



PROSPECTIVAS DE NUESTRO PAÍS EN EL PRÓXIMO QUINQUENIO 2026 - 2031

**APN IMPULSA
EL CRECIMIENTO
PORTUARIO QUE
TRANSFORMA AL
PERÚ EN HUB DEL
PACÍFICO SUR**

**LA INYECCIÓN
DE NUEVO VALOR:
EL TALENTO JOVEN
COMO MOTOR DE LA
MODERNIZACIÓN
PÚBLICA**

**RESUMEN SOBRE EL
FORO LAS ACTIVIDADES DEL
TRANSPORTE EN EL PERÚ**

**PROINVERSIÓN
IMPULSA 29
PROYECTOS
EN EJE SUR**

PROSPECTIVAS DE NUESTRO PAÍS EN EL PRÓXIMO QUINQUENIO 2026 - 2031
PAG. 3



LA INYECCIÓN DE NUEVO VALOR: EL TALENTO JOVEN COMO MOTOR DE LA MODERNIZACIÓN PÚBLICA
PAG. 4



PROINVERSIÓN IMPULSA 29 PROYECTOS EN EJE SUR
PAG. 8



ACCIDENTES DE TRÁNSITO
PAG. 10



MOVILIDAD SOSTENIBLE
PAG. 6



AÑO 17 / EDICIÓN 105 / MAYO 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:
 Fabricio Orozco
 Víctor Ariza
 Víctor Manuel Portilla

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 Vía Internacional Perú

PROSPECTIVAS DE NUESTRO PAÍS EN EL PRÓXIMO QUINQUENIO 2026 -2031

El Perú enfrenta una coyuntura histórica que trasciende la inestabilidad política de la última década. Nos encontramos ante un escenario geopolítico global en plena transformación y reconfiguración, donde la pugna y competencia entre grandes potencias redefinen rutas comerciales, alianzas estratégicas y principales centros de poder, incluidos conflictos, pero principalmente híbridos, que abarcan todos los aspectos geoeconómicos, financieros y ambientales.

En este contexto, nuestro país posee ventajas geoeconómicas 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.

Una de las alternativas que contribuyen a reorientar sus políticas de desarrollo socioeconómico consistiría en revalorar los logros de agencias como PROINVERSIÓN, que deben ser blindados contra la fragilidad institucional y los vaivenes políticos. Si bien el país cuenta con una planeación estratégica a través del CEPLAN y una capacidad de ejecución técnica envidiable en proyectos de gran envergadura como el Eje Sur, carece de un mecanismo de contrapeso ciudadano que garantice la continuidad operativa de los servicios más allá de los ciclos gubernamentales. La infraestructura debe dejar de entenderse como una simple "obra física" para concebirse como un servicio permanente a la sociedad, lo cual requiere de una gobernanza robusta que hoy se ve amenazada por la polarización y la falta de una visión de Estado sostenido.

Por ello, resulta imperativo recomendar para el Perú la creación de un Consejo de Políticas de Infraestructura (CPI), siguiendo el exitoso modelo pionero de Chile y la reciente formalización del CPI en México en diciembre de 2024. Esta entidad actuaría como el tercer pilar fundamental de la gobernanza, agrupando a gremios, academia y sector privado para servir como un puente de diálogo técnico y social con el Ejecutivo y el Legislativo. La implementación de un CPI peruano permitiría institucionalizar la planeación con visión al 2050, mitigar la conflictividad social mediante procesos participativos y asegurar que la inversión, que actualmente duplica en términos de PIB a la de otros países de la región, se traduzca en un desarrollo sostenible, resiliente y transparente para todos los peruanos.

El Perú debe navegar con pragmatismo ante la rivalidad entre Estados Unidos y China, desarrollando y fortaleciendo nuestra autonomía estratégica, visión de futuro y priorizando el desarrollo nacional sostenido. En un mundo donde la geopolítica se juega en puertos, cadenas logísticas e inteligencia económica, el país necesita ser reconstruido con liderazgo, visión clara, planificación y cohesión.

Estamos ante una encrucijada: transformar nuestra posición geográfica en poder económico y estabilidad institucional, o desperdiciar una nueva oportunidad histórica, que difícilmente se volverá a presentar. El futuro no dependerá de las circunstancias globales, sino de nuestra capacidad para actuar con visión de largo plazo y con estrategias definidas.

El reto no es geográfico, es institucional: solo con liderazgo, visión clara, estabilidad, planificación y confianza podremos traducir nuestra posición estratégica en crecimiento y desarrollo 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



LA INYECCIÓN DE NUEVO VALOR:

EL TALENTO JOVEN COMO MOTOR DE LA MODERNIZACIÓN PÚBLICA

La modernización del Estado es un desafío que va mucho más allá de la simple actualización de software o el incremento de partidas presupuestales; es, ante todo, una transformación basada en las personas.

Durante décadas, la gestión pública ha cargado con la percepción de ser una estructura rígida y lenta, incapaz de seguir el ritmo de las demandas de la ciudadanía. Para romper con este estancamiento, se vuelve imperativo promover una oxigenación institucional que permita transitar hacia una administración dinámica, donde la llegada de nuevos perfiles profesionales no sea vista solo como una renovación de personal, sino como una actualización estratégica del motor mismo del Estado.

Una de las ventajas más inmediatas de esta integración es la naturalidad con la que el talento joven aborda la transformación digital. Como nativos digitales, estos profesionales no ven en la tecnología una carga administrativa o un proceso de adaptación forzoso, sino una herramienta lógica y esencial. Su mentalidad, orientada a la agilidad y a la simplificación de procesos, es el catalizador perfecto para dismantelar la vieja "papelocracia". Al integrar estos valores, las entidades facilitan su propia transición hacia un Gobierno Digital,

logrando que el Estado finalmente hable el mismo lenguaje de inmediatez que el ciudadano moderno.

Sin embargo, el aporte no es solo tecnológico, sino también ético y metodológico. Los nuevos cuadros técnicos llegan a las instituciones con una formación académica actualizada en enfoques de gestión por resultados y sostenibilidad, libres de los vicios burocráticos o las inercias de gestiones pasadas. Esta visión fresca les permite actuar como agentes de integridad, cuestionando procesos obsoletos y proponiendo soluciones creativas que se alinean con los estándares técnicos que el marco normativo actual exige. En ese sentido, el talento joven inyecta una cultura de mejora continua que es vital para la salud de cualquier institución pública.

Este proceso de integración también responde a una necesidad técnica crítica: el cierre de brechas de capacitación. Muchos de los jóvenes que buscan insertarse en el sector público hoy cuentan con

especializaciones recientes en sistemas administrativos y marcos de inversión de última generación. Al fomentar su ingreso mediante mecanismos meritocráticos, el Estado no solo optimiza sus recursos de inducción, sino que asegura que el talento más brillante encuentre en el servicio civil un espacio de realización profesional competitivo, evitando la fuga de capacidades hacia el sector privado.

En última instancia, fortalecer la gestión pública requiere un cambio de paradigma: debemos dejar de ver al joven profesional como alguien que solo viene a aprender, para empezar a reconocerlo como un agente de cambio con soluciones tangibles. Facilitar la inserción de nuevos valores no es simplemente una política de empleabilidad, sino la mejor garantía de que el Estado contará con cuadros técnicos capaces de liderar las reformas del futuro con compromiso, modernidad y una verdadera vocación de servicio.





