



UN NUEVO ESCENARIO GEOPOLÍTICO PARA EL PERÚ

Pag. 3

EVENTO DE MOVILIDAD

ENVIA GRUPO EN VÍA INTERNACIONAL **movis**

 **FORO INTERNACIONAL** 

**LAS ACTIVIDADES DEL
TRANSPORTE EN EL PERÚ**

27/02/2026 - LIMA - PERÚ

**LIMA
Y LOS RETOS DEL
TRANSPORTE URBANO**
Pag. 5

**IMPORTANCIA
DEL FERROCARRIL**
Pag. 6

**EL
SINCROMODALISMO
LOGÍSTICO**
Pag. 9

**EL PERÚ COMO POTENCIA
ECOLÓGICA GLOBAL:**
Pag. 11

**PLAN DE ESTADO EN
LA MOVILIDAD URBANA
SOSTENIBLE EN EL PERÚ**
Pag. 13

**UN NUEVO
ESCENARIO
GEOPOLÍTICO
PARA
EL PERÚ**
PAG. 3



**LIMA Y LOS
RETOS DEL
TRANSPORTE
URBANO**
PAG. 4



**EL
SINCROMODALISMO
LOGÍSTICO:
EL NUEVO
PARADIGMA PARA
LA COMPETITIVIDAD
DE MÉXICO EN
NORTEAMÉRICA**
PAG. 9



**EL PERÚ COMO
POTENCIA ECOLÓGICA
GLOBAL: BIODIVERSIDAD,
ECONOMÍA RENOVABLE
Y FORTALECIMIENTO
MONETARIO EN EL
MARCO DE LA ECONOMÍA
ECOLÓGICA Y LA
ECONOMÍA CIRCULAR**
PAG. 11



**IMPORTANCIA DEL
FERROCARRIL
Y LOS NODOS
INTERMODALES
PARA EL
DESARROLLO
ECONÓMICO**
PAG. 6



REVISTA **ENVIA**
grupoenvia.com

AÑO 17 / EDICIÓN 104 / FEBRERO 2026
ACTUALIDAD NACIONAL E INTERNACIONAL

OFICINA:

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

DIRECTOR:

Luis Alberto Martell Agustí

DIRECTOR ADJUNTO:

Javier Martell Q.

COORDINADORA GENERAL

Lya Gonzales S.

ADMINISTRACIÓN Y LOGÍSTICA:

Giancarlo Martell Q.

DISEÑO GRÁFICO / WEB:

Carlos Veramendi

ANALISTA Y PRODUCCIÓN:

Tania Valenzuela

COLABORADORES NACIONALES:

José Enrique Millones Olano

Jhony Pardavé Livia

**COLABORADORES
INTERNACIONALES:**

Julián Sastre / España

Martha Gutiérrez / Colombia

Reyes Juárez Del A. / México

Magally Martell / México Cancún

SUSCRIPCIONES/MAIL:

informes@grupoenvia.com

TELF. OF.:

+(51) 999 620 961

DEPÓSITO LEGAL:

No. 2009-02495



→ La Revista No se solidariza con las opiniones vertidas por los autores de los artículos publicados.

Encuentre nuestro contenido digital en:

www.grupoenvia.com



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

UN NUEVO ESCENARIO GEOPOLÍTICO PARA EL PERÚ

El Perú enfrenta una coyuntura histórica que trasciende la inestabilidad política de la última década. Nos encontramos ante un escenario geopolítico global en plena reconfiguración, donde la competencia entre potencias redefine rutas comerciales, alianzas estratégicas y centros de poder.

En este contexto, el país posee ventajas estructurales innegables: biodiversidad, riqueza minera, agroexportación competitiva y una ubicación estratégica frente al Indo-Pacífico, hoy núcleo del comercio mundial. El desarrollo del Puerto de Chancay simboliza esta oportunidad: convertir al Perú en un eje logístico clave entre Sudamérica y Asia.

Sin embargo, el verdadero desafío no es externo, sino interno. La fragilidad institucional, la polarización política, la informalidad y el avance del crimen organizado limitan nuestra capacidad de aprovechar el momento. La estabilidad macroeconómica, aunque relevante, no basta sin una visión de Estado clara y sostenida.

El Perú debe navegar con pragmatismo la rivalidad entre Estados Unidos y China, fortaleciendo su autonomía estratégica y priorizando el desarrollo nacional. En un mundo donde la geopolítica se juega en puertos, cadenas logísticas e inteligencia económica, el país necesita liderazgo, planificación y cohesión.

Estamos ante una encrucijada: transformar nuestra posición geográfica en poder económico y estabilidad institucional, o desperdiciar una oportunidad histórica.

El futuro no dependerá de las circunstancias globales, sino de nuestra capacidad para anticiparnos y actuar con visión de largo plazo.

El reto no es geográfico, es institucional: solo con estabilidad, planificación y confianza podremos traducir nuestra posición estratégica en crecimiento sostenido.

