

Infraestructura de transporte: visión al 2023 y recomendaciones de políticas



Infraestructura de transporte: plataforma para el desarrollo

Aeropuertos



Cada US\$ 1 aportado directamente, el sector contribuye con US\$ 7.7 al PBI 1/.

Asimismo mejora la conectividad del país favoreciendo la integración comercial nacional, las exportaciones y generando mayor competencia en el sector aerocomercial.

Puertos



La inversión en infraestructura portuaria genera fuertes mejoras en la competitividad y tiene efectos positivos considerables sobre otros sectores de la economía al complementar las actividades productivas 2/.

Por ejemplo, un puerto seco con conexión en tren desde el Callao podría reducir el número de camiones que hoy ingresan al puerto en 50%, y apoyar un crecimiento fuerte del tráfico en el puerto, el cual se ha triplicado a 1.6 MM de TEU en los últimos diez años.

Carreteras



Inversión en carreteras estimula la economía local y genera ahorros para la población involucrada.

Por ejemplo, el tramo Urcos - Inambari (300 km) de la IIRSA Sur generó beneficios de un salario mensual en ahorros de tiempo, ahorros de combustible por US\$ 5.8 MM anuales 3/.

Infraestructura de transporte: visión y políticas

Visión al 2023

- 1 Se logrará tener infraestructura de transporte de calidad y correctamente dimensionada, que coloque al Perú entre los top 30 del mundo.
- 2 Se logrará una mayor conectividad a nivel nacional entre las tres principales modalidades de transporte y entre todas las regiones del país, que se traducirá en un tránsito más fluido entre ellas.
- 3 Lima Metropolitana y la Provincia Constitucional del Callao habrán completado su integración vial a través de proyectos conjuntos que implican una inversión de aproximadamente US\$ 10 400 MM.

Recomendaciones de política

- 1.1 **Aeropuertos:** Ejecutar inversiones de al menos US\$ 1 800 MM para incrementar la capacidad y facilitar la ejecución de proyectos de infraestructura, eficiente y competitiva, tanto del AIJCH como de la infraestructura en aeropuertos regionales.
- 1.2 **Puertos:** Planificar, reordenar y desarrollar los alrededores y accesos del puerto del Callao, fortalecer las instituciones competentes y, con inversiones de cerca de US\$ 2 000 MM, alcanzar la posición de *hub* del Pacífico sur.
- 1.3 **Carreteras:** Mejorar las carreteras nacionales con inversión de cerca de US\$ 25 000 MM para generar ahorros de US\$ 400 MM en costos logísticos, en particular terminar la expansión de la Panamericana a doble vía y el túnel trasandino.
- 2.1 **Aeropuertos:** Elevar el ratio de inversión por pasajero (hoy en US\$ 2.6 por pasajero) para contar con aeropuertos modernos y competitivos a nivel regional, donde opere el mayor número posible de aerolíneas. A la par de modernizar los sistemas, los procesos que involucran la aeronavegación por espacio aéreo peruano y dotar de tecnología para el control migratorio.
- 2.2 **Puertos:** Promover el transporte por cabotaje, facilitado por inversión de US\$ 550 MM en puertos regionales y compensación adecuada del sector público a operadores de concesiones de carreteras costales.
- 2.3 **Carreteras:** Implementar legislación y normativas que favorezcan la inversión en pavimentación (US\$ 25 000 MM) y el mantenimiento de la RVN y RVD (US\$ 150 MM por año) con el objetivo de mejorar la conectividad interregional.
3. **Lima:** A través de una reforma legislativa, asegurar la continuidad de los proyectos viales de interés nacional en Lima y Callao, independientemente del ciclo de autoridades ediles y generando incentivos para acelerar su construcción con proyección a los Juegos Panamericanos.

Los costos de una infraestructura deficiente



Congestión de camiones en la entrada del puerto del Callao: después de tres años y medio aún no terminan las obras de los 28 km de la Av. Néstor Gambetta, la principal vía de ingreso al puerto.



Se reportan de 20 a 25 robos diarios a los contenedores que trasladan en los camiones que entran y salen del puerto del Callao.



El tiempo de desaduanaje (liberación de la carga de importación) demora entre 7 y 15 días, mientras que en puertos chilenos y colombianos demora uno y dos días respectivamente.



Movilizar un contenedor de fruta entre Ica y Callao cuesta entre US\$ 500 y US\$ 800, porque la doble calzada de la Panamericana Sur solo llega hasta Chincha y esto genera demoras que se traducen en costos de transporte sumamente altos.



