

Soluciones para el Callao



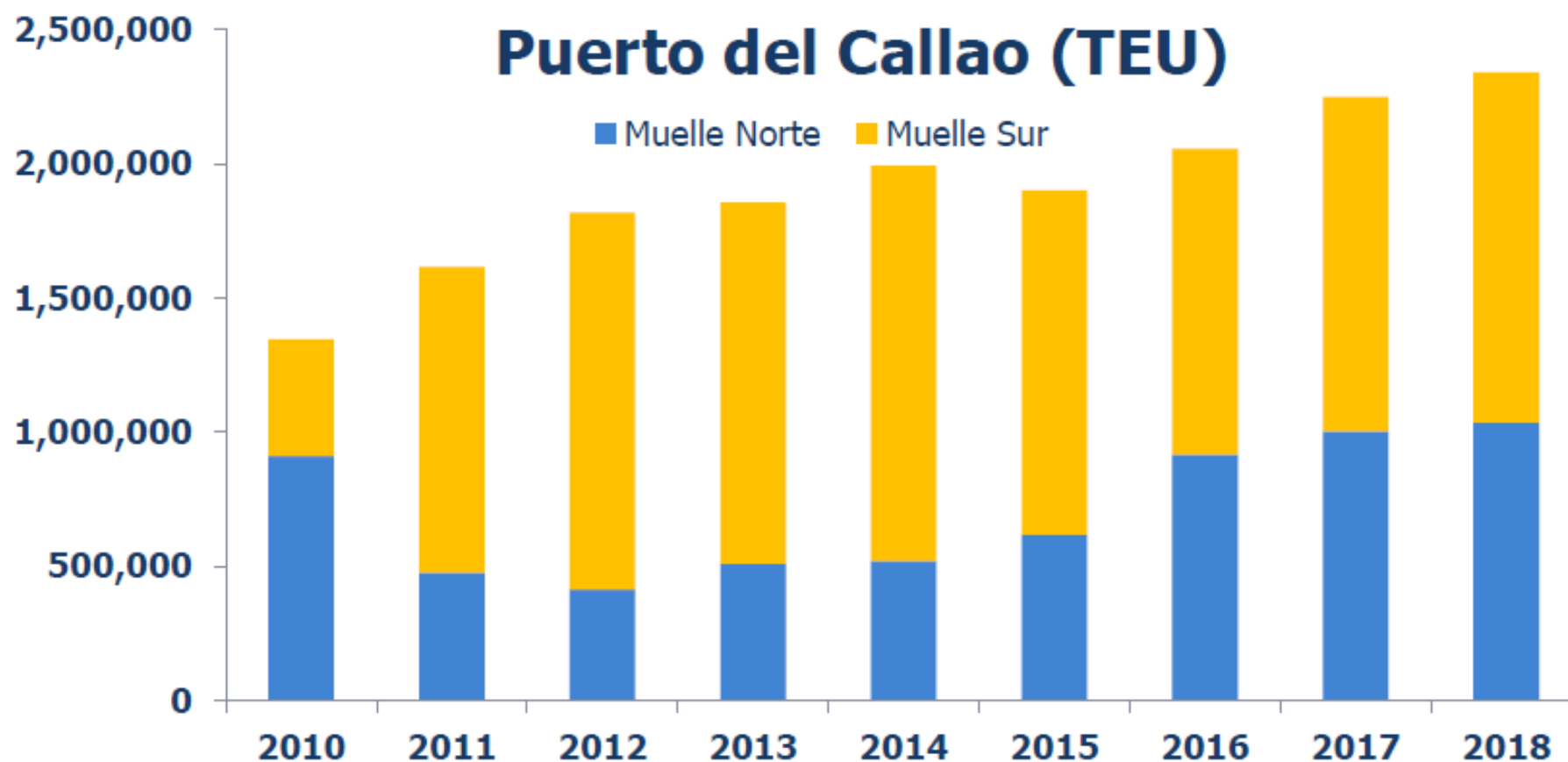
Lima, Octubre 2019

Problemática en el Puerto del Callao

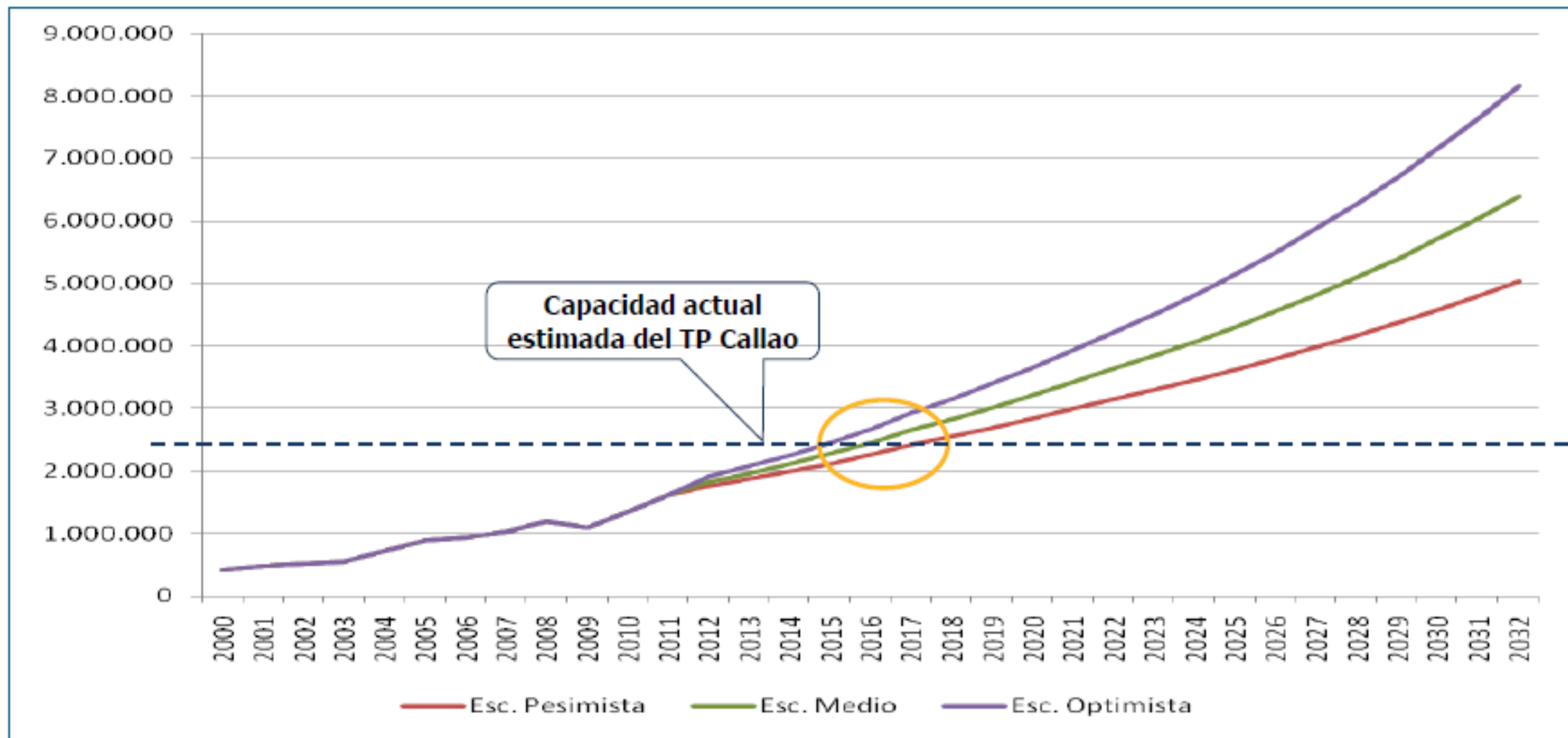


- **Motor del comercio exterior peruano**
- Concentra el **90% del tráfico** de TEU y 55% de la carga fraccionada de todo el Perú
- Más del **95% del tráfico total de carga**
- Entre 2011 y 2018 el tráfico de carga contenedorizada se incrementó en 45% con **crecimiento promedio anual de 7.5%** desde el 2014.
- Según APN, al menos desde el 2013 las tasas de ocupación del Muelle Norte y Muelle Sur **superan su límite de recomendación del 70%**

