inclusión Social y Laboral:

El garantizar que los proyectos de infraestructura no solo generen empleo local, sino que también empoderen a las comunidades locales se ha convertido en una tendencia vital, que cada vez toma más fuerza. La inclusión social y laboral no solo promueve la igualdad de oportunidades, sino que fortalece la cohesión social, en un entorno aún dominado por el género masculino. Se aprecia en este campo un camino aún largo por recorrer, pero hay visos claros de cambio en favor de la diversidad y la inclusión.

Ya en países como México es mayoritaria la participación de mujeres en los sistemas universitarios; casi una tercera parte de mujeres estudian alguna carrera de ingeniería, y es creciente el número de estudiantes mujeres en carreras de ingeniería civil (una de cada cinco estudiantes). Es de destacar también el notable avance en la legislación que promueve la defensa y protección de las mujeres y la existencia de políticas de diversidad e inclusión para grupos vulnerables con capacidades diferentes.

Adaptación al Cambio Climático:

El desarrollo de infraestructura sostenible y

resiliente es una necesidad impostergable. No sólo es importante eliminar las brechas de infraestructura, sino poner énfasis en reducir los impactos al medio ambiente, tanto en la rehabilitación y modernización de la infraestructura existente como en la construcción de nueva infraestructura con estándares actualizados de adecuación al cambio climático. Aunque la infraestructura resiliente cuesta un 5% más que la tradicional, genera ahorros superiores al 35% en el ciclo de vida, lo que justifica ampliamente su adopción.

Foco en los servicios

Debe ponerse el foco en la infraestructura como servicio a la sociedad. La cantidad y calidad de los servicios es mucho más importante para los usuarios que la construcción de activos. Al concluir las obras de infraestructura y ponerlas en marcha, se ofrece un servicio a la comunidad. A decir de Serebrisky (2020), transitamos del fin de la era de las estructuras a la de los servicios. La sociedad juzga al gremio de los ingenieros durante todo el ciclo de vida del proyecto, por lo que debemos cuidar no sólo la etapa de la construcción de las obras, sino apoyar y poner mayor atención al ecosistema en su conjunto, con una perspectiva de largo plazo.

Transparencia y Participación Ciudadana

La apertura y transparencia en la planificación y ejecución de proyectos, junto con la participación de la comunidad, se consolidan como prácticas cruciales. La inclusión de la ciudadanía en el proceso de toma de decisiones garantiza que las soluciones sean contextualmente relevantes y socialmente aceptables.

Tendencias en la transparencia y rendición de cuentas

Una vertiente que está avanzando muy rápido en este tema se encuentra en las políticas de la Banca Multilateral, en organismos como el BID y el Banco Mundial. En el caso del BID, por ejemplo, destacan particularmente las sanciones para las prácticas prohibidas del banco y homologadas en los sistemas de gestión de la integridad. Las prácticas prohibidas comprenden prácticas corruptas, fraudulentas, coercitivas,

(2) Juárez, Reyes. 31º CNIC. CICM (2022)

colusorias y obstructivas, así como apropiación indebida, y eso lleva a consecuencias severas para los involucrados. Ante cualquier práctica prohibida cometida por cualquier firma, entidad o individuo, son aplicables por el banco las siguientes medidas:

- No financiar ninguna propuesta de adjudicación de un contrato.
- Suspender los desembolsos de la operación.
- Declarar a una firma, entidad o individuo inelegible, en forma permanente o por determinado periodo, para que: a) se le adjudiquen actividades financiadas por el banco o participe en ellas, y b) sea designado subconsultor, subcontratista o proveedor de bienes o servicios.
- Remitir el tema a las autoridades nacionales pertinentes.
- Imponer sanciones adicionales, complementarias o sustitutas que considere apropiadas (multas, reembolsos, programas de cumplimiento, etc.).

Es decir, no sólo se restringe el acceso a los créditos, sino que entra en juego la reputación, que se puede llegar a perder y es el activo máspreciado de las empresas.

Destacan en este tema los enfoques que tienen organizaciones como la Federación Internacional Mundial de Ingenieros Consultores (FIDIC), organismo que ha desarrollado el FIDIC

Integrity Management Systems (FIMS), cuyos pasos incluyen la adopción de código de conducta, el sistema de gestión de la integridad y el sistema de cumplimiento (compliance).

Acciones más importantes desde la Óptica de la Ingeniería:

¿Y cuáles son las acciones que la ingeniería ha venido adoptando en el pasado reciente?

Desarrollo de Políticas Sostenibles:

La ingeniería tiene un papel destacado en abogar por políticas y marcos regulatorios claros que respalden la sostenibilidad integral. La creación de un entorno normativo propicio es esencial para la aplicación efectiva de prácticas sostenibles. Existe una normativa creciente en materia de estándares a cumplir por parte de proyectos, empresas, organismos y demás stakeholders inmersos en el sector de la infraestructura. La Fig. 2 presenta un resumen de diversos estándares, criterios como los asociados a los principios ESG para los financiamientos, su relación con los ODS y taxonomías diversas, principalmente en Europa, que empiezan a adoptarse en otras regiones del mundo. Una parte de estas normativas y certificaciones se ha multiplicado en materia de estándares para edificación (Infraestructura Verde), que ha permeado en diferentes países, incluyendo América Latina (Fig. 3).

Fig. 2 La Revolución de la Sostenibilidad en Infraestructura

	Ambientales <i>Planet</i>	Sociales <i>People</i>	Gobierno <i>Governance</i>	Económicos <i>Prosper.</i>
ESG	Descarbonización Cálculo y reducción de huella de carbono Eficiencia energética Uso de energías renovables y materiales bajos en CO ² Riesgos climáticos, adaptación y resiliencia Economía Circular Uso y consumo sostenible de recursos Gestión de residuos y reciclaje Operación y Mantenimiento Biodiversidad y Ecosistemas	Igualdad Diversidad Inclusión Seguridad y Salud Accesibilidad Derechos Humanos Normas laborales Formación Comunidad y acción social	Anticorrupción Código Ético Gestión de riesgos Cadena de valor responsable	Creación de empleo Cifra de negocio Accionistas y dividendos Digitalización Innovación Pago de impuestos
ODS	ODS 6, 7, 13, 14, 15	ODS 1, 2, 3, 4, 5, 11	ODS 16	ODS 8, 9, 10, 12, 17
Estándares Multilaterales	Eficiencia de Recursos Biodiversidad Mitigación y adaptación al cambio climático Prevención de contaminación Gestión de riesgos ambientales	Seguridad y Salud Condiciones laborales Reasentamientos Comunidades vulnerables Género Participación pública Patrimonio cultural		
Certificaciones	LEED (edificación USA), BREEAM (edificación UK), Envision (infra USA), Ceequal (infra UK), WELL (edificación USA), Passivhouse (edificación UK) Levels (edificación UE), Blue Dot Network (ODCE)	Envision (infra USA), WELL (edificación USA) Blue Dot Network (ODCE)	Envision (infra USA) Blue Dot Network (ODCE)	Envision (infra USA) Blue Dot Network (ODCE)
Taxonomía UE	Adaptación al cambio climático: resiliencia y SBN Economía circular: reciclaje, reutilización, desmontaje Mantenimiento de infraestructura Edificación verde	Trabajo decente Condiciones de vida adecuadas y bienestar Comunidades inclusivas y sostenibles		

Fuente: Villaroya, Luis: “Las Oportunidades de Negocio en la Sostenibilidad y los Nuevos Estándares Ambientales y Sociales”, presentado en el Seminario de 50 Años de FEPAC, Lima, Perú, Marzo 2022.

(3) Serebrisky, T., E. Cavallo y A. Powell (2020). De estructuras a servicios: El camino a una mejor infraestructura en América Latina y el Caribe. Banco Interamericano de Desarrollo

Fig. 3 Estándares en Edificación



Fuente: Edificios Verdes. Lineamientos para la incorporación y contabilización de medidas de mitigación y adaptación al cambio climático. BID (2022).

Inversión en Capacitación y Educación:

La ingeniería debe liderar la formación de profesionales y la concientización de los trabajadores sobre prácticas sostenibles. La educación continua y la capacitación especializada son instrumentos fundamentales para la transformación de la mentalidad en la industria. Se reconoce como un reto ya que, según WWF:

- El valor de la infraestructura sostenible no es reconocido
- La infraestructura sostenible NO es un requisito en la contratación pública. Cabría esperar un mayor impacto en materia de Asociaciones Público-Privadas en Infraestructura y Servicios.
- Los profesionales de la infraestructura no tienen la experiencia ni los conocimientos necesarios para hacer que los proyectos sean sostenibles, y
- Un portafolio aun limitado de modelos financiables para proyectos sostenibles

Evaluación de Impacto Integral:

La ingeniería debe liderar la implementación de evaluaciones de impacto que trasciendan los aspectos ambientales, abordando integralmente los impactos sociales y económicos. Este enfoque asegura una toma de decisiones más informada y alineada con los principios de sostenibilidad.

Promoción de Financiamiento Sostenible:

Abogar por el acceso a financiamiento que premie la sostenibilidad es una acción estratégica. La ingeniería puede influir en las decisiones

financieras, atrayendo inversiones éticas y comprometidas con el desarrollo sostenible.

Monitoreo Continuo y Reporte Transparente:

La ingeniería es esencial en el diseño e implementación de sistemas de monitoreo continuo. Evaluar el desempeño sostenible a lo largo del ciclo de vida del proyecto garantiza la transparencia y la rendición de cuentas, elementos críticos en la construcción de la confianza pública.

Principales Conclusiones:

- Debemos avanzar hacia un enfoque holístico en torno a la sostenibilidad integral en infraestructura.
- La sostenibilidad integral en proyectos de infraestructura en América Latina no solo responde a una necesidad ética, sino que constituye una estrategia inteligente para garantizar el éxito a largo plazo.
- La región tiene la oportunidad de liderar la transformación hacia un enfoque más sostenible, aprovechando su rica diversidad cultural y natural.
- Las acciones desde la ingeniería son cruciales para abogar por políticas sostenibles, fomentar la educación y liderar la implementación de prácticas sostenibles.
- América Latina puede convertirse en un referente global, donde la infraestructura no solo se construye, sino que se desarrolla integralmente, considerando los impactos económicos, sociales, medioambientales e institucionales/de gobernanza.



“Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la Conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho”

Estimado Luis Alberto Martell Agustí - presidente del Grupo EN VÍA.

Reciba mi más cordial saludo y felicitación, en mi calidad de **Regidora Metropolitana, y de Presidenta de la Comisión de Desarrollo Urbano, Vivienda y Nomenclatura de la Municipalidad Metropolitana de Lima**, haciendo extensivo las felicitaciones para todos los integrantes que conforman la **Revista En Vía Internacional al publicar su Edición N° 100**, que refleja la alta calidad de sus contenidos, la innovación, difusión de los conocimientos socioeconómicos y del compromiso con la proyección social que los caracteriza, respaldadas en análisis, investigaciones, transferencia tecnológica, como experiencia del plantel de articulistas y colaboradores nacionales e internacionales; destacando en cada uno de ellos su ética, profesionalismo, capacidad de síntesis, siendo trasmisores de los avances, desarrollo y modernidad en los diferentes temas del transporte, tránsito, movilidad urbana y sostenible, que se presentan en diferentes ciudades del mundo.

Cabe resaltar que sus publicaciones son aportes muy significativos para la comunidad en su conjunto, en busca de mejorar los niveles de vida con una convivencia amigable con el medio ambiente y una mayor relación entre los seres humanos, habiéndose logrado ser un referente especializado en el Perú y su expansión a nivel internacional.

Sin otro particular, me despido de usted reiterándole mi más sincera felicitación por la **Edición N° 100**, deseándole éxitos en su quehacer diario.

¡Qué sean muchas ediciones más!

Atentamente,

Dra. Roxana María Rocha Gallegos
Regidora Metropolitana, y Presidenta de la Comisión de Desarrollo Urbano, Vivienda y Nomenclatura de la Municipalidad Metropolitana de Lima



ENCUENTRO APEC PERÚ 2024



Por:
Econ. Lya Gonzales Soto

Desde noviembre del 1989 se estableció el Foro de Cooperación Económica Asia - Pacífico (APEC), el cual está compuesto por 21 economías de Asia - Pacífico. Entre ellas se encuentran: Australia, Brunéi Darussalam, Canadá, Chile, República Popular China, Hong Kong - China, Indonesia, Japón, Corea del Sur, Malasia, México, Nueva Zelanda, Papúa Nueva Guinea, Filipinas, Rusia, Singapur, Taipéi Chino, Tailandia, Estados Unidos, Vietnam y Perú.

Año tras año, APEC tiene como misión, visión y además, se rige bajo estos principios; lo cual ha logrado mejorar y consolidar en el tiempo.

MISIÓN	VISIÓN	PRINCIPIOS
<p>Apoyar el crecimiento económico de calidad entre sus miembros y la prosperidad en la región de Asia – Pacífico para construir una comunidad dinámica; promoviendo el libre comercio y las inversiones; acelerando la integración económica regional, fomentando la cooperación económica y técnica, mejorando la seguridad humana y facilitando un entorno empresarial beneficioso y sostenible, entre otras iniciativas.</p>	<p>Ser una comunidad abierta, dinámica, resiliente, pacífica hacia el año 2024, pensando en el beneficio de la prosperidad de las personas y las futuras generaciones.</p>	Igualdad
<p>Esta identifica 3 pilares:</p>		Toma de decisiones por consenso.
<p>I. Comercio e inversiones. II. Innovación y digitalización. III. Crecimiento fuerte, equilibrado, seguro, sostenible e inclusivo.</p>		Cooperación Internacional

APEC es un valioso espacio para fortalecer nuestros vínculos con las economías miembro; ya que permite a las autoridades peruanas, interactuar en igualdad de condiciones con sus homólogos de las otras 20 economías, mostrando las mejores oportunidades de cooperación internacional con el Perú.