Retraso en proceso de expropiación de terrenos para ampliación del AIJCH, no han permitido aún la construcción de la segunda pista de aterrizaje. Frustrada implementación de vía expresa de Faucett impide contar acceso adecuado.



Gobernantes locales incitan reclamos contra vuelos nocturnos en Cusco, pese a que 71% de la población residente estaría a favor de ellos y a que la región ganaría US\$ 230 MM adicionales.



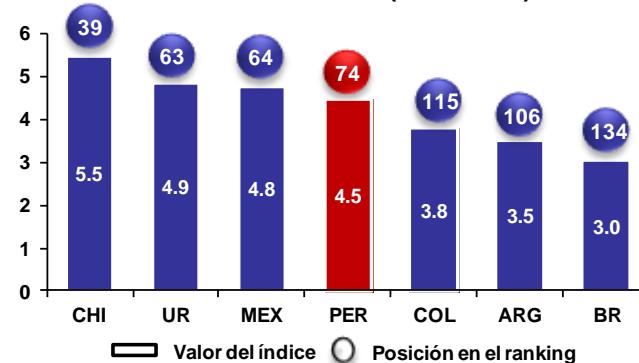
700 vehículos movilizan carga o pasajeros por la Carretera Central en el día. Esta vía con frecuencia es bloqueada por factores políticos o climáticos generándose pérdidas diarias por US\$ 1.1 MM.



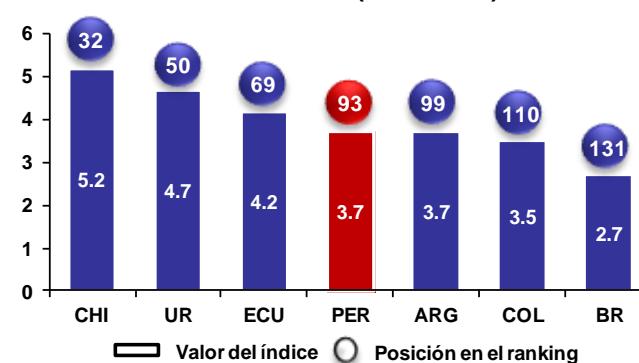
El tráfico de Lima genera cuantiosas pérdidas. Según la Cámara Peruana de la Construcción (Capeco) se generarían entre US\$ 1000 MM a US\$ 6000 MM de pérdidas anuales colectivas como consecuencia del caos de transporte.

Actualmente, Perú se encuentra en el puesto 98 en calidad de infraestructura de transporte. Lograr estar dentro de los top 30 del mundo implica una mejora en infraestructura que permitiría alcanzar niveles de competitividad comparables a México (puesto 39) o Chile (puesto 43), y de otros países desarrollados como Israel (puesto 53) y Republica Checa (puesto 49). 1/

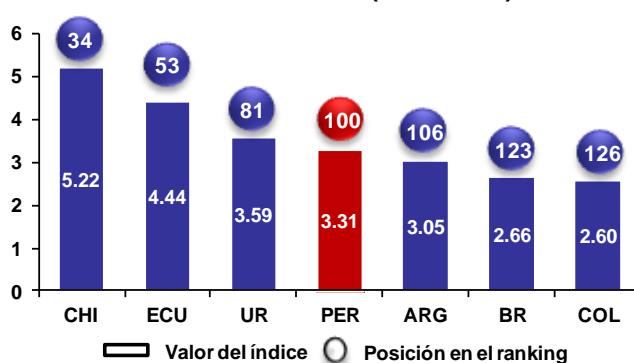
CALIDAD DE INFRAESTRUCTURA EN AEROPUERTOS 1/ (2013-2014)



CALIDAD DE INFRAESTRUCTURA EN PUERTOS 1/ (2013-2014)



CALIDAD DE INFRAESTRUCTURA EN CARRETERAS 1/ (2013-2014)



Aeropuertos peruanos con capacidad suficiente para atender la demanda

El AIJCH operará con una capacidad de suficiente para mas de 23 MM de pasajeros. Ello permitirá una mayor competitividad del Perú y afianzarnos como hub en la región.

Existirán vuelos interregionales y los principales aeropuertos regionales contarán con infraestructura de calidad y correctamente dimensionada. El nuevo aeropuerto de Cusco estará en operación.

Callao puerto *hub* del Pacífico sur

El puerto duplicará su capacidad hasta cerca de 4 MM de contenedores de 20 pies (TEU) anuales y desarrollará sus alrededores para consolidarse como centro logístico nacional. Ello generará ahorros en los costos logísticos de carga contenedorizada de hasta US\$ 300 por TEU.

