



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Oficina General
de Planeamiento y
Presupuesto



PROGRAMA DE INVERSIONES 2011-2016 GESTIÓN ESTRATÉGICA - CORREDORES LOGÍSTICOS

Programa de Inversiones 2011 – 2016 Gestión Estratégica - Corredores Logísticos



CONTENIDO

Contenido	2
PRESENTACIÓN	4
INTRODUCCIÓN	5
1 CONSIDERACIONES GENERALES	7
1.1 VISIÓN, MISIÓN, Objetivos Y LINEAMIENTOS SectorIALES	7
1.2 OBJETIVO Y ALCANCES DEL PROGRAMA DE INVERSIONES	8
1.3 ASPECTOS INSTITUCIONALES	9
2 SITUACIÓN ACTUAL DE LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTES	11
2.1 Infraestructura DE TRANSPORTES	11
2.2 Infraestructura Vial.....	12
2.3 Infraestructura Ferroviaria.....	14
2.4 Infraestructura Aeroportuaria	15
2.5 Infraestructura Portuaria	16
3 CORREDORES LOGÍSTICOS DE TRANSPORTE	17
3.1 EL Plan de Desarrollo de Servicios Logísticos de Transporte	17
3.2 Identificación de las principales cadenas logísticas	18
3.3 LOS CORREDORES LOGÍSTICOS	22
4 DESARROLLO DE LOS CORREDORES LOGÍSTICOS DE TRANSPORTE	31
4.1 ESTRATEGIA DE DESARROLLO DE LOS CORREDORES LogísticoS	31
4.2 ACCIONES PROPUESTAS EN LOS CORREDORES LogísticoS	32
5 PROGRAMA DE INVERSIONES 2011 - 2016	67
5.1 PRIORIZACIÓN DE PROYECTOS	67
5.1.1 Priorización de proyectos a corto plazo (2012-2013)	67
5.1.2 Priorización de proyectos a MEDIANO plazo (2014-2016)	68



5.1.3	Priorización de proyectos a LARGO plazo (2017 EN ADELANTE)	68
5.2	INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA VIAL	69
5.2.1	Red Vial Nacional	69
5.2.1	Longitudinal de la Costa	74
5.2.2	Longitudinal de la Sierra	74
5.2.3	Longitudinal de la Selva	76
5.3	INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA.....	77
5.4	INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA.....	77
5.5	INVERSIONES EN HIDROVIAS	78
5.6	INVERSIONES EN NODOS LOGISTICOS	78
5.7	GASTO EN LA RED VIAL NACIONAL 2011-2016	81
7	ANEXOS	82
7.1	CUADROS	82
7.2	MAPAS	85



PRESENTACIÓN

El sector Transportes y Comunicaciones ha tenido tradicionalmente una visión focalizada en los problemas relacionados con la escasez de infraestructura, relegando a un segundo plano los servicios asociados y su articulación territorial.

El crecimiento sostenido de la economía y los acuerdos comerciales con las distintas economías del mundo, hace que se demande cada vez más servicios de calidad y competitivos. En este contexto el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, acorde con esta realidad, ha cambiado su concepción de infraestructura a servicio, utilizando la logística como elemento de enlace.

Esta nueva visión permitirá analizar la infraestructura y los servicios de transporte de manera integral, con un enfoque multimodal prestando atención a los puntos de transferencia intermodal. La solución mediante la creación de nodos de transferencia (plataformas logísticas) producirá un cambio en el patrón logístico del país, permitiendo incorporar actividades que agreguen valor añadido al producto y reducir los costos logísticos.

En este sentido, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones busca fijar el tema logístico como eje estratégico para la mejora de los servicios de transporte, por lo que se requiere fortalecer el entorno institucional, concentrando esfuerzos hacia el desarrollo de plataformas y corredores logísticos, así como al uso de tecnologías de información y comunicaciones que faciliten y fomenten el comercio exterior y atiendan los requerimientos del mercado doméstico.

El presente documento Programa de Inversiones 2011 – 2016, se enmarca en esta nueva concepción, planteando un tratamiento de la infraestructura de transportes bajo un concepto de corredores logísticos, esto es una red en la cual las cargas se mueven de acuerdo a orígenes y destinos definidos por la localización de los puntos de producción y consumo, pero también por la búsqueda del camino crítico al menor costo logístico posible; donde la conectividad de la red de transporte cobra mayor relevancia.

El Programa de Inversiones 2011 – 2016 prioriza acciones en base a corredores logísticos donde se concentra más del 85% del movimiento de carga del país, lo que permitirá contribuir a mantener el crecimiento económico del país; además de permitir una intervención más activa de inclusión social sobre esta base, a través de la intervención en las redes viales departamental y rural que conforman las vías alimentadoras de los corredores logísticos.



INTRODUCCIÓN

Las inversiones públicas se han venido concentrando en el desarrollo de la infraestructura como motor del crecimiento económico; sin embargo, dicha inversión no ha evolucionado al mismo ritmo que la demanda de infraestructura. El aumento de la inversión por sí sola no basta, se requiere que el estado invierta mejor, asegurando el impacto social deseado.

Es tradicional que las políticas públicas relativas a la infraestructura y al transporte se traten de forma dissociada y se implementen de forma diferenciada según modos de transporte (políticas unimodales), esto impide hacer una provisión eficiente de bienes de uso público e interés estratégico.

Es por ello que, actualmente, se impone la necesidad de cambiar la forma en que se aborden los temas relacionados con transporte e infraestructura, es así que la visión de la logística permite encaminarse a una solución integral a los problemas identificados.

El enfoque logístico de transporte, identifica tres elementos claves en la nueva visión de planeamiento: infraestructura, servicios y logística; la primera variable constituye el elemento físico de integración territorial conformada en todos sus modos: carretero, portuario, ferroviario y aeroportuario, necesaria para el comercio de mercancías entre las zonas de producción, distribución o consumo; la segunda constituye un elemento clave para el generador de carga y transportista al incorporar un valor agregado, como los servicios esenciales para los transportistas, denominados truckcenters; control de inventarios y almacenamiento de la carga en las denominadas plataformas logísticas en todas sus formas: centros de distribución, zonas de actividad logística (ZAL) unimodal y multimodal; y finalmente el elemento bisagra que permite que el sistema funcione en forma integral lo constituye la "Logística" que permite el control de los procesos de la cadena de suministro y distribución.

La logística representa una parte fundamental del sistema productivo que, al hacerse más eficiente conjuntamente con la infraestructura disponible, permitirá mejorar la competitividad y el crecimiento del país. Es así que, el Transporte y la Logística se constituyen en un instrumento indispensable para alcanzar los objetivos propuestos.

Basado en este enfoque, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones se ha propuesto para el quinquenio hasta el 2016, el desarrollo de la infraestructura y servicios de transporte a través de la gestión de corredores logísticos; para lo cual a partir de los resultados del Plan de Desarrollo de los Servicios Logísticos de Transporte¹, donde se analizaron las 57 principales

¹ Plan de Desarrollo de los Servicios Logísticos de Transportes, MTC – 2011 (Documento en ejecución)



cadenas logísticas en el país y su relación con la infraestructura de transporte, así como el producto del Estudio de Demanda de Carga y Pasajeros 2010², se identificaron 22 corredores de infraestructura logística en los cuales actualmente se mueve la carga entre los diferentes nodos de transporte. Lo que lleva a la necesidad de priorizar las inversiones del sector en estos corredores, de manera que se pueda contar con una infraestructura en óptimas condiciones de serviciabilidad que permita reducir los costos logísticos de transporte, contribuyendo a ser más competitivos y seguir incrementando los volúmenes de comercio exterior, base del crecimiento económico del país.

El presente documento se ha estructurado en 5 capítulos, en el primero se presenta la visión, misión y lineamientos de política sectoriales; los objetivos y alcances del Programa de Inversiones 2011 - 2016, así como el marco institucional del sector transportes, donde se identifican las entidades y dependencias que lo integran y sus competencias; en el segundo capítulo se describe la situación actual de la infraestructura de transporte en cada uno de sus modos; en el tercer capítulo se identifican las principales cadenas logísticas y los corredores logísticos correspondientes; en el cuarto capítulo se presenta la estrategia de desarrollo de los corredores logísticos de transporte y las acciones propuestas para cada uno de ellos; en el quinto capítulo se prioriza los proyectos a corto, mediano y largo plazo, y se presenta el programa de inversiones para el periodo 2011-2016.

² Estudio de Demanda de Carga y Pasajeros 2010, MTC.



1 CONSIDERACIONES GENERALES

1.1 VISIÓN, MISIÓN, OBJETIVOS Y LINEAMIENTOS SECTORIALES

Visión

El Ministerio ha establecido como visión: **Un país integrado nacional e internacionalmente, con eficientes servicios de transporte y comunicaciones.** En este aspecto, el presente documento servirá de instrumento de planificación que permitirá, que en los próximos años, el país se encuentre funcionalmente integrado con óptimos niveles de transitabilidad y con servicios de tecnologías de la información y de comunicaciones, que propicien servicios de logística y transporte de calidad que faciliten y fomenten el comercio exterior.