APEC es un valioso espacio para fortalecer nuestros vínculos con las economías miembro; ya que permite a las autoridades peruanas, interactuar en igualdad de condiciones con sus homólogos de las otras 20 economías, mostrando las mejores oportunidades de cooperación internacional con el Perú.

Este foro sirve como un promotor de iniciativas e gestor de buenas prácticas para la mejora de políticas públicas; a través de los proyectos de cooperación. **Además, en APEC se da una constante interacción con diferentes procesos de integración económica regional: como la Asociación de Naciones del Sudeste Asiático (ASEAN); la Organización Mundial del Comercio (OMC); la Asociación Económica Integral Regional (RCEP); el Tratado Integral y Progresista de la Asociación Transpacífico (CPTPP); entre otros.**

Basándonos en la historia, Perú forma parte de APEC desde 1998. La pertenencia a este foro representa un hito relevante para la política exterior peruana; ya que ha permitido que nuestra economía consolide su proyección internacional en la región Asia-Pacífico, la más innovadora, dinámica y de mayor crecimiento del mundo.

Entre los impactos positivos que APEC ha generado en Perú, mencionamos lo siguiente:

- De acuerdo a Comex Perú, desde nuestra incorporación a APEC en 1998, el intercambio comercial del Perú con las economías miembro creció, en promedio, 12% por año. El 66% del comercio de bienes del Perú ocurre con las economías APEC.
- En 2021 alrededor de 5,200 empresas peruanas exportaron bienes a la zona APEC por un monto total de USD 37,994 millones, mientras que nuestras importaciones desde APEC alcanzaron USD 30,479 millones.
- En base a los TLCs con estas economías,



aproximadamente 1,500 pymes y 2,200 mipymes comercian de manera más eficiente con el Asia Pacífico.

- Además, la realización de eventos en diferentes regiones del Perú, lo que trae consigo la mejora de infraestructura para reuniones internacionales.
- **La presidencia APEC Perú 2016 fomentó la visita de más de 1,200 empresarios del Asia-Pacífico, lo que a su vez generó oportunidades de inversiones por aproximadamente USD 9,400 millones.**

Es importante recalcar, que entre los años 2016 y 2021, el Perú recibió **USD 2'823,000** como fondos de APEC asignados para financiar **36 proyectos**.

Este año 2024, Perú es el anfitrión de APEC y esto ha propiciado ser el centro de atención en el mundo.

APEC Perú 2024 será sede de serie de reuniones anual del [Foro de Cooperación Económica Asia-Pacífico que se realizará en Perú el 2024. Ésta es la tercera ocasión que Perú será anfitrión; ya que anteriormente fue en los años 2008 y 2016.](#)

**LEMA:
“Empoderar, Incluir, Crecer”**

El 13 de septiembre de 2023 se anunció que las ciudades de **Lima, Cusco, Arequipa, Trujillo y Pucallpa** serán sede de las más de 160 reuniones que conforman el Foro Asia – Pacífico.



- En **Arequipa** será las reuniones de ministros de Comercio y de la Mujer.
- En **Urubamba** será la reunión de ministros de Turismo y de altos funcionarios de Finanzas.
- En **Pucallpa** tendrá la sede del sector Pymes y la semana de Trabajo.
- En **Trujillo** será de ministros de Agricultura.
- En **Lima** albergará la reunión de líderes económicos en el Centro de Convenciones de Lima, en el Ministerio de Cultura se ubicará el Centro de Prensa Internacional.

Los eventos previstos para APEC 2024 contribuirán a la reactivación económica e incentivarán oportunidades de ingresos para sectores vinculados al hospedaje, alimentos, turismo, transporte, entre otros.

En otras palabras, este foro nos ha aperturado las puertas del mundo, dándonos conectividad con los mercados más grandes y propiciando oportunidades para un desarrollo más inclusivo y sostenible.

Cabe resaltar que, la presidencia APEC Perú 2024, representa la oportunidad de favorecer el desarrollo de una diplomacia social para enfrentar los grandes desafíos económico-sociales del país; a través de la cooperación económica y técnica.

Acerca de la organización que APEC estructura cada año consiste en que la economía que ejerce la presidencia de APEC planifica sus reuniones sobre **la base de cuatro (4) grandes bloques de eventos, denominados Reuniones de Altos Funcionarios (SOM-Senior Officials´ Meeting por sus siglas en inglés).**

A finales del año previo a su presidencia APEC, dicha economía es sede de una reunión informal de lanzamiento del año denominada **Reunión Informal de Altos Funcionarios (- ISOM- Informal Senior Officials´ Meeting por sus siglas en inglés).**

- El ISOM representa oficialmente el lanzamiento del año APEC y es el momento en el cual se devela el lema y las prioridades definidas por la economía anfitriona.
- Los SOM, durante un año en APEC, se realizan más de 160 eventos de distinto nivel, que culminan con la Reunión de Líderes Económicos que reúne a los jefes de estado y/o gobierno de las 21 economías integrantes del foro.

En resumen, como economía anfitriona de APEC, el Perú es responsable de organizar más de 160 reuniones desde fines del año 2023 y durante todo el 2024, conforme al calendario de trabajo y a las prácticas y estándares usuales del foro.

La primera reunión organizada por el Perú como anfitrión de APEC 2024 se llevó a cabo del 4 al 6 de diciembre de 2023; en donde asistieron a la Reunión Informal de Altos Funcionarios de APEC (ISOM) en el Hotel Swissotel de Lima. En la reunión participaron altos funcionarios o representantes de cada economía miembro de APEC.

Entre esas reuniones se destacan la Reunión de Líderes Económicos (AELM); nueve reuniones ministeriales, destacándose la Reunión de Ministros de Relaciones Exteriores y de Comercio (AMM), cinco (5) reuniones de altos funcionarios (SOM), así como las reuniones del Consejo Consultivo Empresarial (ABAC) y el Consorcio de Centros de Estudio (ASCC) de APEC.

Antes de culminar es grato mencionar que el 30 de enero del presente año, el Ministerio de Relaciones Exteriores realizó el lanzamiento del programa **APEC CIUDADANO PERÚ 2024** en el Centro Cultural de la Universidad Mayor de San Marcos. Ésta es una iniciativa innovadora "netamente peruana" que tiene como objetivo principal acercar el foro APEC a la ciudadanía, la cual trata de incorporar en su agenda actividades y temas directamente relacionados con las necesidades de la población.
FUENTE: <https://apecperu.pe/2024/>

En mi opinión, APEC PERÚ 2024 será una gran oportunidad que las autoridades anfitrionas no deben desaprovechar para continuar estrechando lazos socioeconómicos, culturales, entre otros aspectos con los países miembros, y sobre todo demostrar la capacidad que tienen para planificar, gestionar y ejecutar un evento de esta magnitud, considerando que el mundo está a la expectativa de cómo se desempeña el Perú.

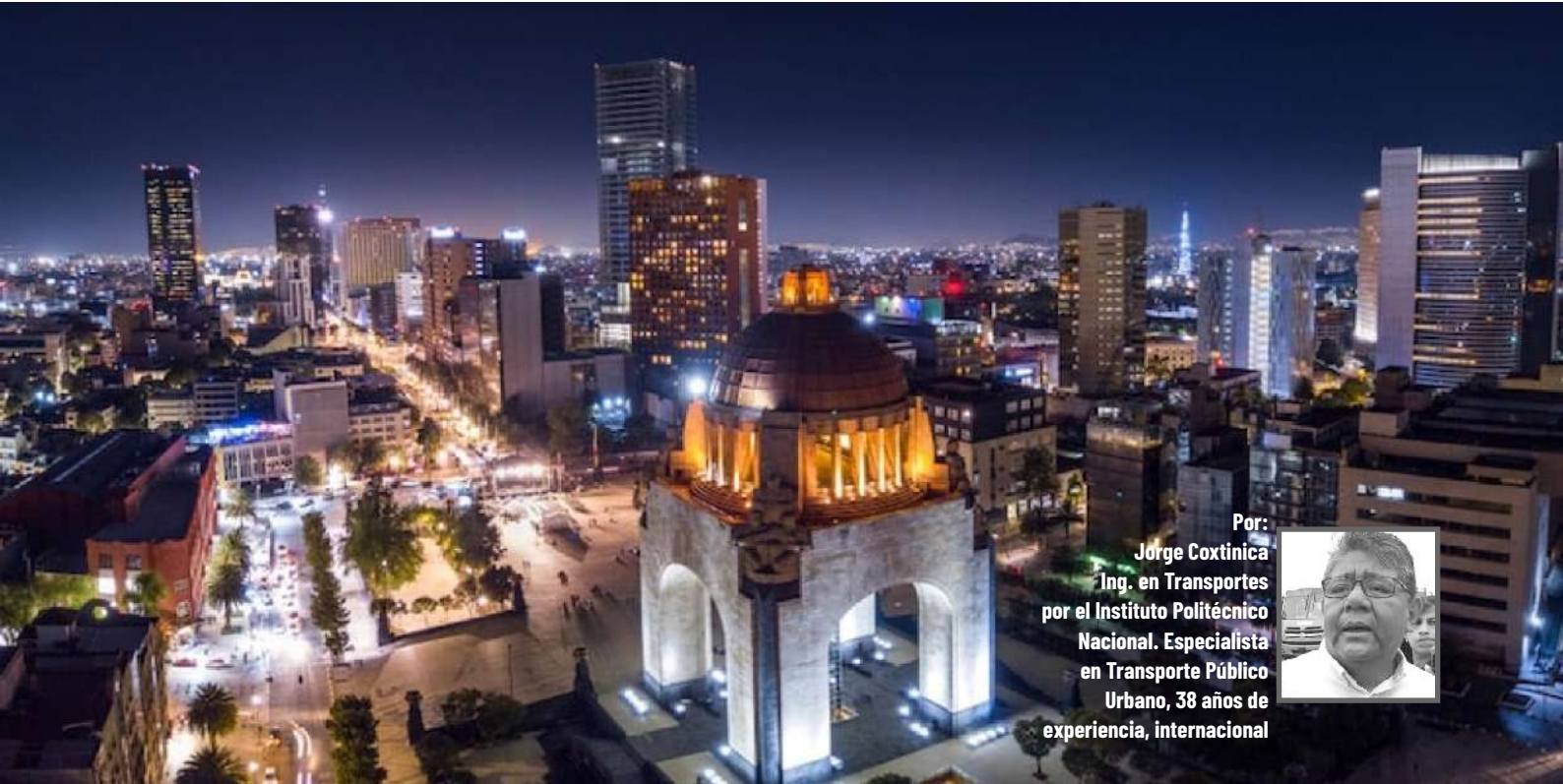


Desde la Municipalidad de Ancón le enviamos saludos a la revista "En Vía Internacional" por su edición N° 100, les deseamos muchos éxitos y que sigan compartiendo contenido de calidad para la población peruana.

05 de febrero 2024


Samuel Daza
Alcalde de Ancón

ZONAS CONURBADAS; INTEGRACIÓN FUNCIONAL



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



Alrededor de las grandes ciudades, se crea un radio de influencia y vinculación con los asentamientos que se encuentran adyacentes a las mismas. No obstante, esta interrelación no siempre fue del nivel que hoy se percibe.

Con el crecimiento demográfico y en particular la concentración de desarrollos industriales, espacios laborales y de servicios, algunos de estos asentamientos de población se van conformando como grandes núcleos de atracción de las poblaciones o ciudades en un lento proceso de integración funcional. En el inicio, seguramente esta integración se fue generando con el intercambio de mercancías, para luego dar paso la generación de centros de fabricación procesamiento y con ello la generación de áreas de servicio en atención a esta dinámica.

En este proceso y de manera natural, han emergido ciudades que se han convertido en el vértice de actividades de una gran zona geográfica, pero sobre todo demográfica. En nuestro continente y en particular Latinoamérica se pueden reconocer muchos ejemplos de esta conglomeración poblacional y que hoy se

conocen como Áreas Metropolitanas y en casos de gran magnitud Megalópolis. Por mencionar algunos de los más representativos de la región:

1. **Buenos Aires ciudad Capital de Argentina**, que se ha conformado en una superficie de 2,480 kilómetros cuadrados (1% de territorio nacional) y en el que se concentran poco más de 11.5 millones de habitantes (25% de la población total del país), los cuales administrativamente se han estructurado en 8 zonas y 24 municipios.
2. **La ciudad de Sao Paulo en Brasil**, que se identifica como uno de los más importantes centros financieros de Latinoamérica y que por si misma concentra una población de 12.3 millones de habitantes y que en una visión



metropolitana se cuenta con un total de 22.6 millones de habitantes, asentados en una superficie de 1,522 kilómetros cuadrados.

- 3. Bogotá ciudad Capital de la República de Colombia** y que registra una población de casi 8 millones de habitantes, pero que al nivel metropolitano se consideran 11 millones de habitantes en un conglomerado que integra 17 municipios.
- 4. La Ciudad de México, ciudad Capital del País** y que la zona metropolitana se integra de 58 municipios del Estado de México, uno del Estado de Hidalgo 16 Alcaldías de la CDMX en una superficie de 7,180 kilómetros cuadrados y de los cuales 2,884 kilómetros cuadrados están urbanizados. En esta mancha urbana se asientan un total de 20 millones de habitantes, de los cuales 8 millones corresponde a la Ciudad de México y el resto al Estado de México y Estado de Hidalgo.