Red vial completa y de primer nivel

Las principales cadenas de productos contarán con infraestructura que facilite su tránsito y permita ahorrar costos logísticos (de hasta cuatro veces menos por viaje) y tiempo de transporte (hasta 1 minuto por km). Adicionalmente, se terminará la expansión de la Panamericana a doble vía.

1/Fuente: The Global Competitiveness Report (2013). En el reporte se analizan 148 países. 1=subdesarrollado, 7=eficiente y con amplia cobertura. Actualmente el Perú se encuentra en el puesto 91.

Elaborar un Plan de Desarrollo de Infraestructura en aeropuertos que determine de manera integral y coordinada las inversiones en infraestructura de aeropuertos regionales y aeródromos de manera que éstas promuevan la integración de nodos de tráfico aéreo de manera técnica y con visión comercial. Asimismo, proteger la zonificación del área circundante de los aeropuertos para permitir su desarrollo futuro y facilitar las licencias de construcción.

Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJCH)

El nuevo aeropuerto



Inversión total estimada
US\$850 millones



Aeropuertos regionales



Desde oct-13 el aeropuerto de Jauja se encuentra en estudios de preinversión y contaría con un plan maestro a 5, 10 y 20 años para su desarrollo. Sin embargo, meses antes (abril) el Pdte. Reg. de Junín había anunciado la construcción del aerop. en Huancayo 2/ sin contar con autorización del MTC.



En 2001 el aeropuerto de Chinchero se estableció como necesidad pública. En 2010 (+9) el MTC solicitó a Proinversión el lanzamiento de la convocatoria para concesión. Recién en 2013 se declaró su viabilidad y se licitaría en 2014 (+13). Requeriría una inversión de US\$ 550 MM.

- Adicionalmente, se requieren pistas apropiadas e iluminadas y control eficiente de reportes meteorológicos y equipos modernos de navegación.
- Modernización y uso de tecnología en procesos Migratorios y Aduaneros.

1/ Incluye inversiones por ejecutar de los concesionarios de aeropuertos (Lima Airport Partners, Aeropuertos del Perú, Aeropuertos Andinos del Perú) y por licitar (Aeropuerto de Chinchero).

2/ Ubicado a 20 km del aeropuerto de Jauja.

Fuente: Medios

Elaborado por APOYO Consultoría

Fomentar y incentivar la compleción de los planes de inversión de cerca de US\$ 2 000 MM estipulados en contratos de concesiones para el muelle norte y sur del Callao.

REFORMAS PROPUESTAS

Elaboración de un Plan de Desarrollo de Infraestructura y servicios portuarios a nivel nacional, vinculante a los gobiernos venideros.

Reorganizar alrededores del puerto.

Iniciar de proceso de expropiación de tierras y reubicación de habitantes e instituciones de los alrededores del puerto.

Reubicar a la Base Naval y muelle de granos.
Ampliar vías de acceso y declararlas vías dedicadas a transporte de carga.

Modernización y reubicación de los procesos de Aduanas.

Que se reduzca a un día el tiempo de desaduanaje. Trabajo conjunto entre concesionarios del puerto y autoridades de Aduanas

Puerto seco y conexión en tren del Callao con la Carretera Central (CC).

Construcción de un puerto seco en las afueras de Lima, con conexión directa al puerto del Callao en tren.

Otras experiencias de reasentamiento

VÍA PARQUE RÍMAC

- Familias reubicadas: 200, a la fecha, de 416
- Compensación por familia: departamento propio o por lo menos US\$ 30 mil por predio

TERRENOS 2^a PISTA AIJCH

- 758 familias reubicadas
- Compensación: departamento de US\$ 50 mil, lote de terreno, o monto equivalente en efectivo para fines de vivienda

Días para la liberación de la carga actualmente

Chile	1 día
Colombia	2 días
Argentina	5 días
Perú	7-8 días

- El puerto seco aglutinará los procesos logísticos y aduaneros en un mismo espacio y debería contar con una capacidad para atender al menos 500 mil TEU anuales.
- El puerto seco implicaría una inversión de US\$ 61 MM, el tren de carga alrededor de US\$ 200 MM. 2/
- Menor tráfico de camiones en Lima Metropolitana: por cada viaje, 400 camiones menos se desplazarán dentro de la ciudad.
- Consumo de combustible de la conexión en tren representaría el 25% del consumo de los camiones.