Misión

La misión del Ministerio es: **el Diseñar y aplicar políticas y estrategias que permitan integrar al país con infraestructura de servicios de transportes y comunicaciones,** para lo cual la logística constituye el elemento articulador y de bisagra entre la infraestructura y los servicios que requiere el transporte en el Perú.

Objetivos Sectoriales

Se han priorizado tres objetivos generales; el primero referido a la infraestructura de transporte, desarrollo de cadenas logísticas y al ordenamiento territorial; el segundo referido a los servicios de transporte; y el tercero relacionado a la cobertura de servicios de telecomunicaciones eficientes.

Objetivos sectoriales

Contar con infraestructura de transporte que contribuya a la integración interna y externa, al desarrollo de corredores logísticos, al ordenamiento territorial y la competitividad del país.

Disponer de servicios de transportes de calidad, competitivos, sostenibles y que apoyen la inclusión social.

Ampliar la cobertura de servicios de telecomunicaciones eficientes, de calidad y de interés social.



Lineamientos de Política Sectorial de Transportes

La Política Nacional del Sector Transporte está orientada a transformar la situación actual apoyada en las siguientes bases: visión integral de los servicios e infraestructura de transporte; gestión integrada del sistema enfocada al usuario para mejorar la eficiencia, la seguridad y la calidad; conservación prioritaria y efectiva de las infraestructuras y su desarrollo de acuerdo con la demanda y accesibilidad; financiación adecuada para la sostenibilidad del sistema; marco normativo y organización institucional modernos; desarrollo tecnológico y de las competencias del recurso humano. En este marco se plantea los lineamientos de política³ siguientes:

Lineamientos de Política

Ampliar, conservar y modernizar la infraestructura de transportes mejorando la calidad haciéndola más competitiva, a fin de promover la inclusión social, la integración interna y externa del país.

Promover la competitividad y seguridad de los servicios de transportes, a través de la logística asociada al transporte y el uso de tecnologías modernas.

Fomentar la competitividad, conectividad e innovación tecnológica de los servicios de telecomunicaciones y ampliar su cobertura a la población que aún no accede a ellos.

Promover y afianzar la inversión privada en servicios e infraestructura de transportes y telecomunicaciones.

Modernizar el marco normativo del Sector, fortaleciendo la capacidad reguladora y fiscalizadora del Estado, a fin de asegurar la adecuada protección de los usuarios y promover la eficiencia en la prestación de los servicios de transporte.

Modernizar la gestión de los organismos del Sector, impulsando la innovación, el uso de la tecnología de la información y la gestión por resultados.

1.2 OBJETIVO Y ALCANCES DEL PROGRAMA DE INVERSIONES

Objetivo

Se propone ordenar el desarrollo de la infraestructura de transportes e infraestructura y servicios complementarios, con horizonte al año 2016, en concordancia con la demanda de

³ Política Nacional del Sector Transporte – MTC, Aprobada por Resolución Ministerial N° 817 -2006-MTC/09



servicios de transporte y bajo un enfoque de desarrollo de corredores logísticos, en apoyo a la competitividad del país y contribución a la inclusión social. El Programa de Inversiones propone acciones que se enmarcan en una visión integral de mediano y largo plazo, a la vez que es congruente con la situación real de la infraestructura actual y la disponibilidad de recursos para su implementación.

Alcances

Se orienta hacia la ejecución de acciones para intervenir en:

- Mejoramiento y rehabilitación de carreteras de la Red Vial Nacional (carreteras nacionales), y complementariamente en vías de nivel regional y/o local.
- Mantenimiento de carreteras por niveles de servicio.
- Implementación de infraestructura complementaria en carreteras.
- Construcción de puertos fluviales y mejora de navegabilidad de ríos amazónicos.
- Concesión de aeropuertos.
- Ejecución de estudios y concesión de ferrocarriles.
- Construcción de zonas de actividades logísticas (ZAL)
- Creación de terminales y/o centrales de carga.
- Fomentar la innovación tecnológica y eficiencia en transporte y logística.
- Fomentar la intermodalidad y transporte fluvial.

1.3 ASPECTOS INSTITUCIONALES

Para el ejercicio de las competencias administrativas, el Sector Transportes está conformado por diversas entidades públicas:

- Ministerio de Transportes y Comunicaciones, con sus correspondientes Direcciones Generales de: Transporte Acuático, Caminos y Ferrocarriles, Transporte Terrestre, Aeronáutica Civil, Concesiones en Transportes, Asuntos Socio Ambientales.
- Proyectos Especiales: Provías Nacional (PVN), Provías Descentralizado (PVD) y la Autoridad Autónoma del Tren Eléctrico (AATE)
- Organismos Públicos: Autoridad Portuaria Nacional (APN) y la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías (SUTRAN)
- Empresas Estatales: Empresa Nacional de Puertos (ENAPU S.A.) y la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial (CORPAC S.A.)
- Gobiernos Regionales a través de sus órganos sectoriales competentes
- Gobiernos Locales a través de sus órganos competentes
- Organismo Supervisor de la Infraestructura de Transporte (OSITRAN); organismo regulador relacionado con la infraestructura de transporte de uso público concesionada.

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, es el ente rector del Sector Transportes y ejerce competencias exclusivas y compartidas (con los Gobiernos Regionales y Locales) para la formulación de normas, planeamiento, administración, ejecución, supervisión y



evaluación de infraestructura y servicios de transportes. El MTC tiene competencias exclusivas en materia de: servicios de transporte aéreo y multimodal, aeronavegación y seguridad de la aeronáutica civil e infraestructura y servicios de transporte de alcance nacional e internacional; tiene competencias compartidas respecto a: infraestructura de transporte de alcance regional y local, circulación y tránsito terrestre, transporte terrestre por carretera, ferroviario y acuático, dentro de su ámbito de competencia.

En resumen, el Gobierno Nacional a través del MTC es responsable de la gestión de infraestructura y servicios de transporte de ámbito nacional, los Gobiernos Regionales son competentes para la gestión de la infraestructura y servicios de transporte de ámbito regional (departamental) y los Gobiernos Locales en el caso de la infraestructura y servicios de transporte de ámbito local (provincial, distrital, urbano)⁴.

⁴ Matriz de Delimitación de Competencias y Distribución de Funciones de los Sectores Transportes y Comunicaciones, Aprobada por Decreto Supremo N° 019-2011-MTC



2 SITUACIÓN ACTUAL DE LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTES

2.1 INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTES

La infraestructura de transporte, constituye el soporte necesario para una economía en desarrollo como el Perú y la calidad de esta repercute de manera importante en la competitividad del país. Según el último reporte elaborado por el World Economic Forum (WEF) 2011 – 2012, el Perú avanzó seis posiciones en el ranking mundial de Competitividad al pasar del puesto 73 al puesto 67 de un total de 142 países.

Cuadro 1: Índice de Competitividad Global

Índice Global de Competitividad IGC	Ranking 2010 - 2011		Ranking 2011 - 2012	
	Puesto (1-135)	Puntuación (1 - 7)	Puesto (1-142)	Puntuación (1 - 7)
IGC	73	4.1	67	4.2
Instituciones	96	3.5	95	3.5
Infraestructura	88	3.5	88	3.6
Estabilidad Macroeconómica	75	4.5	52	5.0
Salud y Educación Primaria	92	5.4	97	5.4
Educación Superior y Capacitación	76	4.0	77	4.0
Eficiencia Mercado de Bienes	69	4.2	50	4.4
Eficiencia Mercado Laboral	56	4.5	43	4.6
Intermediación Financiera	42	4.6	38	4.5
Tecnología	74	3.5	69	3.6
Tamaño Mercado	48	4.3	48	4.3
Sofisticación Empresarial	71	3.8	65	3.9
Innovación	110	2.7	113	2.7

(1=Peor situación; 7= Mejor Situación Posible)

Fuente: Reporte de Competitividad Global 2011 - 2012, World Economic Forum.