Estas referencias no sólo se refieren a un fenómeno de crecimiento demográfico, sino de un panorama mucho más amplio, que se refleja en intercambio de mercancías y servicios, pero sobre todo en el tránsito de personas, que derivado de las circunstancias, han

tenido que establecer su residencia en una zona aledaña a la ciudad principal, pero que, por motivos laborales, escolares o de servicios, tienen que desplazarse con frecuencia a la gran ciudad.

Particularmente para la Ciudad de México y su zona conurbada, de acuerdo con la encuesta Origen – Destino en Hogares de 2018, realizada por el Instituto Nacional de Geografía e Informática (INEGI), se realizan en promedio en días hábiles un total de estos el 58.1% (15.6 MDV), son con motivos laborales y tienen una duración de 2.5 horas. Así mismo y de este gran total el 75% utiliza el transporte público, es decir, un aproximado de 11.7 MDV.



En este contexto, se debe considerar que deberá de haber entre las dos entidades (Ciudad de México y Estado de México), un esquema de coordinación funcional entre los sistemas de transporte que atienden a este gran conglomerado.

No obstante, esto no sucede, toda vez que los servicios de transporte público operan de forma descoordinada en horarios, destinos, capacidades y formas de pago. Basta señalar, por ejemplo, que los habitantes del Estado de México inician sus trayectos en horas de la madrugada, al llegar a la Ciudad de México, tienen necesariamente que esperar a la apertura de los servicios y más aún utilizar formas de pago diferentes. En cuanto a este último concepto, en ambas entidades existen diferentes formas de cobro de la tarifa que va desde el pago en efectivo hasta el uso de tarjetas, en ocasiones específicas para el pago exclusivo en algún modo de transporte. Así mismo y por falta de un entendimiento administrativo, los viajes se limitan a dejar a los usuarios en terminales o estaciones limítrofes entre ambas entidades, obligando con ello a los usuarios a realizar un transbordo y un doble pago, esto sin considerar las demoras que esto significa. Ante estas circunstancias, es de primer plano de importancia que se suscriba un acuerdo de coordinación del funcionamiento de que inicialmente

Ciudad de México



incluya la operación de los servicios de transporte público.

En este orden de ideas y teniendo una mayor perspectiva, se debe tener considerada como una sola entidad la zona metropolitana, lo que equivaldría a considerar los aspectos siguientes:

1. Tener la visión de que el funcionamiento de esta gran zona sea integral, es decir que respondan a un solo esquema de funcionamiento.
2. La creación de un ente regulador con carácter metropolitano, que coordine las acciones,

operación y proyectos de ambas entidades.

3. El uso de una sola forma de pago en toda el área que simplifique y facilite el viaje de los usuarios.
4. En el plano operativo, un solo Centro de Monitoreo, que permita el enlace inmediato con los responsables operativos de los servicios.

En términos generales, estas medidas podrán ser consideradas o en algunos casos ya se encuentran en funcionamiento, para esas grandes zonas que hoy son referidas como megalópolis y que presentan estos síntomas.



Estimado Alberto, con gran gusto me uno desde La Ciudad de México, a la felicitación para ti y tus colaboradores por el logro y celebración de la edición No. 100 de la Revista En Vía Internacional, sabedor de todos los esfuerzos que esto representa y que hoy se refleja con la consolidación y prestigio que hoy tiene a nivel internacional. Larga vida y deseoso de que sigan los éxitos

Jorge Coxtinica

Ing. en Transportes
por el Instituto Politécnico
Nacional.

www.logisticamartell.com

Servicios:

Consultoría de logística integral

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

Giancarlo Martell

Asesor de Logística Internacional

C. +51 989 008 851

info@logisticamartell.com

www.logisticamartell.com



La Riviera Maya y el Boom Turístico Inmobiliario



¡Hola! Mi nombre es **Magally Martell**, soy peruana y resido en la Riviera Maya, un lugar maravilloso, rodeado de hermosas playas, tranquilidad, entretenimiento, y sol todo el año. Quiero contarles que el mercado de bienes raíces en esta zona sigue en auge, las compañías inmobiliarias siguen construyendo y vendiendo departamentos, casas, terrenos, villas, entre otros. Los precios varían dependiendo de la ubicación y del tipo de propiedad que se elija. La mayoría de nuestros clientes adquiere una propiedad para colocarla en renta vacacional y obtener excelentes retornos de inversión (ROI).

El destino turístico está muy solicitado, recibimos turistas de todas partes del mundo y algunos deciden venir a disfrutar, pero también a invertir e incluso quedarse a vivir aquí. Tenemos propiedades en Playa del Carmen, Puerto Aventuras, Tulum y Cancún de distintos precios y con diferentes amenidades. Además, estamos esperando la culminación del Tren Maya y del Aeropuerto Internacional de Tulum, los cuales harán más fácil el acceso y traslado de nuestros visitantes. Los invito a visitarnos y si desean mayor información por favor enviarme un correo a magamarplaya@gmail.com y al WhatsApp **+52 984 142 9841** y con gusto los atenderemos. Adicionalmente los podemos asesorar en todo el proceso de compra, constitución de Fideicomisos en caso de clientes extranjeros, rentas vacacionales, tours, decoración de su propiedad y escrituración de su unidad. **¡Gracias los esperamos pronto!**





**Ruinas de Tulum
Riviera Maya.**



Por:
Julián Sastre González

RECOPILACIÓN

Desde hace años trabajo en Latinoamérica y he tenido la oportunidad de hacerlo también en Perú. Hoy en este número 100 de la maravillosa Revista En Vía Internacional, una referencia en la región quiero aportar algunas ideas por si son de utilidad desde mis casi 40 años de experiencia en el sector de la movilidad y el transporte y, en especial, en América Latina:



1. Todo es posible, solo hace falta Liderazgo Político. Jaime Lerner en Curitiba, Guillermo Peñalosa en Bogotá son ejemplos. Medellín, una ciudad de referencia.



3. La visión debe ser metropolitana y las autoridades del transporte en ese ámbito deben tener financiación adecuada y recursos especializados.



2. Lima, con un área metropolitana de 10 millones de habitantes no puede ser que tenga solo una línea de metro y una línea de BRT.

La red de BRT es urgente, la de Metro necesaria en el futuro.



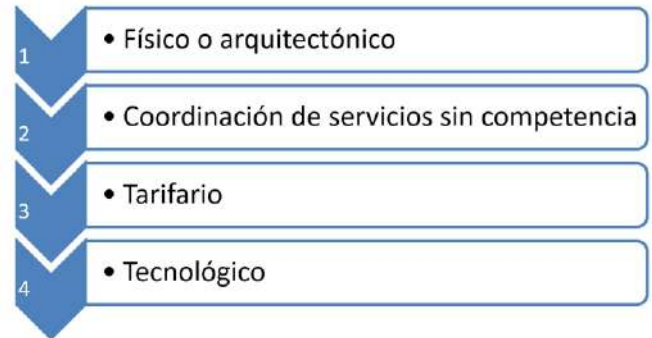
4. Estudios hay muchos, hay que pasar a la acción.



5. La movilidad activa necesita seguridad vial y por tanto infraestructuras adecuadas, pero también seguridad pública.



6. Los pasos de peatones deben respetarse. Tolerancia cero. Es clave para la caminabilidad.



1. Lima, es importante, las otras ciudades también y el rural es vital.
2. El transandino es una de las actuaciones en temas de transporte y logística de carga fundamental para Perú, sin embargo, no olvidemos la última milla en el reparto de mercancías. Las mercancías no votan, pero importan.
3. El taxi hay que regularlo tiene su lugar importante, pero debe dar calidad.



7. La integración del transporte público debe abordarse en cuatro niveles:

La guinda del pastel: Urbanismo y Movilidad, como binomio inseparable, unamos diseño de ciudad con los proyectos de Movilidad.



Por eso voy a destacar dos casos de especial interés, uno a cada lado “del charco”:

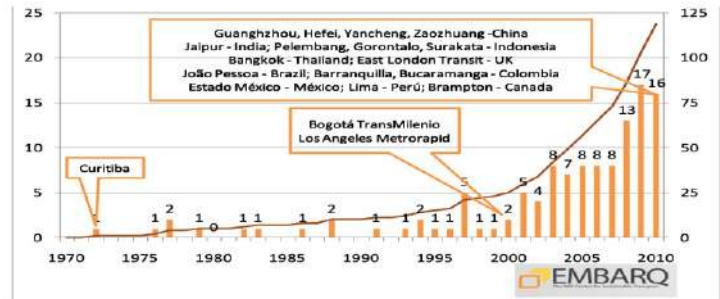
- Curitiba, que ya lo he mencionado antes, llegó un alcalde Arquitecto visionario y se preguntó: ¿Qué modelo de ciudad quiero? Una sostenible, amable, atractiva. ¿Y qué necesito para ello? Pues entre otras cosas un buen transporte público masivo, y desarrolló el primer BRT de la historia.



**Perú tiene mucho que hacer en Movilidad, pero está trabajando en interesantes proyectos, se necesita Liderazgo Político para acelerarlos, ésa es la clave.
¡Ánimo con ello!**

A este sistema la guinda la puso Transmilenio que le dio marca internacional con su proyecto de red en Bogotá.

119 Ciudades con BRT/ Corredores de Buses en el mundo



Fuente: EMBARC BRT/Bus Corridors Database, January, 2011

- Vitoria, País Vasco, España, “de libro” nadie lo ha hecho mejor en España desde hace tanto tiempo.





Lima, 01 de febrero de 2024

Señor
Alberto Martell Agusti
Presidente del Grupo En Vía, Perú.
Presente. -

Estimado Alberto,

Con ocasión de la Edición N° 100 de la Revista En Vía Internacional, te envié a ti y a todos los que hacen posible su publicación, un fuerte abrazo.

Espero que sigan adelante con este esfuerzo que significa hacer la revista con tan excelente contenido e indispensable en momentos complicados que atraviesa el Perú en materia de transporte y movilidad.
Atentamente,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Alfonso Florez Mazzini', is positioned above the typed name.

ALFONSO FLOREZ MAZZINI
Gerente General
Fundación TRANSITEMOS®



Por:
Martha Lucía
Gutiérrez Echeverri
Secretaria General Red SIMUS

SIMUS



CIUDADES A CONTRA RELOJ DEL 2030: LA REFLEXIÓN SOBRE LA DESCARBONIZACIÓN Y LA ELECTROMOVILIDAD PARA COMBATIR EL CAMBIO CLIMÁTICO

Podemos decir que nos encontramos en urgencia manifiesta todas las ciudades del mundo por los impactos graves y generalizados del cambio climático que amenazan ante el aumento de temperaturas, pérdida de biodiversidad, intensificación de eventos climáticos devastadores y cambios en los patrones de precipitación que vivimos ya de manera cotidiana en nuestros territorios. La Descarbonización y la electromovilidad se han convertido en dos pilares determinantes para abordar este tremendo reto común que enfrentamos.



En este artículo, exploro la reflexión de qué pasaría en aquellas ciudades de América Latina y El Caribe que a enero del 2030, no logren avanzar de manera concreta hacia una Descarbonización de sus economías y del transporte público y, qué oportunidades de acción tienen los gobernantes en torno a estos temas, a propósito de los cambios políticos que se están gestando en la región de América Latina y El Caribe, para lograr una descarbonización efectiva y fomentar el uso de vehículos electrónicos.

Radiografía de la hora cero del 2030

Si las ciudades de América Latina y El Caribe no logran avanzar hacia una descarbonización de sus economías y del transporte público para enero de 2030, es claro que enfrentarán graves consecuencias ambientales, económicas y sociales que generarán impactos a la región en general. La falta de acción en este sentido podría acarrear un aumento en la emisión de gases de efecto invernadero, lo que contribuiría al cambio climático y a la degradación del medio ambiente y al deterioro de nuestras poblaciones. Además, el uso continuo de combustibles fósiles en el transporte público mantendría una dependencia de recursos no renovables, lo que podría tener implicaciones económicas a largo plazo. La volatilidad en los precios de los combustibles fósiles y la escasez futura podrían afectar negativamente a las economías de estas ciudades, haciendo que sean menos competitivas a nivel regional e internacional.

Como siempre destaco en mis conferencias, la importancia de reconocer que cada espacio urbano es único y que cada sociedad se plantea distintas visiones a futuro y la forma de afrontar sus desafíos, pero lo cierto y común a la hora cero para aquellas ciudades que no logren alcanzar la meta de reducción de los gases de efecto invernadero que les permita cumplir con los objetivos marcados en el Acuerdo de París, podrán enfrentar *impactos económicos* como: i) Reducción de los ingresos provenientes del turismo, ya que muchos visitantes se desplazan en vehículos y podrían optar por destinos con una mejor infraestructura de transporte; ii) Disminución de la inversión extranjera, ya que las empresas podrían considerar que la falta de una fuente de energía confiable es un riesgo para sus operaciones; iii) Incurrir en costos de adaptación, pérdidas económicas por eventos climáticos extremos, disminución de la inversión y la competitividad, así como impuestos y multas por incumplimiento. Estos impactos económicos pueden tener graves consecuencias para la economía local y la calidad de vida de los residentes. En cuanto a *impactos sociales*, por citar algunos: i) Vulnerabilidad de poblaciones desfavorecidas con mayor riesgo de sufrir los impactos sociales derivados, como el desplazamiento de viviendas o la falta de acceso a servicios básicos como agua potable; ii) Pérdida de empleos por falta de capacidades técnicas, si las ciudades no se preparan para asumir la transición hacia una economía baja en carbono que conlleva a asumir cambios significativos en la producción y el consumo de energía y servicios; iii) Desprestigio en el contexto global: El Acuerdo de París es un pacto global para

abordar el cambio climático. Si una ciudad no logra cumplir con los objetivos marcados en este acuerdo, puede enfrentar críticas internacionales y ser vista como un actor irresponsable en la lucha contra el cambio climático. Esto podría tener un impacto en la reputación de la ciudad y en sus relaciones internacionales. Frente a los *impactos ambientales* i) Aumento de la mala calidad del aire, congestión del tráfico y tiempos de viaje, ya que habría menos vehículos disponibles para el transporte público por la falta de suministro de combustibles fósiles y las personas se verían obligadas a buscar alternativas de transporte menos eficientes y sostenibles, lo que podría generar un aumento en la contaminación del aire e incremento de muertes prematuras por causa de la mala calidad del aire que afectan la salud y la calidad de vida de la población; ii) Mayor emisión de gases de efecto invernadero y sus efectos negativos, como el aumento de las temperaturas y los eventos climáticos extremos y catastróficos que vemos cada vez más frecuentes y en aumento; iii) Pérdida de biodiversidad y deterioro de los ecosistemas debido a la explotación de otros recursos naturales para suplir la falta de gasolina.