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



MOVILIDAD SOSTENIBLE

Desde hace años trabajo en Latinoamérica y he tenido la oportunidad de hacerlo también en Perú. Ya he escrito sobre las necesidades y oportunidades de Perú en materia de movilidad sostenible. Hoy recopiló de forma resumida las principales reflexiones.

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.



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.



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



5. La movilidad activa necesita seguridad vial y por tanto infraestructuras adecuadas.

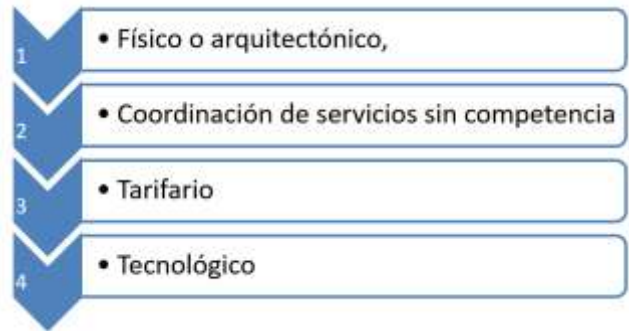
Pero también seguridad pública.



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



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



8. Lima, es importante, las otras ciudades también y el rural es vital
9. El taxi hay que regularlo tiene su lugar importante, pero debe dar calidad.
10. La guinda del pastel: Urbanismo y Movilidad, como binomio, inseparable, unamos, diseño de ciudad con los proyectos de Movilidad.
11. Y me dejo el ferrocarril para el final.
 - a. Perú, al igual que otros países de América Latina, está empezando a apostar plenamente por el ferrocarril.
 - b. 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.
 - c. 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.
 - d. 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 público muy atractivos. Por ello se requiere que las estaciones sean céntricas y conectadas.
 - e. También y esto en Perú es conocido, el ferrocarril puede ser un atractivo turístico, como lo es el que llega a Cusco.
 - f. 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.
 - g. El transandino es una de las actuaciones en temas de transporte y logística de carga fundamental para Perú. Pero no olvidemos la última milla en el reparto de mercancías. Las mercancías no votan, pero importan.

Perú tiene mucho que hacer en Movilidad pero está trabajando en interesantes proyectos, se necesita liderazgo político para acelerarlos, esa es la clave. Animo con ello.

PROINVERSIÓN IMPULSA 29 PROYECTOS EN EJE SUR

La cartera tendrá impacto importante en Transportes, Energía, Saneamiento, Educación, Irrigación y Turismo y concentra inversiones por USD 12 900 millones. La idea es propiciar la conectividad de los proyectos y convertir al país en un eje estratégico de Sudamérica.

La Agencia de Promoción de la Inversión Privada - PROINVERSIÓN viene trabajando una visión de infraestructura que no se limita a proyectos aislados, sino en articular corredores, puertos, carreteras, ferrocarriles, energía, saneamiento, irrigación, educación y turismo bajo una lógica territorial.

El enfoque no trata solo de construir infraestructura, sino de convertir corredores logísticos en verdaderas plataformas de desarrollo.

En esa visión, el Eje Sur ocupa un lugar central al concentrar una de las configuraciones logísticas más estratégicas del país: red vial IIRSA Sur, el puerto de Matarani, Ferrocarril del Sur y Sur Oriente y los pasos fronterizos con Brasil (Iñapari) y Bolivia (Desaguadero). Es decir, infraestructura pensada durante años para un momento como este: conectar la producción, el territorio y los mercados internacionales.

A la fecha, PROINVERSIÓN concretó la adjudicación de 68 proyectos en el Eje Sur por encima de USD 14 millones, marcando hitos importantes que se suman a IIRSA Sur, tales como Longitudinal de la Sierra Tramo 4, Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia, Terminal Portuario San Juan de Marcona, Terminal Portuario de Paracas, Nodo Energético del Sur, Planta de Tratamiento de Agua Residual – PTAR Puerto Maldonado en Madre de Dios y el Colegio de Alto Rendimiento - COAR Cusco, entre otros.

Hacia adelante, la agencia cuenta con 29 proyectos y tres adendas por cerca de USD 12,900 millones que se impulsarán en el Eje Sur y que incluye cuatro grupos de proyectos del Plan de Transmisión 2025–2034, SITGAS, masificación del gas natural, Tercer Grupo de Aeropuertos de Provincia, Majes Siguan II Etapa, la Desaladora de Ilo, la Planta de Tratamiento de Agua Residual - PTAR Cusco y el Puerto Seco de Puno.

En tanto, el mecanismo de Obas por Impuestos (Ox) permitió impulsar proyectos en el sur por S/ 9,000 millones, principalmente en Arequipa, Cusco y Puno. En tanto, para 2026 se proyecta otras 120 intervenciones que sumarán S/ 1,800 millones de inversión en infraestructura y mejoras de servicios públicos en el país.

Para la agencia, esta cartera no debe leerse como una lista de proyectos, sino más bien como una nueva arquitectura logística y de integración regional.

La idea es consolidar al país como una plataforma logística regional y una puerta natural de Sudamérica hacia Asia-Pacífico.

Pero esta visión no se agota en el sur. El Perú viene estructurando una estrategia de seis ejes logísticos que permitirán conectar infraestructura con territorio, inversión privada con desarrollo regional, y planificación pública con ejecución efectiva. En el Eje Norte Amazónico, por ejemplo, se identifican 35 proyectos APP por más de USD 8,700 millones, con impacto en regiones como Loreto, Tumbes, Piura, Lambayeque, La Libertad, San Martín, Amazonas y Cajamarca.

Potencial en Corío

Dentro de esta visión, el Puerto de Corío merece una mención especial. Corío puede convertirse en una verdadera ciudad logística y en el gran nodo multimodal del Eje Sur.

Su desarrollo permitiría articular mejor a Arequipa, Tacna, Moquegua, Puno y Madre de Dios, generando nuevas oportunidades productivas, comerciales y logísticas.

Corío no debe verse solo como un puerto, sino como una pieza clave de una arquitectura mayor. Puede ayudar a que muchas otras iniciativas existan y se vuelvan viables: el puerto seco en Puno, nuevos corredores hacia Madre de Dios, mejores conexiones con Bolivia y Brasil, y una mayor integración del sur peruano con los mercados internacionales.

Esa es la visión, Perú tiene la oportunidad de convertirse en un nodo estratégico de América del Sur. No se trata de reemplazar rutas tradicionales ni de competir con otros corredores, sino de sumar una nueva plataforma logística para una región que necesita integrarse mejor al mundo.

El objetivo de Perú es convertirse en un eje estratégico en Sudamérica, dada su ubicación en la cuenca del Pacífico, región que concentra el 60% del PBI global, 40% de la población mundial y 47% del comercio internacional. Con ello, Perú sería la ventana hacia economías del Asia-Pacífico, Europa y Estados Unidos a través del acceso directo de puertos estratégicos: Callao, Chancay, Ilo, Matarani y Paita.