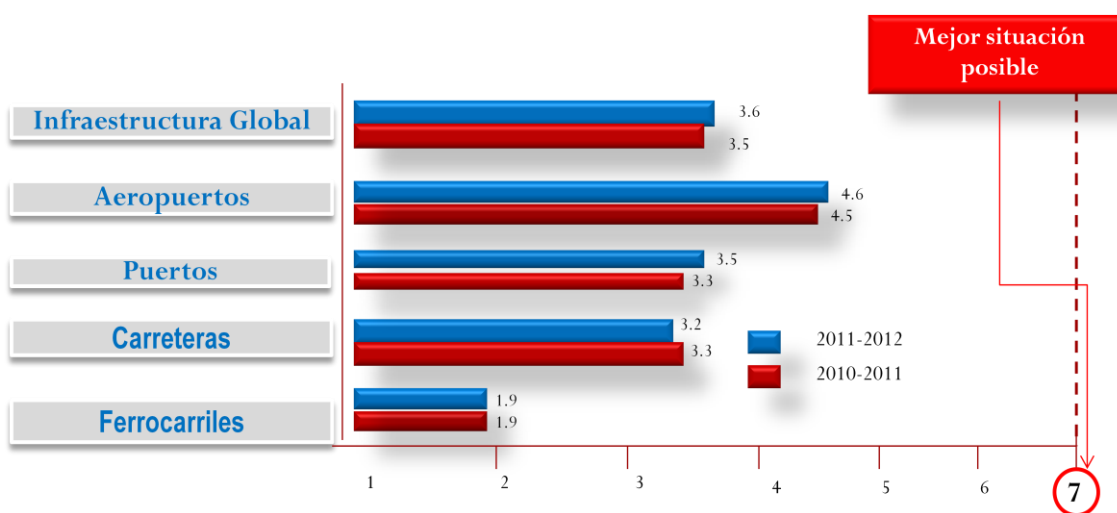
Elaboración: OGPP-MTC

En materia de infraestructura el país se mantiene ubicado en el puesto 88, aunque con un ligero avance en la puntuación. Dicho estudio también refiere que el Perú ha venido mostrando una tendencia positiva en cuanto al Índice Global, destacando principalmente en lo que concierne al pilar de estabilidad macroeconómica, sin embargo todavía hace falta mejorar en cuanto a calidad de infraestructura e innovación tecnológica.



Es importante señalar que el Perú en los últimos años ha realizado inversiones cuantiosas en infraestructura, sin embargo esta en conjunto no ha sido suficiente, tal como muestran los indicadores en la figura siguiente.

**Figura 1: Índice de Competitividad Global
Pilar Infraestructura**



Fuente: Reporte de Competitividad Global 2011 – 2012, World Economic Forum
Elaboración: Propia

2.2 INFRAESTRUCTURA VIAL

Como se muestra en el Cuadro 2, la red vial existente en el Perú tiene una extensión de 95,860 kilómetros de carreteras, registradas en base al nuevo Clasificador de Rutas del Sistema Nacional de Carreteras – SINAC⁵; está conformada por la Red Vial Nacional que comprende los principales ejes longitudinales y transversales en el país (23,072 Km.); la Red Vial Departamental o Regional, comprende las carreteras de segundo nivel (25,329 Km) y la Red Vial Vecinal o Rural que comprende las carreteras de nivel local (71,643 Km).

Como se aprecia, solo el 13% (15,463 Km) de la red vial existente se encuentra pavimentada, quedando un 87% en estado afirmado o trocha.

En relación a su condición (ver cuadro 3), cerca del 52 % del total se encuentra en estado bueno o regular, un 37% en malas condiciones de transitabilidad y el 11% no tiene calificación actualizada.

⁵ Clasificador de Rutas del Sistema Nacional de Carreteras – SINAC, actualización aprobada por D.S. N° 036-2011-MTC.



Cuadro 2: Red Vial Existente según Estado

(kilómetros)

ESTADO	NACIONAL	DEPARTAMENTAL	VECINAL*	TOTAL	%
TOTAL	23,072	25,329	71,643	120,044	100%
Pavimentada	12,358	1,905	1,200	15,463	13%
No Pavimentada	10,714	23,424	70,443	104,581	87%

* 24,184 Km. de la Red Vial Vecinal en proceso de formalización.

Fuente: Dirección General de Caminos y Ferrocarriles, Provias Descentralizado.

Elaboración: OGPP-MTC.

Cuadro 3: Red Vial Existente según Condición

(kilómetros)

CONDICIÓN	NACIONAL	DEPARTAMENTAL	VECINAL*	TOTAL	%
TOTAL	23,072	25,329	71,643	120,044	100%
Bueno	8,078	4,059	5,733	17,870	15%
Regular	8,354	11,448	24,898	44,700	37%
Malo	6,607	9,084	29,139	44,830	37%
Sin dato	33	738	11,873	12,643	11%

* 24,184 Km. de la Red Vial Vecinal en proceso de formalización.

Fuente: Dirección General de Caminos y Ferrocarriles, Provias Descentralizado.

Elaboración: OGPP-MTC.

Respecto a la Red Vial Nacional, competencia del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, con una extensión de 23,072 Km., el 54% se encuentra intervenida con un tipo de pavimento y el 46% se encuentra a nivel de base granular afirmada, sin afirmar o trocha. En cuanto a la condición de superficie de rodadura, alrededor del 71 % de la Red Vial Nacional existente se encuentra en buen o regular estado de transitabilidad y un 29% en malas condiciones.

La Red Vial Departamental o Regional, con una extensión de 25,329 Km, solo el 8% se encuentra a nivel pavimentado y 92% no pavimentada; actualmente, cerca del 61% de esta Red se encuentra en estado bueno o regular y el 36% en estado malo o muy malo.

La Red Vial Vecinal o Rural registrada de acuerdo al actual Clasificador de Rutas⁶, tiene una extensión de 71,643 Km., encontrándose pavimentada solo el 2% y el resto a nivel de trochas o sin afirmar. Cerca del 43% de esta Red se encuentra en estado bueno o regular, el 41%

⁶ Aprobado mediante D.S. N° 36-2011-MTC



malo o muy malo y un 17% de vías no cuentan con información sobre el particular. Cabe mencionar que además existen 24,184 Km. de vías vecinales no registradas⁷.

En relación a las concesiones viales otorgadas actualmente se cuentan con 14 concesiones administradas por el sector privado con una inversión comprometida de \$3,423 Millones interviniendo 5,363 Km. de la Red Vial Nacional.

Cuadro 4: Concesiones Viales Existentes

N°	CONCESIÓN	LONGITUD KM.	INVERSIÓN COMPROMETIDA MILL US\$
1	Red Vial N° 5: Ancón-Huacho-Pativilca	183	75
2	Red Vial N° 6: Pucusana-Cero Azul-Ica	222	232
3	Red Vial N° 4: Pativilca-Puerto de Salaverry	356	286
4	Autopista del Sol: Trujillo-Sullana	475	300
5	IIRSA Centro: Tramo 2 (Pte. Ricardo Palma-LaOroya-Dv. Cerro de Pasco y La Oroya-Huancayo)	377	100
6	IIRSA Norte: Paita-Piura-Moyobamba-Tarapoto-Yurimaguas	955	354
7	IIRSA Sur: Tramo 2 (Urcos-Inambari)	300	628
8	IIRSA Sur: Tramo 3 (Inambari-Iñapari)	403	508
9	IIRSA Sur: Tramo 4 (Azángaro-Inambari)	306	514
10	Buenos Aires-Canchaque	78	37
11	IIRSA Sur: Tramo 1 (San Juan de Marcona-Urcos)	758	138
12	IIRSA Sur: Tramo 5 (Matarani-Azángaro e Ilo Juliaca)	827	185
13	Ovalo Chancay-Huaral-Acos	77	42
14	Nuevo Mocupe-Cayalti-Oyotún	47	24
TOTAL		5,363	3,423

2.3 INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA

La red ferroviaria del Perú, tiene una extensión de 1,956 Km, de los cuales 189 Km están a cargo del Estado, Ferrocarriles Huancayo – Huancavelica (129 Km) y Tacna – Arica (60 Km), administrados por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y Gobierno Regional de Tacna respectivamente.

La infraestructura ferroviaria concesionada alcanza los 1,501 Km y está bajo la administración de Ferrovías Central Andina S.A. que opera el Ferrocarril del Centro: Callao – La Oroya – Huancayo y La Oroya – Cerro de Pasco (490 Km), el cual ofrece principalmente servicio de transporte de carga; y la empresa Ferrocarril Trasandino S.A, que tiene a su cargo 2 recorridos, el Ferrocarril del Sur: Matarani – Arequipa – Juliaca – Puno- Cusco (868 Km) y Sur Oriente: Cusco – Urubamba (122 Km); éste último exclusivo para el transporte de pasajeros a la ciudadela de Machu Picchu. La infraestructura ferroviaria privada comprende una

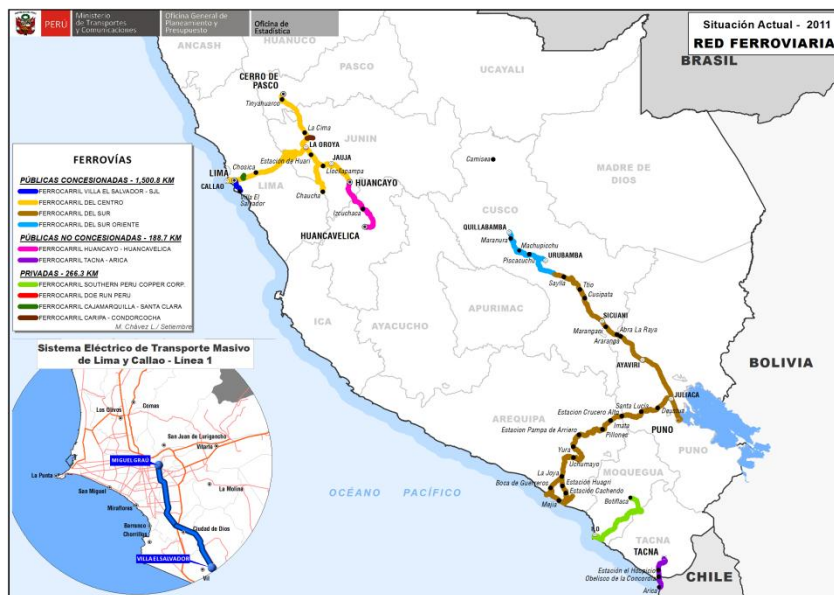
⁷ Corresponsiente a los Inventarios Viales Georeferenciados Provinciales, de un total de 193 (se excluye Lima y Callao), que faltan incluir en el Clasificador de Rutas.



extensión de 266 Km, siendo la más importante la administrada por Southern Copper Corporation (218 Km).