Capacidad actual en el Puerto del Callao



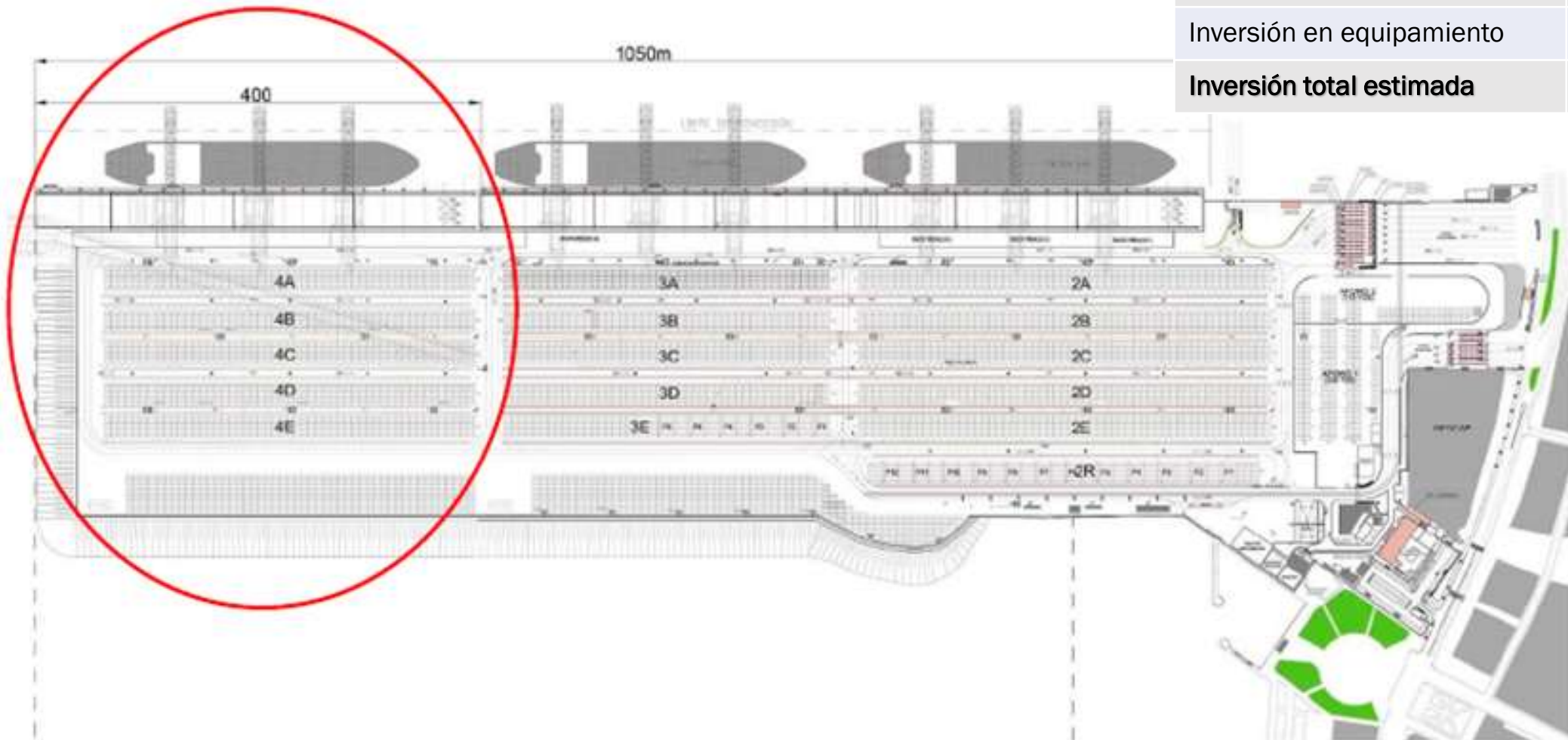
Se requiere ampliar la capacidad del Puerto del Callao



Puerto del Callao – Muelle Sur (Contenedores)

Fase 2 | Capacidad adicional: 400 mil TEU

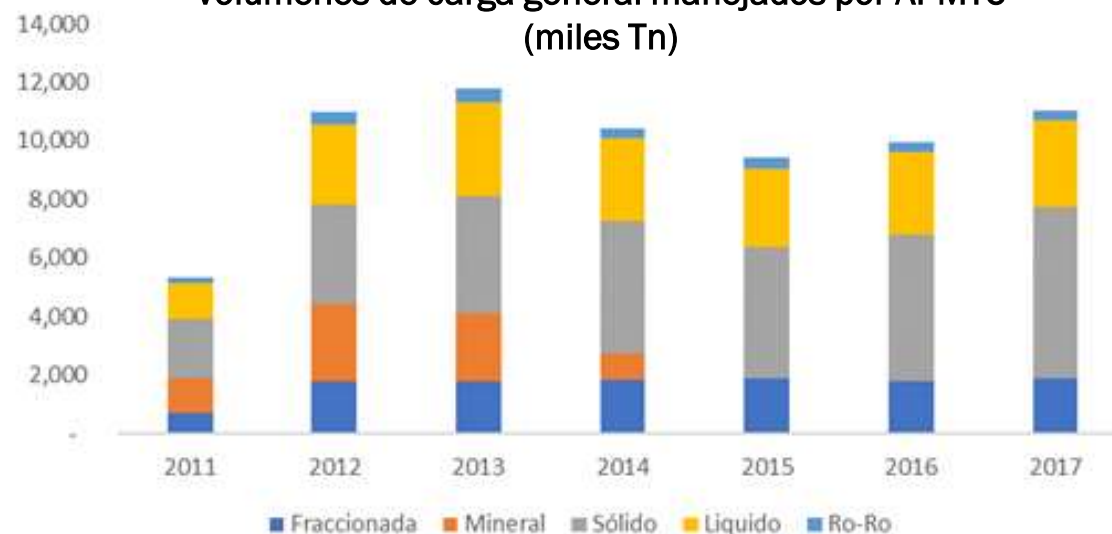
Descripción	
Extensión de muelle	1,050 m.
Área total	39.2 ha.
Inversión de obras	\$175 MM
Inversión en equipamiento	\$36 MM
Inversión total estimada	\$211 MM



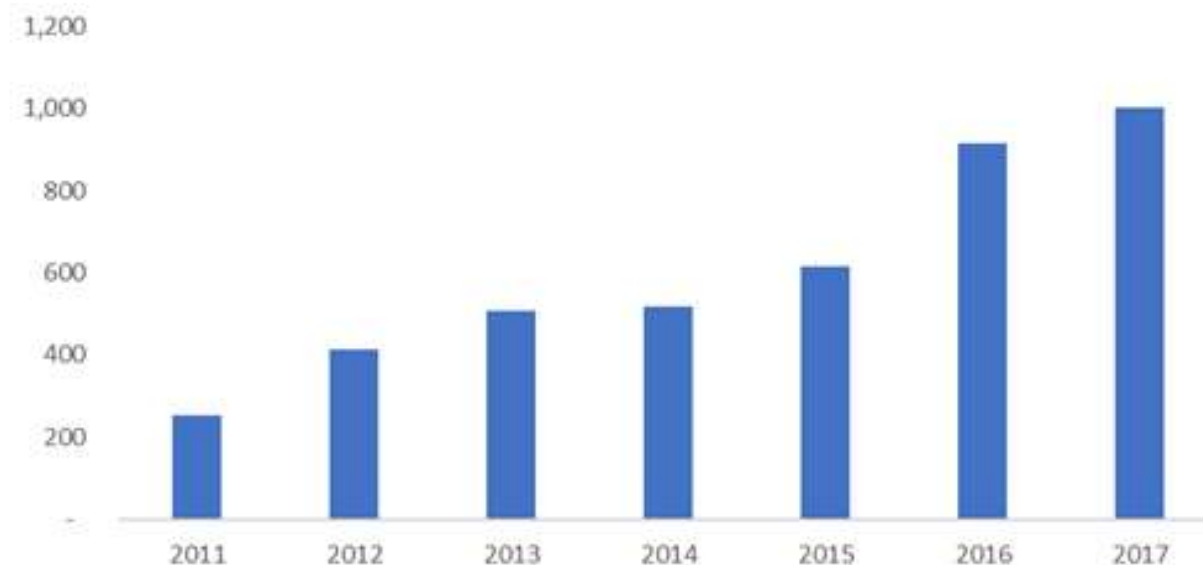
Puerto del Callao – Muelle Norte (Contenedores + carga suelta)