Estos hechos ameritan un profundo análisis, reflexión y acciones concertadas para las próximas décadas por parte de las autoridades políticas en los escenarios nacional, regional y local. Se requiere una respuesta conjunta y sostenida que posibilite la recuperación de la paz nacional y el repotenciamiento de todas las actividades productivas necesarias para el empoderamiento del Perú en América del Sur y en sus relaciones internacionales.



Por:
Econ. Lya
Gonzales Soto



LIMA

y los retos del transporte urbano

La ciudad de Lima enfrenta uno de los mayores desafíos urbanos del Perú: gestionar un sistema de transporte eficaz, sostenible y accesible para sus más de 10 millones de habitantes. A pesar de ser un centro económico, político y cultural, la capital sufre diariamente las consecuencias de un servicio de movilidad que no ha logrado adaptarse al rápido crecimiento demográfico y urbano que ha experimentado en las últimas décadas.

Un sistema colapsado y sus causas

La congestión vehicular en Lima es crónica y uno de los problemas más visibles para la ciudadanía. Las principales arterias de la ciudad colapsan en hora punta, lo que genera pérdidas de tiempo, estrés, mayor consumo de combustible y un impacto negativo en la productividad y la calidad de vida de los ciudadanos.

Entre las causas más destacadas se encuentran:

- Crecimiento desordenado del parque automotor: El aumento de vehículos particulares sobrepasa la capacidad de las vías existentes.
- Infraestructura insuficiente: Las calles y carreteras no han sido ampliadas ni modernizadas con la misma velocidad con que creció la población.
- Transporte público fragmentado: La coexistencia de buses, combis, micros informales y sistemas formales como el Metropolitano o el metro carece de integración tarifaria y operativa.

Estas deficiencias hacen que los ciudadanos inviertan

varias horas al día en desplazarse, con consecuencias económicas, ambientales y sociales considerables.

Impactos sociales y económicos

La ineficiencia del transporte urbano no solo afecta a quienes conducen. Tiene efectos colaterales amplios:

- Afecta la economía local y nacional: El tráfico genera costos equivalentes a un porcentaje considerable del Producto Interno Bruto debido a la pérdida de horas productivas y a la ineficiencia logística.
- Incrementa la contaminación ambiental: El transporte motorizado representa un gran porcentaje de las emisiones de gases de efecto invernadero en la ciudad.
- Exclusión social: El acceso limitado a transporte rápido y seguro amplía las desigualdades urbanas.

Retos y oportunidades para Lima

Para avanzar hacia un sistema de transporte urbano más eficiente, Lima enfrenta varios retos clave:

1. **Integración del sistema de transporte:** Crear una

red que combine metro, buses de alta capacidad y transporte complementario con integración tarifaria eficiente.

- 2. Modernización y sostenibilidad:** Proyectos que incorporen tecnologías inteligentes para semaforización, control de tráfico y promoción de modos sostenibles como ciclovías y sistemas de bicicletas públicas.
- 3. Lucha contra el transporte informal:** La fiscalización y regulación efectiva de combis y taxis contribuirá a una operatividad más ordenada.
- 4. Ampliación de infraestructura:** Continuar con la construcción de nuevas líneas de metro, ampliar corredores exclusivos para buses y reforzar la conectividad urbana e interurbana.

Además, la planificación urbana debe ser más estratégica para anticipar el crecimiento poblacional y promover una ciudad más equitativa y eficiente.

Conclusión

Los retos del transporte urbano en Lima son complejos, pero no insuperables. La clave está en convertir cada desafío en una oportunidad para transformar la movilidad urbana mediante políticas inclusivas, inversiones inteligentes y la participación activa de todos los actores involucrados. Solo así Lima podrá aspirar a un sistema que no solo descongestione sus vías, sino que también mejore la calidad de vida de sus habitantes.