Ante esta radiografía, los gobernantes de la región tienen la oportunidad de tomar acciones concretas para lograr una descarbonización efectiva y fomentar el uso de vehículos eléctricos que no solo contribuiría a la protección del medio ambiente, sino también a la creación de una economía más sostenible y competitiva en la región, promoviendo la ampliación de la red de transporte público eléctrico, la implementación de incentivos fiscales para la compra de vehículos eléctricos y el establecimiento de restricciones a los vehículos más contaminantes, trabajar en la creación de infraestructuras de carga para vehículos eléctricos y en la promoción de la energía renovable para su abastecimiento.

Estas oportunidades de acción parten de tener una real conciencia de su importancia y urgencia de actuar e incluir en sus Planes de Desarrollo o de Gobierno, los Planes de Acción Climática que estén en constante revisión y seguimiento que permitan:

1. Implementar políticas y regulaciones que promuevan la adopción de energías renovables en el transporte público, instituyendo incentivos fiscales o subsidios para la compra de vehículos eléctricos y la instalación de infraestructura de carga.
2. Fomentar la investigación y desarrollo de tecnologías limpias en el sector del transporte, invirtiendo en proyectos de innovación y apoyando a empresas y startups que desarrollen soluciones sostenibles.
3. Establecer objetivos, proyectos y metas claras de reducción de emisiones y de aumento de la eficiencia energética en el transporte público, junto con mecanismos de seguimiento y

- evaluación para garantizar su cumplimiento.
4. Promover la educación y la conciencia ambiental en la sociedad, resaltando los beneficios de la descarbonización y el uso de vehículos eléctricos en términos de calidad del aire, salud pública y desarrollo sostenible.
 5. Establecer alianzas y cooperación regional para compartir experiencias y buenas prácticas en cuanto a políticas de descarbonización y promoción de vehículos eléctricos.
 6. Definir alternativas ciertas y sostenidas de financiamiento, que podrán ser de nivel público, privado, nacional e internacional y que varían en función del tamaño de cada ciudad, la disponibilidad de recursos financieros y su capacidad de movilizar inversiones. La identificación de fuentes de financiamiento efectivas requerirá un análisis detallado de las necesidades y posibilidades de cada

ciudad en particular, pero sin duda este sigue siendo el mayor talón de Aquiles que enfrentan los países y ciudades.

La reflexión de los gobernantes también implica considerar los retos y las oportunidades económicas que conllevan la descarbonización y la electromovilidad. Si bien estas transiciones implican costos iniciales, también presentan oportunidades para el desarrollo de nuevas industrias, la creación de empleo verde y la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos. Su liderazgo político, combinado con la implementación efectiva de políticas y regulaciones, puede marcar la diferencia en la transición hacia una economía más sostenible y resiliente al clima. Solo a través de la acción colectiva y la colaboración internacional, podemos enfrentar este desafío global y trabajar juntos hacia un futuro más verde y sostenible.

¡Red SIMUS, Te Conecta y Juntos TransFormamos!

Fernando Perera Díaz

Arquitecto. *Desarrollo Urbano, Movilidad y Transporte*

Lima, 01 febrero 2024

Sr. Alberto Martell Agustí
Revista En Vía Internacional
 Presente.-

Estimado Alberto

Con ocasión de la Edición N° 100 de la **Revista En Vía Internacional**, envío a ti, y a todo el equipo multidisciplinario que hacen posible su publicación, un gran abrazo, mis felicitaciones por este centenar de buenas ediciones de la revista, y mis deseos para que sean muchas más!

Sigan adelante con ese gran esfuerzo que significa hacer la revista sobre temas tan importantes para el desarrollo del Perú en momentos en que tanto lo necesita.

Un fraternal saludo.

Arq. Fernando Perera Díaz

Ex-Presidente del Instituto Metropolitano PROTRANSPORTE de Lima



Por:
Lauro Menezes (*)

PERÚ:

UN PAÍS VISIONARIO

MEGAPUERTO PERUANO SERÁ PUERTA DE ENTRADA A COMERCIO ENTRE AMÉRICA DEL SUR Y ASIA

Empresario y senador Lauro Menezes dice que tiene potencial para generar importantes ganancias para las exportaciones nacionales



El megapuerto de Chancay, en Perú, construido por la empresa china Cosco Shipping, está a punto de convertirse en una de las principales rutas de intercambio comercial entre Sudamérica y Asia. Según un portavoz de la empresa, el puerto ya ha despertado el interés de Brasil, Colombia, Ecuador y Chile.

Para Lauro Menezes, este nuevo puerto que China construye en Perú podría ser la puerta de entrada de Brasil al Pacífico, con potencial de generar importantes ganancias para las exportaciones nacionales. "Hay que transportar a Asia materiales para la transición energética, como el litio, a alimentos y productos industrializados. Al mismo tiempo, el megaproyecto de mil millones de dólares debería acortar en un tercio el tiempo promedio que tarda la producción brasileña en llegar al Este".

Como se sabe, el puerto de Chancay, en Perú, está próximo a iniciar operaciones comerciales en noviembre de 2024. Considerado un componente clave de la infraestructura del país, ya existen planes concretos para su integración vial a las cadenas logísticas. Una solución que ha cobrado relevancia es el proyecto Tren Bioceánico, que conectará Bolivia y Brasil y podría ser la clave para desbloquear el potencial del puerto de Chancay.



La empresa china Cosco Shipping construye el puerto de Chancay, ubicado a 80 km al norte de Lima (Foto: Divulgación)

Por otro lado, Gonzalo Ríos Polastrí, subgerente general de Cosco Shipping, empresa responsable del megaproyecto portuario de Chancay, destacó la coherencia del puerto con seis importantes proyectos de infraestructura en la cartera del Estado. Sin embargo, un exministro de Transportes y Comunicaciones, sugiere que, para consolidar el puerto de Chancay como un hub regional, es necesario establecer vínculos con socios latinoamericanos. En este contexto, una conexión con el

Tren Bioceánico facilitará el intercambio eficiente de mercancías.



Vista aérea del sitio donde se construye el Megapuerto de Chancay, en Perú (Foto: Divulgación)

La historia de este proyecto se remonta al año 2013, cuando el expresidente de Bolivia, Evo Morales, exploró la posibilidad de construir un ferrocarril que conectaría los océanos Atlántico y Pacífico. En 2023, los presidentes de Bolivia y Brasil acordaron reactivar el Corredor Ferroviario de Integración Bioceánica, iniciativa que promete reducir costos y plazos en el transporte internacional de carga.



Proyecto completo para el Puerto de Chancay, en Perú (Foto: Divulgación).

Se tiene conocimiento que Brasil ya cuenta con una red ferroviaria consolidada, faltando sólo un tramo de la Hidrovía Paraguay-Paraná para lograr la interconexión. Bolivia, por su parte, incluyó en su Plan de Desarrollo Económico y Social todas las obras necesarias para conectar el ramal ferroviario oriental con el occidental. Por otro lado, Perú se encuentra en la fase inicial de planificación y desarrollo para sumarse al proyecto.

En años anteriores se propusieron varias alternativas, como aprovechar los fosfatos de Bayóvar en Piura, utilizar la carretera IIRSA Norte y un ferrocarril que conectaría con la selva. Otra propuesta, apoyada por Bolivia, propone que el Tren Bioceánico recorra el centro de América del Sur, incluyendo Paraguay, Brasil, Argentina, con posibles terminales en Ilo (Moquegua) o Punta Corio (Arequipa).

La nueva opción que está ganando impulso es conectar el Tren Bioceánico con el puerto de Chancay. Este puerto es considerado estratégico por ser la puerta de entrada a Asia, ya que toda la carga proveniente de Sudamérica y parte de Centroamérica sería transportada hacia Perú, tomando una ruta directa desde Chancay a Shanghai. La propuesta contempla bajar por Chancay, continuar por la Vía Periurbana de Lima (nueva carretera que conectaría los barrios de Ancón y Pucusana), incorporarse al ferrocarril central y conectar con la selva y Brasil.

Mientras el puerto de Chancay se prepara para comenzar a operar, la integración con el Tren Bioceánico podría ser un paso importante para impulsar el comercio y la conectividad en la región, impulsando el desarrollo económico y la eficiencia logística.

La interconexión de estos proyectos clave podría constituir un hito en la infraestructura de transporte y consolidar al Perú como un actor estratégico en el comercio internacional.

La empresa china encargada de la obra afirma que la iniciativa ha despertado el interés de los empresarios brasileños porque tiene el potencial de generar nuevos negocios - pero, para aprovechar esto, Brasil tendría que invertir en mejorar su infraestructura, que ya está en los planes del gobierno brasileño.

TREN BIOCEANICO - El proyecto busca consolidar una conexión ferroviaria que reducirá costos y tiempos en el transporte internacional de carga al Megapuerto de Chancay.

Al fin y al cabo, conectar este puerto con cadenas logísticas es fundamental para aprovechar su potencial como hub regional que pretende conectar a Bolivia y Brasil, facilitando así el flujo eficiente de mercancías entre el Atlántico y el Pacífico.

El megapuerto de Chancay está alineado con seis proyectos de infraestructura fundamentales para el país, establecidos por el Estado. Cabe recordar que el megapuerto de Chancay tiene un avance del 50%, aproximadamente ya se colocaron los pilotes, se fabricaron los acrópodos y se está terminando el patio de contenedores, así como el túnel de 1,8 kilómetros el cual se encuentra en un 45%.

SOBRE EL TREN BIOCEANICO - El proyecto Corredor Ferroviario de Integración Bioceánica, acordado en 2023 por los presidentes de Bolivia, Luis Arce, y el brasileño Luiz Inácio Lula da Silva, busca consolidar una conexión ferroviaria que reduzca costos y tiempos en el transporte internacional de carga.

Pese a estar suspendido por varios años, el proyecto del tren bioceánico fue reactivado con el compromiso de los mandatarios de Bolivia y Brasil. Según el ex ministro de transportes del Perú, Brasil ya cuenta con una red ferroviaria consolidada, faltando sólo un tramo hasta Hidrovía -Paraná para la interconexión. Bolivia, por su parte, incluyó en su Plan de Desarrollo Económico y Social todas las obras necesarias para conectar el ramal oriental con el ramal occidental.

Por otro lado, en Perú, donde se ubica el megapuerto de Chancay, aún no se han iniciado todos los trabajos necesarios para la integración al proyecto del tren bioceánico. Un país se considera bioceánico cuando tiene costas o desembocaduras de dos océanos diferentes.

CARRETERA DEL PACÍFICO - Por otro lado, la Carretera del Pacífico, también conocida como "Carretera Interoceánica" es una vía binacional que conecta el noroeste de Brasil con la costa sur del Perú, a través del



Megapuerto de Chancay, 2008.
(Foto: Divulgación)

estado brasileño de Acre. El tramo de la Carretera del Pacífico que se encuentra dentro del territorio brasileño se identifica como BR-317 (desde la frontera con Perú hasta Río Branco) y BR-364 (desde Río Branco hasta el sureste de Brasil), mientras que en Perú se denomina simplemente Carretera Interoceánica (en Español).



Carretera del P Carretera del Pacífico, parte peruana y BR-317 en Brasil (Foto: Divulgación).

Dentro de Brasil, la "Estrada do Pacífico", que comienza en Limeira, SP, por la BR-364, llega hasta Acre, donde continúa por la BR-317, pasa por Río Branco, Cobija - importante ciudad del norte de Bolivia y sede de la zona franca más grande de Bolivia- y se dirige a la triple frontera con Perú y Bolivia, atravesando las ciudades brasileñas de Assis Brasil, la boliviana Bolpebra y la peruana Iñapari.



BR-364, la parte brasileña de la Carretera del Pacífico (Foto: Divulgación).

Al llegar al Perú, la Carretera del Pacífico inicialmente se divide en dos, una en dirección oeste, que en el Perú sigue la carretera PE-030, desde Nazca, pasando por Cuzco, hasta el puerto de San Juan de Marcona. La otra ruta, en dirección sur, se divide en dos en la región cercana al lago Titicaca, y sigue la PE-034 hasta el puerto de Matarani y la PE-036 hasta el puerto de Ilo.

La Carretera del Pacífico es el primer eje multimodal Atlántico-Pacífico de América del Sur. Además de favorecer la integración sudamericana,[2][3] el movimiento de personas, el turismo y el comercio bilateral entre Brasil y Perú,[4][5] La carretera garantizará el acceso de los productos peruanos al Océano Atlántico y el acceso de los productos brasileños al Océano Pacífico.