- Contenedores: 1.0 millones de TEUs
- Carga general: 11.0 millones de Tn
 - Fraccionada: 1.9 millones de Tn
 - Granel sólido: 5.8 millones de Tn
 - Granel líquido: 3.0 millones de Tn
 - Ro-Ro: 0.3 millones de Tn

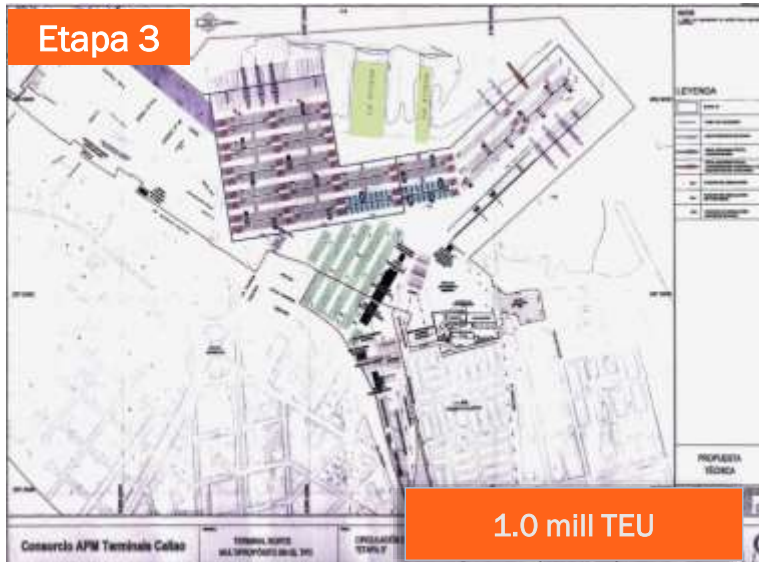
Volúmenes de carga general manejados por APMTC
(miles Tn)



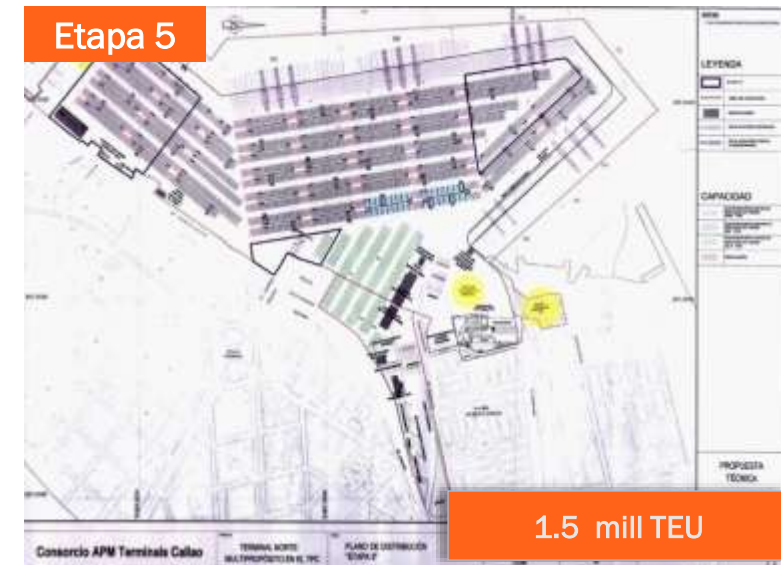
Volúmenes de contenedores por APMTC
(miles TEU)



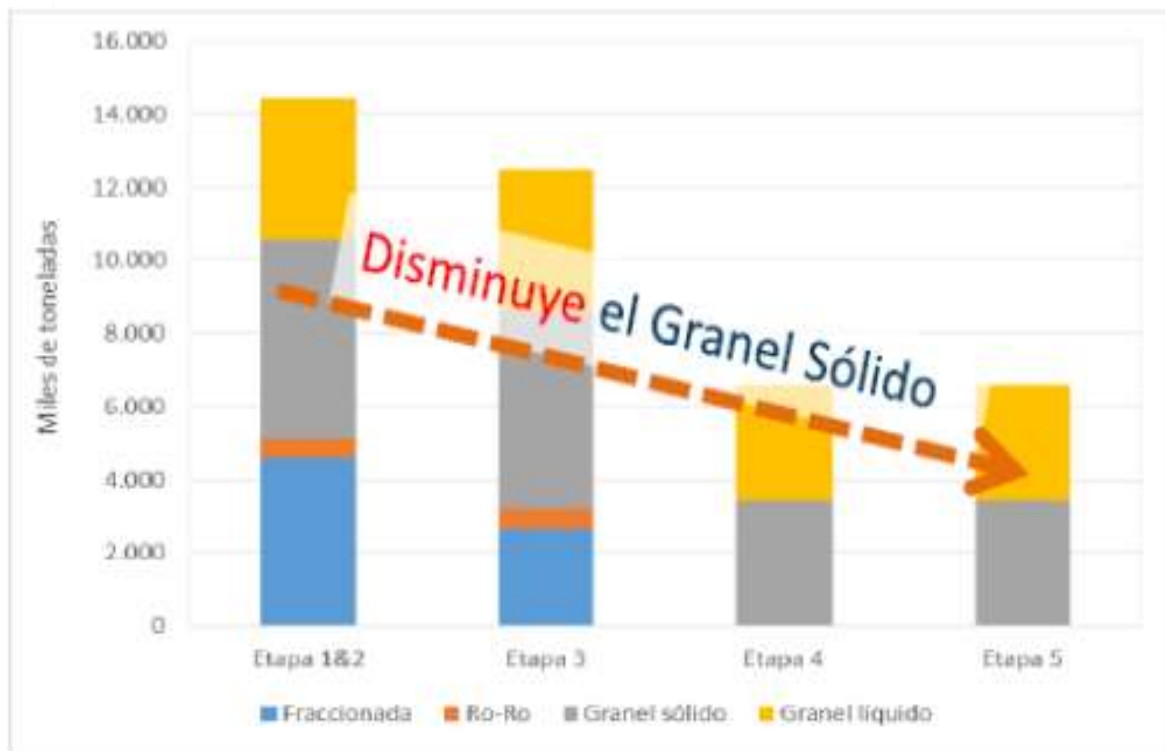
APMT Callao Muelle Norte: siguientes etapas disminuyen la capacidad de atención de carga general