Por:
Dr. Ing. Julián Sastre,
Presidente del Instituto
de Movilidad

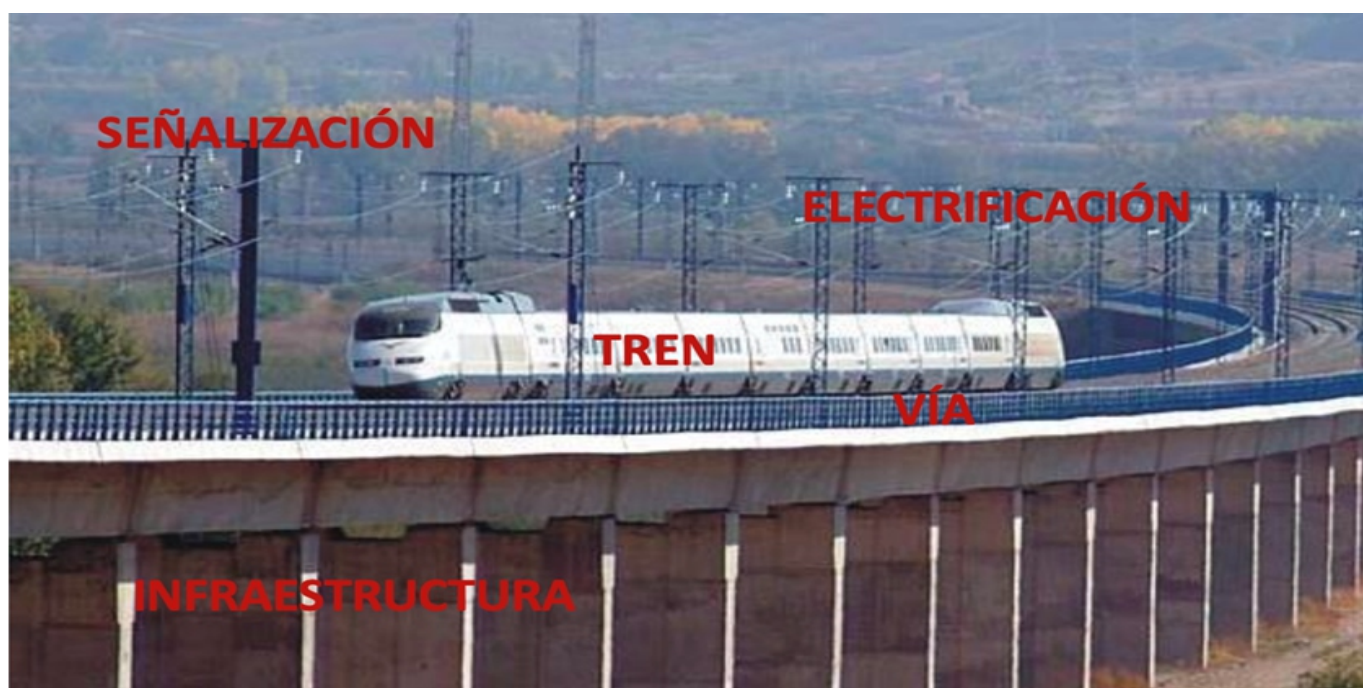


IMPORTANCIA DEL FERROCARRIL y los nodos intermodales para el desarrollo económico

Perú, al igual que otros países de América Latina, están empezando a apostar plenamente por el ferrocarril.

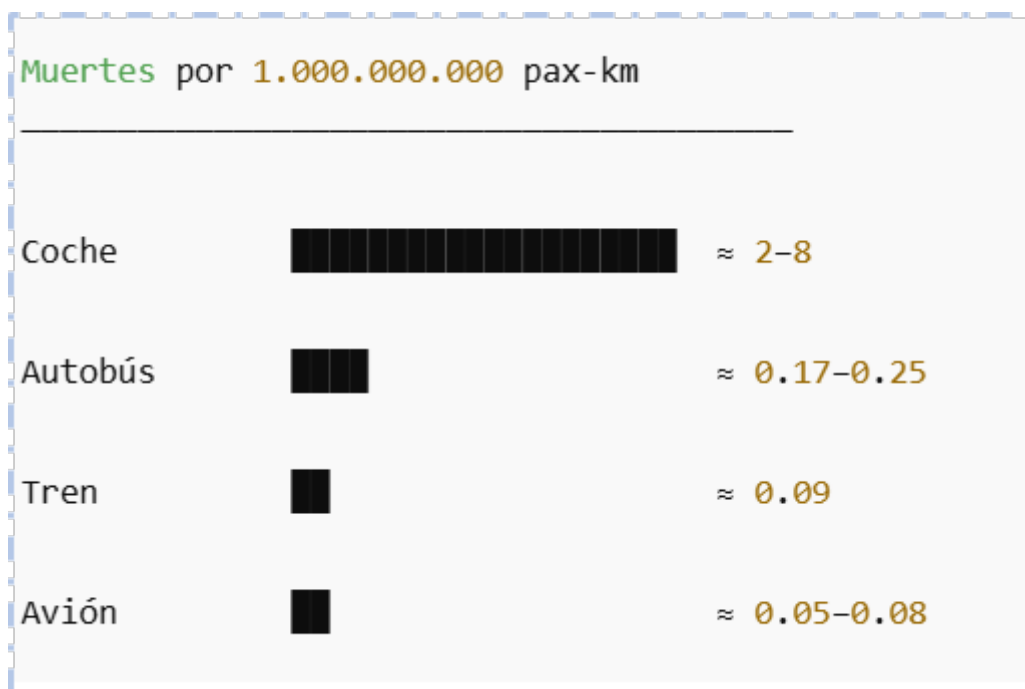
En primer lugar, querría hacer una pequeña reflexión sobre lo que es el ferrocarril. No es tan solo ese tren que vemos y nos montamos. Es una tecnología compleja y apasionante que podemos decir que tiene cuatro componentes principales que tienen que estar perfectamente unidos y sin cada uno de ellos el tren

no funciona. Por supuesto está el material rodante, ese tren en el que nos montamos. Pero el tren rueda sobre una infraestructura y una vía. Además, hay una serie de sistemas de alimentación energética y de seguridad sin los cuales el tren no se movería. La clave es la integración de estos cuatro interfaces.