Por: Fabricio Orozco Vélez

ACCIDENTES DE TRÁNSITO

En los últimos días, a través de diferentes medios de comunicación hemos visto una serie de accidentes de tránsito en las vías de Lima. Lo cual hace que se perciba que hay una creciente cifra de estos casos que además agravan la actual situación caótica del tránsito en las vías de la ciudad.

Una de las acepciones de la palabra "accidente" nos refiere a un hecho eventual que puede ocasionar daño o perjuicio. Otra de sus acepciones también nos indica que un accidente es un acto involuntario que puede originar un daño a terceros.

Notemos que en ambas acepciones se resalta la eventualidad y la ausencia de voluntad en su realización. En nuestro sistema normativo hemos establecido la figura del accidente de tránsito como el hecho eventual, no voluntario, que origina una situación en la que se produce un daño a terceros debido a que un vehículo, conducido por alguien, ocasiona un daño a un peatón, transeúnte, pasajero o conductor.

Según el Observatorio Nacional de Seguridad Vial, en el año 2025, los accidentes de tránsito en el Perú habían ocasionado más de 3 mil víctimas mortales, con un promedio de 8 personas fallecidas por día. En Lima se registraron 1668 fallecidos, es decir que representa aproximadamente el 43% de dichas fatalidades.

Estas cifras que cada año no disminuyen, son consecuencia de una serie de factores que inciden en los

actos imprudentes o negligentes de los conductores y la excesiva velocidad. La PNP nos informa que el 80% de los accidentes de tránsito se deben a errores o comportamientos inadecuados de las personas en el siguiente orden: (i) Imprudencia del conductor; (ii) Exceso de velocidad; (iii) Conducción en estado de ebriedad; (iv) Imprudencia peatonal; (v) Fatiga y sueño; (vi) Falta de mantenimiento vehicular.

Estas causas nos hacen replantear el tema porque estas cifras ya no estarían refiriéndose a hechos eventuales, no voluntarios. En todo caso, la negligencia de las personas se ha convertido en un acto voluntario, conductual, que termina ocasionando daños a terceros.

Un hecho negligente eventual es aquel que se produce en forma única; pero si el acto negligente se torna una forma de conducta recurrente, entonces ya no estamos ante un hecho eventual, nos encontramos ante una conducta recurrente y normalizada por el uso como tal.

Veamos como algunos casos relacionados con la imprudencia de los conductores son conductas que se han vuelto recurrentes y normales: la absoluta



inobservancia de las señales de tránsito, la realización de maniobras temerarias en todo tipo de vías y con cualquier clase de vehículo, la inobservancia de la distancia entre vehículos, el uso del teléfono celular mientras se conduce, la invasión de carriles, el exceso de límites de velocidad, entre otras, que nos llevan a manifestar que no estamos ante hechos eventuales y no voluntarios, sino más bien ante conductas asumidas y normalizadas por los conductores.

Entonces, el acto eventual e involuntario (accidente) se convierte en una conducta común de práctica normal y cotidiana, por lo que deja de ser un accidente para convertirse en un acto deliberado y voluntariamente ocasionado. En eso se ha convertido la imprudencia de conductores de todo tipo de vehículos motorizados en el país, razón por la cual el promedio de víctimas fatales por accidentes de tránsito cada año superan las 3,000 personas. Entonces, no resulta extraño ver conductores con el celular en mano (incluidos los de servicios de transporte público), motociclistas con exceso de velocidad utilizando cualquier carril o pasando en medio de vehículos, camiones transitando por el carril izquierdo de la vía, taxis colectivos parando en cualquier lugar para recoger o dejar pasajeros, ciclistas y Scooter transitando en sentido contrario, peatones transitando por la pista y cruzando las vías por cualquier lugar, etc.

La cifra de víctimas fatales anual que no se reduce y se mantiene en forma constante en los últimos diez años, nos lleva a plantear como mecanismos de solución, por una parte, la fiscalización efectiva y sanciones drásticas y, de otro lado, la implementación de planes y programas intensivos y continuos de educación vial desde la niñez, para desarrollar la cultura de la viabilidad y tránsito para los actores tanto peatones como conductores que actúen en forma diligente y responsable.

La fiscalización no sólo debe limitarse a sancionar a quienes exceden los límites de velocidad, es momento que se sancione a quienes no respetan las demás normas del reglamento de tránsito. La fiscalización por medios electrónicos ha tenido buenos resultados en el Callao y es hora de implementarla en las vías metropolitanas de Lima.

La fiscalización efectiva incide en el cambio de conductas, pero también permite ordenar y darles fluidez a las vías que hoy se congestionan, entre otros factores, por el desorden provocado por las conductas trasgresoras del reglamento de tránsito. En esta labor es necesaria la participación efectiva de los inspectores municipales de tránsito y de la PNP. En este punto cabe mencionar que la PNP debe asumir su rol y dejar de ser simples semáforos humanos. Los efectivos de la PNP deben ejercer su labor y dejar la gestión del tránsito a sistemas de semáforos. Los efectivos policiales son auxiliares de tránsito y sancionadores de conductas infractoras, como sucede con cualquier policía de tránsito en el mundo.

El otro factor importante es el educativo formativo. Los conductores de cualquier vehículo y los peatones son trasgresores de la reglamentación de tránsito por la falta de una cultura de tránsito que se sustenta en la educación vial, algo que desde hace mucho tiempo dejó de impartirse en el país en forma masiva y con campañas de impacto comunicacional. Por esta falta de cultura vial somos quizás el único país en el mundo en el que el uso de las rotondas es un fracaso o, donde los peatones cruzan las vías por cualquier lugar.

Se puede cambiar esta situación de accidentes y víctimas mortales cada año si tenemos a la decisión de empezar a adoptar medidas efectivas orientadas a la modificación de las conductas que hemos venido mencionando en este artículo.



Comus
2026

IV Congreso Online de Movilidad Urbana Sostenible

¿Qué tienen en común una profesora de Formación Profesional de un instituto público de Madrid, con un director de una empresa de logística en Chile?.

¿Y una arquitecta con visión de género en México, con el CEO de una empresa de transporte a la demanda en la España vaciada?.

Aparentemente parecen realidades muy distantes y sin ninguna conexión entre ellas... pero éstas y muchísimas más experiencias y grandes ponentes han tenido un fuerte nexo en común:

el Congreso Online de Movilidad Urbana Sostenible COMUS 2026.

En la IV edición de este congreso (www.comus2026.com), un gran evento sobre tendencias y retos de la movilidad organizado por el Instituto de Movilidad (www.institutodemovilidad.com), se han dado cita 134 ponentes y 6000 inscritos del 16 al 20 de marzo de 2026 en modalidad 100% online que ha evitado y ahorrado la emisión de 2.243 toneladas de CO2 en viajes no realizados.

