

NO
DESAPROVECHEMOS
LAS OPORTUNIDADES:
**LA INFRAESTRUCTURA
QUE ADOLECE EL
CORREDOR LOGÍSTICO
CENTRAL**

Informe Especial

*Juan Pacheco Romaní
Yovanna Ramirez*

Octubre
2023

Informe Especial

No desaprovechemos las oportunidades: La infraestructura que adolece el Corredor Logístico Central

El Corredor Logístico Central es uno de los más importantes del país y se extiende entre Lima Metropolitana, el Callao y La Oroya. Su principal infraestructura es la actual Carretera Central, que moviliza anualmente 10 millones de toneladas y requiere urgentes medidas para no perder todo lo avanzado, y lo que viene, en la modernización portuaria y aeroportuaria, además de perjudicar a toda la población con los riesgos que esto implica: productos más caros y posible aumento en la canasta básica familiar.

Figura N°31: Agregación espacial de los ámbitos logísticos y corredores logísticos



Figura N°7: Ámbito logístico Lima Metropolitana y Provincias



Figura 19: Corredor logístico 03: Corredor Central



EXISTE UN DESCALCE EN INFRAESTRUCTURA: SE AMPLÍAN Y MEJORAN LOS TERMINALES PORTUARIOS Y EL AEROPUERTO, PERO NO SE CUENTAN CON LAS SUFICIENTES Y ADECUADAS VÍAS DE ACCESO.

La Carretera Central, la Panamericana Norte y Sur son la columna vertebral del sistema logístico del país. El 88% del tráfico que circula del centro del Perú hacia Lima lo hace por la Carretera Central. Las necesidades de esta importante vía, no atendidas por el MTC, afectan el desempeño logístico.

Los principales problemas que enfrenta el Corredor Logístico Central involucran el embudo de tráfico entre la clínica San Juan de Dios y el puente Los Ángeles (Chosica) y desde ese punto hasta el puente Ricardo Palma, que no recibe atención por parte del MTC. Asimismo, la indefinición de la ampliación de la autopista Ramiro Prialé, una obra de 20 km que unirá Lima y Chosica.

Además, existe una desconexión del Corredor Logístico Central con el Puerto del Callao y el aeropuerto Jorge Chávez, pese a la importancia del Callao para el comercio al concentrar el 70% del tráfico de carga portuaria de terminales de uso público.

Entre 2011 y 2022 el movimiento de carga general creció en 38% y de TEU (contenedores) en 47%. En 2022, se movilizaron 13 millones de toneladas de carga general y 2.4 millones de TEU, asimismo se registraron más de 4 000 camiones al día que ingresaron y salieron del puerto del Callao, según la APN.

Se conoce que con la modernización y ampliación de los terminales portuarios crecerá la capacidad de atención de carga general en 63% y de TEU en 123% en relación al 2022, lo que significa, aproximadamente, 8 000 camiones que ingresarán a diario al primer puerto en los próximos años, por ello es preocupante que no se defina de una vez el proceso del Anillo Vial Periférico, uno de los proyectos que tiene 10 años en evaluación y que está en el plan de infraestructura logística¹.

Existe un descalce en infraestructura: se amplían y mejoran los terminales portuarios y el aeropuerto, pero no se cuentan con las suficientes y adecuadas vías de acceso.

POR ELLO, ES NECESARIO E INDISPENSABLE TRABAJAR EN EL CONCEPTO CIUDAD-PUERTO Y CIUDAD-AEROPUERTO, MÁS ALLÁ INCLUSO DE LAS COMPETENCIAS LEGALES ATOMIZADAS QUE SUFRE NUESTRA INSTITUCIONALIDAD. ESTO LO DEBE LIDERAR, COMO CORRESPONDE, EL MTC.