Una vez aclarado esta cuestión, me gustaría pasar a hablar de las ventajas de un buen ferrocarril. Al menos para los viajeros, los tiempos de viaje son muy importantes, por eso el ferrocarril de hoy en día moderno y rápido que se puede ver en Europa y en China es especialmente competitivo para distancias menores de 600 km, pero también entre 600 y 1000 km. Eso sí, el ferrocarril tiene ser fiable y puntual.

Es también un modo de transporte que especialmente en los sistemas eléctricos genera el menor impacto ambiental en los desplazamientos de corto, medio y largo recorrido. Las estadísticas de seguridad demuestran que además es especialmente atractivo desde este punto de vista y aquí podemos ver una gráfica que lo muestra.



Y además, es confortable, cómodo, es una experiencia en sí mismo.

Pero claro, estamos hablando de un ferrocarril bien hecho y cuáles son las claves para que así sea. En Europa con las directrices que se han desarrollado y en España, especialmente con la nueva ley de movilidad sostenible, se está apostando plenamente por el ferrocarril e incluso eliminando vuelos para distancias menores de 500 km.

Uno de los aspectos clave para el éxito del ferrocarril son las estaciones, son la puerta de entrada de la ciudad, son el punto de acceso desde cualquier punto y son a la vez o deberían de ser espacios públicos muy atractivos. Por ello se requiere que las estaciones sean céntricas y conectadas.

También y esto en Perú es conocido, el ferrocarril puede ser un atractivo turístico, como lo es el que llega a Cusco.

El buen ferrocarril debe diseñarse como un símbolo de país, un ejemplo, aunque sea urbano es el metro de Medellín, que incluso los souvenirs de la ciudad lo incorporan.



No debemos de olvidar el ferrocarril de carga, hay una correlación clarísima y demostrable entre desarrollo económico y movilidad, especialmente en el transporte de mercancías. El ferrocarril de carga prefiere la fiabilidad por encima de la velocidad. Es muy eficiente para grandes volúmenes, como por ejemplo las minas y los puertos intermodales que Perú puede presumir de ambos y muy importante que se pueda hacer un seguimiento de la carga.

Para conseguirlo, quiero hacer algunas recomendaciones específicas para Perú:

- Formación de un equipo de especialistas propio
- Diseño a medio plazo de industria propia
- Asesoramiento cualificado inicial
- No dependencia de tecnologías únicas
- Pensarlo todo, todo, desde el principio. No olvidar los pequeños detalles: cómo llegar a la estación, la información, los sistemas de pago. La planificación debe ser integral y pensando en todo el ciclo de vida.

Quiero terminar este pequeño artículo diciendo que el ferrocarril debe ser para todos. Dejo algunas fotos que lo muestre.



Apuesten por un ferrocarril... Bueno y no necesariamente superar a España y China.

Una buena referencia puede ser el Tren Maya en Mexico.



Por: Dr. Reyes Juárez Del A.
Expresidente de FEPAC y
pdte. FOA Consultores (México)



EL SINCROMODALISMO LOGÍSTICO:

El nuevo paradigma para la competitividad de México en norteamérica

El Cambio de Época: De la Guerra Comercial a la Hegemonía Regional

El mundo actual es testigo de una reconfiguración de fuerzas económicas sin precedentes. Lo que inició como una brecha abismal en 1925 —con una China agraria frente a un Estados Unidos consolidado— se ha transformado en una competencia frontal por la hegemonía mundial. En las últimas dos décadas, China no solo cerró la brecha del PIB, sino que superó a la potencia norteamericana en términos de Paridad de Poder Adquisitivo (PPA) y generación de patentes, invirtiendo hasta el 12% de su PIB en infraestructura estratégica.

Esta metamorfosis, impulsada por proyectos colosales como la "Iniciativa de la Franja y la Ruta" (BRI), ha forzado una reevaluación global de las cadenas de suministro. Hoy, la incertidumbre generada por las tensiones comerciales y las disrupciones post-pandemia no es solo un desafío, sino el catalizador de una oportunidad histórica para México: la glo-regionalización o nearshoring.

México 2050: Entre la Inercia y la Transformación

Las proyecciones son contundentes: para el año 2050, México se perfila como la 7ª economía mundial. Sin embargo, este destino no es automático. El fenómeno del nearshoring ha colocado al país en el epicentro de la inversión, desplazando a competidores asiáticos en sectores clave con aranceles estratégicos. Pero el éxito no depende solo de la geografía, sino de nuestra capacidad para modernizar el sistema nervioso del comercio: la logística.