Obras en función a la demanda



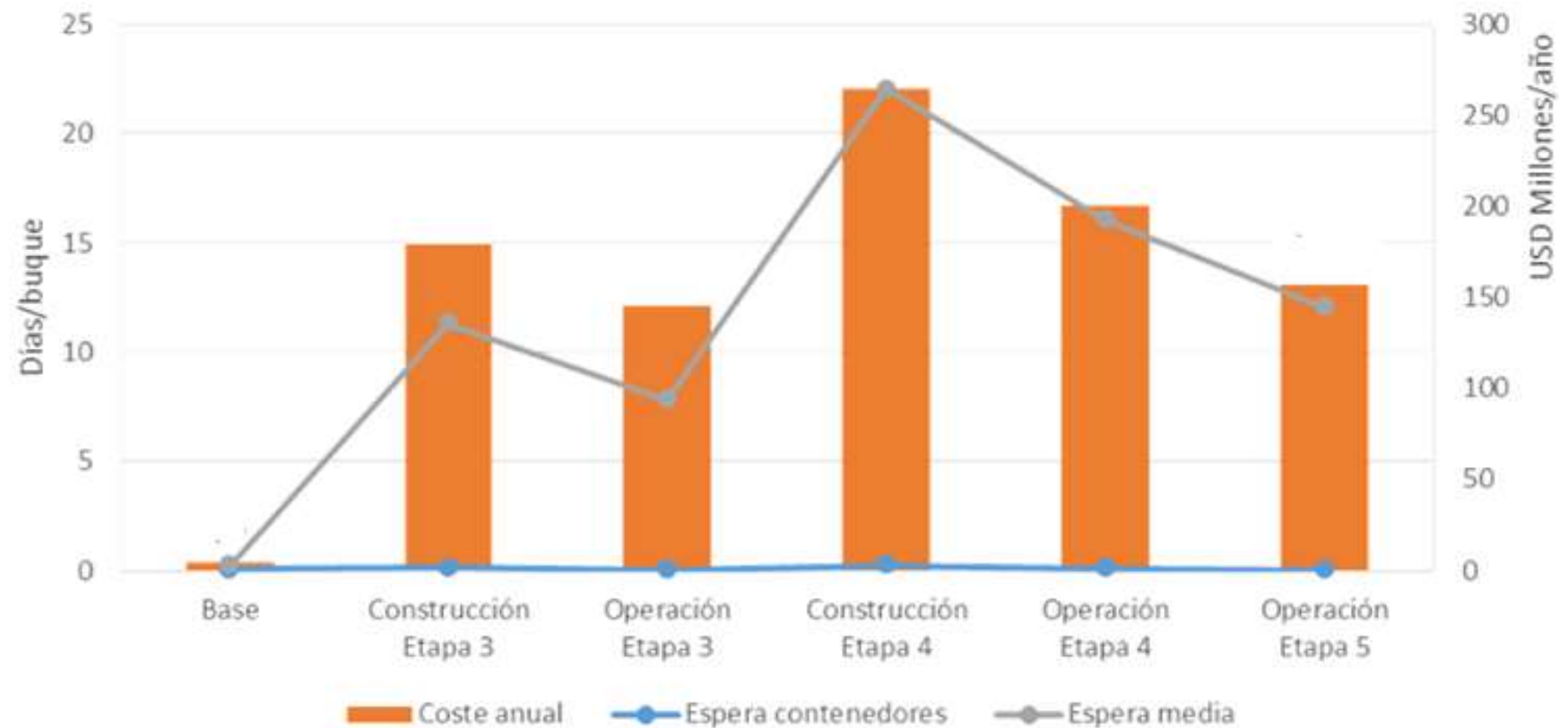
Se perderá capacidad para manejar carga general: de 14 millones de Tn a 7 millones de Tn



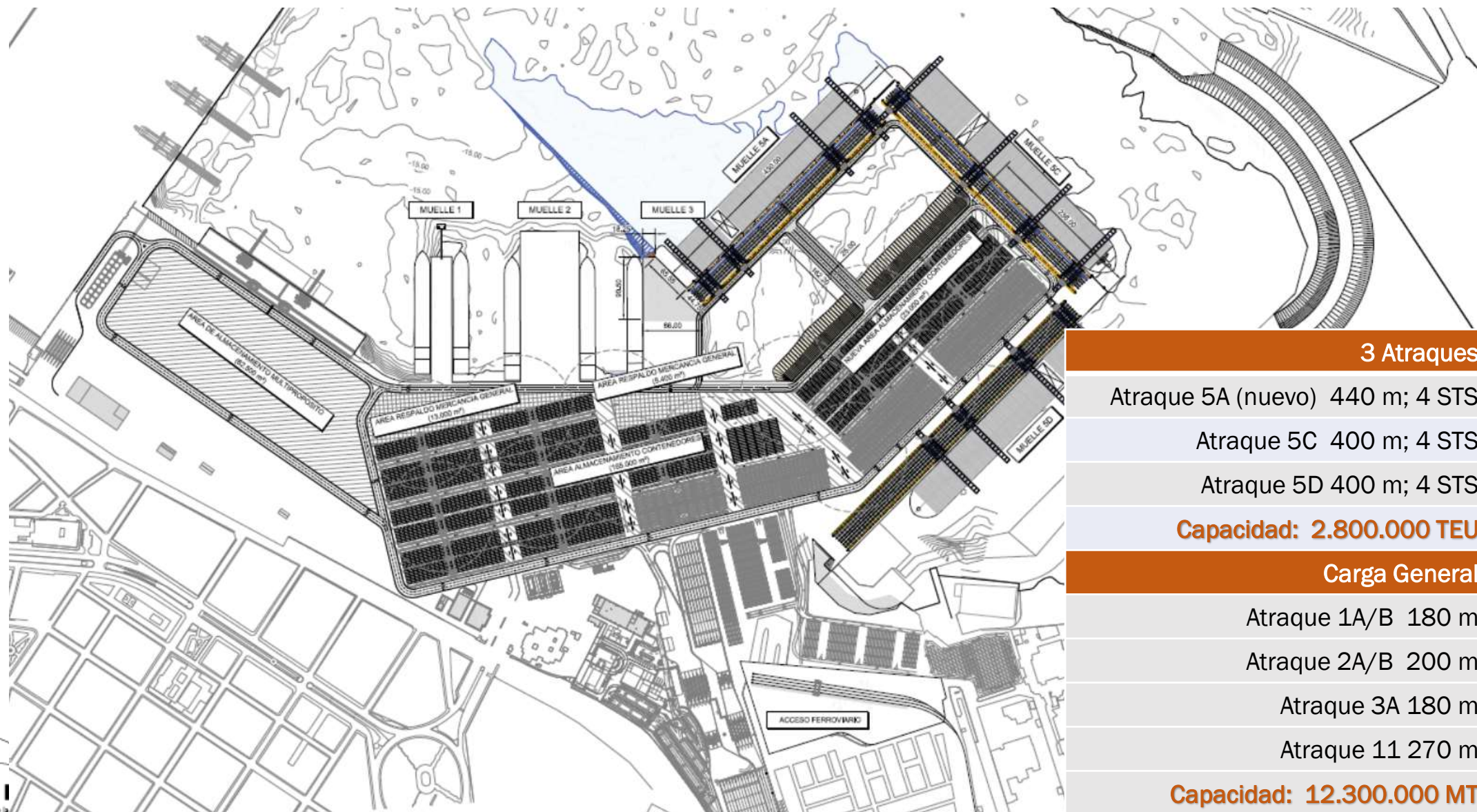
Más de \$200 millones de impacto a la cadena logística por tiempos de espera de buques

El puerto entraría en **congestión** en cuanto al tráfico de buques de carga general, **generándose una espera de hasta de 40 días.**

Tiempo promedio de espera por buque y coste asociado



Propuesta optimiza capacidades para atender contenedores y carga general



Falta modernizar el acceso al Puerto del Callao



Tráfico vehicular en la zona

- La discontinuidad en el sistema de transporte genera una creciente congestión hacia los Accesos al Puerto y al Aeropuerto del Callao.
- Vehículos pesados utilizan las calles del Callao como estacionamiento, sean éstas zonas urbanas, industriales o comerciales.
- Se usan vías urbanas para el transporte de vehículos de carga pesada.
- Problemas que se generan para los usuarios de la vía y los vecinos de la zona:
 - Creciente inseguridad ciudadana.
 - Accidentes, ruido, contaminación ambiental, entre otros.
 - Sobrecostos para el transporte de mercancías, de vehículos livianos y del transporte público.
- El estado del sistema de transporte y sus consecuencias en particular en el Callao genera una primera impresión negativa a quienes llegan al Perú a través del Puerto del Callao y Aeropuerto.