DISTANCIAS - La distancia entre Río Branco y Assis Brasil (Triple frontera Brasil-Bolivia-Perú), por la BR-317, es de 319 km. Del lado peruano, la distancia de Iñapari a Ilo es de 1.226 km, mientras que el tramo Iñapari-Matarani es de 1.419 km. La construcción de la Carretera del Pacífico se volvió viable luego de la creación de IIRSA en agosto de 2000, lo que creó el ambiente de previsibilidad institucional necesario para realizar inversiones en infraestructura entre los países sudamericanos.

La construcción de la Carretera del Pacífico comenzó oficialmente en 2002, pero la mayor parte de los trabajos se iniciaron entre 2003 y 2005. En 2006 se inauguró el puente que conecta Acre con Perú, en el límite entre los municipios de Assis Brasil (Brasil), Bolpebra (Bolivia) e Iñapari (Perú).

El tramo brasileño de la Carretera del Pacífico fue inaugurado en 2007, cuando finalizaron las obras de asfaltado y las duplicaciones previstas. Sin embargo, la vía comenzó a operar plenamente, con todos los tramos pavimentados del lado peruano, recién en diciembre de 2010.

"EJE PERÚ-BOLIVIA-BRASIL" DE INTEGRACIÓN - La Carretera del Pacífico es una de varias obras que forman parte del "Eje Perú Bolivia-Brasil" de IIRSA, que tiene como objetivo integrar la infraestructura de los países del continente sudamericano. Además de carreteras, este Eje de Integración tiene como objetivo construir una infraestructura ferroviaria e hidrovía[7] que integre los sistemas de transporte de Brasil, Perú y Bolivia, con la conexión de carreteras a la infraestructura portuaria peruana en el Océano Pacífico, permitiendo la ampliación de comercio entre estos países y la región de Asia. y el Pacífico.



Carretera del Pacífico, que conecta Brasil con la costa del Perú en el Océano Pacífico (tramo en Rio Branco, Acre). (Foto: Divulgación)

La Carretera del Pacífico es, en realidad, la primera etapa de un conjunto de vías que conectan Brasil con los puertos peruanos del Océano Pacífico, atravesando tramos del territorio peruano y boliviano en el llamado "Eje Perú-Bolivia-Brasil" de integración.

También están previstos más de 2.600 kilómetros de carreteras, incluidas rutas con salida desde los estados de Rondônia, Mato Grosso y Acre. Se trata de uno de los proyectos más ambiciosos de la Iniciativa de Integración Regional Sudamericana (IIRSA) y requerirá una inversión de más de 1.600 millones de dólares, de los cuales una

parte importante será financiada por Brasil.

La Carretera del Pacífico es la realización del proyecto Interoceánica Sur, es la primera ruta de este proceso de integración culminada en el Eje Perú-Bolivia-Brasil. Se construirán dos vías principales más a partir de la BR-364, una vía de Acre a la costa central del Perú, la Interoceánica Central, que tendrá como destino la ciudad de Lima. La tercera vía que cruza el Perú, saliendo desde el estado de Amazonas hacia el centronorte del país, hasta el puerto, pasando cerca del Ecuador, la Interoceánica Norte, no forma parte del Eje Perú-Bolivia-Brasil en los proyectos de IIRSA, sino más bien del Eje Amazonas.

En 2017 se constató que la carretera prácticamente no estaba siendo utilizada para el comercio. La circulación media fue de sólo siete vehículos comerciales por hora, una media extremadamente baja. Según las autoridades peruanas, básicamente no había productos brasileños en tránsito hacia los puertos del Perú.

En 2020, las cifras oficiales mostraron que, de los 246 millones de dólares exportados o importados por Acre entre 2009 y 2019, poco más del 18% se realizó a través de la Estrada do Pacífico (alrededor de 44,6 millones de dólares fue el valor de los bienes comercializados a través de la carretera).



Estimado Alberto: Con ocasión de la **Edición N° 100** de la **Revista En Vía Internacional**, envié a tu persona y a todo el equipo multidisciplinario que hace posible su publicación un fuerte abrazo, y espero que sigan adelante con el loable esfuerzo que significa hacer la revista.

Estoy seguro que en los próximos años continuarán por la senda de la alta calidad de sus contenidos, la innovación y difusión de los conocimientos socioeconómicos.

Ing. Jaime Saavedra de Rivero

Vicepresidente Federación Panamericana de Consultores "FEPAC"

Lima, Perú, febrero del 2024.



ENTREVISTA A CARLOS NEUHAUS

Entrevistamos a Carlos Neuhaus, presidente de la Asociación de Centros Comerciales y Emprendimiento del Perú. Nos encontramos en una situación internacional bastante complicada por una serie de factores de diferentes índoles; esa situación también repercute en nuestro país:

¿POR QUÉ HEMOS LLEGADO A ESTE NIVEL DE INSEGURIDAD?

Lo que está sucediendo de nuestro país es preocupante, porque hemos dejado que la inseguridad campee, esto es como producto también del narcotráfico que; además creo que trabaja en pared con la minería ilegal y esto está causando mucho daño a nuestro querido país y de alguna manera alejando a las personas que desean invertir o venir al Perú.

A ver, primero yo no soy experto en Seguridad Ciudadana, pero soy un ciudadano preocupado por la seguridad. En ese sentido mi percepción es que el número uno es necesario tener mucha inteligencia, creo que la policía nacional tiene que repotenciarse para tener accionar directo y oportuno utilizando los avances tecnológicos en comunicación vigentes también. Coordinando directamente de manera eficiente como oportuna con el Ministerio Público y el Poder Judicial, para realmente poder enfrentar conjuntamente al crimen organizado y sus secuelas, en ese contexto, el serenazgo tiene un rol para acciones que estén a su alcance, que puedan coadyuvar y concordar con la Policía Nacional.

ENTONCES, ¿LOS DIFERENTES GOBIERNOS NO GENERARON UNA BUENA GOBERNANZA?

Es correcto y esto es un deterioro, que creo empieza en el 2012 con la participación del gobierno de Humala, se bajó la velocidad de crecimiento, se incrementó el aparato público, se incrementó la tramitología, limitando la creación y desarrollo de empresarios y emergentes, lo que no ha parado es que se siguen creando entidades e inventando nuevas modalidades para limitar el desarrollo empresarial de las pequeñas y medianas empresas, esto es patético: (un ejemplo que está sucediendo en algunos municipios, limitando al sector empresarial, entre otras entidades con los cierres abusivos de sus actividades a través de un sinnúmero de trabas "burocráticas" por decir lo menos). Por otro lado, leemos en las encuestas que muchos de los jóvenes saliendo y otros están pensando en salir del país y ya no regresar: o sea si se van a estudiar en el exterior o simple llanamente agarran sus cosas y se van a otro país, no solamente lo hacen con intención de capacitarse y luego regresar, *estamos*

perdiendo valiosos recursos humanos y eso va a afectar a nuestro desarrollo socioeconómico en poco tiempo; perdiendo también valioso capital humano, intelecto con capacidades innovadoras de nuestros peruanos al irse para no regresar.

¿CÓMO SE DEBERÍAN DETERMINAR LAS POLÍTICAS PÚBLICAS EN EL ESTADO PERUANO?

El 80% de la inversión en el Perú es privada, mayoritariamente corresponde a la pequeña y mediana empresa, a esos los vemos trabajar en los dos frentes, a esos emergentes, los traban los municipios; con burocracia, que los limita y le ponen muchos obstáculos; los que necesariamente los tienen que sortear para poder ser formales; una vez que ya son formales, les cae INDECI, Fiscalía y vienen pues personas muy serias hablando que están en favor de la seguridad de las personas, etcétera; vienen y cierran, eso ya se ha limitado a salir la ley N° 31914 que ha sido de alguna manera empujada por todos los gremios empresariales desde los más chicos hasta los más grandes o sea hay panaderos, bodegueros, ferreterías, peluquerías, industria, la CONFIEP, etcétera y esto está poniendo un límite pero muchos de estos alcaldes pues le buscan la vuelta para este para salir adelante, (un claro ejemplo de lo que ha sucedido en Trujillo, que tomaron pretexto de un problema de seguridad que existe en la ciudad que sucedió un ajuste de cuentas ahí, entraron a un centro comercial y le dispararon una persona a mansalva), entonces eso es creo que es muy importante hay que liberar los nudos que impiden que la fuerza y la creatividad empresarial de los peruanos se libere.

Otro tema es la parte de la inversión pública, entonces en el Estado normalmente entre el 20% y el 30% del presupuesto inversión en las diversas reparticiones no se ejecuta, hemos visto hace poco que ha salido la lista de los municipios que no ejecutan y con sorpresa hemos visto que la municipalidad de Miraflores tiene un 13% de ejecución entonces uno puede decir bueno pero yo heredé ese presupuesto y no estoy de acuerdo pero 13% es muy grave y eso hay muchos; yo estoy seguro que el nivel de ejecución de las municipalidades está por debajo del 50%, sin contar con la calidad y prioridad en la ejecución de los proyectos relevantes para la comunidad; o sea muchos proyectos de

inversión son por asignación directa y cuando se quiso poner un orden salieron todos los alcaldes vinieron a Lima al Congreso y a trabar la ley que ponía un poco de orden en esa materia; el otro tema es la ley de contratación del Estado.

La experiencia que yo tuve la cual recurrí hacer un convenio de gobierno a gobierno no era porque la calidad de nuestros profesionales no era la adecuada, si no era fundamentalmente porque la lista de cosas que había que cumplir y la ley de contratación está hecha de tal manera que para cualquiera que intente hacer algo encuentre problemas y después viene Contraloría y terminan procesados y algunos denunciados hasta penalmente, entonces tiene que cambiarse el modelo se ha recogido muchas de las cosas que estuvieron en el modelo de los Panamericanos pero hasta ahora no hay nada que digamos integralmente haga que los sistemas de contratación vayan mucho más rápido y acelerados, o sea solo para dar un ejemplo nosotros en los Panamericanos todo el proceso de licitación se hacía; a través de una plataforma virtual y los jueces digamos eran personas que opinaban, teníamos varios evaluadores por cada obra que evaluaban una parte de las obras entonces y ahí se neutralizan todas los problemas que podían haber de "preferencias" pero además lo más importante que no hubo ninguna objeción, paralización y pudimos cumplir. Entonces repito no es porque no hayan profesionales peruanos capaces, más bien aprovechamos las experiencias y casos exitosos en ese tipo de actividades de infraestructura deportivas en el ámbito internacional (piscina olímpica, estadios, considerando los tiempo, calidad, eficiencia y transparencia); ya que en esa oportunidad, necesitábamos los instrumentos que nos facilitaban ya países que habían avanzado entonces y también tenemos que insistir en obras por impuestos y tenemos que insistir en las alianzas público-privadas para que complementen la inversión estatal de una vez y además este tengo entendido que se pidió al bit una lista de cómo priorizar las inversiones requeridas en el Perú y realmente mandaron una lista de lavandería donde las inversiones no se interconectan en ellas y articulaban también con las inversiones que pudieran haber en el sector privado; en fin el tema es complejo pero es necesario ir avanzando.

ENTONCES, ¿ES NECESARIO REFORMAR EL ESTADO PERANO?

Sí, definitivamente el Estado necesita cambiar, tenemos un Estado gordo, pesado e ineficiente, hay mucha burocracia, sin respuestas rápidas y transparentes, muchos funcionarios, prefieren mantener su estatus, justificando su inacción al temor a la Contraloría entonces y en ese sentido andan paralizados en el desarrollo normal de sus diversas actividades.

A ver, hay un informe del "BID" Banco Interamericano de Desarrollo, sobre las inversiones y que era una lista de lavandería porque no estaban articuladas con el sector privado digamos yo

voy a Implementar una mina importante cuyos recorridos y accesos pasen por algunos pueblos, definitivamente esa mina va a generar otras inversiones; o sea va a posibilitar otras necesidades para su área de influencia, etcétera. Entonces se tiene que articular las necesidades e implementar nuevos proyectos, seguramente con la mayor participación del sector privado (agrícolas, sociales, productivos, de transformación, de movilidad, etc.) que van a generar una mayor participación de grupos de personas que están aisladas en esos momentos.

Por otro lado, hay que mejorar la conectividad, accesibilidad y movilidad de las personas, para lo cual se deben de implementar proyectos y obras relevantes de infraestructura multimodal para que ellos puedan desplazarse, (como trenes de cercanías, el transporte el cabotaje, otras vías de acceso, etc.; sin embargo hay intereses que se oponen a estas modalidades de transporte, como los camioneros, transporte provincial de pasajeros, entre otros) sin mirar los beneficios colectivos que esto puede generar para la economía en su conjunto, el cabotaje para se entienda, en el transporte marítimo puedan trasladarse bienes entre el Perú, entonces teniendo por ejemplo el Puerto Chancay en lugar de mandar la producción que tendría que ir a Arequipa, en lugar de mandarla por vías terrestres ya existentes, generando mayor congestión en las carreteras, pueden trasladarse en barco desde el puerto de Matarani; por ejemplo, de esa manera vamos descongestionando las carreteras en las ciudades continuas. En la ciudad de Lima, ya la congestión ha superado los límites permisibles, por eso es necesario otros modos de transporte como los trenes subterráneos o viaductos aéreos y/o teleféricos para permitir tener una velocidad promedio en las vías existentes, hace falta mucha planificación y articulación de modos de transporte para lograr esas metas, pero también es necesario utilizar el mar (ejemplo cabotaje y transporte marítimo urbano entre los puertos de Chancay, Ancón y el Callao) dejando de la los intereses de grupos o gremios de transportistas que quieren mantener el estatus Quo en su beneficio y en contra de los ciudadanos.