Actualmente, México enfrenta un déficit de eficiencia. Mientras que el costo logístico en Estados Unidos representa el 8% de su PIB, en México esta cifra asciende al 13%. El reto es monumental: los flujos de transporte entre México y Estados Unidos se multiplicarán por cuatro para mediados de siglo. Ante este escenario, la infraestructura física ya no basta; necesitamos "InfraTech", la fusión de obras civiles con tecnologías de vanguardia para garantizar resiliencia y sostenibilidad.

El Sincromodalismo: La Integración Inteligente

Es aquí donde surge el **Sincromodalismo Logístico** como la propuesta central para el futuro de México. A diferencia de la intermodalidad tradicional, el sincromodalismo ofrece una flexibilidad dinámica, permitiendo que la carga cambie de modo de transporte (carretero, ferroviario o marítimo) en tiempo real, basándose en datos precisos sobre disponibilidad, costos y huella de carbono.

Este modelo exige una visión audaz que trascienda la simple visión de corredores de transporte. La propuesta de valor incluye la creación de **Distritos Económicos Inteligentes (DEIS)**: áreas integralmente planeadas en las ciudades fronterizas de México con Estados Unidos, que utilicen tecnologías de la Logística 4.0 —como el Internet de las Cosas (IoT), Big Data y Blockchain— para convertir a nuestras fronteras y puertos en nodos de alta eficiencia. Ejemplos globales como el Puerto de Rotterdam, con sus "Gemelos Digitales", o el Puerto de Hamburgo con tecnología 5G, demuestran que la competitividad hoy se mide en bits y segundos de espera, no solo en toneladas.

Una Propuesta de Gobernanza y Acción

Para capitalizar este momento, México debe superar retos críticos en seguridad, infraestructura energética y capital humano. No basta con atraer a las más de 450 empresas que tienen la mirada puesta en nuestro territorio. Necesitamos una Gobernanza Institucional robusta que promueva la colaboración público-privada y marcos regulatorios que incentiven la innovación tecnológica, como el uso de GPS obligatorio y la digitalización total de la documentación de carga.

La estrategia mexicana de infraestructura debe enfocarse en:

1. **Cruces Fronterizos Inteligentes:** Implementar proyectos como Otay II y Laredo 4/5 con procesos de pre-clearance y escaneo no intrusivo para reducir tiempo de espera de los usuarios a menos de 20 minutos para llegar al punto de inspección del lado americano.
2. **Descongestión de Corredores:** Fomentar la colaboración entre el autotransporte y el ferrocarril para aliviar las rutas nacionales saturadas.
3. **Sostenibilidad y Resiliencia:** Diseñar infraestructura capaz de adaptarse al cambio climático y reducir la contaminación ambiental mediante energías renovables.

Conclusión: El Futuro es Sincrónico

México se encuentra ante su mayor oportunidad desde la firma del tratado comercial original con Norteamérica,

ahora en negociación bilateral o trilateral. El nearshoring ofrece el capital, pero el sincromodalismo dará la eficiencia necesaria para competir de tú a tú con las potencias globales.

El llamado es a la acción coordinada entre academia, industria y gobierno. México tiene que fortalecer su vocación de convertirse en una plataforma logística de clase mundial, donde la tecnología y la gobernanza trabajen en sincronía. El México de 2050 se construye hoy, bit por bit, ruta por ruta, con la visión de un país integrado, inteligente y soberano en su desarrollo económico.

Referencias

- Revista Ingeniería Civil 667 (2025). Sincromodalismo e infoestructura, motores de una nueva era logística. México: Colegio de Ingenieros Civiles (artículo propio).
- U.S. Department of Commerce. (2023). Reshoring Initiative: Bringing Jobs Back to America.
- Banco Mundial, BM (2023). Logistics Performance Index (LPI) 2023 Report. Washington.
- International Transport Forum-Organisation for Economic Co-operation and Development, ITF-OECD (2021). ITF Transport Outlook 2021. París.
- U.S. Department of Transportation, USDOT (2022). Freight and logistics supply chain assessment. Washington.
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe, CEPAL (2020). Infraestructura y logística para un desarrollo sostenible en América Latina. Santiago de Chile: Naciones Unidas.