1/ Actualmente, el proyecto se encuentra estudio en preinversión a nivel perfil y cuenta con categoría de necesidad pública.

2/ El monto de inversión del puerto seco está basado en el estudio de SNIP y el monto del tren de carga está basado en el costo del tren de carga del Aeropuerto de Querétaro (Méjico) a una Plataforma Logística cercana

Fuente: Juan de Dios Olavechea (2010), MTC, medios. Elaborado por APOYO Consultoría

Carreteras: Mejorar los corredores de carreteras nacionales con inversión de US\$ 25 000 MM para generar ahorros de US\$ 400 MM en costos logísticos, en particular terminar la expansión de la Panamericana a doble vía y el túnel trasandino.

Se adicionarán 16 mil km asfaltados y 31 km de túnel con una inversión de US\$ 22 000 MM y US\$ 3 000 MM, respectivamente. Las longitudinales de la Sierra y Selva, Panamericana en doble vía, IIRSA Centro, el Túnel Trasandino y el tripe de la RVD pavimentada estarán concluidas, se beneficiará a al menos 41 productos de la oferta exportable nacional y se evitarán pérdidas por US\$ 1.1 MM diarios, ya que el transporte vía la Carretera Central estará asegurado.

22 CORREDORES LOGÍSTICOS EN PERÚ QUE RECORREN 26 MIL KM



Movilizar un contenedor de frutas ente Ica y Callao cuesta US\$ 500. Doble calzada de la Panamericana solo llega hasta Chincha.

Sobrecostos por una inadecuada infraestructura de transporte ascienden a US\$ 400 MM / año 1/

“La Interoceánica Sur empezó con la demanda proyectada para el 2030, un adelanto de 20 años, donde las cifras se multiplican por más de 5.” 2/

Carretera Central representa el 36% del flujo vehicular de entrada y salida de Lima. Traslada al año 8 MM TM y su bloqueo genera pérdidas diarias por US\$ 1.1 MM.

SOLUCIÓN: TÚNEL TRASANDINO (hace más de 30 años) 3/



Experiencias existentes (km de túnel)

Perú (Olmos)	19.3 km - Trasvase del Río Huancabamba 4/
Perú (SPCC)	8 km - Transp. de mineral de Toquepala y Cuajone
Chile - Argentina	52 km - Túnel del Corredor Bioceánico Aconcagua 4/

1/ Du Bois y Torres (2006).

2/ Ex-viceministro de Transporte, S. Bravo, en Gestión (2010)

3/ En 2012 se declara necesidad pública, en 2014 finalizaría el estudio de preinversión a nivel de Perfil

4/ El túnel del traspase del río Huancabamba atraviesa mide 19 km, por 5 m de diámetro, tomó 4 años. El Corredor Bioceánico Aconcagua se finalizaría en 2020.

4) El túnel del trávesa del río Huancabamba atraviesa más de 19 Km por 5 m de diámetro, toma 4 años. El Corredor Biocéánico Aconcagua se finalizará en 2020.

Fuente: Plan de Desarrollo de los Sistemas de Salud. Elaborado por APOYO Consultoría.

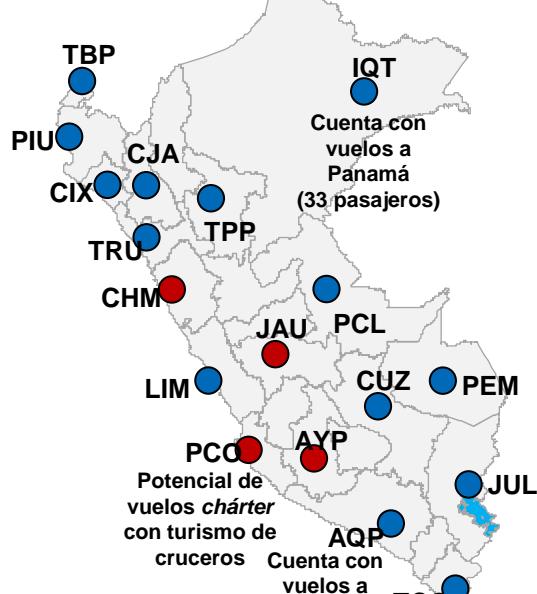
Se logrará una mayor conectividad a nivel nacional entre las tres principales modalidades de transporte y entre todas las regiones del país, que se traducirá en un tránsito más fluido entre ellas.