Nula coordinación y dispersión de autoridades

- Diferentes autoridades con funciones que se superponen
- Falta desarrollo de concepto CIUDAD-PUERTO
- MTC debe asumir esta solución, por su condición de ente rector de transporte y además tener bajo su ámbito: puertos, aeropuertos, carreteras, metros y ferrocarril. Toda esta infraestructura debe ser de alcance nacional





Propuesta para mejorar el acceso al Callao

Descongestión en el Puerto del Callao

- Crear un corredor logístico desde la Carretera Central hasta el Puerto
- Dos proyectos de infraestructura nuevos y destrabe otros:
 - IP Vía Expresa Puerto del Callao
 - IP Anillo Vial Periférico



Ampliación del AIJCh

- Agilizar la permisología municipal para la segunda pista
- Prioridad adquisición e implementación nuevos equipos de control de tráfico aéreo
- Eliminar las intromisiones del gobierno local en la gestión de la concesión del aeropuerto
- Pronta definición de la solución de acceso al nuevo ingreso del aeropuerto-Línea 4 y el nuevo puente Av. Santa Rosa
- Falta definición de sistema de transporte masivo para el nuevo acceso al aeropuerto

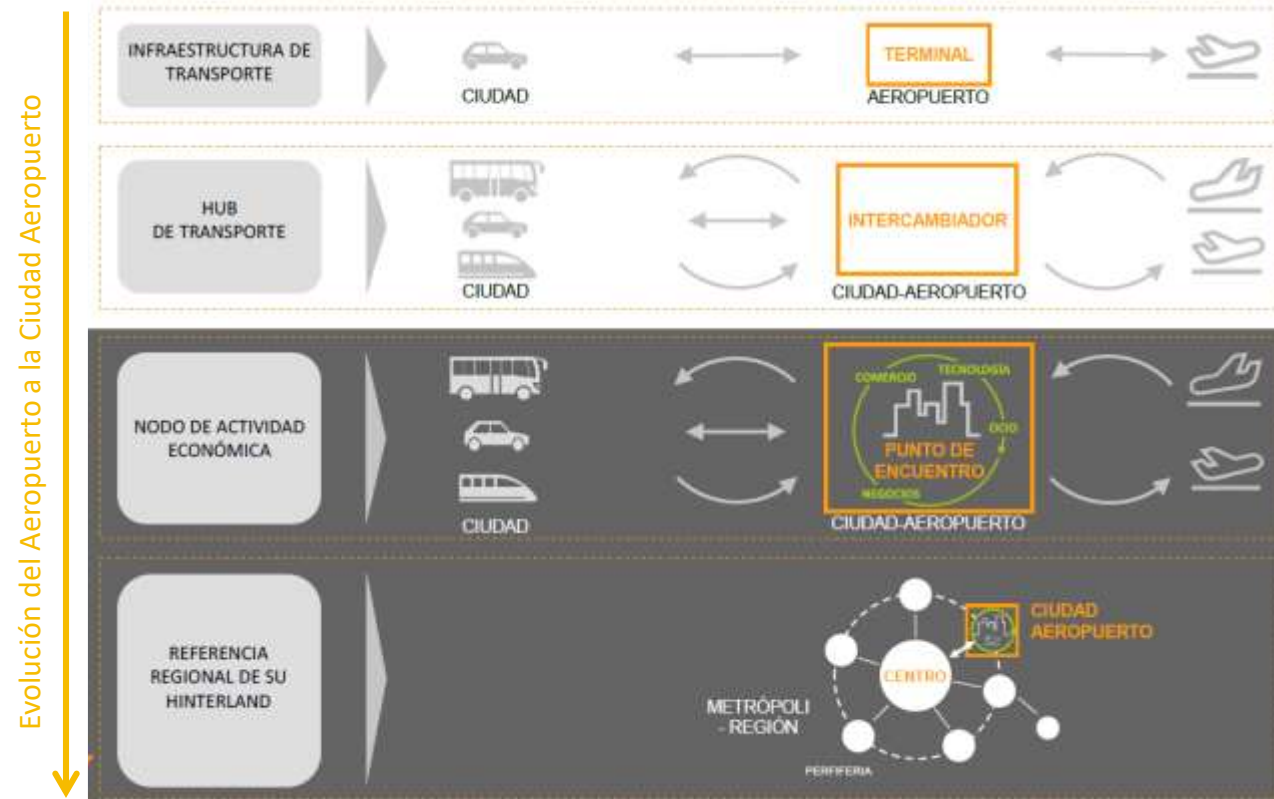


Ciudad aeropuerto: concepto

Visión de desarrollo y modelo de gestión de un aeropuerto moderno...

... buscando una integración y complemento económico con su ciudad

PARADIGMA: “Del Aeropuerto a la Ciudad Aeropuerto”



Fuente: La ciudad aeroportuaria del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid – Barajas, octubre 2017