Fig. 1 Modelos de Relocalización de cadenas Productivas

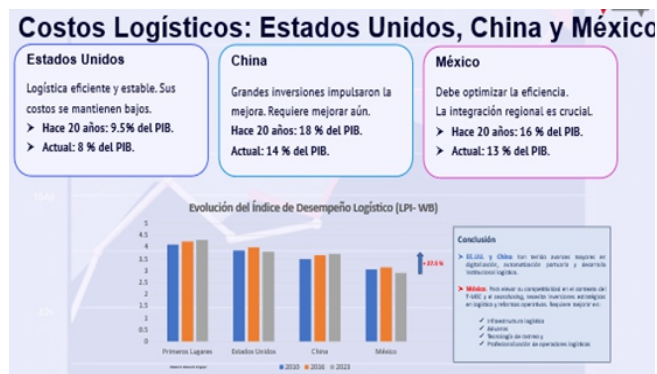
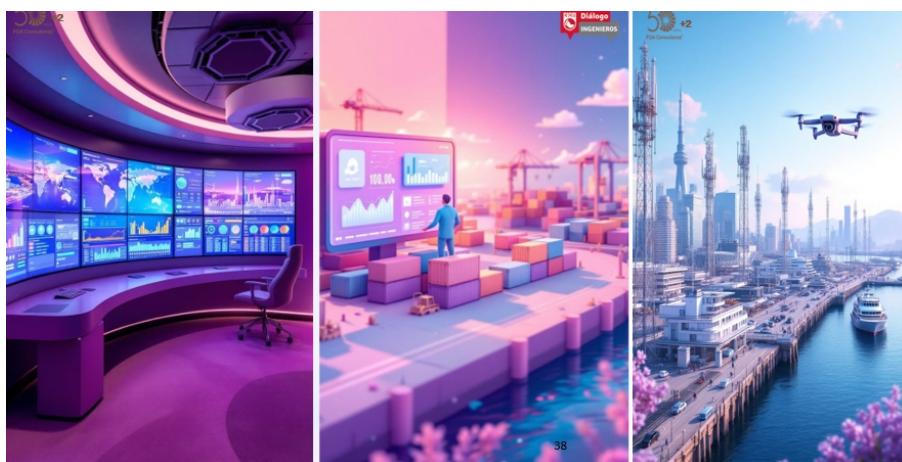


Fig. 2 Costos Logísticos Comparativos entre Estados Unidos, China y México

Fig. 3 Ilustrativo de Uso de Gemelos Digitales, Plataformas de Optimización y Drones.



Por: Ing. José Enrique Millones Olano
Director Departamento Académico de
Ciencias Sociales y Humanidades. - FIEECS/ UNI.



EL PERÚ COMO POTENCIA ECOLÓGICA GLOBAL:

Biodiversidad, economía renovable y fortalecimiento monetario en el marco de la economía ecológica y la economía circular

1. INTRODUCCIÓN

La estabilidad monetaria suele interpretarse como resultado de políticas macroeconómicas prudentes, equilibrio fiscal, reservas internacionales robustas y confianza en los mercados financieros. Sin embargo, desde la perspectiva de la Economía Ecológica, la fortaleza de una moneda expresa también la fortaleza real del territorio que la respalda, incluyendo su capital natural, su capacidad de regeneración ecológica y su potencial de producción sostenible.

En el caso peruano, el incremento reciente de las reservas internacionales, la apreciación del sol y la resistencia macroeconómica frente a contextos externos adversos no pueden comprenderse plenamente sin reconocer un aspecto estructural: la biodiversidad y el capital natural del Perú constituyen uno de los fundamentos más importantes de su economía renovable y de su resiliencia en el largo plazo.

El Perú, con 87 zonas de vida ecológica diferenciadas, constituye uno de los territorios más diversos de la Tierra. Esta complejidad natural no es solo motivo de orgullo científico o cultural, sino también un activo económico estratégico que sustenta actividades productivas renovables —especialmente la agroexportación— y define la trayectoria futura del país hacia una economía circular y sostenible.

2. EL PERÚ DENTRO DE LA BIOGEOGRAFÍA MUNDIAL: 87 ZONAS DE VIDA EN UN TERRITORIO ÚNICO

El sistema de clasificación de Zonas de Vida de Holdridge identifica 107 zonas ecológicas globales, de las cuales el Perú posee 87, es decir, más del 80% del total planetario. Esta concentración de diversidad en un solo territorio constituye un fenómeno excepcional.

La presencia de estas 87 zonas implica:

- Gradientes altitudinales extremos que generan microclimas únicos.
- Alta heterogeneidad genética en plantas y animales.
- Una base ecológica extraordinariamente robusta para el desarrollo de agricultura especializada.
- Disponibilidad de recursos renovables distribuidos de manera diferenciada a lo largo del territorio.
- Amplia oferta ecosistémica que incluye regulación hídrica, captura de carbono, fertilidad natural y servicios ambientales.

La existencia de tal diversidad convierte al Perú en una plataforma global de recursos renovables con capacidades únicas frente al cambio climático y las demandas crecientes de la bioeconomía moderna.

3. BIODIVERSIDAD Y AGROEXPORTACIÓN: LA BASE ECOLÓGICA DEL CRECIMIENTO ECONÓMICO

En las últimas dos décadas, el sector agroexportador peruano ha experimentado un crecimiento acelerado, con

productos como arándanos, paltas, uvas, cítricos, granada, mango, quinua y cacao que hoy se posicionan en los mercados internacionales.