La ciudad de Lima, cuenta con un Sistema Eléctrico de Transporte Masivo, con una extensión de 22 Km, estando por iniciarse la construcción de un nuevo tramo de aproximadamente 12 Km., su administración está a cargo del consorcio GYM-Ferrovías S.A.

Figura 2: Infraestructura Ferroviaria



2.4 INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA

La Red de transporte aéreo peruano funciona de manera centralizada, Lima como capital del país y principal centro poblado y de actividad económica, ejerce esta función, siendo su aeropuerto (Callao) el Hub principal que sirve al resto de terminales aeroportuarios del país como concentrador de flujos. Las grandes distancias entre las distintas ciudades peruanas y las lentas conexiones terrestres, hacen que este modo de transporte sea bastante competitivo a nivel nacional, sobre todo en aquellos casos en que la conexión vial es inexistente y su acceso por tierra requiere de la multi-modalidad fluvial-carretera.

Al primer semestre de 2011, la red aeroportuaria nacional está conformada por 109 instalaciones aeroportuarias: 11 aeropuertos internacionales, 12 aeropuertos nacionales, 78 aeródromos y 8 helipuertos.

El Estado tiene a su cargo 77 instalaciones aeroportuarias de las cuales 19 aeropuertos se encuentran concesionados: Jorge Chávez; Tumbes, Talara, Piura, Chiclayo, Chachapoyas, Iquitos, Tarapoto, Trujillo, Cajamarca, Anta, Pucallpa, Pisco (Primer Grupo de Aeropuertos); Ayacucho, Andahuaylas, Puerto Maldonado, Arequipa, Juliaca y Tacna (Segundo Grupo de Aeropuertos). La Empresa Estatal CORPAC S.A. tiene a su cargo 4 aeropuertos (Cusco,



Huánuco, Jaén, Jauja) y 25 aeródromos. La administración privada tiene a su cargo 25 aeródromos y 7 helipuertos.

2.5 INFRAESTRUCTURA PORTUARIA

El Sistema Portuario Nacional consta de 29 puertos relevantes; 4 entregados en concesión al sector privado, 9 están a cargo de la Empresa Nacional de Puertos (ENAPU S.A.) y 16 a cargo de los Gobiernos Regionales.

Los cuatro puertos concesionados son Callao, Matarani, Paita, y Yurimaguas (fluvial); en el caso de la concesión del Callao comprende el Terminal de Contenedores Muelle Sur, Terminal Muelle Norte y una Faja Transportadora de Minerales.

El primer puerto del país es Callao, en la ciudad de Lima, seguido en cuanto al tráfico registrado por Paita y Matarani; existe una concentración importante de carga en el puerto del Callao, situación que se acentúa en el caso de las importaciones. La concentración de carga en el Callao ocasiona que este tráfico circule a nivel nacional por carretera, agravando los problemas de congestión ya existentes en la red vial nacional.

Actualmente, el gran movimiento de contenedores existente en el puerto del Callao⁸ genera un alto flujo de vehículos en los accesos al puerto debido al uso de los terminales extraportuarios, lo cual causa grandes congestiones en los alrededores del puerto, que se ve incrementada por el déficit de infraestructura y de vías de espera en su entorno. Este déficit de infraestructura exterior al puerto supone una restricción importante al incremento de la capacidad de este, y merma la productividad de los transportistas, básicamente del lado tierra, encareciendo los costes de transporte en exportación e importación y en consecuencia incrementando los costos logísticos.

⁸ Actualmente el puerto del Callao centraliza el 88% del movimiento de TEUs a nivel nacional.



3 CORREDORES LOGÍSTICOS DE TRANSPORTE

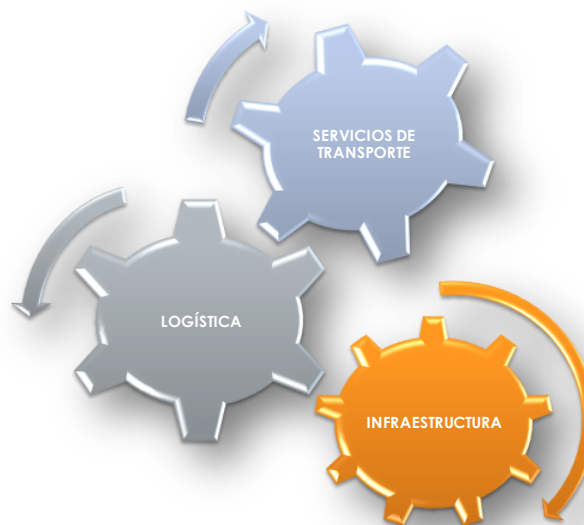
3.1 EL PLAN DE DESARROLLO DE SERVICIOS LOGÍSTICOS DE TRANSPORTE

En los últimos años, el Sector Transportes ha venido incorporando dentro de sus políticas públicas una visión integral de la logística de transportes en el país, que ha permitido contribuir a mejorar los índices de competitividad a través de la reducción de los costos logísticos de transportes⁹, permitiendo mejorar el desempeño logístico y elevar los niveles de competitividad del país.

En este sentido, siendo el sistema de transporte un soporte de la competitividad, exige contar con una infraestructura eficiente que contribuya a disminuir los costos logísticos de transportes, a fin de facilitar las transacciones comerciales integrando económicamente las diferentes regiones que conforman el país y mejorar así sus condiciones comerciales. En este marco, se ha llevado a cabo un estudio integral con la finalidad de caracterizar la infraestructura del transporte existente y la demanda de los servicios logísticos, a fin de proponer diversas mejoras para el corto, mediano y largo plazo.

El diseño del Plan de Desarrollo de Servicios Logísticos de Transporte se ha concebido como una herramienta de análisis, evaluación, planificación y promoción que permita afrontar los principales retos planteados a los sectores del transporte e industria y las actividades logísticas que contribuya a potenciar su competitividad futura.

Como parte del Plan, se ha desarrollado un diagnóstico integral del sistema de servicios logísticos del Perú y de la organización productiva e industrial del país, así como una



⁹ Los generadores de carga al movilizar sus productos procuran optimizar o minimizar el "costo logístico", que incluye el costo de transporte en sus diversas etapas (flete, costos de operación, tiempos de viaje, etc), costos de almacenamiento, costos de inventarios, etc, permitiendo una mayor eficiencia en la cadena logística mejorando la competitividad del País.



propuesta de un Plan de Acciones Inmediatas (PAI) que busca identificar las acciones de corto plazo requeridas para implementar los proyectos y acciones priorizadas en el análisis, el que se complementará con un Plan de Mediano y Largo Plazo.

3.2 IDENTIFICACIÓN DE LAS PRINCIPALES CADENAS LOGÍSTICAS

La selección de las cadenas logísticas se ha basado en la relevancia de las mismas para el sector transporte y logística, es decir tomando en cuenta su importancia dentro del comercio exterior (importaciones y exportaciones), así como en el comercio interno del país.

Criterios para la selección de cadenas objetivo de exportación

La identificación de las cadenas objetivo de exportación surge de la evaluación de 3 criterios:

- **Sectores Productivos Priorizados (SPP):** para este criterio se ha investigado cuáles son los sectores productivos definidos como vectores del desarrollo de las exportaciones e impulsores de la competitividad nacional.
- **Relevancia en el sector transporte:** tiene en cuenta el volumen de mercancías movilizadas por cada cadena productiva. Se ha establecido que para ser relevante, una cadena debe representar un volumen mínimo de 25.000 toneladas anuales.
- **Cadenas de valor:** considera el valor de las exportaciones realizado por cada cadena. Se ha establecido un valor umbral de 0,5% sobre el valor total exportado, equivalente a 174 M US\$ FOB.

Criterios para la selección de cadenas objetivo de importación

Las cadenas objetivo de importación derivan de la aplicación de 2 criterios cuantitativos:

- **Relevancia en el sector transporte:** este criterio se determina a través del análisis del volumen de importación de cada cadena. Se ha fijado el valor mínimo de 125.000 toneladas anuales, para calificar como relevante en el transporte y logística.
- **Cadenas de valor:** considera el valor de las importaciones realizado por cada cadena. Se ha establecido un valor objetivo de importaciones de 2,5% sobre el valor total, un monto igual o superior a 750 M US\$ CIF.