¿CONSIDERAS A LA PLANIFICACIÓN COMO NECESIDAD PÚBLICA PARA ORIENTAR EL DESARROLLO EN EL PAÍS?

Yo creo que siempre las empresas privadas planifican y tienen su plan estratégico y se proyectan en el tiempo, el Estado también debería hacerlo y debería articular las cosas que tiene que hacer y hacerlo de acuerdo a las necesidades de la población pero en un orden donde se prioricen los proyectos, o sea no puede hacerse proyectos en orden de rompan filas; y por el otro lado has mencionado la palabra articulación, en el Perú los ministerios no articulan entre sí no cada uno hace lo que le parece y muchas veces lo que sucede a nivel; por ejemplo municipal, estamos viendo a veces entran los nuevos alcaldes echan todo lo de los anteriores, sucede también a nivel de los ministerios entra un nuevo ministro, variando lo proyectado por su antecesor,

generando inestabilidad entre marchas y contramarchas en el mismo gobierno inclusive de esa manera no puede funcionar el Estado. PetroPerú es un caso, desde el 2006 lo sacaron lo sacaron del FONAFE que era el fondo Nacional de fomento de las de las empresas de control, o sea una especie de centralización en el manejo de las empresas públicas y por ahí este se dan las las juntas de directivas se manejaban quiénes entraban a los directorios de una forma más profesional, entonces PetroPerú pidió que lo excluyera porque es tema estratégico nacional, etc., Si esa empresa está totalmente quebrada, se ha gastado todos los recursos que les han venido dando y cada vez piden más, en el sector privado cuando eso ocurre, se le pone fin al proyecto. Por lo que hay que ya tomar medidas radicales porque lamentablemente la situación no da para más y con todo ese dinero que está ahí se pudo haber utilizado para seguridad para hacer más cárceles, para más hospitales, más educación, etcétera.

SI TUVIERAS LA RESPONSABILIDAD DE DIRIGIR LOS DESTINOS DE NUESTRO PAÍS, ¿QUÉ ACCIONES PRIORIZARÍAS?

Bueno mira, como metáfora te diría; hay muchas personas que opinan desde el balcón y no entran a jugar el partido y desde ahí critican, juzgan fácilmente de todo, como si hubieran experimentado logros y metas en beneficio del país. En el Perú es necesario que las personas más capaces, con liderazgo y con total transparencia, se lancen al ruedo, salgan y traten de hacer las cosas bien, aun a riesgo de equivocarse en algunas decisiones iniciales, pero honestamente. Yo les decía a mis colaboradores cuando estuve en los Panamericanos, pueden meter la pata pero prohibido meter la mano y quien hiciera el intento de meter la mano se le separaba dependiendo si se había hecho algo incorrecto comprobable, en el caso nacional, las cosas se han ido degradando y los niveles de los políticos están más bajos bien van entran ahí para representar pues intereses un poco extraños, (uno puede decir entra un miembro de un sindicato y bueno quiere defender las cosas que le parecen y lo hace de manera honesta o personas que creen como yo en la inversión privada que el rol del estado debe basarse básicamente a satisfacer las cosas básicas), el Estado tiene que dedicarse al tema de la seguridad, a la educación, a la salud, a generar las condiciones para la inversión y la infraestructura que le corresponde. Entonces eso es lo que hay que cambiar e invoco a que más gente de ese perfil pues que se lance el ruedo y también este es necesario hacer modificaciones al interior del aparato estatal para también hacer más ágiles las cosas; de manera tal de que se puedan ir avanzando y recuperar el crecimiento que tanto necesita nuestro país nuestro país necesita, crecer mínimo entre 4 y medio a 5% para arriba, si no vamos el nivel de la pobreza va a estar cada vez más bajo.

EN ESE CONTEXTO ¿TIENES ALGUNOS CRITERIOS, ALGUNOS COMENTARIOS QUE PUDIERAS COMPARTIR CON LA COMUNIDAD?

En los años 80 cuando era gerente general de COFIDE, consideraba sobre lo diagnosticado y sub administrado, que teníamos evaluaciones y priorizaciones para el futuro y no necesitábamos contratar amigos o allegados, e inventando necesidades para agrandar ese espacio público y gastando dinero innecesariamente, ahora es un vicio nacional. Debemos de unificar todas las instituciones con actividades, metas y objetivos similares, (por ejemplo desde la creada Autoridad Nacional de Infraestructura, incorporando todas las obras y proyectos multimodales nacionales en una sola institución u organismo público) que puedan ejecutar los proyectos y obras en el ámbito nacional (infraestructuras multimodal, en salud, educación, electrificación, saneamiento servicios públicos relevantes), este podría ser el Ministerio de Fomento y Obras Públicas que concentraba todas estas actividades y que fue desactivado por el gobierno militar, hay una serie de traslapes que están por gusto, lo que se necesita gente que vaya actuar correctamente, ya que necesitamos avanzar.

COMO PRIORIZARIAS:

Número uno, tenemos el tema de la seguridad por delante y esto se requiere mucha inteligencia y articulación entre Policía, Poder Judicial y Fiscalía, es un requerimiento, un clamor de la población, no queremos ver que se estén peleando entre ellos que se sienten en una misma mesa y arreglen las cosas para que pueda sin egoísmos y sin protagonismo, solucionar los problemas nacionales que benefician a las grandes mayorías.

Número dos, hay que luchar por la formalidad para aliviarle al privado todas las obstáculos que tienen para desarrollar sus propuestas; y que sean ellos los que se equivoquen y no les cueste al Estado los rescates, eso está sucediendo con Petroperú donde hay un grupo de gente privilegiada que tiene conflicto de intereses cuando proponen más ayuda, entonces ahí eso se tiene que ser claro definir bien, ¿cuál es el rol del Estado? ES SUBSIDIARIO a un solo sector.

Número tres, dejemos de polarizar y etiquetarnos, discriminando propuestas y sugerencias que pueden ser coherentes, pero que necesariamente deben de concertarse, priorizando los beneficios para el país y las mayorías que la necesitan, desterrándose la gente enquistada en las diferentes instituciones del Estado, buscando solo mantener sus privilegios y/o de terceros que los ubican en esas instancias, en contra de los intereses nacionales

Muchas Gracias a ti y al Grupo En Vía, Perú.

Ciudad de México, 31 de enero de 2024

C. Luis Alberto Martell
Director General de la Revista ENVÍA INTERNACIONAL
PRESENTE

Estimado Luis y equipo de colaboradores en ENVÍA:

A nombre del Grupo FOA Consultores y en el mío propio LES enviamos una muy amplia felicitación con motivo de la publicación número 100 de la Revista y sus casi 15 años desde su fundación.

Son ustedes un ejemplo a la comunidad compartiendo y sirviendo de puente para distribuir diversos conocimientos en temas que resultan de actualidad y vanguardia en el sector de la infraestructura.

¡Sigamos por ese camino y larga vida a ENVÍA INTERNACIONAL!

Atentamente,



DR. REYES JUÁREZ DEL ANGEL
PRESIDENTE GRUPO FOA

ESTÁ CERCA LA INAUGURACIÓN DEL MEGA PUERTO DE CHANCAY

Por:
Ing. Samuel Daza Taype
Alcalde de Ancón



Alcalde anuncia que tienen más de 1,300 hectáreas reservadas para el parque industrial para beneficio económico de su distrito

El mega puerto de Chancay será beneficioso para todos los vecinos de este balneario ya que reactivará en gran proporción los comercios actuales y los que llegarán a futuro.

“El mega puerto de Chancay es el imán que atrae toda la inversión importantísima del Asia que impactará directamente en el distrito de Ancón. Nosotros tendríamos la mayor parte de la cadena logística de Lima en el norte chico”, dijo.

En ese sentido, hemos reservado una importante cantidad de hectáreas para el desarrollo de lo que será el parque industrial, al estar al centro de lo que será el mega puerto de Ancón, el puerto del Callao y la nueva infraestructura del aeropuerto Jorge Chávez.

“Tenemos reservado un total de 1,360 hectáreas para el parque industrial. Eso nos pone en una gran vitrina. Debemos aprovechar esta ola y sumarnos a las buenas prácticas y al ejemplo que está haciendo Chancay en la planificación del espacio y consideramos que pronto Ancón va a dar ese gran salto que se lo merecen todos los limeños y en especial los anconeros”, sostuvo.

Así mismo “nos proyectamos como socios estratégicos del mega puerto de Chancay; además que volveremos a sobresalir como un buen lugar turístico atractivo como complemento a los visitantes mercantes que llegarán”.

Con relación a la reciente suspensión del peaje por parte de la empresa Rutas de Lima, Reitero en señalar que, **“esto es el inicio de una gran lucha**



que estamos seguros concluirá con la anulación total del cobro injusto que hacen”.

“Esta suspensión del cobro de peaje ha sido una lucha constante entre autoridades y vecinos contra esta empresa Rutas de Lima, quien ilegalmente se ha llenado los bolsillos todo este tiempo. Por fin se hizo justicia. Esto sólo es el comienzo porque no pararemos hasta el retiro definitivo de estas estructuras de cobro”.

Por otro lado, conjuntamente vamos a lograr no sólo cosas como estas sino todo aquello que sea beneficioso para los vecinos. **Por ejemplo, ante la negativa de la empresa Repsol vamos a tomar medidas de fuerza para que los reclamos de la comunidad anconera sean atendidos, para una definitiva solución y limpieza a las playas contaminadas en el balneario tras 2 años del derrame de petróleo, por lo que estamos analizando las acciones a seguir.**

“Nosotros no podemos vernos perjudicados por culpa de esta compañía por rehabilitar las playas. Por culpa de ellos nuestras playas siguen cerradas”. Por tanto, todos los que resulten perjudicados por esto tienen que tener una compensación por parte de la empresa.



“Todos los negocios que se han visto perjudicados este año 2024 deben tener una justa compensación, porque los anconeros no vamos a ser burlados ni hoy, ni mañana, ni nunca”, refirió.

Finalmente, estamos esperando la respuesta de la OEFA sobre el tema. “Hace pocos días estuvimos con la viceministra de ambiente. Ha indicado que en esta primera semana de febrero tendrán el análisis y resultado de las 13 playas (evaluadas) a fin de saber cuál es la situación de la contaminación por hidrocarburos. Los anconeros vamos a esperar más”.





PR-004/2024

Lima, 30 de enero de 2024

Señores
GRUPO EN VIA PERU
Presente.-

Att.: Sr. Alberto Martell – Presidente

De mi especial consideración:

Me dirijo a ustedes en nombre del Consejo Directivo de la Institución que tengo el honor de presidir, para hacerles llegar un saludo especial por la reciente edición # 100 de su revista, así como nuestro sincero agradecimiento por su colaboración y esfuerzo constante en dar a conocer a la comunidad todo lo relacionado a la importancia del transporte y tránsito de la movilidad urbana en nuestro país, y como podemos apreciar en sus publicaciones, la creación de alianzas estratégicas internacionales especializadas en la movilidad urbana en las ciudades.

Los alentamos a continuar con este importante trabajo de mucha importancia para el sector transportes.

Muy atentamente,

IVAN DIBOS
Presidente

Av. Trinidad Morán 698, Lince – Lima Telf. +51 6149970
presidencia@touring.pe
www.touring.pe





Por:
Jhony Pardavé Livia
Dr. Ing. (*)

2024 AÑO CLAVE PARA RESTRUCTURAR LA MOVILIDAD URBANA

Al establecer un balance del comportamiento de la movilidad urbana en Lima y Callao durante el año 2023, observamos que poco o nada ha hecho la autoridad para satisfacer la demanda de viajes en una megalópolis de más de 11 millones de habitantes, que necesita un sistema de transporte masivo e integrado, que cubra todas las expectativas de demanda y de crecimiento de la población. La Movilidad Urbana, es una visión humanista del conjunto de desplazamientos de personas y mercancías, que se desarrollan en una ciudad, por modos personales, colectivos, motorizados y no motorizados.

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

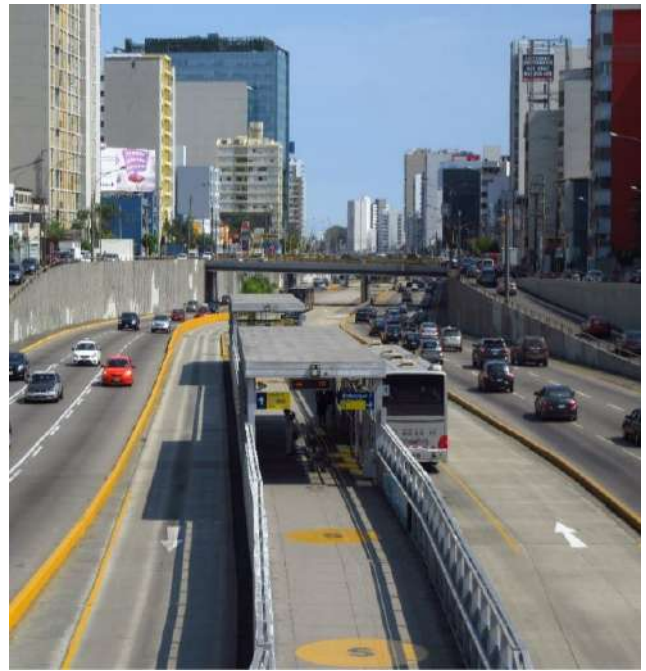
- Desmesurado crecimiento del parque automotor privado y público.
- Carencia de espacios para construir la infraestructura física y el mobiliario urbano.
- Limitaciones económicas
- Deficiente cultura vial

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

Cambios

Las municipalidades de Lima y Callao iniciaron el 2023 con nuevos alcaldes con promesas de cambio y mejoras en el transporte, tránsito y proyectos de infraestructura. De la misma forma en la ATU, el ingreso de José Aguilar, en mayo pasado en reemplazo de María Jara, en la presidencia ejecutiva, fue visto como un cambio necesario para salir del estancamiento. Lamentablemente, los indicadores no han ido en ese sentido, teniendo en consideración que tuvimos más de 30 años de retraso, sin políticas de estado en materia de desarrollo de la movilidad urbana. Vemos que en la ATU se ha retrocedido a lo mismo; las nuevas autoridades han tomado conocimiento del problema, pero no se ven las soluciones y eso sucede en los 4 años que tiene esta entidad. No hay un rumbo establecido.