Se podrá acceder a un mayor número de destinos locales interregionales (vuelos directos entre Iquitos, Arequipa, Cusco y Piura) e internacionales (Cusco – Bolivia y/o Argentina/Chile, Arequipa - Tacna - Norte de Chile / Noroeste Argentina).

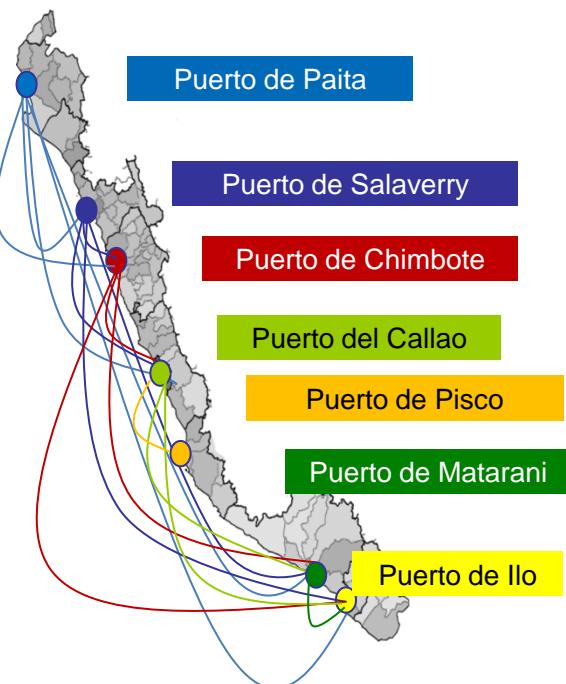
La modernización de los puertos regionales implicará una inversión de casi US\$ 550 MM. Con ello, el cabotaje articulará el sistema portuario nacional a lo largo de la costa Pacífico, y será implementado en condiciones óptimas de seguridad en la navegación.

El 100% de la Red Vial Nacional (RVN) y el triple de la Red Vial Departamental (RVD) pavimentada estarán concluidos (se adicionarán 16 000 km asfaltados con una inversión de US\$ 22 000 MM) y contarán con mantenimiento rutinario.

PRINCIPALES AEROPUERTOS SEGÚN CONDICIÓN DE INFRAESTRUCTURA 1/



PRINCIPALES PUERTOS Y POSIBLES RUTAS DE CABOTAJE A NIVEL NACIONAL



RVN (26 495 KM EN 2012)

Inversión
US\$ 20 000 MM 2/

37% no pavimentada (9 846 km) 7% en proyecto (1 901 km)

56% pavimentada (14 748 km)

Mantenimiento: US\$ 100 - 120 MM 3/

RVD (29 030 KM EN 2012)

Inversión
US\$ 2 000 MM 2/

8% pavimentada (2 340 km)

26% sin afirmar 17% en proyecto (7 632 km) (4 749 km)

49% afirmada (14 263 km)

Mantenimiento: US\$ 31 – 60 MM 4/

CALIDAD DE LA RVN - ZONA CENTRO DEL PAÍS



1/ Fuente: LAN, Corpac, Digemin, MTC, entrevistas. 2/ Estimado a partir de la inversión requerida para cubrir los principales corredores logísticos del país. Fuente: SNIP-MTC. 3/ Estimado con los parámetros del SNIP. 4/ Fuente: Plan Estratégico Institucionalizado 2008 – 2012 de Proviñas Descentralizado

Mejorar los procesos que involucran la aeronavegación por espacio aéreo peruano. También, dotar de tecnología para el control migratorio, infraestructura competitiva y adecuada, seguridad y proveer de una plataforma adecuada que promuevan la competitividad de líneas aéreas. Proteger la zonificación en los alrededores de los aeropuertos que permitan su desarrollo y crecimiento futuro.

REFORMAS PROPUESTAS

EVIDENCIA

Optimizar los procesos para generar mayor facilidad de conectividad con aeropuertos regionales.

- 30 mil pasajeros que realizarían viajes interregionales por avión pasan por Lima.

Posicionar destinos comerciales a nivel nacional e impulsar más rutas que impliquen conexiones domésticas e internacionales.

- 70% de la demanda local concentrada en Lima.
- 1.2 MM de pasajeros viajan por 1º vez cada año.
- Mejora de la economía de las regiones incrementará el número de pasajeros o negocios que requieren conectarse con otras regiones.

Dotar de infraestructura moderna y correctamente dimensionada a aeropuertos regionales. Esto permitirá mayor competitividad entre aerolíneas, aumentar la frecuencia de vuelo y generar nuevos esquemas operativos

- Existen planes de inversión por US\$ 1 800 MM 1/.
- SNIP 2/ y temas políticos de gobiernos locales retrasan inversiones, principalmente en concesiones.