El proyecto del Anillo Vial Periférico consiste en una autopista que atravesará 11 distritos de Lima y uno del Callao que concentran el 16% de la población peruana, por la cual los camiones que se dirigen al Callao podrán evitar el congestionado tráfico

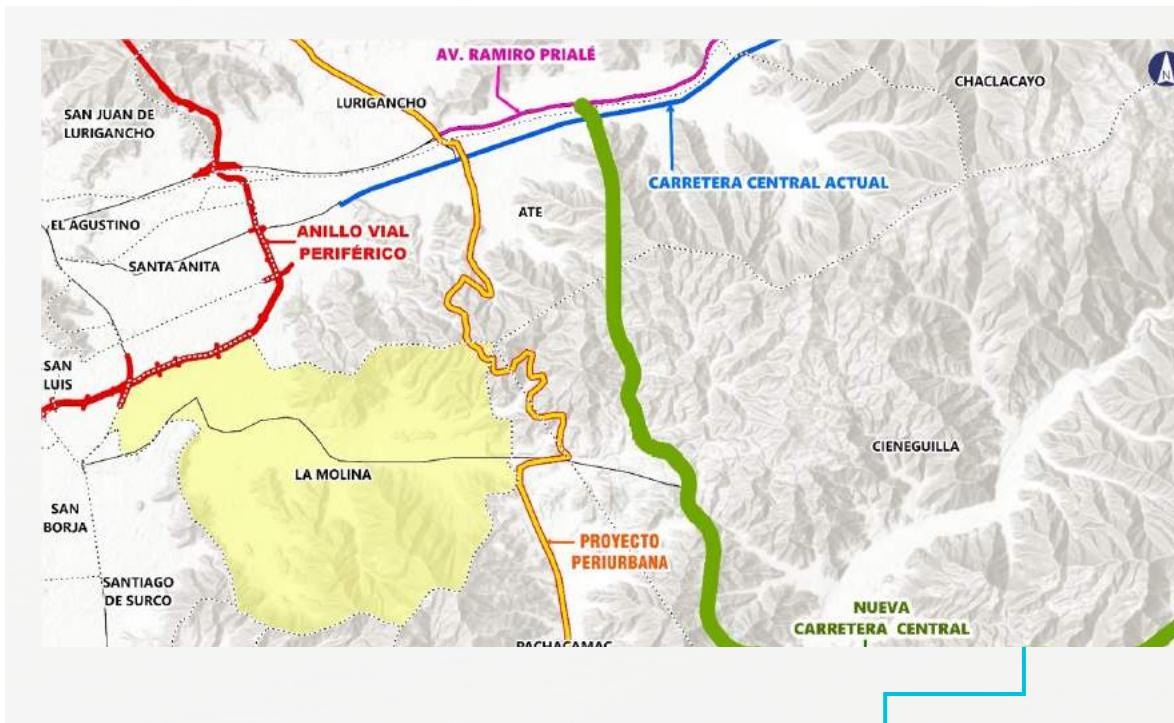


del Centro de Lima. Su concepción inicial data de hace 26 años, cuando el MTC declaró de interés social y de necesidad pública el Periférico Vial Norte para interconectar la Panamericana Norte y Sur y la Carretera Central. En 2013 fue admitido a trámite en ProInversión. Pese a su larga evaluación, la iniciativa privada aún no es declarada de interés. Además del Anillo Vial Periférico,

el plan de infraestructura logística identificó proyectos relevantes para el desarrollo del Corredor Logístico Central, entre los que se encuentran la construcción de la autopista en la Carretera Central, el túnel trasandino, la autopista Lima – La Oroya, mejoramiento de rutas alternas a la Carretera Central (Lima – Canta – Unish, Huaura – Oyón Ambo y Cañete - Yauyos Huancayo), Puerto

de Chancay, Antepuerto del Callao, Evitamiento La Oroya, plataforma de Distribución Urbana de Mercancías de Lima Centro y truck centers de Lima Centro y La Oroya.

En el caso de la importante Nueva Carretera Central que viene trabajando el MTC, es necesario mencionar que el Anillo Vial Periférico, la ampliación de la Ramiro Prialé (concesión de Rutas de Lima) y Evitamiento de La Oroya, son complementarios a ese importante proyecto, como podemos apreciar en las siguientes gráficas:



ES DECIR QUE A LA PAR DE LA NUEVA CARRETERA CENTRAL SE TIENEN QUE HACER ESTOS PROYECTOS COMPLEMENTARIOS.

Aunque el Plan no lo menciona, también se requiere la modernización, en la parte no concesionada, de la actual Carretera Central con pares viales y ensanchamiento donde corresponda, así como culminar la autopista Ramiro Prialé hasta el Puente Los Ángeles, lo cual depende de la Municipalidad Metropolitana de Lima. Estas intervenciones contribuirán a solucionar la congestión actual.