La ATU es un ente técnico, que debe regular el sistema de transporte público (Metro de Lima y Callao, Corredores Complementarios, transporte regular y servicio de taxis), planteando políticas de cambio, pero vemos que recién se ha retomado el tema del Reglamento Nacional de



Transporte Público, que debe salir una vez aprobado el TUPA.

Informalidad

Siendo una de sus facultades la fiscalización, la ATU debe realizar permanentes operativos contra los vehículos y empresas que no cumplen con las autorizaciones vigentes en Lima y Callao, sin embargo, los fiscalizadores de la ATU realizan una labor periférica, solo en las vías principales o en Lima Centro, cuando la informalidad nace en las zonas adyacentes, en los conos de la ciudad y los fiscalizadores deben estar presentes en estos puntos. En la práctica, los inspectores han servido como respaldo de los Corredores Complementarios y El Metropolitano, servicios que no atienden la gran demanda de la población.

El año 2023 puso una vez más en evidencia que el flagelo de la informalidad es el resultado de la presencia de núcleos emergentes de macro sistemas urbanos disfuncionales que exponen un proceso caótico de expansión urbana, como consecuencia de la negligencia, improvisación, irresponsabilidad, favorecimiento e incapacidad de las autoridades.

Soluciones

La academia, representada por la Universidad Nacional Federico Villarreal -UNFV-, ahora forma parte del Comité Consultivo del Plan de Movilidad Urbana, desarrollado por un Consorcio Internacional mexicano-canadiense. Como parte integrante del Comité Consultivo, hemos observado que el desarrollo del Plan de Movilidad Urbana que están desarrollando para

los próximos 20 años, aún está en fase de diagnóstico. La realidad de Lima es complicada, porque no hubo planificación desde hace 30 años.

La Escuela de Ingeniería de Transportes de la UNFV ha diseñado hace tres años un estudio que tiene que ver con las propuestas de mejora en el sector transporte público, que hemos denominado "Reestructuración del Sector Transporte Público", para iniciar de nuevo un proceso de cambio, que marque la hoja de ruta del sector en base a lo que se tiene, que es un Corredor Segregado de Alta Capacidad - COSAC- (El Metropolitano). Se trata de la doctrina que impulsará la nueva cultura del transporte contemporáneo.

Planteamos que Lima Metropolitana necesita otros 12 COSAC, en función a la demanda de 22,5 millones de viajes diarios. Los debe construir la MML, encargada de la infraestructura para el sector, ya que cuenta para ello con un crédito de 1,200 millones de soles. Sin embargo, sin la debida coordinación con el "Plan MET 2040", los técnicos han lanzado la construcción de intercambios viales aéreos.

Lima sí necesita infraestructura y se debe construir corredores segregados de alta capacidad (COSAC), por ejemplo, en las avenidas Universitaria, Próceres de la Independencia (SJL) o Néstor Gambetta (Ventanilla), con alternativas que mejoren la calidad de vida, con cambios energéticos como el gas natural vehicular. La presencia de

COSACs son una tendencia en todas las ciudades en proceso de crecimiento. Por ejemplo, Bogotá ha evolucionado y ya cuenta con 13 COSAC y la demanda sobrepasa el 25%.

Finalmente, los sistemas ferroviarios masivos también son importantes, como la línea 1 del Metro, que va de este a sur. La culminación de línea 2 debería agilizarse y tenerla para 2025 y continuar con las líneas 3 y 4, cuyo proceso de implementación ya está definido a través del gobierno. Este año 2024 debe impulsar a las autoridades a establecer políticas de Estado y tener claro que, si no seguimos esta línea, nuestra ciudad va a crecer hacia atrás.

La solución debe de ser formulada, promediando algoritmos que simbolicen y reestructuren:

- Un desarrollo urbano carente de planificación territorial.
- Un caótico servicio de transporte público urbano.
- Una desmedida circulación de vehículos de carga metropolitana.
El tránsito de vehículos privados

Desde inicios de este siglo, se formularon estudios de configuraciones que no sintonizaron que el nivel caótico que viven Lima y el Callao en cuanto al transporte en general, es un problema de "Movilidad Urbana". Es por ello que se requiere con urgencia **REESTRUCTURAR POLÍTICAS DE ESTADO DE LA MOVILIDAD URBANA EN EL PERÚ.**

Estimado Alberto:

A nombre de la Asociación Mexicana de Transporte y Movilidad (AMTM) le envío a usted y a todo el equipo multidisciplinario de la Revista En Vía Internacional nuestras más sinceras felicitaciones por alcanzar la edición número 100 de su destacada revista.

La revista ha desempeñado un papel importante al mantenernos informados sobre las buenas prácticas, los desafíos y las oportunidades en el ámbito del transporte y la movilidad alrededor del mundo.

Al llegar a esta edición tan especial, celebro su capacidad para evolucionar con los tiempos, adaptarse a las nuevas tecnologías y explorar constantemente nuevas perspectivas. Que esta edición número 100 marque el inicio de una nueva fase de éxitos y descubrimientos, continuando su invaluable contribución al diálogo sobre el transporte y la movilidad.

Felicitaciones nuevamente por este logro excepcional.

Nicolás Rosales
Presidente de AMTM



AMTM
Asociación Mexicana de Transporte
y Movilidad



Colegio de Economistas de Lima
Desde 1965



CARTA N° 027-DEC-CEL/ 2024

San Isidro, 01 de febrero 2024

Estimado
Econ. Alberto Marteli,
Presidente del Grupo En Vía
Presente. -

Asunto: Saludos por la edición N° 100 de la Revista En Vía Internacional

A través de la presente carta, tenemos el honor de expresarle nuestro saludo y felicitaciones por la publicación de la edición N° 100 de la revista "En Vía Internacional".

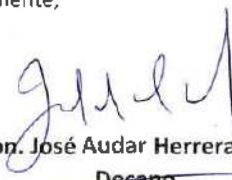
Es motivo de gran satisfacción para nosotros constatar la fructífera trayectoria que ha tenido la revista a lo largo de estos años, así como el excelente contenido que ha ofrecido a sus lectores. La calidad y pertinencia de los artículos publicados demuestran el compromiso y la dedicación con los que usted y su equipo de trabajo han llevado adelante este proyecto.

Asimismo, es admirable el alcance que ha logrado "En Vía Internacional" en distintas ciudades del mundo, consolidándose como una fuente confiable de conocimiento en el ámbito socioeconómico.

Esperamos, para los próximos años, que "En Vía Internacional" continúe por la senda de la alta calidad de sus contenidos, fomentando la innovación y la difusión de los conocimientos socioeconómicos. Estamos seguros de que su compromiso con la proyección social seguirá siendo una característica destacada de la revista.

Le deseo muchos éxitos en sus futuros proyectos y reitero mi disponibilidad para colaborar en cualquier iniciativa que promueva el desarrollo y difusión de nuestros conocimientos económicos.

Atentamente,


Econ. José Audar Herrera
Decano




Econ. David Reynaga Rojas
Director de Prensa, Relaciones Públicas
e Imagen Institucional

TRANSPORTE Y TRÁNSITO EN EL PERÚ: EL MUNDO AL REVÉS

Por:
Dr. Fabricio
Orozco V.



Es increíble lo que sucede cotidianamente en nuestras ciudades y carreteras del país respecto al transporte y tránsito, los peruanos vivimos un mundo surrealista debido a que todo funciona al revés que en cualquier otra ciudad y/o país del mundo; para ello basta con circular o movilizarse a pie o en cualquier vehículo por las vías urbanas o carreteras para experimentar una realidad paralela de la sin razón.

Un primer caso es el de las motocicletas en las ciudades del país. Para los conductores de estos vehículos no existe el reglamento de tránsito, no hay norma que cumplir, no tienen límite en la velocidad y en forma adicional representan **un elemento delincuencia que ha hecho incrementar la inseguridad ciudadana urbana**. Las motocicletas invaden todo tipo de vía, no respetando ni veredas ni ciclo vías. Son conducidas a excesos de velocidad e imprudencia total, tanto en vías urbanas (especialmente los que hacen "delivery"), como los que transitan en carreteras, para los cuales no existen límites de ninguna clase. **Pero lo más grave es que ninguna autoridad de tránsito las regula, controla y**

fiscaliza. Hace unos años en el Congreso se discutió una iniciativa legislativa para identificar a los conductores mediante el número de la placa de circulación en casco y chaleco, sin embargo, la oposición de un grupo de motociclistas impidió una norma que habría servido hoy para efectos de combatir la inseguridad creciente y fiscalizar el caos que ocasionan en el tránsito diario.

Un segundo caso es el del control del tránsito en carreteras. La SUTRAN anuncia fiscalizaciones y multas por exceso de velocidad a vehículos particulares en zonas de velocidad máxima (100 Km/h es el límite), eso quiere decir que están buscando cumplir metas que no



necesariamente repercuten en su labor de superintendencia de transporte. En efecto, mientras controlan velocidad límite a vehículos particulares, los vehículos de transporte de pasajeros y carga circulan por el carril de máxima velocidad congestionando las vías, realizan sobre pasos en zonas no permitidas de la vía, se estacionan en la vía auxiliar sin ningún tipo de señal, utilizan luces que no están permitidas en el reglamento. Las carreteras deben tener fluidez y para ello se debe considerar la fiscalización del uso adecuado de las vías, sancionando a quienes afectan la circulación fluida y no persiguiendo en forma absurda a los vehículos que no generan estos inconvenientes.

Un tercer caso, la mayor proliferación de vehículos informales en el transporte público de pasajeros, lo cual se ha venido incrementando en los últimos años. La informalidad en el transporte de personas ha tomado el transporte de pasajeros en ciudades y también en carreteras (transporte interprovincial). En efecto; las autoridades de transporte urbano (ATU para Lima y Callao y Municipalidades Provinciales para el resto del país) son totalmente inútiles en poder brindar un servicio público de pasajeros en sus jurisdicciones urbanas, lo cual hace que las vías principales estén totalmente saturadas y que el servicio sea inseguro, caro y de pésima calidad para el usuario. Las autoridades no han dado una solución rápida y práctica a este tema y han naufragado en extensos estudios de movilidad urbana y planes reguladores de rutas que resultan inservibles para detener el incremento de la informalidad.

Un cuarto caso, la absurda y casi nula labor de la ATU en dotar a Lima y Callao de un sistema integrado de transporte público. En efecto, más allá del funcionamiento de la Línea 1 del Tren y del Metropolitano; el resto es un caos total, en especial los Corredores Complementarios, que siguen operando con flota insuficiente viéndose

superados por el transporte informal. La equivocada forma en la que se segregan carriles en principales avenidas de Lima y Callao por donde circulan los buses de los corredores hace que estas vías sean mayormente utilizadas por los transportistas informales pese al inútil esfuerzo de los "coneros" de la ATU. De otro lado, la ATU hasta la fecha no tiene un norte claro ni definiciones para dotar a Lima y Callao de un sistema de transporte público integrado, tal como es el objeto de su creación y en lo que va desde su creación solamente ha sido una entidad estatal burocrática donde se consume el presupuesto en consultorías que cada cierto tiempo se reactualizan. El resultado más notable de la ATU es el caos y pésimo servicio de transporte público que se brinda a los usuarios de Lima y Callao.

Quinto caso, el diseño de vías urbanas que den circulación y descongestionen el tránsito. El uso de óvalos y/o rotondas que no se difunden ni enseñan a usar en el país; el conductor peruano es el único que utiliza la rotonda u ovalo al revés, esto es cree que la preferencia la tiene el que entra a la rotonda y no reconoce la preferencia del que está dentro. El colmo de esta situación es que encontramos rotondas u óvalos semaforizados, lo que evidencia el desconocimiento de la utilidad de estas soluciones viales hasta en nuestras autoridades.

Finalmente, la ausencia de un marco legal razonable y de las autoridades de transporte que busquen soluciones se evidencia desde hace un buen tiempo a esta parte. Somos reacios a implementar sistemas inteligentes de regulación y control. En el país no hay mayor interés por los sistemas de foto papeletas, que dieron tan buenos resultados en el Callao. Tampoco se busca que las ciudades implementen los Centros de Control de Tránsito manejando en línea tránsito, transporte y semaforización. Hay un exagerado y mal utilizado diseño e implementación de ciclovías, sin mayor criterio técnico. Finalmente, la ausencia de coordinación entre las autoridades de tránsito y la Policía Nacional en las ciudades contribuye al problema y no al a solución.

Como podemos apreciar, situaciones cotidianas que exigen soluciones rápidas y prácticas, pero que para nuestras autoridades de transporte resultan complejas.