Algunas de las principales conclusiones:

- Los cambios en nuestras ciudades son cada vez más rápidos y complejos, por lo que resulta imprescindible estar preparados para adaptarnos.
- La necesidad de una doble transformación, medioambiental y tecnológica.
- Importancia del “derecho a la movilidad” y las estrategias para combatir la pobreza en el transporte
- Europa prevé destinar 65.000 millones de euros a políticas de movilidad y vivienda.
- La consolidación de un Transporte Público de calidad requiere, ante todo, estabilidad financiera a largo plazo, más allá de los ciclos electorales.
- Las plataformas reservadas son un elemento clave para mejorar la velocidad y eficiencia del transporte público.
- La verdadera transformación de la movilidad urbana pasa por una alianza estratégica entre el transporte público y las soluciones de movilidad personal, como bicicletas, patinetes o vehículos compartidos.
- El urbanismo y la movilidad constituyen un binomio inseparable.
- Superación de los mitos sobre la bicicleta: apostar por la movilidad sostenible no es de “izquierdas” ni de “derechas”, es cuestión de supervivencia, salud y economía. Las ciudades donde la gente querrá vivir e invertir serán aquellas donde haya mejor calidad de vida.
- El ferrocarril no debe imitar al avión, compitiendo solo en velocidad o exclusividad, sino reafirmar sus valores únicos: accesibilidad, sostenibilidad y conexión territorial.

- El ferrocarril no puede entenderse como un elemento ajeno a la ciudad, sino como un actor clave en su dinámica urbana, con el que debe existir un diálogo constante.
- Para que el ferrocarril en Latinoamérica cumpla su potencial transformador, debe dejar de pensarse como un servicio aislado y adoptar el modelo de sistemas integrados, al estilo chino, donde el tren es parte de una red multimodal.
- El cicloturismo es una oportunidad estratégica: no solo fomenta el uso de la bicicleta y promueve hábitos saludables, sino que puede convertirse en un motor de desarrollo económico para zonas rurales.
- El auge del comercio electrónico ha colocado al transporte de mercancías en el centro de la movilidad, exigiendo que su planificación y diseño sean prioritarios en cualquier estrategia de infraestructura.

Os invitamos a COMUS 2028!

COMUS2026 está organizado por el equipo de profesionales de la movilidad sostenible y el transporte del Instituto de Movilidad. Y contamos con la colaboración de expertas del marketing online, Marketing Libélula.

El Instituto de Movilidad (www.institutodemovilidad.com) es un centro online de formación especializado en la Movilidad, el Transporte y las Ciudades, y un lugar de encuentro y de intercambio de experiencias.

1. Julián Sastre González, Doctor Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos con más de 40 años en el sector. Consultor y Formador internacional; Presidente del Instituto de Movilidad.
2. David Álvarez Castillo, Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, consultor y formador en Tráfico, Transporte y Movilidad en España y América Latina. Vicepresidente del Instituto de Movilidad.
3. Rocío Moreno Riesco, Arquitecta Técnica, especialista en gestión de proyectos; Coordinadora del Instituto de Movilidad.



APN IMPULSA EL CRECIMIENTO PORTUARIO QUE TRANSFORMA AL PERÚ EN HUB DEL PACÍFICO SUR

El Perú vive hoy un verdadero boom portuario y, detrás de este crecimiento sostenido está la Autoridad Portuaria Nacional (APN), entidad adscrita al Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) que, desde su creación en 2003 viene liderando la modernización de los puertos y posicionando al país como un actor clave en el comercio marítimo de la región.

La APN ha liderado una profunda transformación del Sistema Portuario Nacional (SPN), basada en la promoción de la inversión privada, la mejora de la infraestructura y la incorporación de estándares de infraestructura y servicios portuarios. Este proceso ha permitido que el Perú se consolide como un punto estratégico en el comercio marítimo de la región, elevando su competitividad frente a los desafíos de la globalización.

Uno de los pilares de este crecimiento ha sido el modelo de concesiones portuarias. Actualmente, el país cuenta con ocho terminales concesionados promovidos por la APN, ubicados en regiones clave como Callao, Paita, Salaverry, Matarani, Pisco y Yurimaguas. Estas concesiones han generado una inversión acumulada superior a los US\$ 2 mil 374 millones a enero de 2026, con compromisos que superan los US\$ 3 mil 800 millones.



TP Callao

El impacto de estas inversiones es visible. En el Callao, principal puerto del país, la inauguración del Muelle Bicentenario en el Terminal Sur de Contenedores permite atender simultáneamente hasta tres naves Neo Panamax, un hito en Latinoamérica. Mientras que la inauguración de la Etapa 3A de modernización del Terminal Norte,

contempló la construcción de 12 modernos silos verticales que elevan la capacidad de almacenamiento de granos del terminal de 25.000 a 85.000 toneladas, convirtiéndose en el terminal de descarga de granos más veloz de la región.



TP Paita

En el norte, el Terminal Portuario de Paita se ha consolidado como la principal salida de productos agroexportadores y pesqueros, mientras que el Terminal Portuario de Salaverry destaca por su modernización sostenida y la reciente inauguración de su moderno

almacén de antracita. En el sur, el puerto de Matarani, primera concesión del país ha comprometido más de US\$ 700 millones con la firma de la Adenda N° 5 al contrato de concesión que permitirá la ejecución de nuevas obras e inversiones.



TP Matarani

Mientras que el Terminal Portuario General San Martín en Pisco, movilizó más de 90 mil TEUs en el año 2025 y; alcanzó un récord histórico al superar los 3 millones de toneladas métricas. Y en la Amazonía, Yurimaguas se posiciona como uno de los terminales fluviales más modernos de la región.

Este dinamismo se refleja también en cifras récord. Durante el 2025, los puertos peruanos registraron más de 41 mil movimientos de naves, entre arribos y zarpes, alcanzando un crecimiento superior al 11 % respecto al año anterior. Se trata de un resultado histórico que confirma el rol estratégico del sistema portuario como motor de la economía nacional.



TP General San Martín

El modelo de desarrollo portuario impulsado por la APN se sustenta en tres modalidades de inversión. Las Asociaciones Público-Privadas (APP), autosostenibles o cofinanciadas, alianzas a largo plazo donde el sector privado financia, construye y opera terminales, aportando eficiencia y tecnología, mientras el Estado mantiene la titularidad. En esta modalidad se encuentran las concesiones portuarias.

Por otro lado, se encuentran los Procedimientos de viabilidades técnicas (evaluación de proyectos),

habilitaciones (autorización de obras) y licencias portuarias (permisos de operación) gestionados por la APN, los cuales facilitan la ejecución de proyectos, principalmente de uso privado, garantizando su viabilidad técnica y alineamiento con la política nacional. En esta modalidad se encuentran proyectos portuarios como el Terminal Portuario de Chancay. Finalmente, la modalidad de obra pública que permite al Estado intervenir en zonas donde la inversión privada no llega, especialmente en la Amazonía.



TP Multipropósito de Chancay

Gracias a estas modalidades, el Perú ha logrado desarrollar un sistema portuario moderno, con inversiones que superan los US\$ 4 mil 800 millones, consolidando su posición en la costa del Pacífico Sur.

La APN reafirma así su rol como autoridad líder del sector portuario, promoviendo un sistema competitivo, seguro y sostenible, que no solo impulsa el comercio exterior, sino que contribuye directamente al desarrollo económico y social del país.

RESUMEN SOBRE EL FORO LAS ACTIVIDADES DEL TRANSPORTE EN EL PERÚ

El Foro Internacional “Las Actividades del Transporte en el Perú”, se realizó el día viernes 27 de febrero del 2026 en el Centro de Convenciones del Touring Automóvil Club del Perú, en la ciudad de Lima, Perú.