Ejemplos de éxito

Frankfurt



Amsterdam



Barcelona



PROPIEDAD INTELECTUAL DE LIMA AIRPORT PARTNERS

AIJCh, hoy

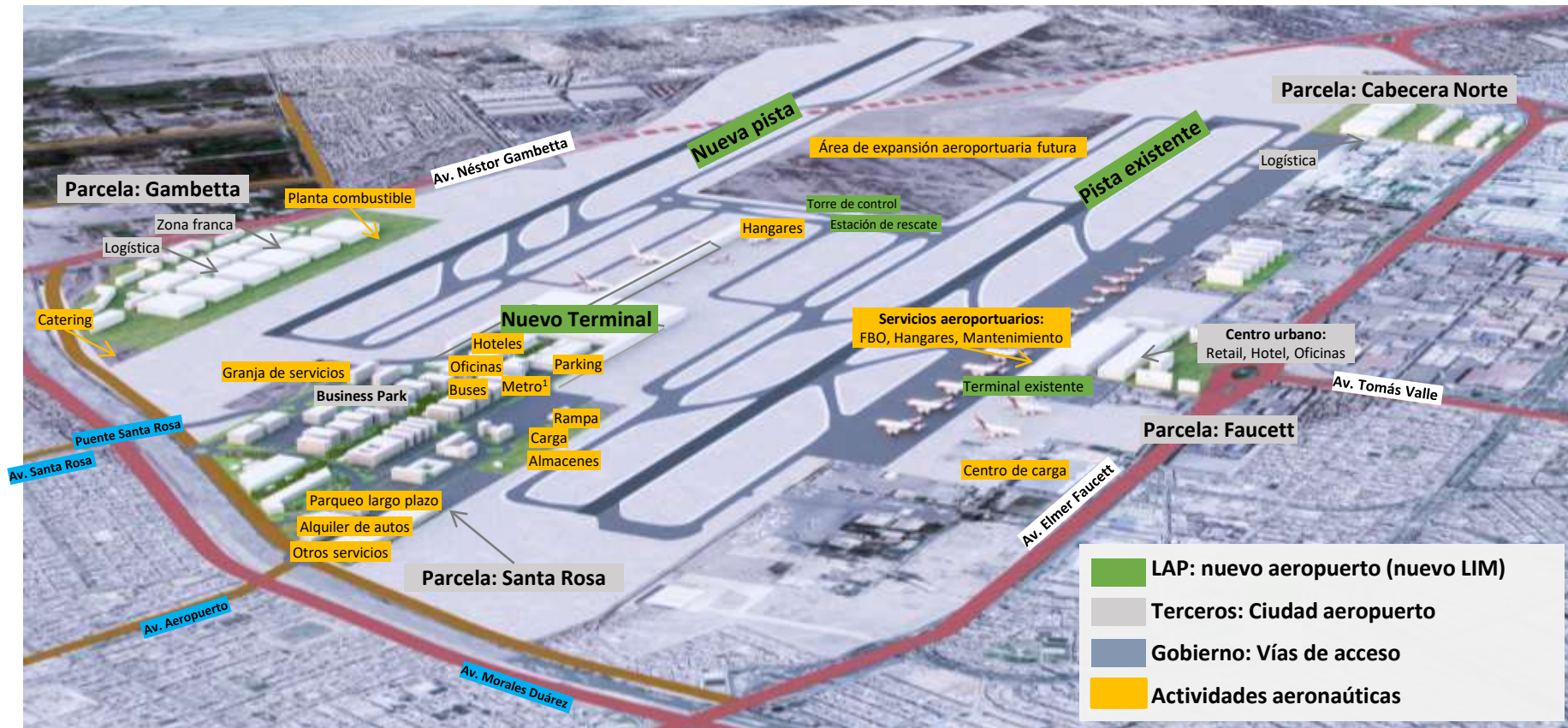


Total área de concesión: 935 hectáreas

¹ Por mejorarse, desde La Línea Amarilla hasta la Av. Gambetta

1ra Ciudad aeropuerto en Sudamérica

Consiste en 4 zonas estratégicas: Faucett, Cabecera Norte, Gambetta y Santa Rosa

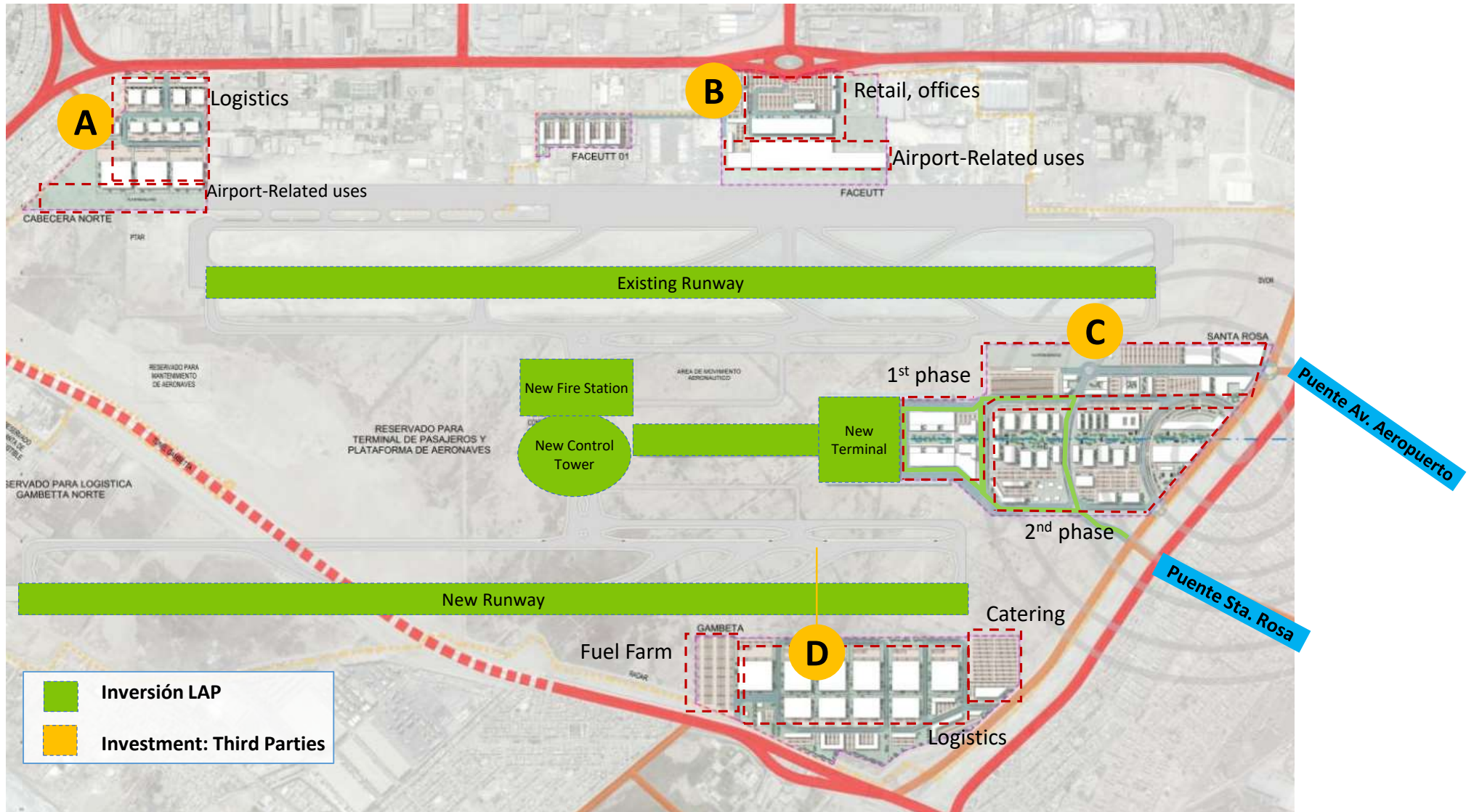


Total área de concesión: 935 hectáreas

Sujeto a cambios sin previo aviso: las áreas de desarrollo que se presentan en esta imagen son referenciales y pueden estar sujetas a cambios en función a la demanda del mercado

¹ Sujeto al interés de las autoridades respectivas

Nuevo AIJCh al 2051



IP en mejoras de acceso de vías al AIJCh y Puerto del Callao

Actualmente están en etapa de operación/desarrollo los siguientes proyectos de infraestructura:

- Puerto del Callao
- Panamericana
- Línea Amarilla
- Costa Verde (en desarrollo)

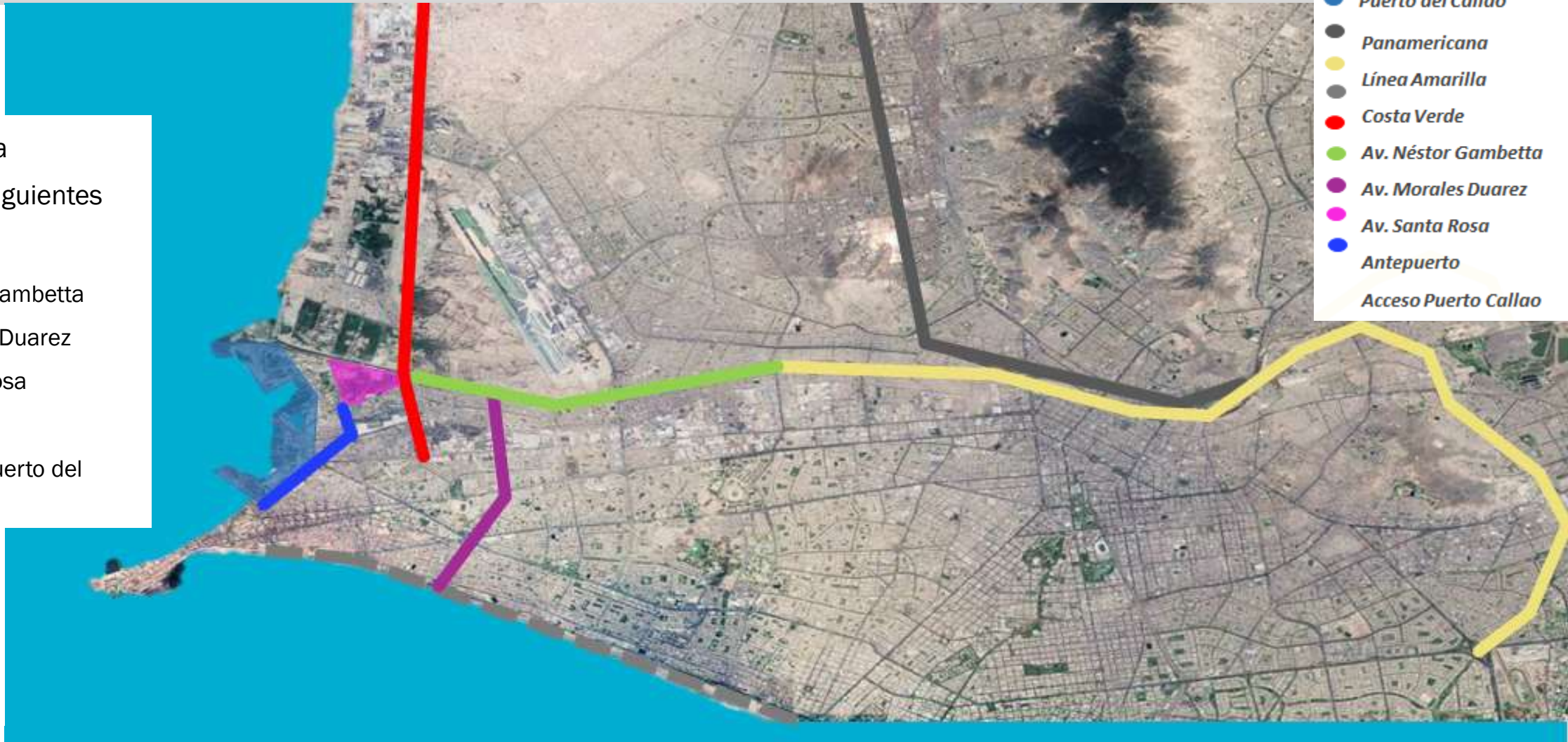


- Puerto del Callao
- Panamericana
- Línea Amarilla
- Costa Verde
- Av. Néstor Gambeta

Se requiere dar continuidad a las vías

La IPA propuesta contempla las siguientes intervenciones:

- Av. Néstor Gambetta
- Av. Morales Duarez
- Av. Santa Rosa
- Antepuerto
- Acceso al Puerto del Callao

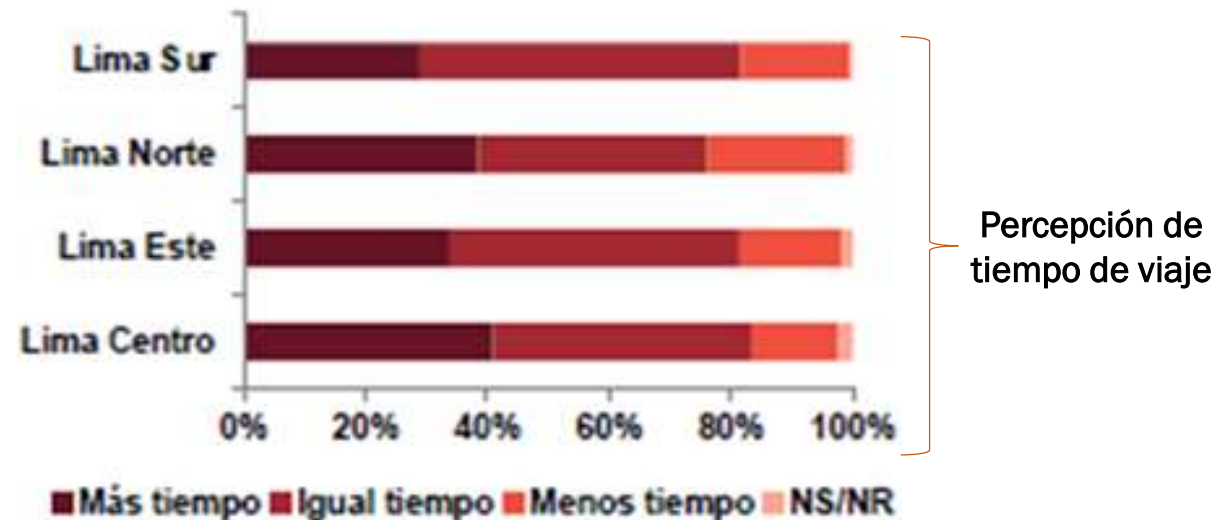
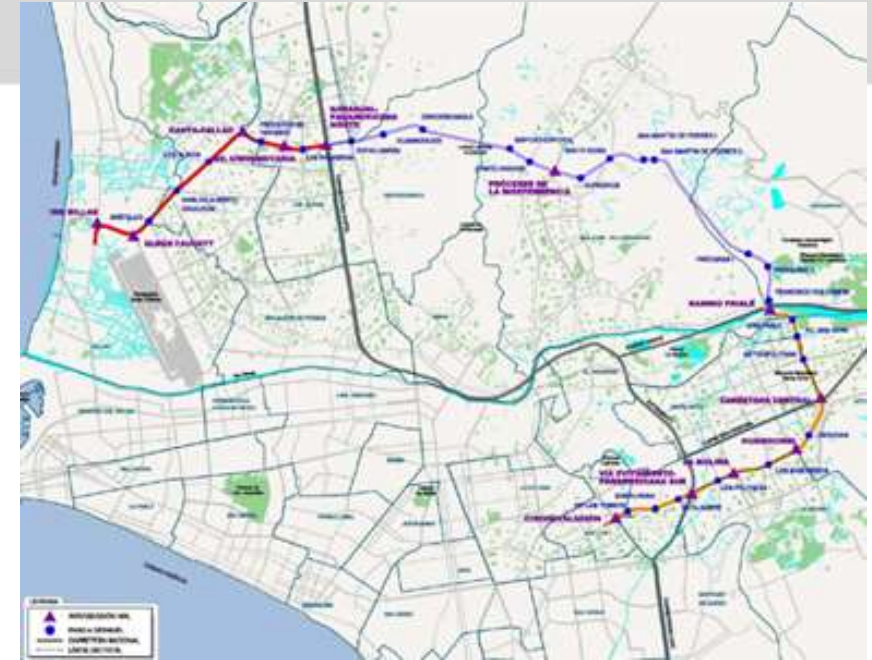


- Puerto del Callao
- Panamericana
- Línea Amarilla
- Costa Verde
- Av. Néstor Gambetta
- Av. Morales Duarez
- Av. Santa Rosa
- Antepuerto
- Acceso Puerto Callao

IP Anillo Vial Periférico (AVP)

Anillo Vial Periférico

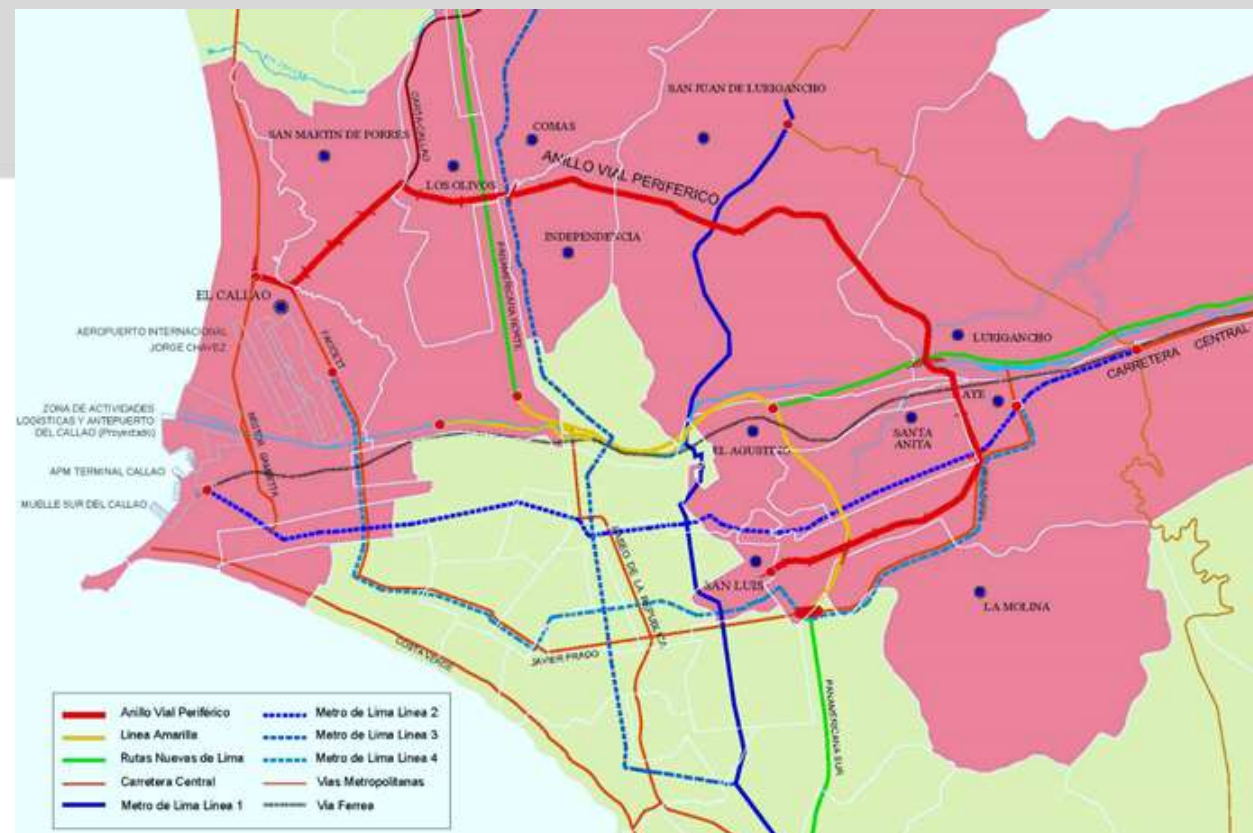
- El AVAP es una autopista de 33.2 km que va desde la Av. Elmer Faucett hasta la Av. Circunvalación.
- Interconecta los principales ejes de transporte regional de Lima: Panamericana Norte, Carretera Central, Panamericana Sur con el AIJCh y el Puerto del Callao.
- El proyecto permitirá dar fluidez en el tránsito entre los conos norte, este y sur a través de la mitigación de la congestión vehicular en las vías urbanas interiores al Anillo, en particular en la vía de Evitamiento.
- De esta forma se podrá **reducir el tiempo promedio de viaje en la ciudad**, tiempo que para el 80% de limeños, no se ha reducido en los últimos años.