Criterios para la selección de cadenas objetivo de comercio nacional

El análisis efectuado se basa en datos productivos del sector primario y manufacturero obtenidos por el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI); para ello se han definido 3 criterios para la evaluación y selección de cadenas objetivo de comercio nacional:

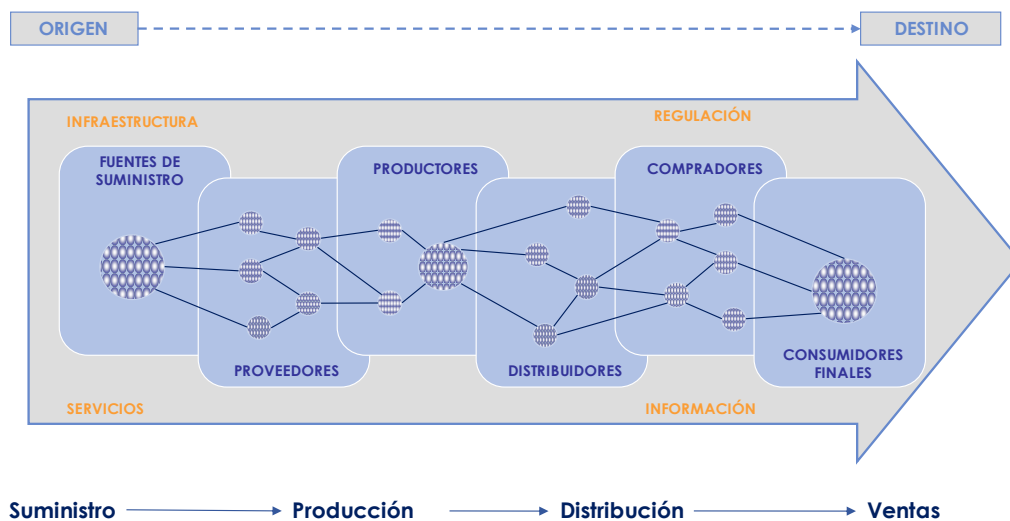
- **Sectores Productivos Priorizados (SPP):** para este criterio se ha investigado cuáles son los sectores incluidos en el *Plan Estratégico de Desarrollo Nacional - Perú 2021* y definidos como fundamentales para el desarrollo y la competitividad del país como impulsores de la economía nacional.



- **Producción nacional 1 (PN1):** para el sector primario (sector agropecuario, pesca y actividades extractivas) se define la producción nacional en toneladas como un indicador solido del impacto sobre el sector transporte y logística. Se establece como relevante una producción igual o superior 200.000 toneladas anuales.
- **Producción nacional 2 (PN2):** la aportación al Valor Agregado Bruto (VAB) del Sector Manufacturero (industria y manufacturas) se fija como el indicador del impacto sobre el sector transporte y logística para la actividad transformadora. Se ha fijado una contribución igual o superior al 2% del Valor Agregado Bruto Manufacturero.

Como resultado del análisis, se han identificado 57 cadenas relevantes (27 cadenas únicamente de exportación, 7 cadenas únicamente de importación, 16 cadenas de exportación e importación y 7 cadenas de comercio nacional) las mismas que cubren el 99% en volumen y el 98% en valor del flujo de exportaciones totales, así como el 93% en volumen y 83% en valor del flujo de importaciones; para las cadenas de comercio nacional la cobertura es del 99.9% de la producción nacional y del 91% del Valor Agregado Bruto manufacturero.

Una vez que dichos segmentos han sido identificados, el siguiente paso fue estructurarlos logísticamente en base a dos ejes: un eje geográfico-territorial, que se enfoca en la localización física de los diferentes elementos que componen la cadena, y un eje funcional, compuesto por las fases de agregación de valor, que se enfoca en los elementos que dan valor agregado al producto hasta que llegue al consumidor final (suministro, producción, distribución y venta).



Fuente: Plan de Desarrollo de los Servicios Logísticos. Informe de Diagnóstico Final

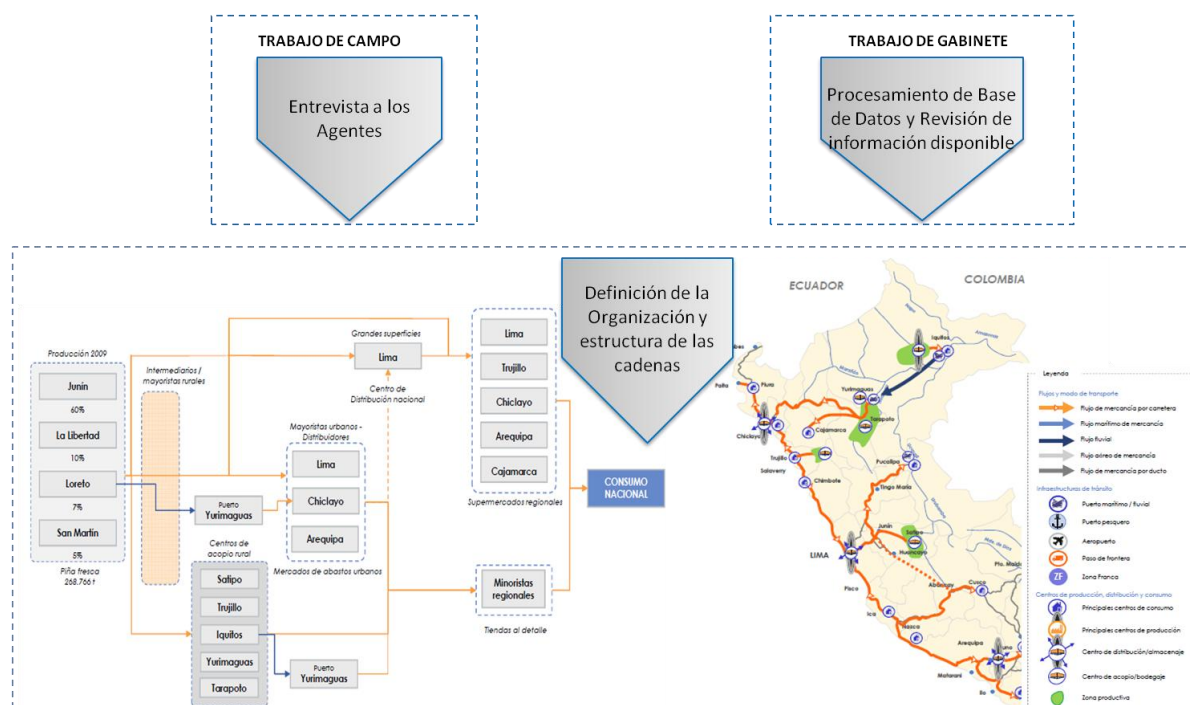
Para identificar todos los agentes y elementos de la cadena se combinó el trabajo de campo y el procesamiento de las bases de datos disponibles. El primero consistió en entrevistas que permitieron comprender e identificar la estructura y configuración de las cadenas, lo cual, se complementó con información aportada por el análisis de bases de datos de comercio exterior, entrevistas a agentes logísticos, y de la revisión de estudios disponibles.



Para homogeneizar la estructuración de las diferentes cadenas seleccionadas, se han fijado una serie de criterios para la selección y representación de: Los países origen y destino de los flujos y los lugares de ingreso y egreso de la carga de importación y exportación.

En cuanto a los países, se han representado aquellos cuya presencia es igual o superior al 3%, excepto en los casos en los que los países incluidos englobaban una participación inferior al 65% del flujo. Por otro lado, los lugares (ciudades) de entrada y salida representados corresponden a las aduanas que registraron los flujos, representando aquellos superiores al 3% de la carga de comercio exterior correspondiente a cada cadena estructurada. Para el resto de ciudades, solamente han sido ilustrados aquellos nodos relevantes.