Mag. Alberto Martell Agusti- Presidente del grupo En Vía Perú.

Teniendo como **objetivo: mostrar el desarrollo de las actividades a cargo del Sector Transportes y Comunicaciones para 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 mismo que posibilitó la participaciones de especialistas Nacionales e Internacionales, operadores, representantes públicos y privados interactuantes con el Sector, y representantes de los diferentes partidos en competencia para las elecciones presidenciales del Perú a realizarse en el mes de abril del 2026, considerándose en las exposiciones tanto como las experiencias exitosas, **como las perspectivas en el nuevo escenario geopolítico internacional, con la finalidad de un nuevo enfoque Mundial, posibilitándose la adopción de nuevas estrategias como soluciones integrales que permitan ampliar, fortalecer y modernizar los sistemas de transporte del país con otra visión y concepción.**

Las exposiciones se realizaron a través de 4 bloques temáticos

BLOQUE I: SISTEMA DE TRANSPORTES EN EL PERU- BLOQUE II: INTERACCIÓN Y EXPERIENCIAS EXITOSAS - BLOQUE III – ANALISIS GEOPOLITICONACIONAL– INTERNACIONAL - BLOQUE IV PROPUESTAS SECTORIALES DE LOS CANDIDATOS.

El evento fue Inaugurado por el Ministro de Transportes y Comunicaciones Dr. Aldo Prieto Barrera, quien expuso en líneas generales las acciones del Sector y las necesidades de complementar los diferentes megaproyectos en proceso, como de las actividades de las diversas modalidades del transporte, con la finalidad de mejorar los niveles de atención de la movilidad a través de los diferentes modos de transporte, en nuevo escenario internacional.

Las diferentes exposiciones estuvieron a cargo de **Lic. David Hernández Salazar**, Presidente Ejecutivo de la “ATU”- **Sistema Integrados de Transporte- Visión de**



Ministro de Transportes y Comunicaciones y varios participantes Dr. Aldo Prieto Barrera.



Alberto Martell aperturando el Foro y autoridades esperando su turno de exposición.

Ciudad y Política Pública- el **Dr. Eusebio Vega** - Director de Planeamiento y Estudios de la Autoridad Portuaria Nacional "APN" sobre el **Rol de la Autoridad Portuaria Nacional en la Demanda del Transporte de Carga-** la **Dra. Gabriela Lara** -Directora General de la Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes, expuso sobre el **Porfolio de Proyectos Ferroviarios en el Perú** y el **Darío Crobetto C.** funcionario de la Dirección General de Aeronáutica Civil sobre las diferentes actividades aeroportuarias que se realizan en el País.

Complementados sobre las actividades que se vienen realizando en Pro Inversión bajos la responsabilidad del Ing. Luis Natal del Carpio Castro Presidente Ejecutivo de PROINVERSIÓN- con el Tema **Articulación Público - Privada** (Megaproyectos implementación – Plazos. A cargo del especialista **José Ramón Brotons Aracil**, Asesor de Gobernanza Logística Digital de la Dirección Ejecutiva de PROINVERSIÓN, Prosiguiendo con un especialista internacional en Vivo expresamente invitado desde la ciudad de México, en el auditorio de TACP a cargo del **Lic. Everardo Enríquez.** Presidente de Autopartes San Pedro de Santa Clara y Mexibús – con el Tema **El Valor de la Innovación en el Transporte Interprovincial de Pasajeros.**

Las exposiciones internaciones vía zoom se realizaron desde la ciudad de México a través Dr. Ing. Reyes Juárez, Ex presidente de la FEPAC -, presidente del Grupo FOA- México "La Tecnología y El Sincromodalismo Logístico en la Relocalización de

Cadenas Productivas: El Caso México- Estados Unidos".

Desde la ciudad de Sevilla, España a través de Dr. Ing. Julián Sastre Presidente del Instituto de Movilidad "IM" con sede en la ciudad de Sevilla España sobre el tema: "La importancia del ferrocarril y los nodos intermodales para el desarrollo de la economía" y culminando las exposiciones internacionales a través de la participación desde la ciudad de Cali Colombia Dra. Martha Gutiérrez –Secretaria General de "SIMUS"- Colombia sobre el Tema: "Modelos de Gobernabilidad y gestión en ciudades exitosas en el Mundo"

Una vez culminada las exposiciones Internacionales y con la activa presencia de los invitados profesionales, especialistas de los diferentes partidos que participan en el proceso electoral de nuestro país, quienes atentamente tomaron notas de las experiencias exitosas en diferentes ciudades del Mundo y la necesidad de considerarlas dentro de la Gobernabilidad para los próximos años en nuestro País y el nuevo contexto geopolítico internacional.

Los panelistas de los diferentes partidos realizaron sus comentarios sobre lo escuchado en todo el día de realización del Foro, como de las propuestas que cada uno de sus partidos estan considerando en este proceso electoral con la finalidad de lograr obtener los espacios de Gobierno a los que estan postulando y poder optar con sus propuestas en un escenario nacional muy complicado a la fecha.



David Hernández
presidente de la ATU



Dr. Ing. Reyes Juárez, Ex Presidente de la FEPAC -, presidente del Grupo FOA



Lic. Everardo Enríquez.
Presidente de Autopartes
San Pedro de Santa Clara y Mexibús

El Comité organizador del Grupo En Vía y MOVIS, consideramos que nuestros aportes especializados a través de las diferentes exposiciones nacionales e internacionales que demuestran cómo se están comportando las actividades multisectoriales y multimodales con relación a los sistemas de transportes la movilidad y la atención oportuna de las demandas transversales de los mismos, han logrado sus objetivos y estamos contribuyendo al desarrollo e integración nacional en un nuevo escenario y con muchas expectativas por parte de millones de peruanos a la fecha .

Agradeciendo a todo el equipo de nuestros colaboradores (Ángel Mendoza, David Reynaga, Lya Gonzales, Javier Martell, el equipo de profesionales y técnicos del Touring Automóvil Club del Perú) y las personalidades de las instituciones y entidades nacionales e internacionales que colaboraron con este gran esfuerzo que busca la mejora de los sistemas y/o modelos, optimización y seguridad de la Movilidad de las personas.





Dr. Ing. Víctor Andre Ariza Flores
Docente - Universidad Nacional Mayor de San Marcos
Doctor en Ingeniería Civil - UNFV
Magister en Construcción- Pontificia Universidad Católica de Chile
MBA en Inteligencia Artificial y Big Data - Universidad de São Paulo, Brasil.



LA ESTIMACIÓN DE RESERVAS DE CONTINGENCIA EN PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA

En los proyectos de infraestructura, el costo y el plazo no deberían tratarse como valores estáticos. Toda obra se desarrolla bajo condiciones de incertidumbre. Existen riesgos geotécnicos, interferencias, demoras en permisos, variación de precios, problemas de diseño, restricciones prediales, eventos climáticos y fallas de coordinación. Por esa razón, la estimación de reservas de contingencia no es un exceso presupuestal. Es una necesidad técnica para mejorar la calidad de la decisión pública.