Mejorar el control y la gestión del tráfico aéreo fortaleciendo técnica y profesionalmente a CORPAC.

- CORPAC monitorea del 82% del espacio aéreo en zona continental y 29% en zona marítima con 48 controladores aéreos en principales aeropuertos.

Implementar legislación y normativas que favorezcan el crecimiento del transporte de cabotaje: eliminar la exclusividad de naves de bandera nacional. El cabotaje debería estar orientado a la carga peligrosa, de grandes volúmenes y sobredimensionada.

REFORMAS NORMATIVAS

Permitir el cabotaje a naves mercantes de bandera extranjera.

Permitir la operación de empresas navieras o empresas navieras extranjeras.

Permitir el fletamiento no condicionado de naves de bandera extranjera por parte de Empresas Navieras Nacionales.

COSTOS DE IMPLEMENTACIÓN

Inversión para puertos regionales = US\$ 550 MM

Puerto de San Juan de Marcona

US\$ 150 MM

Puerto de Salaverry

US\$ 130 MM

Puerto de Pisco

US\$ 110 MM

Puerto de Ilo

US\$ 100 MM

Puerto de Pucallpa (fluvial)

US\$ 25 MM

Puerto de Iquitos (fluvial)

US\$ 35 MM

BENEFICIOS DEL CABOTAJE

Un buque de cabotaje promedio en Latinoamérica transporta entre 100 y 500 TEU. Cada viaje implica alrededor de 150 camiones menos congestionando la Av. Gambetta.

El cabotaje de productos de agroexportación podría generar un tráfico de 50 mil TEU anuales.

Menores costos de transporte. Los costos de transporte doméstico disminuirán en 25% por uso de cabotaje en lugar de vía terrestre en cargas de más de 900 TM y distancias de más de 500 km.

Menores costos de mantenimiento de carreteras. El menor tránsito de carga pesada y sobredimensionada daña en menor medida las autopistas.

Más seguridad, menos contaminación. Por seguridad resulta mucho más conveniente transportar carga peligrosa y para proyectos de infraestructura, energía y minas por vía marítima en lugar de terrestre.

POSIBLES EMPRESAS BENEFICIADAS

Se debe impulsar el mantenimiento de vías: actualmente el 80% de la RVN recibiría mantenimiento, sin embargo solo el 56% estaría en buen estado. Asimismo, se debe mejorar la fiscalización del transporte para reducir la incidencia del transporte de carga en exceso.

CULTURA DE MANTENIMIENTO DE VÍAS

Impulsar una cultura del mantenimiento de vías e incrementar la disponibilidad de fuentes de financiamiento -por ejemplo uso del canon- para desarrollar una cultura de mantenimiento de vías en las RVN y RVD.

IMPACTOS DE TENER CARETERAS “SANAS” (2012)

Hogares beneficiados

Cada km de la IIRSA sur ha beneficiado a más de 4 mil personas

Ahorro en tiempo

IIRSA norte: Piura-Yurimaguas de 3 a 1 día
IIRSA sur: Urcos-Inambari 6hr menos de viaje
IIRSA sur: Puno-Ilo 4hr menos de viaje

Ahorro en combustible

US\$ 16.4 MM al año ahorrados gracias a la IIRSA sur Tramos 2, 3 y 4

23% de las vías rehabilitadas entre 1992 y 2005 (aproximadamente 1 357 km) se deterioraron por falta de mantenimiento. Esto implicó una costo de US\$ 718 MM, cuando conservarlas habría costado US\$ 98 MM. (IPE: 2008)

MAYOR FISCALIZACIÓN DEL TRANSPORTE

Mejorar la fiscalización del transporte de carga en exceso para reducir su incidencia sobre las redes viales nacionales.

TAMAÑOS Y PESOS MÁXIMOS PERMITIDOS PARA TRANSPORTE DE CARGA

PERÚ

48 TM

8 ejes

23 mt. de largo

EE.UU.