Por:
**DR. DANIEL E.
 HIDALGO CUELLAR**
 URÓLOGO ONCÓLOGO
 CEL. 994 690 777
 CMP 15786 RNE 7711
 RNSE S00055

MITOS Y REALIDADES EN CÁNCER DE PRÓSTATA

El cáncer de próstata es el más frecuente entre los varones, por eso es necesario estar bien informados. Entre los factores de riesgo están la edad y la raza, a mayor edad mayor probabilidad y en cuanto a raza la raza negra es la más propensa a cáncer de próstata mientras que en los orientales es menor la probabilidad.



¿La prostatitis (inflamación de la próstata) puede condicionar cáncer?

La prostatitis eleva el PSA, esto conlleva a realizar biopsia de próstata y por consiguiente a encontrar mayor probabilidad de cáncer. Esto es un sesgo de verificación, no se ha establecido una relación de causa y efecto entre prostatitis y cáncer de próstata.

¿El consumo de azúcar condiciona cáncer de próstata?

No existe ningún trabajo que demuestre que el azúcar directamente este relacionado con el cáncer de próstata, lo que ocurre con el alto consumo de azúcares condiciona obesidad que si está considerado como factor de riesgo en cáncer de próstata.

¿El consumo de frutas, vegetales y régimen bajo en grasas previenen el cáncer de próstata?

Estudios de intervención alimentaria durante 4 años con reducción de ingesta de grasas y aumento de consumo de frutas y vegetales no tuvo ningún efecto en la concentración sérica del PSA por consiguiente se desconoce si es prevención para cáncer de próstata, pero este régimen ayuda a reducir la hiperlipidemia, mejor control de presión arterial y menor riesgo de enfermedades cardiovasculares.

Consumo de multivitamínicos

No se ha vinculado con riesgo de cáncer de próstata, sin embargo, en un estudio numeroso existe una incidencia mayor de cáncer de próstata en pacientes con exceso de multivitamínicos.

¿El cáncer de próstata localizado debe ser tratado?

Es cierto que existe el cáncer de próstata localizado de bajo riesgo (poco agresivo) que son los que pueden ser observados, pero los pacientes de riesgo alto (muy agresivo) pueden llevar rápidamente a la diseminación de la enfermedad a otros órganos. Este grupo es el que necesita tratamiento.

Lamentablemente en nuestro país se presentan pacientes con cáncer de próstata diseminado a huesos y pulmones. Estos pacientes hasta hace unos años se les ofrecía castración quirúrgica o medicamentosa. Ahora hay estudios que demuestran que en algunos de estos pacientes se favorecen con la asociación de otras drogas aumentando la sobrevida y la calidad de vida.

El cáncer de próstata tiene curación siempre y cuando su diagnóstico sea en forma temprana y reciba el tratamiento adecuado.



Comus
2024

III Congreso Online de Movilidad Urbana Sostenible

Un evento sobre la revolución en sistemas de transportes, urbanismo y tendencias de movilidad sostenible

Del 11 al 15 de marzo de 2024

comus2024.com



PRONUNCIAMIENTO

ANTE LA INMINENTE APROBACIÓN DEL PROYECTO DE LEY DEL CONGRESO SOBRE LA EXTENSIÓN DE LA JUBILACIÓN HASTA LOS 75 AÑOS

El Colegio de Economistas de Lima, ante la inminente aprobación de la Ley sobre la extensión de la jubilación hasta los 75 años, expresa lo siguiente:

El **Instituto Nacional de Estadísticas e Informática (INEI)** dio a conocer el número de habitantes que alcanza el Perú para este 2023 al conmemorarse el **Día Mundial de la Población**. Según este informe detallado reveló que en nuestro país somos **33,726,000 ciudadanos**. Además, se dio a conocer que para el 2050 se alcanzaría una población de 39,363,000 personas. En lo que atañe a la esperanza de vida al nacer, para el 2023 fue de 77 años — cifra inferior al promedio de la Región de las Américas—, esta cifra representa un incremento de 6.5 años respecto de lo informado en el 2000.

De otro lado, según informes emitidos por la Asociación de AFP, afirman que "desde el año 2018 la esperanza de vida se elevó de 83 a 87.5 años en varones, y de 87 a 90.8 años en mujeres", donde se observa una significativa diferencia con el informe oficial del INEI, que afirma que la esperanza de vida en el Perú es de 77 años.

El Sistema Privado de Pensiones –administrado por las AFP, supervisado por la SBS, y defendida por el BCRP, es un sistema poco justo y transparente, por ello la resistencia de muchos afiliados en mantener su fondo (dinero de su trabajo) en las Administradoras; así como la resistencia de los trabajadores Independientes en afiliarse a este sistema privado.

Todos los gobiernos de turno a través de su poder ejecutivo y poder legislativo, proponen casi cada año la Reforma del Sistema, y básicamente lo que plantean es un maquillaje al sistema, sin presentar ninguna corrección al mismo. Un análisis a sus indicadores y principales variables nos muestra lo siguiente:

1. En el periodo diciembre 2018 a diciembre 2023, vale decir en 5 años, el número de afiliados activos se incrementó en 32.3%, en tanto que el número de cotizantes subió en 22.6%.
2. Para el mismo periodo, el Fondo Total de Inversiones administrado por las 4 AFP disminuyó en 20%, de 153,414 millones de soles en diciembre 2018 hasta los 122,806 millones en diciembre 2023.
3. En los últimos 5 años, el aporte anual al Fondo de Pensiones por parte de los cotizantes, tiene una tendencia creciente, llegando a más de 15,000 millones en el año 2023, alcanzando así un promedio de 13,644 en el último quinquenio.
4. El promedio mensual de pensiones percibidas por los pensionistas tiene una tendencia alcista, pasando de 564 soles el año 2020 a casi 1,000 soles el año 2023.
5. Entre los años 2020 al 2022 se han decretado 6 "Retiros" de fondos por los afiliados, lo que representó un egreso de 87,936 millones de soles del Total de Fondo administrado.
6. La Rentabilidad Nominal Anual del SPP, tiene un rendimiento muy cercano a la Rentabilidad del Fondo Tipo 2 –donde se encuentra poco más del 70% de los Fondos Totales y se encuentra registrados más del 91% de los afiliados totales del SPP.



Variables	Dic. 2018	Dic. 2019	Dic. 2020	Dic. 2021	Dic. 2022	Dic. 2023	Var. 5 años
N° AFILIADOS ACTIVOS	7 018 669	7 426 708	7 780 721	8 251 977	8 816 304	9 286 247	132.3%
N° COTIZANTES	3 074 529	3 268 371	3 086 096	3 311 032	3 605 902	3 770 216	122.6%
% Cotiz antes / Afiliados Activos	43.8%	44.0%	39.7%	40.1%	40.9%	40.6%	
FONDO DE INVERSIONES ADMINISTRADO (millones)	153 414	▲174 823	▲164 875	▲133 310	▲105 863	▲122 806	80.0%
Aporte Anual de Cotiz antes (millones)	12 677	13 637	10 856	13 914	14 464	15 351	13,644
Fondo Individual promedio por Cotizante (en soles)	49 898	53 489	53 425	40 262	29 358	32 573	65.3%
Rentab. Nominal Anual Fondo 2 (prom.70% Fondo)	- 1.30	12.92	10.52	6.55	- 7.15	9.90	
Egreso del Fondo por Pensiones anual (millones)	1 414	1 452	1 232	2 294	2 283		
Pensiones promedio anual por Pensionista	7 997	7 994	6 767	11 913	11 386		
Pensiones promedio mensual por Pensionista	666	666	564	993	949		
Fondo total administrado, + aporte anual, + Rentab.		186 872	201 465	186 887	139 811	131 694	
Retiros Autorizados por Pandemia		0	24 707	41 235	21 994	0	
Fondo total estimado a fines de periodo anual		186 872	176 758	145 652	117 817	131 694	

Fuente: SBS enero 2024.

Haciendo una proyección de la data publicada por la SBS, obtenemos que el Fondo Total de Inversiones administrado por las 4 AFP que operan en el Perú, debiera ser año a año mayor que el propio Fondo Total de Inversiones administrado por las AFP. Para ello, **empleamos el monto del Fondo de Inversiones a diciembre del año anterior, le restamos los retiros autorizados por pandemia u otro evento, le sumamos el Aporte Anual de los Cotizantes, y finalmente le sumamos la rentabilidad anual nominal publicada por la propia SBS, y obtenemos un Monto de Fondo mayor. Estos resultados incongruentes nos podrían indicar que la tasa de "Rentabilidad" publicada por la SBS no es fidedigna, lo que estaría dañando la credibilidad del sistema privado de pensiones.**

Entonces, como hubo importantes retiros de Fondos de los afiliados por pandemia, **las autoridades del poder ejecutivo y legislativo, no han tenido mejor idea que elevar la edad de jubilación en 10 años, lo que haría más injusto el sistema. Considerando que estos temas deben debatirse ampliamente en una Conferencia de Economistas y así contribuir a la economía y bienestar de los ciudadanos de nuestro país.**

La SBS, con la finalidad de contribuir en el desarrollo y fortalecimiento del SPP, ha considerado importante evaluar el impacto del acceso anticipado a los fondos de pensiones, a partir de las normas que autorizaron los retiros tempranos y extraordinarios entre los años 2020 y 2022, para atender las necesidades de los afiliados ocasionadas por la pandemia; así como las principales consecuencias e implicancias en sus futuras pensiones.

Finalmente, exhortamos al congreso de la República, al Poder Ejecutivo, así como los diversos sectores involucrados de la sociedad civil, a crear una mesa de trabajo muy ejecutiva, que nos permita sugerir y consensuar nuestra propuesta técnica que incluye un conjunto de Reformas al Sistema Nacional de Pensiones, donde se garantice el bienestar y dignidad de nuestros jubilados, así como la creación de una Pensión No Contributiva, para los peruanos que trabajaron toda una vida, pero fundamentalmente en el sector informal, donde la ausencia de un Estado responsable, carente de un liderazgo social, tendrá que asumir su gran responsabilidad con el presente y futuro de millones de jubilados peruanos.

Lima, 09 de febrero del 2024


Econ. JOSÉ HERRERA JARA
 Decano




Econ. DAVID REYNAGA ROJA
 Director de Prensa, Relaciones Públicas
 e Imagen Institucional



COMUNICADO

SOBRE LA GESTION DE ATU Y LA CONTINUIDAD DE LA PRESTACION DEL SERVICIO

Las **Empresas Concesionarias de los Corredores Complementarios**, comunicamos a la opinión pública lo siguiente:

Desde el inicio de la prestación del servicio hemos realizado todos los esfuerzos necesarios para transportar a los ciudadanos que requieren movilizarse para cumplir sus obligaciones, tal es así que, hemos negociado con nuestra fuerza laboral (conductores y personal administrativo), con nuestros proveedores, con las instituciones financieras y además con los accionistas quienes realizaron aportes de capital necesarios para la adquisición de buses e implementación de patios que el Contrato demanda.

Esperábamos que el concedente, Protransporte en su momento y ATU en la actualidad, cumpliera sus obligaciones asumidas en los Contratos de Concesión, a fin que la operación sea autosostenible, sin embargo, esta situación nunca se dió y terminaron con la suspensión de operaciones de 2 concesionarios del Corredor Morado y luego tuvo que suspender por mutuo acuerdo las operaciones del Corredor Amarillo y en el mes de enero último se inicio la desactivación de los Servicios Troncales del Corredor Morado con la suspensión del Servicio 409, en perjuicio del público usuario.

Como se podrá apreciar esta crisis en los Corredores Complementarios es por estricta responsabilidad del Concedente ATU y ahora esta situación se agrava por cuanto dicha Institución al no contar con su Presidente Ejecutivo la gestión y políticas del transporte urbano están a la deriva en Lima y Callao, por lo mismo que exhortamos a la Presidenta de la República y al Ministro de Transportes y Comunicaciones, que les corresponde designar al nuevo Presidente de ATU, hacerlo a la brevedad dentro del marco legal, por cuanto se encuentra pendiente de atención urgente la siguiente agenda:

- a. Cumplir con la obligación de intangibilidad de las vías en las que prestan servicio los diferentes corredores.
 - Implementación de carriles exclusivos.
 - Fiscalización eficiente del transporte informal.
- b. Cumplir con la obligación de licitar los paquetes restantes del Sistema Integrado de Transporte para poder iniciar la Fase de Operación.
- c. Que la ATU cumpla los Acuerdos del Trato Directo, por sus incumplimientos contractuales reconocidos en las Actas firmadas por ATU y los Concesionarios en noviembre del 2023, dichos acuerdos

permitían la continuidad del servicio, adelanto de inversiones y mejoras al servicio en favor de nuestros usuarios.

- d. Cumplir con licitar el Sistema de Recaudo único que permita la integración tarifaria de los diferentes sistemas que operan en la capital.

En consecuencia, los incumplimientos e inacción de la autoridad vienen poniendo en riesgo la calidad y continuidad del servicio en los Corredores Complementarios, por lo cual se requiere la voluntad firme del Ejecutivo de dotar los recursos económicos y humanos necesarios para que la ATU de cumplimiento estricto a sus obligaciones en aras de otorgar a la ciudad un verdadero transporte ordenado y eficiente en beneficio de los usuarios.

Lima 13 de febrero del 2024.



REVISTA **ENVIA**

100

EDICIONES



Revista En Via Internacional

PAZ

INFRAESTRUCTURA PARA LA PRODUCTIVIDAD

DEL

INFANCIA Y ASES SEGUROS

GRUPO EN VIA SE PARTIÓ NUEVA EDICIÓN



grupoenvia.com