Fuente: Lima Cómo Vamos - 2015

IP Anillo Vial Periférico (AVP)

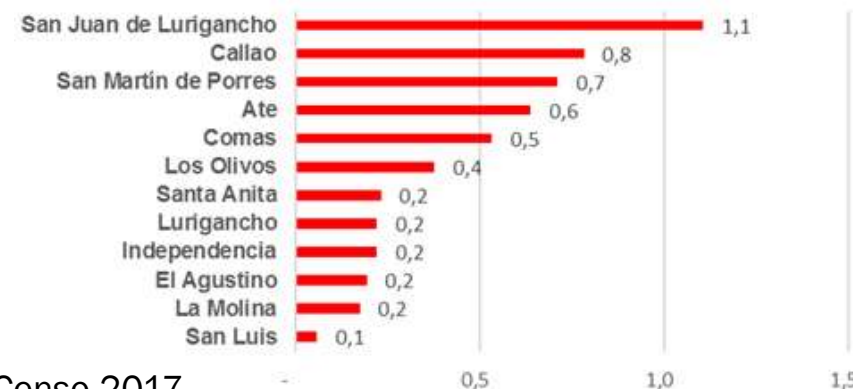
- Conecta 11 distritos de la ciudad de Lima (4 en el área norte y 8 en el área este) y la provincia constitucional del Callao, los cuales concentran a cerca del 45% de la población de Lima Metropolitana.
- Complementa a la Vía de Evitamiento (VE), la que sirve de eje central para el transporte pesado y liviano.
- La congestión dentro de la VE se evidencia en el grado de concentración de tráfico. Dentro de la VE se registro el 58% del trafico pesado y 59% del trafico liviano que ha transitado por las garitas y centros de recaudación de Lima en el 2014\1



**52% de la
población de
Lima
Metropolitana**

Vive en distritos de
influencia del AVP

Poblacion en distritos con AVP
(Millones de personas)



Fuente: INEI Censo 2017

Ampliación Ramiro Prialé – Nueva Autopista Central

- Obra de 20 Km de extensión que unirá Lima y Chosica
- Comprende la ejecución de obras y operación de 9.6 Km de la actual autopista Ramiro Prialé cuya extensión es de 10 Km, además de la construcción y operación de 20 Km nuevos ubicados entre Av. Las Torres en Huachipa y la Carretera Central en el sector Puente Los Ángeles
- Une los distritos de El Agustino, San Juan de Lurigancho, Lurigancho-Chosica y Chaclacayo
- Será una vía asfaltada, segregada con guardavía y constará de 2 carriles por sentido con capacidad de ampliarse a futuro a 2 carriles más por sentido
- Prevista para desarrollar velocidad de 40-90 Km/h
- Se construirá paralela a la margen derecha del río Rímac en sentido Este a Oeste



Propuesta ampliación de Carretera Central

- Desarrollar el proyecto Río Blanco que evita Ticlio y el Evitamiento La Oroya
- Pares viales frente a la carretera actual
- Solución a nivel (no túnel) entre Ricardo Palma y Puente Los Ángeles (al lado del río y con poca expropiación)
- Beneficios- reducción de tiempo de viaje, mejor transitabilidad, menos accidentes y resuelve embudo en Chosica
- Solución definitiva a no instalación de peaje en Ticlio



Propuesta de intervención en la Carretera Central

Construcción de un PAR VIAL entre Ricardo Palma (Km 38) y Huayllatupe (Km 82) que incluye:

Construcción de las Variantes

Construcción de un PAR VIAL

Construcción de Vía de Evitamiento

Construcción del Túnel Trasandino de Ticlio

1

- Construcción de Par Vial entre Ricardo Palma y Corcona
- Construcción de Par Vial entre Corcona y Tornamesa
- Rehabilitación de antigua carretera entre Tornamesa y la C. H. Matucana

- Construcción de Par Vial entre Ricardo Palma y Corcona
- Construcción de Par Vial entre Corcona y Tornamesa
- Rehabilitación de antigua carretera entre Tornamesa y la C. H. Matucana

2

- Chaupichaca 8Km 87.5): Túnel de 320 m.
- Infiernillo (96.5): Túnel + puente
- Anchi (Km. 98.5): Túnel + puente

3

Antuquito (Km. 113) a Km. 124 (antes de Ticlio)
Km. 132 (Después de Ticlio) a Curipata (Km. 160.5)

4

- San Mateo
- La Oroya Norte
- La Oroya Sur

5

- Túnel de 4.00 Km. entre el Km. 124+500 al Km. 132, por debajo del nivel de Nevada

PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA

Carretera Central



Problemática en el Callao (Puerto y Aeropuerto)

El puerto del Callao está congestionado (concentra más del 95% del tráfico total de la carga del país) y se requiere solucionar el problema de los accesos

No existe el desarrollo del concepto de ciudad puerto y existe desconexión en el eje central de acceso al puerto y aeropuerto del Callao

Vías de acceso y salidas sin conexión interrumpidas, bajo el ámbito de varios organismos competentes

1

- Las tasas de ocupación del Muelle Sur y Terminal Norte superan el 70%
- Los problemas operativos y de transporte generan sobrecostos
- Muelle sur requiere construir capacidad adicional para 400,000 TEU
- Terminal Norte requiere definición del destino de las siguientes etapas porque se corre el riesgo de dejar sin atención a la carga suelta. De no hacerlo se generaría US\$ 200 millones de impacto en la cadena

2

- Para la segunda pista del aeropuerto se requiere: agilizar permisología municipal, priorizar el nuevo sistema de control de tráfico aéreo, eliminar la intromisión del gobierno local en la gestión, una pronta definición de la solución al nuevo ingreso del aeropuerto y del transporte masivo para el nuevo ingreso

3

- No hay continuidad en la Av. Morales Duarez hacia el Callao, la ampliación de la Ramiro Prialé está paralizada sin solución a la vista
- La carretera central está congestionada por el incremento de tráfico de camiones. La zona entre Ricardo Palma y Chosica (puente Los Ángeles) genera un embudo sin atención. Se anuncia la construcción (hace muchos años) de vías paralelas sin concreción alguna.
- La cadena logística y los ciudadanos nos perjudicamos por el sobrecosto logístico
- No hay manejo de semaforización centralizada o implementación de sistemas de inteligentes de transporte (ITS)

Soluciones a la problemática en Callao

Pendiente

Crear el corredor logístico Centro-Callao a cargo del MTC con un PMO

Pendiente

Dar solución a las adendas del Muelle Sur y del Terminal Norte

Pendiente

Definición del acceso al nuevo ingreso del aeropuerto y del sistema de transporte masivo al nuevo ingreso y eliminar intromisión del Gobierno local

Pendiente

Priorizar la ejecución de las IP de Acceso al Callao y del Anillo Vial Periférico actualmente en trámite

Pendiente

Implementar el sistema de telepeaje camino hacia el *free Flow*

Pendiente

Destrabar la solución de la carretera Ramiro Prialé

Pendiente

Implementar las soluciones entre el Puente Los Ángeles hacia La Oroya-Huancayo, con pares viales en donde corresponda y ejecutar el proyecto Río Blanco y Evitamiento La Oroya

Pendiente

Implementar las modificaciones del Ferrocarril Central para acceder al Callao, en coordinación con los concesionarios portuarios para no afectar áreas de almacenamiento

Pendiente

Manejo de las rutas de transporte en Lima y Callao unificado en la ATU

Efectos que generan estas soluciones

- Mejora la competitividad gracias a la mejora de la cadena logística principal del comercio exterior peruano
- Adecuación de la ciudad y del eje central al crecimiento necesario de la infraestructura portuaria y evitar 200 millones de dólares en sobrecostos por congestión y falta de definición
- Mitigación de la grave congestión que sufre Lima y el Callao por la presencia del transporte de carga pesada.
- Disminución de la tasa de accidentes y mitigación de los problemas de seguridad ciudadana





190812 AOZ - AGENDA CALLAO VIDEO FINAL