44 TM

5 ejes

18 mt. de largo

Un camión de 5 ejes destruye 3 000 veces más una carretera que un automóvil. 1/

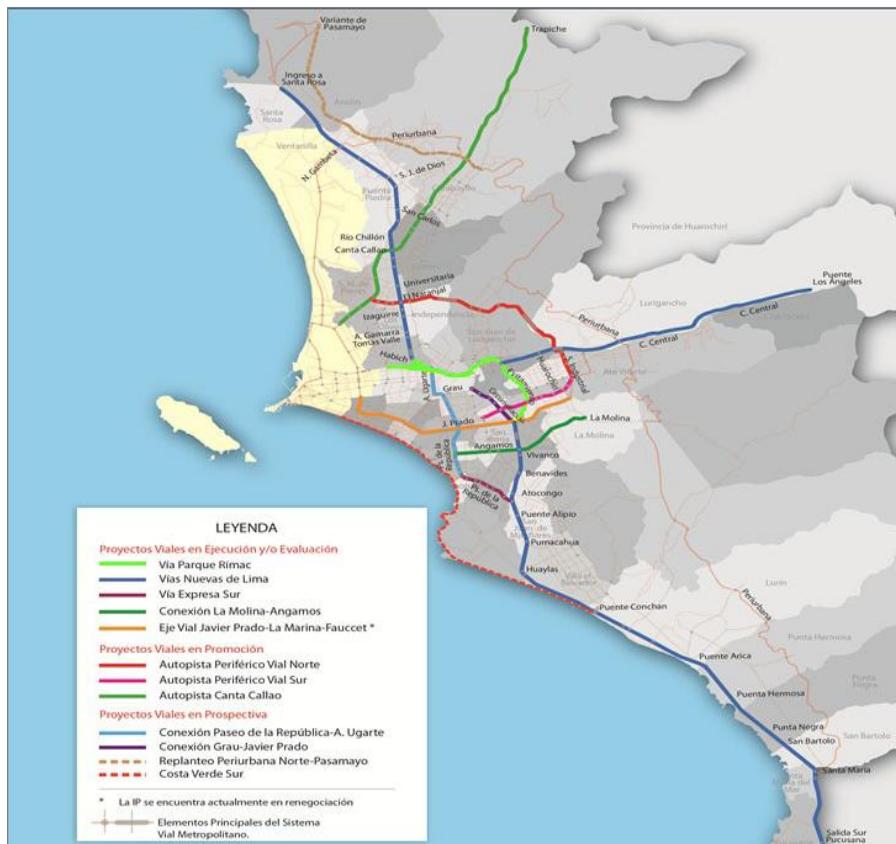
En el Perú se movilizan más de 72 MM de pasajeros en transporte interprovincial y el 80% de la carga vía terrestre.



Lima Metropolitana y la Provincia Constitucional del Callao habrán completado su integración vial a través de proyectos conjuntos que implican una inversión de cerca de US\$ 10 400 MM.

23 distritos de Lima estarán integrados: El recorrido desde la Av. Javier Prado hasta el Callao se realizará en 20 minutos. Las obras Vía Parque Rímac, Vías Nuevas de Lima, Vía Expresa Sur y Nueva vía Javier Prado y la Red completa del Metro de Lima estarán concluidas.

PROYECTOS VIALES DE LIMA METROPOLITANA



RED COMPLETA DEL METRO DE LIMA



Su construcción se inició en 1986, pero se paralizó por 24 años para reiniciar su implementación en 2010.

Las obras viales en Lima Metropolitana no sólo aliviarán los actuales problemas de contaminación y caos vehicular, también aumentarán la calidad de vida de los limeños reduciendo sus tiempos de transporte cotidiano. De acuerdo al MEF, el sistema completo de Metro de Lima podría generar ahorros de hasta US\$ 43 mil MM.

PRINCIPALES PROYECTOS VIALES DE LIMA 1/



LÍNEAS DE METRO DE LIMA 2/



Inversión = US\$ 3 000 MM	Conexión	Algunas obras	Inversión = US\$ 7 400 MM	Conexión	Líneas = 132.1 km
Vía Parque Rímac	US\$ 700 MM	11 distritos	12 viaductos	Línea 1 3/	US\$ 900 MM
Vías Nuevas de Lima	US\$ 600 MM	23 distritos	115 km habilitados	Línea 2	US\$ 6 500 MM
Vía Expresa Sur	US\$ 250 MM	n.d.	4.5 km nuevos	Línea 3	n.d.
Nueva vía Javier Prado	US\$ 950 MM	8 distritos	20 km intervenidos	Línea 4	n.d.
La Molina – Angamos	US\$ 400 MM	n.d.	n.d.	Línea 5	n.d.
Ampliación Costanera	US\$ 15 MM	3 distritos	2.5 km nuevos	Línea 6	n.d.
				Independencia - Surco	30.2 km

1/ Proyectos viales en ejecución

2/ Proyectos adjudicados o por adjudicar.