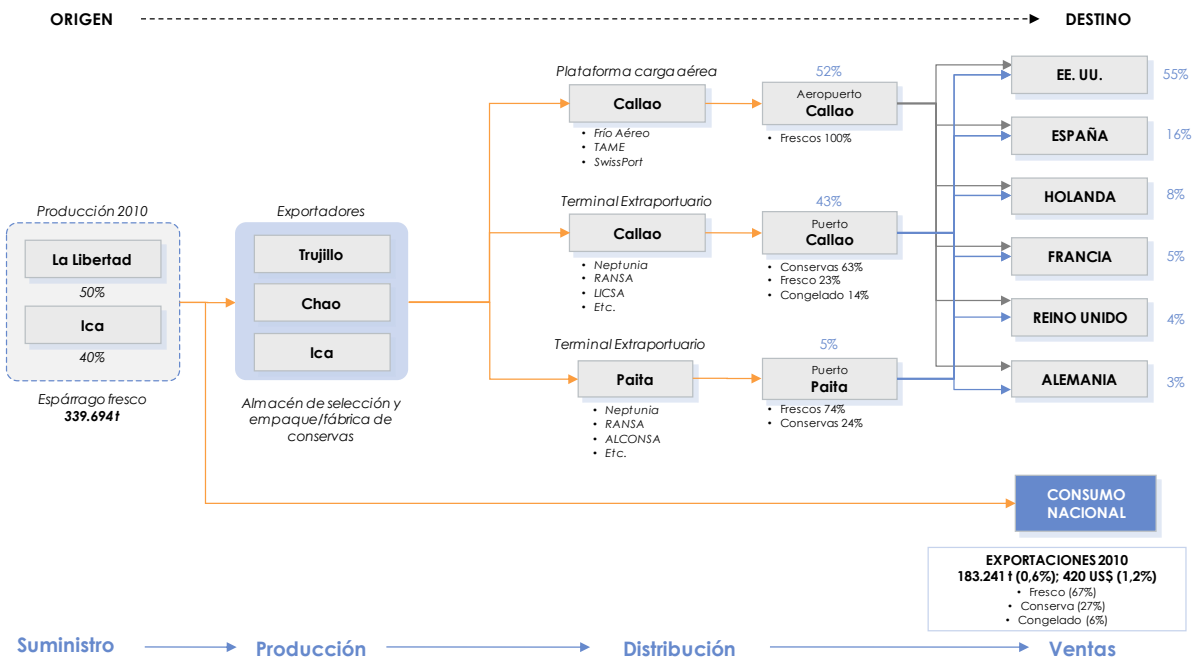
A continuación, se presenta un esquema de la metodología utilizada en la estructuración de cadenas:



Fuente: Plan de Desarrollo de los Servicios Logísticos. Informe de Diagnóstico Final

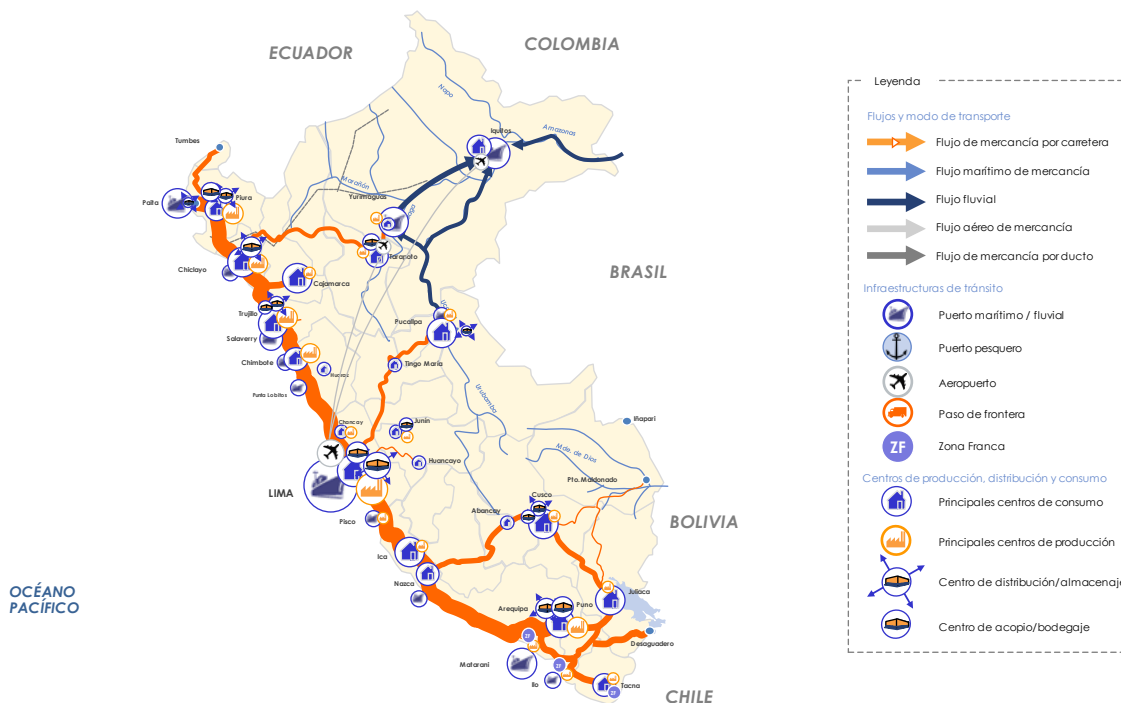
Por ejemplo, para el caso de la cadena del espárrago, el análisis efectuado resulta en una estructuración de la cadena en dos niveles diferenciados, funcional y geográfico-territorial que permite identificar los distintos componentes y actores que intervienen en la cadena de suministro y su localización, así como los puntos de agregación de valor y rotura de carga. A continuación se muestra la estructuración funcional y territorial de la cadena de los espárragos en el año 2010:





Este mismo procedimiento ha sido aplicado a las 57 cadenas seleccionadas a efectos de obtener su estructuración funcional-territorial, las mismas que posteriormente formarán la base para la identificación de los corredores logísticos analizados a continuación.

Agregando geográficamente los flujos de las 57 cadenas logísticas, nodos de comercio exterior y zonas productivas de todas ellas se obtiene un mapa esquemático de la situación actual de los flujos de carga existentes en el país, el mismo que se muestra a continuación.



Fuente: Plan de Desarrollo de los Servicios Logísticos de Transporte. Informe de Diagnóstico Integral

3.3 LOS CORREDORES LOGÍSTICOS

El sistema logístico de transporte

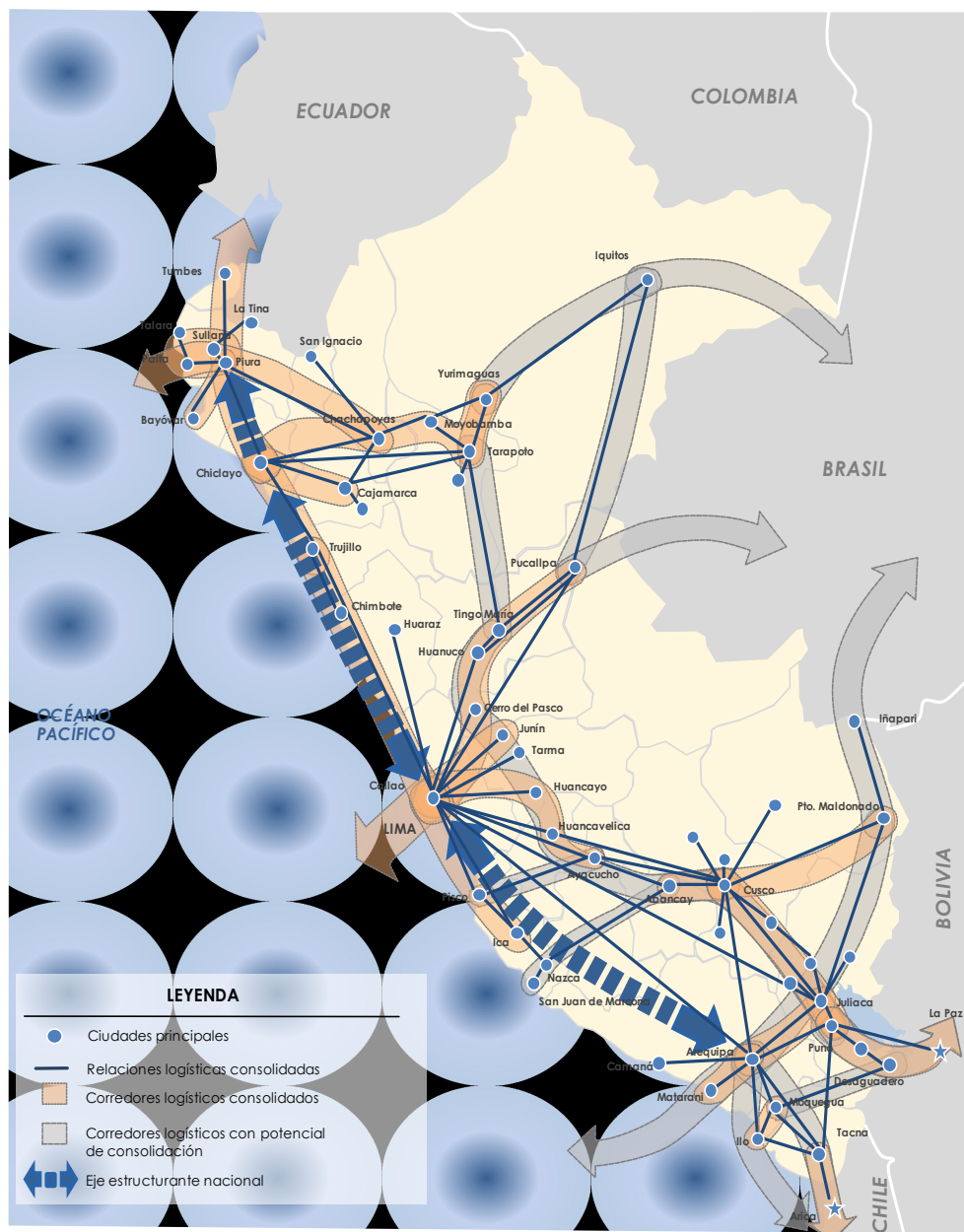
De acuerdo a los análisis efectuados como parte del Plan de Desarrollo de Servicios Logísticos de Transporte¹⁰, descrito en acápite anterior, se han identificado las principales relaciones logísticas en el país, que se articulan en el territorio a través de un eje estructurante nacional que, con foco en Lima, organiza la actividad hacia la costa norte (principalmente hasta Chiclayo, con una extensión hacia Piura), y a lo largo de la costa sur hasta Arequipa.