La reserva de contingencia cumple una función precisa. Permite incorporar, de manera sustentada, el efecto posible de riesgos identificados sobre el costo y el plazo del proyecto. No se trata de agregar porcentajes arbitrarios (como el tradicional 5%). Se trata de reconocer que una estimación base no captura por sí sola toda la variabilidad real del proyecto. Cuando esa variabilidad no se incorpora desde el inicio, el presupuesto aprobado puede resultar insuficiente frente a eventos previsible.

En América Latina, algunos países ya cuentan con directrices más claras para tratar este tema. Colombia avanzó con documentos CONPES sobre riesgo previsible en la contratación pública, que establecen criterios para tipificar, asignar y tratar riesgos en los contratos estatales. Brasil también avanzó en esta materia mediante la Guía de Gerenciamiento de Riscos de Obras Rodoviárias del DNIT, publicada en 2013, la cual incorpora herramientas cuantitativas para obras viales, incluyendo simulación Monte Carlo y definición de contingencias de costo y plazo. Estos casos muestran que la región ya dispone de referencias concretas para pasar de una visión general del riesgo a una lógica de cuantificación y reserva técnica.

El caso peruano todavía presenta una brecha. En el Perú han existido avances en identificación y asignación de riesgos dentro del marco de contratación pública. Sin embargo, durante años el desarrollo metodológico fue limitado. La Directiva N°012-2017 OSCE constituyó un esfuerzo importante, pero su enfoque fue principalmente introductorio. Estuvo orientado a lineamientos mínimos para identificar riesgos, analizarlos de forma cualitativa, planificar respuestas y efectuar seguimiento. No implementó el análisis cuantitativo de riesgos y por ende, la estimación de reservas de contingencias.

La Ley N° 32069 y su Reglamento representan un avance relevante porque elevan la gestión de riesgos a un requisito transversal y obligatorio en todo el ciclo de contratación. Bajo este marco, las entidades deben identificar, analizar cualitativa y cuantitativamente, asignar y administrar riesgos desde la estrategia de contratación hasta la ejecución contractual. Además, la ley incorpora matrices de riesgos, metodologías, seguimiento y cláusulas específicas. Sin embargo, ese avance no elimina la necesidad de una directriz operativa más precisa para la estimación de reservas de contingencia. La obligación general de gestionar riesgos existe, pero todavía se requiere mayor desarrollo normativo y técnico para convertir ese mandato en una práctica homogénea, trazable y aplicable en proyectos de infraestructura.

Ese vacío tiene consecuencias prácticas. Cuando no existen reglas claras para estimar contingencias, cada entidad puede adoptar criterios distintos o, en algunos casos, no adoptar ninguno. Algunas veces se emplean

porcentajes genéricos. Otras veces se omite la reserva o se diluye dentro del presupuesto sin una justificación verificable. Esto genera proyectos con escasa capacidad de absorción frente a eventos previsible. Cuando tales eventos ocurren, la gestión deja de ser preventiva y se vuelve reactiva. Aparecen ampliaciones de plazo, solicitudes de mayores costos, controversias contractuales y decisiones tardías que afectan la eficiencia de la inversión.

Por ello, la discusión sobre reservas de contingencia debe dejar de verse como un asunto accesorio. En realidad, forma parte del núcleo de la buena gobernanza en infraestructura. Un proyecto no solo necesita un expediente técnico y un presupuesto base. También necesita una estimación razonable de la exposición al riesgo y una definición clara del nivel de reserva que la entidad considera aceptable según su apetito y su umbral de riesgo. Sin ese componente, el presupuesto puede verse formalmente correcto, pero técnicamente incompleto.

La gestión moderna de riesgos ya ofrece herramientas suficientes para estimar reservas de contingencia con sustento técnico. Entre las principales se encuentran el valor monetario esperado y la simulación Monte Carlo, que permiten cuantificar el posible efecto de los riesgos sobre el costo y el plazo del proyecto. Con ello, la contingencia deja de ser un porcentaje arbitrario y pasa a ser una decisión sustentada.

Por eso, la contingencia no debe verse como un gasto adicional ni como una distorsión del presupuesto. Debe entenderse como una previsión técnica frente a riesgos que no pueden eliminarse por completo. Si el proyecto reconoce esos riesgos, también debe prever una reserva para enfrentarlos.

En el caso peruano, ya no basta con exigir gestión de riesgos de manera general. Se necesita avanzar hacia una ley de reserva de contingencias para proyectos de infraestructura, con criterios claros para su estimación, incorporación, uso y actualización durante la ejecución. Esta medida permitiría contar con presupuestos más realistas y contratos mejor preparados frente a la incertidumbre.

Su importancia es práctica. Cuando no existe una reserva técnicamente definida, cualquier desviación relevante puede traducirse en falta de financiamiento, ampliaciones de plazo, controversias y, en el peor escenario, paralización de obras. Esa situación no ha sido ajena a la experiencia peruana. Por ello, una ley de reserva de contingencias no debería verse como una carga normativa adicional, sino como una herramienta para proteger la continuidad de la ejecución, evitar interrupciones por insuficiencia presupuestal y mejorar la calidad del gasto público.



GNV y electromovilidad: la nueva ecuación de rentabilidad y sostenibilidad en el transporte urbano



Las ciudades de hoy enfrentan un desafío claro: transformar sus sistemas de transporte hacia modelos más eficientes, sostenibles y económicamente viables. En este escenario, dos tecnologías se posicionan como protagonistas de esta transición: los buses a **Gas Natural Vehicular (GNV)** y la **electromovilidad**.

Lejos de ser soluciones excluyentes, ambas representan caminos complementarios que permiten a autoridades y operadores construir sistemas de transporte modernos, adaptados a la realidad de cada ciudad y alineados con sus objetivos ambientales y operativos.

MODASA ha desarrollado una propuesta integral que articula estas tecnologías, combinando experiencia, capacidad industrial y una visión clara de hacia dónde se dirige la movilidad urbana.

GNV: eficiencia operativa con visión de largo plazo

La capacidad de **MODASA** para desarrollar soluciones de transporte masivo se sustenta en una trayectoria sólida en proyectos de gran escala. Su participación en sistemas como el Metropolitano de Lima, con más de 450 buses

fabricados, le ha permitido consolidar un profundo conocimiento en operación intensiva. A ello se suma su experiencia internacional en sistemas BRT, como el Metro de Medellín, donde ha participado con 28 buses articulados a GNV y 47 buses urbanos de 12 metros a GNV, fortaleciendo su presencia en corredores de alta demanda y sistemas de transporte urbano en la región.

Esta experiencia se traduce en el desarrollo de buses cada vez más eficientes, robustos y preparados para responder a las condiciones reales de operación en corredores de alta demanda.

Como resultado de esta evolución, **MODASA** cuenta con el **IRONBUS 2**, un bus articulado a GNV diseñado para sistemas tipo BRT y corredores de alta exigencia. Este modelo integra una configuración optimizada para el transporte de alto flujo de pasajeros, una estructura reforzada y sistemas de seguridad que garantizan continuidad operativa. Su diseño responde directamente a las nuevas tendencias del transporte urbano, donde la eficiencia energética, la sostenibilidad y la confiabilidad son factores clave en la toma de decisiones.