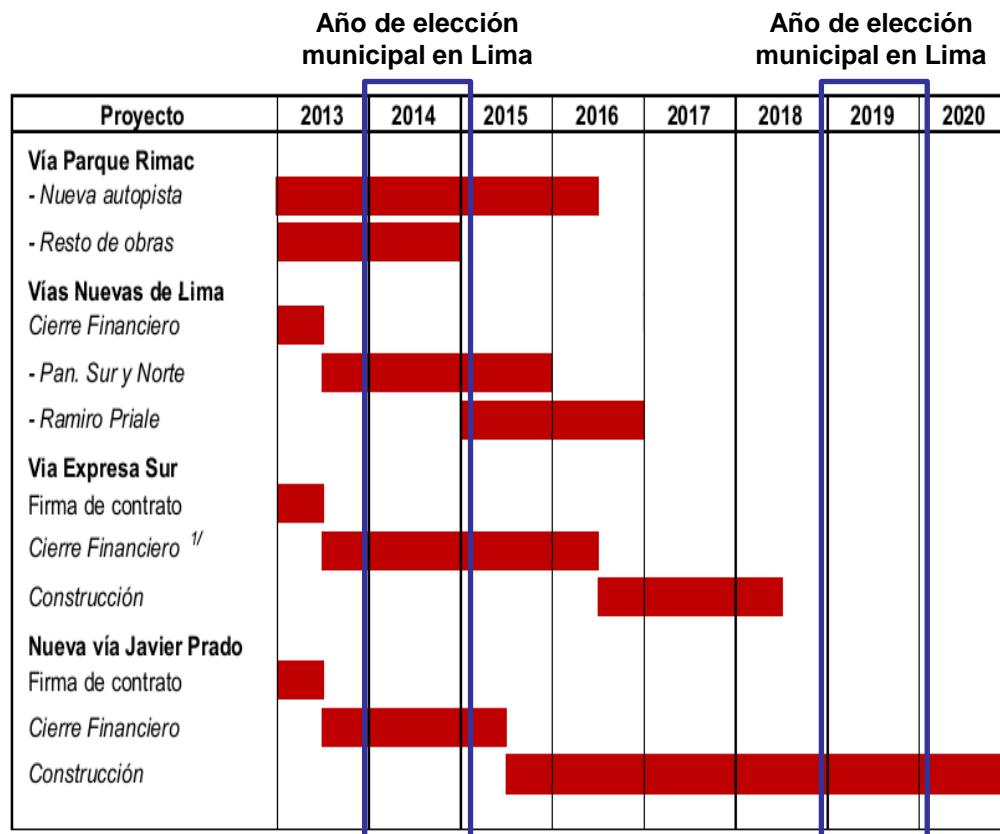
3/ Tren Eléctrico Línea 1 Tramo 2.

Fuente: Consorcio Tren Eléctrico, Semana Económica, Sistemas de metros de los países, APOYO Consultoría

Elaborado por APOYO Consultoría

El planeamiento y ejecución de los principales proyectos viales de Lima se realizarán en al menos tres períodos de alcaldía. Actual y futuros alcaldes de la Municipalidad Metropolitana de Lima deberán continuar con la ejecución de los proyectos viales iniciados y promover nuevas Iniciativas Privada.

PLAZOS DE CONSTRUCCIÓN DE LOS PROYECTOS 1/



Integración de obras de Lima y Callao.

La planificación y ejecución de obras de infraestructura debe transcender la separación política de estas jurisdicciones y promover la coordinación entre ellas. Los proyectos no deberían acabar en los límites de las municipalidades, sino conectarlas.

Un organismo que administre la infraestructura de transporte de la capital.

Con potestad para plantear proyectos que conecten a los habitantes y mercancías de la ciudad con sus principales nodos de transporte: el AIJCH y el puerto del Callao.

Callao zona logística orientada al comercio exterior.

El puerto del Callao concentra más del 85% de las operaciones de comercio exterior y el AIJCH atiende a casi la totalidad de pasajeros de vuelos internacionales que llegan al Perú. Su infraestructura debe estar preparada para atender aviones y naves cada vez más grandes y numerosos. Dotar al Callao de vías de acceso adecuadas tanto para carga como para pasajeros, protegiendo la zonificación que permita el desarrollo de zonas logísticas en los alrededores de estas zonas.

1/ Proyectos viales en ejecución
Fuente: Municipalidad de Lima, Proinversión
Elaborado por APOYO Consultoría