Este éxito no es casual. Se explica por tres factores ecológicos fundamentales:

a) Variedad genética y diversidad de zonas de cultivo

La presencia de 87 zonas de vida permite la producción de cultivos de alta especialización y adaptación, generando oferta durante todo el año y ampliando la ventana comercial global.

b) Escasez relativa y particularidad ecológica

Muchos cultivos peruanos prosperan en condiciones difíciles de replicar en otros países, lo que les otorga un valor de diferenciación y disminuye la competencia directa.

c) Servicios ecosistémicos esenciales

Los ecosistemas proporcionan fertilidad natural, agua regulada, polinización y condiciones biofísicas que no pueden ser sustituidas tecnológicamente a gran escala.

Este conjunto ha convertido al Perú en un proveedor mundial de bienes ecológicos renovables, otorgando resiliencia productiva, diversificación económica y entrada estable de divisas.

4. CONSERVACIÓN Y DESARROLLO: DOS CARAS DE UNA MISMA MONEDA

El documento “Un Llamado Mundial a la Conservación de la Naturaleza”, elaborado por UNESCO, FAO y PNUMA, sostiene que la conservación y el desarrollo no son conceptos antagónicos, sino complementarios y absolutamente interdependientes. Esta afirmación adquiere relevancia particular en un país megadiverso como el Perú.

Conservar la biodiversidad no es solo un imperativo ecológico: es la garantía de continuidad económicamente para sectores que dependen de recursos naturales renovables, especialmente la agroexportación y la bioeconomía.

Degradar ecosistemas implica:

- Perder fertilidad natural.
- Reducir la disponibilidad hídrica.
- Incrementar la vulnerabilidad climática.
- Limitar la base genética para cultivos futuros.
- Afectar directamente la estabilidad económica y monetaria.

Por ello, la conservación debe ser entendida como una política económica, no solo ambiental. Y su ausencia, como una amenaza a la resiliencia estructural del país.

5. ECONOMÍA CIRCULAR: MULTIPLICAR EL VALOR DE LOS RECURSOS NO RENOVABLES

Si bien la base de la economía renovable del Perú se fundamenta en su capital natural, la minería

—particularmente la del cobre— sigue siendo un pilar central. Desde la perspectiva de la Economía Circular, los recursos no renovables pueden ser reutilizados, reciclados y reprocesados indefinidamente, multiplicando su valor económico.

Esto implica que:

- Un recurso finito como el cobre puede extender su vida útil varias veces.
- La riqueza generada no depende exclusivamente de nuevas extracciones.
- El país puede reducir la presión sobre sus reservas minerales.
- El valor económico del cobre puede quintuplicarse o más mediante ciclos productivos sucesivos.

De esta manera, la economía circular se vuelve compatible con la economía ecológica y contribuye a una estructura económica más estable y menos dependiente del agotamiento de recursos.

6. RELACIÓN ENTRE ECONOMÍA ECOLÓGICA Y FORTALECIMIENTO DEL SOL PERUANO

La apreciación reciente del sol y la acumulación histórica de reservas internacionales no solo responden a factores monetarios. También expresan la percepción internacional de que el Perú tiene:

- Capacidad renovable de generar divisas,
- Estabilidad ecosistémica relativa,
- Oferta agrícola y energética diversificada,
- Capital natural de valor estratégico global.

Un territorio ecológicamente robusto genera confianza económica, atrae inversión, estabiliza la producción agrícola y minera, y reduce riesgos sistémicos. Por ello, desde la Economía Ecológica, la moneda se entiende como un símbolo cuantitativo de la fortaleza cualitativa del territorio.

7. CONCLUSIONES

El Perú, al poseer 87 de las 107 zonas de vida ecológica del planeta, es una potencia ecológica global cuya riqueza natural constituye un fundamento estructural de su economía renovable. La biodiversidad, la agroexportación basada en servicios ecosistémicos, la conservación como política económica y la economía circular aplicada a recursos no renovables se configuran como pilares fundamentales de un modelo económico sostenible y resiliente.

En este contexto, el fortalecimiento del sol peruano no es únicamente resultado de decisiones monetarias, sino también de la percepción de que el país posee un capital natural capaz de sostener riqueza en el largo plazo. La estabilidad ecológica del territorio nutre la estabilidad económica, y ambas permiten proyectar un futuro donde la economía ecológica se convierte en la base del desarrollo sostenible.

Por:
Jhony Pardavé Livia
Ingeniero CIP, Especialista en
Movilidad Urbana y Desarrollo
Sostenible.



PLAN DE ESTADO

En la movilidad urbana sostenible en el Perú

Al establecer un balance del comportamiento de la movilidad urbana en las ciudades del Perú, durante los últimos 30 años, observamos que poco o nada han hecho las autoridades tutelares de gobierno para satisfacer la demanda de viajes, que necesita un sistema de transporte masivo e integrado en la línea de sistemas BRT, 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:

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.