Complementariamente, se identifica la presencia de corredores logísticos consolidados (que se presentan en naranja en la figura siguiente) y de corredores logísticos con potencial de

¹⁰ Plan de Desarrollo de Servicios Logísticos de Transporte – Plan de Acciones Inmediatas (PAI), MTC 2011

consolidación (en gris) que sin duda alguna contribuirían a mejorar la eficiencia en las cadenas logísticas del Perú.

Figura 3: Corredores Logísticos de Perú



Fuente: Elaboración ALG

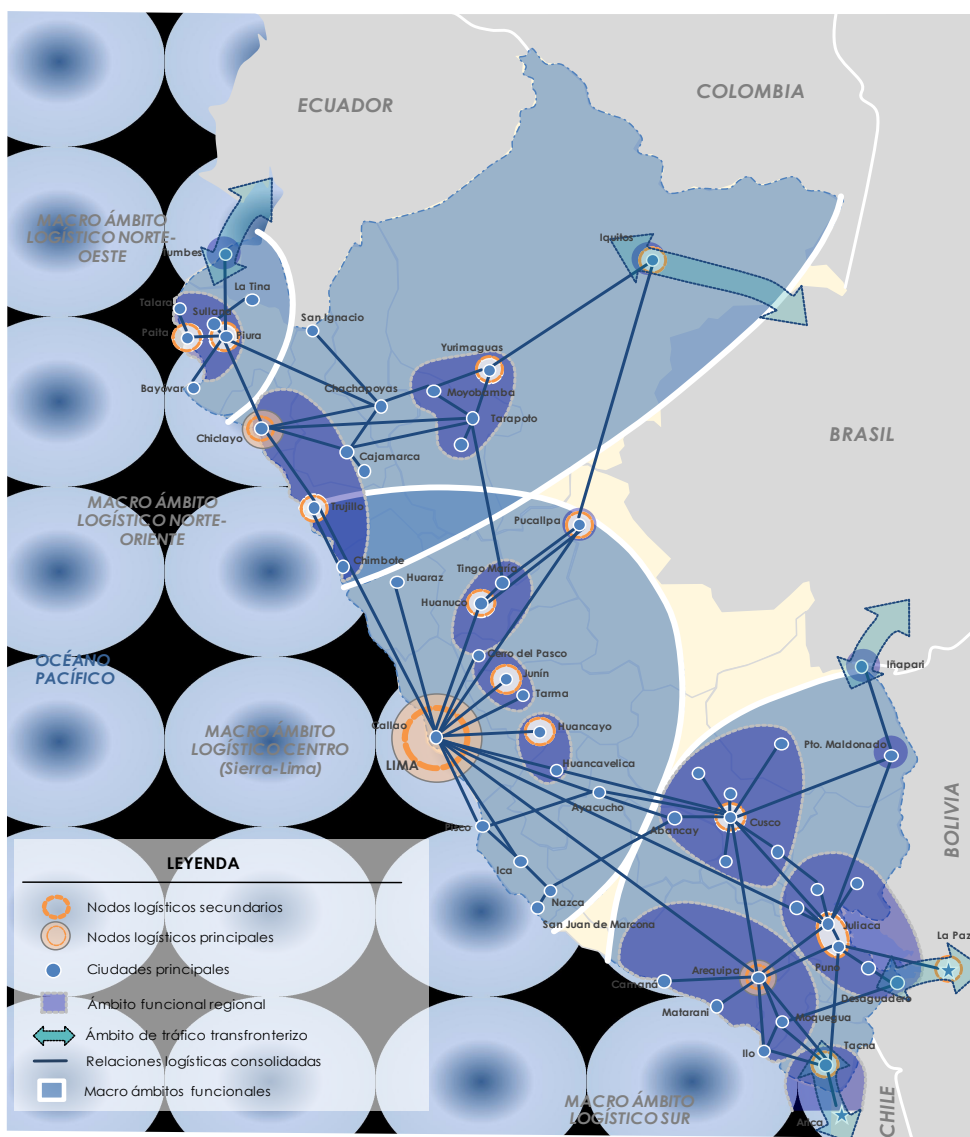
Como se puede apreciar, una buena parte de los flujos de mercancías –y por ende de las relaciones logísticas consolidadas– del país se estructuran radialmente bien sea a partir de los principales puertos (Callao, Ilo-Matarani, Paita) y fronteras terrestres del país (Desaguadero, Tumbes), bien a partir de los principales centros de consumo (Lima-Callao, Arequipa, Juliaca,



Chiclayo, Piura-Paita). Destaca igualmente la preponderancia de Lima - Callao, lo cual es evidente dado el tamaño de mercado substancialmente mayor, el cual ejerce a su vez un rol de núcleo para todo el país.

Asimismo, se observa el hecho que a pesar de una relevante concentración de la población en la zona andina y oriental, no existe un eje estructurante longitudinal alternativo a nivel nacional para los flujos radiales descritos previamente. Numerosos esfuerzos han sido hechos por generar conexiones transversales pero la generación de un eje andino-oriental debe ser todavía explorada, en virtud de su importancia en la conexión de los diversos ámbitos logísticos.

Figura 4: Ámbitos Logísticos de Perú



Fuente: Elaboración ALG



Los ámbitos logísticos que se muestran en la figura anterior, son relativamente especializados. Lima - Callao es un gran centro terciario que cubre las necesidades a nivel nacional, en virtud de que la mayor parte del comercio exterior se canaliza a través de Lima. Según estadísticas de la Autoridad Portuaria Nacional (APN), en el año 2010 el 88% de la carga general contenerizada –y por lo tanto susceptible de un tratamiento logístico complejo y en su mayor parte compartido– pasaba por el Callao. El resto se canalizaba mayormente por el puerto de Paita (8.3%), con algún movimiento relativamente menor por los otros puertos (Matarani 1.2%, Ilo 2%, Chimbote 0.5%).

El ámbito norte, alrededor de los centros de Chiclayo y Paita, es un ámbito muy extendido, con un carácter fundamentalmente agrícola. El ámbito sur se caracteriza por una producción agrícola y artesanal, pero igualmente por una actividad comercial intensa generalmente vinculada a los nexos fronterizos.

Desde el punto de vista funcional, la concentración de Lima - Callao ha generado disfuncionalidades enormes con costos relativamente elevados para la economía peruana. Según datos de la APN y en función a estimaciones del grupo consultor al cierre de 2010, alrededor del 73% del tráfico de contenedores que atiende el Callao se canalizaba a través de los almacenes extraportuarios, con escasos movimientos directos entre el puerto y los grandes cargadores. Esto se hace a través de más de 16 facilidades de almacenaje extra-portuario ubicadas en un radio de unos 20 km alrededor del puerto. Este hecho, aunque en mucha menor escala, se repite en Paita.

Esta situación ha creado un fenómeno oligopólico que se traduce en sobrecostos elevados a los usuarios, además de externalidades de importancia en el movimiento extraportuario que el Perú trata de afrontar mediante un plan estratégico elaborado conjuntamente por las municipalidades de Lima y Callao. Con un crecimiento del tráfico de contenedores registrado en 2010 en El Callao del 19.3%; y con la puesta en operación del nuevo terminal de contenedores del Muelle Sur (DP World) y Muelle Norte (APMT), es posible una reconversión gradual de los operadores extraportuarios tradicionales para asegurar su parte del mercado hasta tanto no se concrete el proyecto de la Zona de Actividad Logística del Callao. Pero aparte de este puerto, el crecimiento de exportaciones no tradicionales en particular en Paita –con un crecimiento del tráfico de contenedores registrado en el 2010 de alrededor de 20%– pudiese provocar un fenómeno similar que generaría soluciones costosas al sector público.

La concentración genera costos elevados igualmente para el resto de la economía, dado que no se hace uso óptimo de la infraestructura portuaria existente. Los desplazamientos promedio de la mercancía son por lo tanto muy largos dado que la importación y la producción se concentra en los alrededores de Lima y por lo tanto el atractivo económico, lo cual consolida las condiciones ya atractivas para los operadores logísticos ahí instalados en desmedro de desarrollo de la oferta local y regional de servicios logísticos que tienen como mercado exclusivo el mercado doméstico.