Electromovilidad: el camino hacia ciudades de cero emisiones

En paralelo, la electromovilidad se consolida como el siguiente paso en la transformación del transporte urbano. Las principales ciudades del mundo ya avanzan hacia flotas eléctricas que eliminan emisiones locales y mejoran significativamente la calidad del servicio.

MODASA ha desarrollado un portafolio de buses eléctricos que responde a esta tendencia, integrado por modelos como **Zeus E, Apolo E y Titán E**. Estas soluciones han sido diseñadas para operar en entornos urbanos exigentes, ofreciendo eficiencia energética, menor nivel de ruido y una experiencia de viaje más confortable para el pasajero.

La incorporación de estas tecnologías no solo impacta positivamente en el medio ambiente, sino que también posiciona a las ciudades en una ruta clara hacia la modernización y competitividad de su infraestructura de transporte.

Capacidad industrial que respalda cada proyecto

El desarrollo de estas soluciones está respaldado por una sólida capacidad industrial. **MODASA** cuenta con una planta de producción de más de 110,000 m², equipada con tecnología y procesos que permiten fabricar buses con altos estándares de calidad, seguridad y eficiencia.

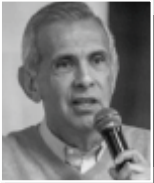
Esta infraestructura, sumada a su experiencia y conocimiento del mercado, permite atender proyectos de gran escala y adaptarse a los requerimientos específicos de cada sistema de transporte. Así, **MODASA** no solo

ofrece productos, sino soluciones integrales confiables para operadores y autoridades.

A través de los años **MODASA** se ha posicionado como un socio estratégico para autoridades y operadores que buscan implementar soluciones de transporte eficientes, sostenibles y escalables.

Su experiencia en proyectos de gran envergadura, su capacidad industrial y su portafolio que integra **GNV y electromovilidad** le permiten responder con solvencia a los desafíos actuales del sector. Apostar por **MODASA** es apostar por un aliado capaz de acompañar el desarrollo de sistemas de transporte modernos, confiables y preparados para el futuro.





Por: Víctor Manuel Portilla Flores
Presidente de CIDPAS.



EL CALLAO SIEMPRE FUE

Y SERÁ GRAVITANTE PARA EL DESARROLLO DEL PERÚ

En un contexto global marcado por constantes transformaciones políticas, económicas y sociales, el fortalecimiento del Estado y la preparación de líderes estratégicos se convierten en pilares fundamentales para garantizar el desarrollo sostenible, la seguridad nacional y la defensa de los intereses del país. En ese escenario, el Centro de Altos Estudios Nacionales – Escuela de Posgrado (CAEN–EPG) se consolida como la institución académica de mayor nivel del Sector Defensa, orientada a la formación de profesionales altamente capacitados y comprometidos con el futuro del Perú.

Una institución clave para el pensamiento estratégico nacional

El CAEN–EPG cumple un rol trascendental dentro del sistema educativo del Sector Defensa, al constituirse como un espacio de generación de conocimiento y reflexión estratégica. Su propuesta académica no solo responde a las necesidades actuales del Estado, sino que anticipa los desafíos emergentes de la sociedad del conocimiento y la globalización.

A través de programas de posgrado rigurosos y actualizados, la institución promueve el perfeccionamiento, la especialización y la capacitación en áreas prioritarias como el desarrollo nacional, la seguridad y la defensa, integrando además enfoques científicos, tecnológicos y humanísticos. Esta visión integral permite formar profesionales capaces de analizar

la realidad nacional desde múltiples perspectivas y contribuir a la formulación de soluciones estratégicas.

Formación con impacto en la gestión pública y la toma de decisiones

Uno de los principales aportes del CAEN es su enfoque orientado a la acción. Su misión institucional destaca la formación de profesionales e investigadores capaces de diseñar estrategias que promuevan el bienestar y la paz de la comunidad nacional, en un marco de seguridad y desarrollo sostenible e inclusivo.

En ese sentido, la institución no solo transmite conocimientos, sino que impulsa la generación de capacidades para la toma de decisiones en los más altos niveles del Estado, fortaleciendo así la gobernanza y la institucionalidad democrática.



Programas académicos que responden a las necesidades del país

Maestría en Administración y Gestión Pública con mención en Defensa Nacional

Este programa está diseñado para fortalecer las competencias de profesionales civiles y militares vinculados a la administración pública. Su objetivo es formar especialistas capaces de gestionar de manera eficiente las instituciones del Estado, en concordancia con las normas y procedimientos vigentes.

El programa está dirigido a funcionarios públicos, profesionales del sector privado con vocación de servicio, así como a miembros de las Fuerzas Armadas y de la Policía Nacional del Perú, tanto en actividad como en retiro, promoviendo un entorno académico multidisciplinario y enriquecedor.

Doctorado en Políticas Públicas y Gestión del Estado

El doctorado constituye el nivel más alto de formación académica ofrecido por el CAEN, orientado a la formación de investigadores, académicos y especialistas en gestión estratégica del Estado.

Está dirigido a profesionales con grado de maestría que buscan consolidarse como líderes en el ámbito académico, gubernamental o en centros de pensamiento estratégico. Asimismo, incluye a miembros del cuerpo diplomático y de las Fuerzas Armadas y Policía Nacional, promoviendo una formación integral con enfoque global.

Un espacio de integración y cooperación multisectorial

Uno de los aspectos más destacados del CAEN es su capacidad de integrar a profesionales de distintos sectores en un mismo entorno académico. Esta característica favorece el intercambio de experiencias, el análisis multidisciplinario y la construcción de soluciones innovadoras a los problemas del país.

Proyección nacional e internacional

La visión del CAEN apunta a consolidarse como una institución líder no solo en el ámbito nacional, sino también en el escenario internacional. Para ello, promueve la producción de conocimiento relevante y la articulación con redes académicas y centros de investigación de prestigio.

Compromiso con el futuro del Perú

El CAEN reafirma su compromiso con la formación de líderes capaces de enfrentar los retos del país con responsabilidad, ética y visión estratégica. A través de sus programas académicos, contribuye al fortalecimiento del Estado, la consolidación de la democracia y la construcción de un Perú más seguro, inclusivo y sostenible.

En un entorno donde la preparación y el conocimiento son factores determinantes para el progreso, el CAEN se erige como un pilar fundamental en la formación de quienes tienen en sus manos la conducción del país.

ENVIA

ASESORIA

grupoenvia.com



ENVIA

GRUPO
REVISTA
ASESORIA
CONVENIOS

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



Por Javier Martell
Imagen Institucional, Marketing y Política del Grupo En Vía

POLÍTICA Y DESCLASIFICACIÓN EN EE.UU.

¿HAY NEXOS ENTRE AMBOS?

El 2026 ha iniciado con muchos temas en agenda, tanto en la política interna y externa de los Estados Unidos, sin embargo este año marca algo diferente: La Desclasificación de Información sobre los Archivos OVNI o Fenómenos Anómalos No Identificados (o con su nuevo nombre, los UAP).