La academia, representada por la Universidades del Perú y Colegios Profesionales, especializadas en los sectores de desarrollo de transportes y la movilidad sostenible, manifiestan que el desarrollo del Plan de Movilidad Urbana (PMU) que se desarrolló para los próximos 20



años, como plan estratégico, a largo plazo, cuya finalidad debe impulsar cambios y trazar objetivos, estrategias, políticas y proyectos que contribuyan a mejorar la movilidad y la calidad de vida de todos los residentes de Lima y Callao y replicarlo en todo el Perú.

El PMU se integrará con las políticas y planes de desarrollo nacionales, regionales, locales y sectoriales, recogiendo y armonizando las propuestas e iniciativas de los gobiernos locales, con estricto respeto por sus ámbitos de competencia, atribuciones y funciones.

Asimismo, tendrá un enfoque integral y un fuerte compromiso con la sostenibilidad, colocando a las personas en primer lugar. También se fomentará el desarrollo de todos los modos de transporte, así como el fortalecimiento de la infraestructura y el uso adecuado de tecnologías.

Las propuestas legislativas que priorice la atención y acceso al servicio de transporte y movilidad sostenible se plantean en los tres ejes funcionales que la constitución política facultada al legislador del congreso de la república.

1. REESTRUCTURACIÓN INTEGRAL DEL SISTEMA DEL TPU EN EL PERÚ.

Proponer y/o modificar Leyes e iniciativas normativas para mejorar y modernizar los sistemas integrados de transporte.

2. FISCALIZACIÓN DIRECTA PERMANENTE.

Control político y presupuestario firme sobre las instituciones tutelares del estado.

3 REPRESENTACIÓN AL CIUDADANO, USUARIO Y OPERADOR DE LOS SECTORES VULNERADOS.

Representar al ciudadano y operadores de los sectores vulnerables para fiscalizar su derecho a la movilidad digna y atención en los servicios públicos y privados con la calidad de vida que merece.

Desde inicios de este siglo, se formularon estudios de configuraciones que no sintonizaron que el nivel caótico que viven las ciudades del Perú, 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.**

DATOS CONTACTO

Dr. Ing° JHONY PARDAVÉ LIVIA

+51 981 209 761

jpardave@unfv.edu.pe
jhony.pardave@ciplima.org.pe

www.jhonypardave.com

Dr. Ing° JHONY PARDAVÉ LIVIA
CIP 73187



CONDU CAR
CENTRO DE EVALUACIÓN

¿TU LICENCIA SIGUE PENDIENTE?

¡En CONDU CAR tenemos
promociones de infarto!

¿Listo para sacar tu licencia? ¡Aquí
lo tenemos TODO para que lo
logres fácil, rápido y al mejor
precio!

INCLUYE:



Examen Medico



Pagos de derecho de
examen: (Normas, Manejo,
Expedicion de licencia



Balotario Desarrollado



2 Practicas en el circuito
Oficial (1/2 hora)



Alquiler de Vehiculo para el examen



S/ 420



Av. Playa los Delfines , Rinconada del
Morro Colorado, Ventanilla - Callao



¡LLAMANOS!
941757683



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

 **FORO INTERNACIONAL** 

LAS ACTIVIDADES DEL TRANSPORTE EN EL PERÚ

BLOQUES TEMÁTICOS:

BLOQUE I

SISTEMA DE TRANSPORTES EN EL PERÚ

BLOQUE II

INTERACCIÓN Y EXPERIENCIAS EXITOSAS

BLOQUE III

**ANÁLISIS GEOPOLÍTICO
NACIONAL / INTERNACIONAL**

BLOQUE IV

**PROPUESTAS SECTORIALES
DE LOS CANDIDATOS**

27

FEBRERO

2026

09:00 a.m. – 7:00 p.m.

INGRESO: Previo registro
vía Mail o Whatsapp

El Foro Internacional “Las Actividades del Transporte en el Perú” tiene como objetivo: propiciar la oportuna atención de la demanda de movilidad, de las personas y bienes de forma más eficaz y eficiente a través de los **diferentes modos de transporte, considerando un nuevo enfoque del escenario internacional.**

El **Evento congregará, autoridades, especialistas nacionales e internacionales, operadores, representantes públicos y privados**, con el fin de analizar, mostrar experiencias exitosas, como las perspectivas en el nuevo escenario geopolítico internacional, lo que posibilitará un nuevo enfoque Mundial, a fin de generar nuevas estrategias como soluciones integrales que permitan ampliar, fortalecer y modernizar los sistemas de transporte del país con otra visión y concepción.

**Con la colaboración del
Touring Automóvil Club del Perú “TACP”**

**Centro de
Convenciones
Touring Automóvil
Club del Perú**

(Av. Trinidad Morán
N° 698 – Lince - Lima)

REGISTRO EN: **grupoenvia.com**

informes@grupoenvia.com  **+51 983 337 920**