La autopista Ramiro Prialé se conectará con la nueva Carretera Central, y esta a su vez es complementaria al Anillo Vial Periférico y a Evitamiento La Oroya, como ya hemos señalado. Mientras se construye la nueva carretera - 10 años aproximadamente - no podemos dejar sin resolver, como hasta ahora, las obras pendientes por falta de entrega de terrenos, solución a los puentes vehiculares, la aprobación de obras adicionales, y, sobre todo, dejar de decidir sobre las ampliaciones mencionadas.



Imagen: Devianees. Plan de negocios 2023



No podemos olvidarnos de la actual Carretera Central entre el Intercambio Santa Anita y el puente Ricardo Palma, pasando por Ate, Chaclacayo y Chosica, subsumida en la zona urbana pero que necesita urgentes medidas de ordenamiento y de ampliación en donde sea posible, pues todos conocemos los graves problemas de congestión que afronta, no solo para el transporte sino para los residentes de la zona. En esta zona puede ejecutarse el Evitamiento de Chosica.



Asimismo, se requiere mejorar los accesos al puerto del Callao (Gambetta – Contralmirante Mora – Manco Cápac – Atalaya) y modernizar la Av. Morales Duárez con continuidad hacia Callao, así como la implementación de intercambios viales en sus intersecciones con Faucett y Gambetta, que influyen en el acceso al aeropuerto y puerto. Debemos precisar que se necesitan accesos desde todas las zonas de la capital, pues no todos irán por la Costa verde para acceder al aeropuerto, como sucederá con la zona norte y este de la capital.

TAMBIÉN ESTÁN PENDIENTES LAS VÍAS EN TORNO AL JORGE CHÁVEZ. EL PUENTE SANTA ROSA Y LA VÍA EXPRESA DEL MISMO NOMBRE, QUE PERMITIRÁN CONECTAR AL AEROPUERTO CON LA AV. COSTANERA, NO ESTARÁN LISTOS PARA EL INICIO DEL NUEVO TERMINAL DE PASAJEROS (ENERO DE 2025).

De otro lado, al inicio del acuerdo G2G con Francia (suscrito en mayo de 2021), la Vía Expresa no contemplaba la conexión técnica con el Puente Santa Rosa, haciendo necesario suscribir adendas para corregir la situación con la consiguiente demora del inicio de su ejecución. Se requiere acelerar ambas infraestructuras.



Finalmente, se anuncia que Chancay será un hub logístico, inclusive algunos mencionan la posibilidad de la creación de una Zona Económica Especial. Sin embargo, aunque el nuevo terminal portuario empezará operaciones a fines de 2024, no se alcanzará el impacto esperado sin infraestructura complementaria. Está pendiente la conexión terrestre de Lima con Puerto de Chancay, considerando que la Panamericana Norte será insuficiente. No se conoce el estado de avance en la Vía de los Emprendedores que unirá el

Puerto de Chancay con Ancón y Carabaylo.

El cabotaje es una alternativa, pero no solucionaría todas las necesidades.

Este es otro punto importante. Por temas económicos, la principal área de influencia de Chancay será la provincia de Lima y Callao, pero las vías actuales de comunicación están saturadas de tránsito y además tenemos el proyecto del Parque Industrial de Ancón, que no está mencionado en el plan de desarrollo logístico, pero que tendrá incidencia en el tema.

El Corredor Logístico Central, al que se le suman las concesiones de Norvial (Ancón-Pativilca), Lima Expresa (Vía de Evitamiento y Línea Amarilla), Rutas de Lima (Panamericana Norte, Sur y Ramiro Prialé) y CoviPerú (Pucusana-Ica), pueden ofrecer sistemas inteligentes de transporte con seguimiento a la carga, que puede ofrecer

mayor trazabilidad y seguridad al transporte y además posteriormente pensar en zonas de áreas logísticas.

Más complejo será el panorama sino se toma acción, si es que además de la pronta culminación de la Línea 2 del Metro de Lima, que no debe tener ningún obstáculo burocrático para su culminación, se suman la concreción de las Línea 3 y 4 del Metro.

**NO PERDAMOS
COMPETITIVIDAD NI
RETROCEDAMOS.
TENEMOS UNA
OPORTUNIDAD PARA
APROVECHAR EN
BENEFICIO DE NUESTROS
CIUDADANOS.**



Imagen: Pro Inversión