El primer lote de desclasificación por parte de la administración Trump el pasado 8 de Mayo no sólo ha impactado en la atención del público norteamericano, sino en la de todo el mundo por sus implicancias en el corto, mediano y largo plazo.

Pero podemos preguntarnos: **¿Qué implicancias tiene esta desclasificación en las relaciones nacionales e internacionales de la Política Norteamericana?** En este artículo intentaremos analizar ello, estando el tema en desarrollo diario, basta con ver la ingente información en

las redes sociales y también, en los medios de comunicación tradicionales norteamericanos, dónde ya es común entrevisten a especialistas en el tema de los OVNI o UAP (nuevo término).

El Presidente TRUMP y los Congresistas de Estados Unidos

Cumpliendo un compromiso de su pasado mandato (2017-2021) el presidente Donald Trump ha procedido a iniciar el proceso de desclasificación de información acerca de la aparición de OVNIS a través del Ministerio

de Guerra de los Estados Unidos. Hace unos semanas, exactamente el 8 de Mayo, acaba de publicar un primer lote de información en la página: www.war.gov/ufo/

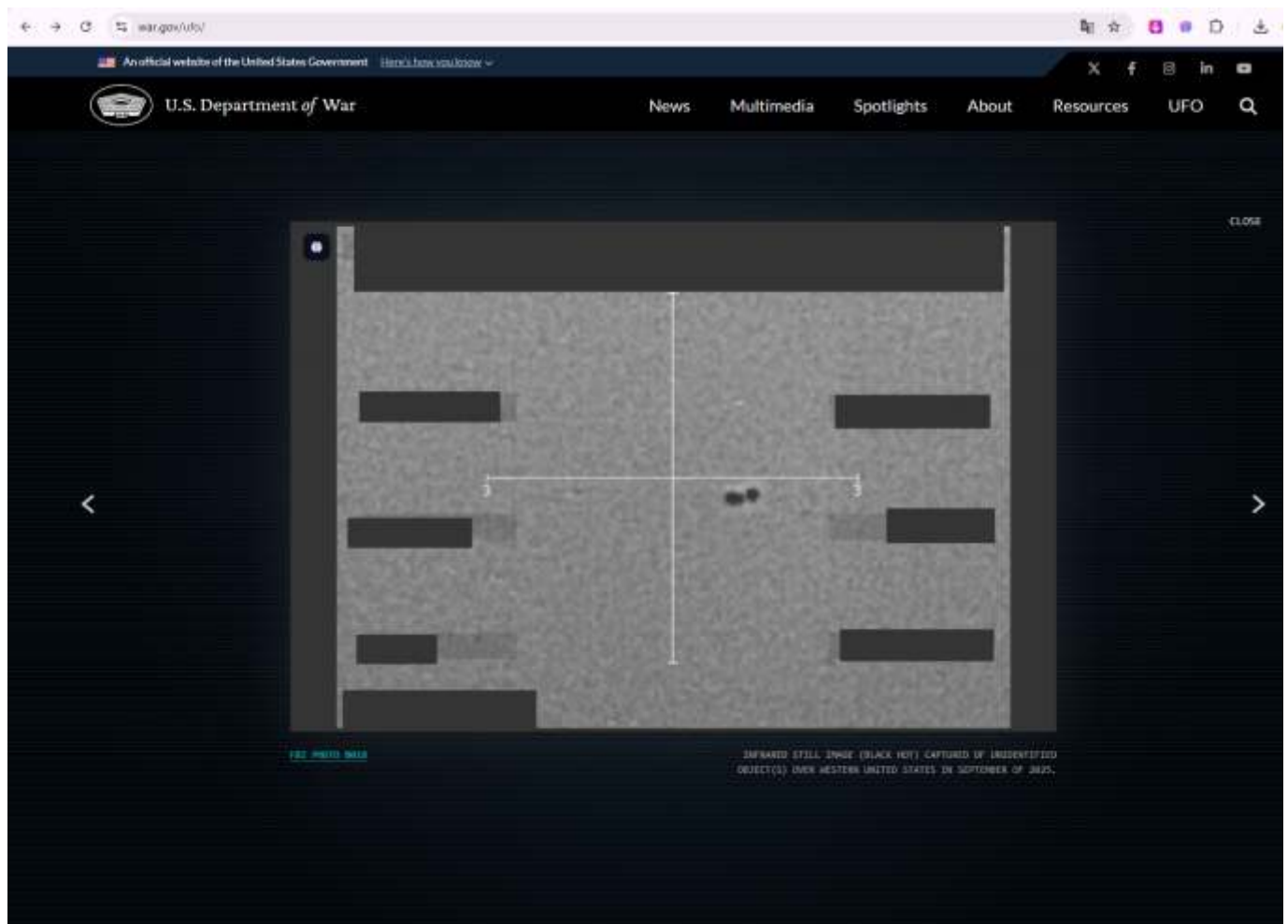
Así mismo, hace tan solo unos días atrás el mismo presidente TRUMP acá de publicar una sugerente foto en sus redes sociales (creadas con Inteligencia Artificial) donde se le ve junto a un ser “no humano”. A pesar que muchos puedan tomarlo a la broma, es una clara señal que este tema acapara mucha atención y él como buen estratega sabes sacarle provecho al tema en cuestión.

Así mismo, podemos ver en las últimas semanas a varios Congresistas de Estados Unidos en los medios de Comunicación Norteamericanos hablar abiertamente del tema OVNI (u UAP como ahora se denomina) con diferentes entrevistadores de señal abierta. Nombres como el de Anna Paulina Luna o Erick Burlison son continuamente entrevistados en los principales medios de comunicación de Estados Unidos para ofrecer sus apreciaciones sobre los recientes hallazgos del tema en cuestión y además están investigando la desclasificación reciente del gobierno de Trump.

Steven Spielberg y el Día de la Revelación

Hollywood con sus películas siempre ha tocado el tema de la vida extraterrestre (o intraterrestre como hoy también se llama al fenómeno) y el nombre de Steven Spielberg no es ajeno en el tema. Ya en el año 1977 estreno su película Encuentros Cercanos del Tercer Tipo la cual causó un revuelo a nivel información sin embargo durante esa época el tema aún no contaba a con ninguna prueba o investigación por parte de los Gobiernos y/o Congresistas que estén dispuestos a dar mayores luces sobre la veracidad del tema sin embargo parece ser que este año 2026 será totalmente diferente.

El estreno mundial de la película El Día de la Revelación (Disclosure Day) será en todo el mundo el próximo 12 de Junio y en los círculos de investigación del tema se dice que no sólo es una película de ciencia ficción, sino que detrás de ella hay un mensaje subliminal sobre lo hechos próximos en el mundo, a nivel de revelaciones, que podrían cambiar de manera radical nuestra manera de ver el mundo a nivel no solo mental, sino político, económico y cultural.





EXPERIENCIA, CAPACIDAD Y TECNOLOGÍA **PARA TRANSFORMAR EL TRANSPORTE URBANO**

 *Ingeniería especializada*

 *Tecnología y seguridad*

 *Producción a gran escala*

 *Cumplimiento de Normas Técnicas
Reglamentarias*

 981 441 752

 webinfo@modasa.com.pe

 www.modasa.com.pe

¡Síguenos!