Por otro lado, la oferta logística de transporte de carga, es débil y poco estructurada, incidiendo en numerosos problemas ya detectados en análisis previos del sector transporte: tendencia a sobrecargar para rentabilizar el viaje, flota obsoleta, accidentes, entre otros. En



términos de logística, el problema afecta en mayor medida las cadenas logísticas domésticas o aquellas cadenas de exportación sobre las cuales reposan gran parte de los incentivos de los planes nacionales y regionales de exportación y que son aún incipientes.

Los corredores logísticos

Se ha definido 22 corredores de infraestructura logística por los cuales actualmente se mueve la carga entre los diferentes nodos de transporte, su identificación se ha realizado en base al análisis de la estructura funcional y espacial de las 57 cadenas logísticas estudiadas en el Plan de Desarrollo de los Servicios Logísticos de Transporte; así como la evaluación de los flujos origen-destino de la carga, resultado del Estudio de Demanda de Carga y Pasajeros 2010¹¹, estudio ejecutado por el MTC que consistió en el relevamiento de flujos en 175 puntos de encuesta distribuidos a lo largo de toda la red vial nacional, incluyendo el origen-destino de la carga a nivel de distrito, clasificada en base a cuatro dígitos del código NANDINA; de acuerdo a los resultados de este estudio el volumen de carga que se moviliza en la Red Vial Nacional es del orden de 162,000 toneladas diarias, y el 80% de la misma transita por los corredores logísticos identificados, corroborando el análisis estructurante de las cadenas logísticas efectuado en el Plan de Desarrollo de los Servicios Logísticos de Transporte. Los corredores logísticos identificados se presentan en el Cuadro 4 y se muestran en la Figura 5.

Estos 22 corredores logísticos comprenden en su trayectoria carreteras nacionales, departamentales y rurales o vecinales, totalizando una longitud de 25,717 kilómetros. Estos corredores además han sido debidamente mapeados y georeferenciados a efectos de contar con la caracterización de su infraestructura actual y movimiento de carga por cada uno de ellos, permitiendo llevar a cabo un proceso de planificación de las inversiones futuras; a fin de contar con una red de infraestructura de transporte eficiente e integrada con adecuados niveles de transitabilidad, que contribuya a reducir los costos logísticos de transportes, que para el caso peruano, actualmente se encuentra en el orden del 34% del precio final de venta, cifra superior al promedio de América Latina de 14%.

¹¹ Estudio de Demanda de Carga y Pasajeros 2010, MTC.



Cuadro 5: Corredores Logísticos Identificados

CÓDIGO	NOMBRE DEL CORREDOR LOGÍSTICO
C01	Corredor Logístico 1: Chiclayo - Moyobamba - Tarapoto - Yurimaguas - Iquitos
C02	Corredor Logístico 2: Paita - Piura - Dv. Olmos
C03	Corredor Logístico 3: Lima - La Oroya - Cerro de Pasco - Huánuco - Tingo María - Pucallpa
C04	Corredor Logístico 4: Marcona - Nazca - Abancay - Cusco
C05	Corredor Logístico 5: Matarani - Arequipa - Juliaca - Puno - Pte. Inambari
C06	Corredor Logístico 6: Arequipa - Moquegua - Tacna - La Concordia (Frontera con Chile)
C07	Corredor Logístico 7: Matarani - Ilo - Moquegua - Desaguadero (Frontera con Bolivia)
C08	Corredor Logístico 8: Cusco - Puerto Maldonado - Iñapari (Frontera con Brasil)
C09	Corredor Logístico 9: Ayacucho - Pisco
C10	Corredor Logístico 10: Abancay - Ayacucho - Huancayo - La Oroya
C11	Corredor Logístico 11: Cusco - Juliaca - Puno - Desaguadero (Frontera con Bolivia)
C12	Corredor Logístico 12: Tarapoto - Aucayacu - Tocache - Tingo María
C13	Corredor Logístico 13: Pativilca - Conococha - Huaraz - Carhuaz
C14	Corredor Logístico 14: Ciudad de Dios - Cajamarca - Chachapoyas
C15	Corredor Logístico 15: Piura - Tumbes - Puente Internacional (Frontera con Ecuador)
C16	Corredor Logístico 16: Chiclayo - Cajamarca
C17	Corredor Logístico 17: La Oroya - Tarma - La Merced - Satipo
C18	Corredor Logístico 18: Chimbote - Huacrachuco - Tocache
C19	Corredor Logístico 19: Salaverry - Trujillo - Shorey - Huamachuco
C20	Corredor Logístico 20: Dv. Quilca - Matarani - Ilo - Tacna
EE1	Eje Estructurante 1: Carretera Panamericana Norte hasta Piura
EE2	Eje Estructurante 2: Carretera Panamericana Sur hasta Arequipa

Cuadro 6: Conformación de los Corredores Logísticos

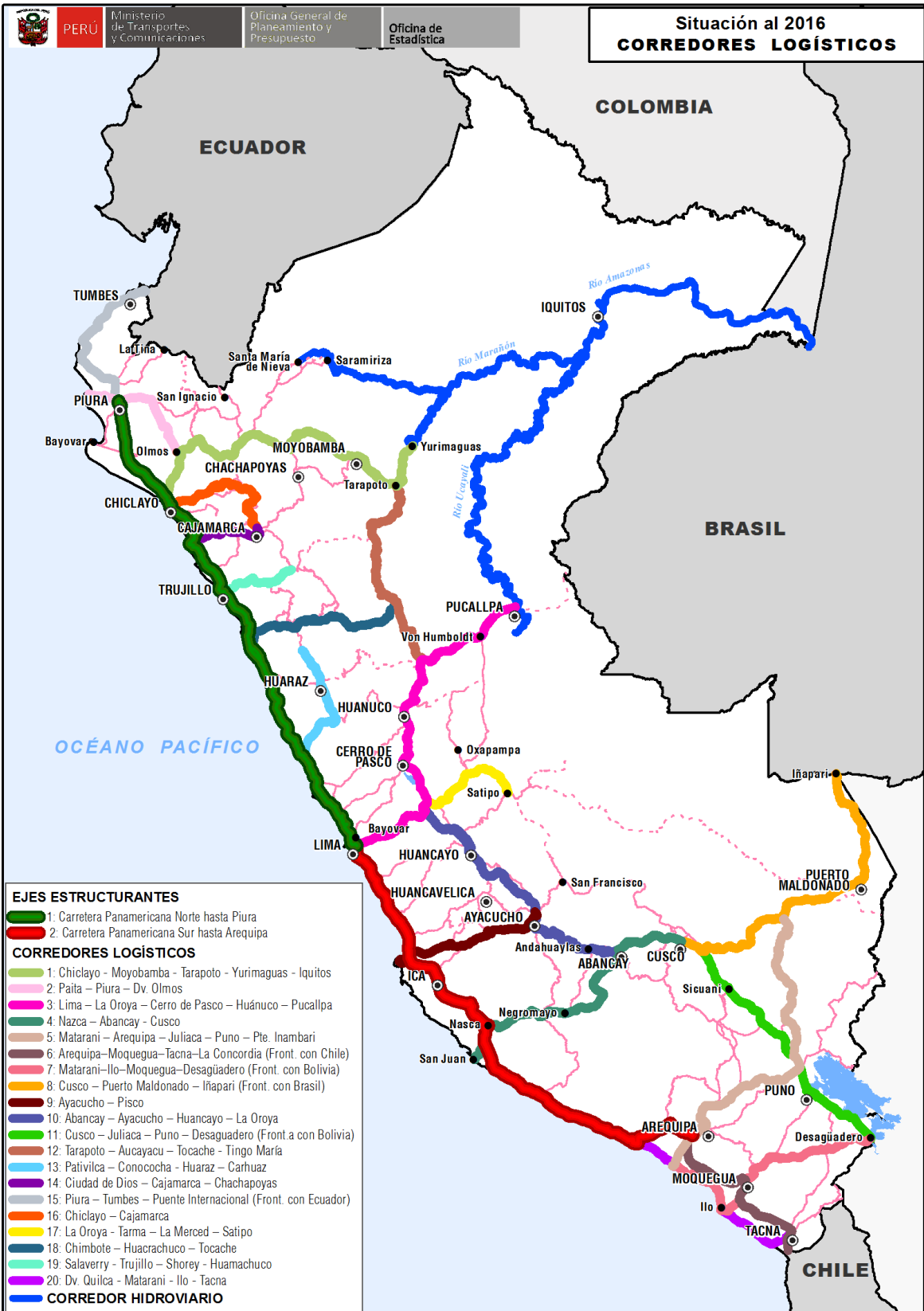
NOMBRE	LONGITUD		
	Ejes Principales (Km)	Ejes Alimentadores (Km)	Total (Km)
02 Ejes Estructurales	2,018	1,933	3,951
20 Corredores Logísticos	9,644	12,122	21,766
Total	11,662	14,055	25,717

Fuente: Plan de Desarrollo de los Servicios Logísticos de Transportes

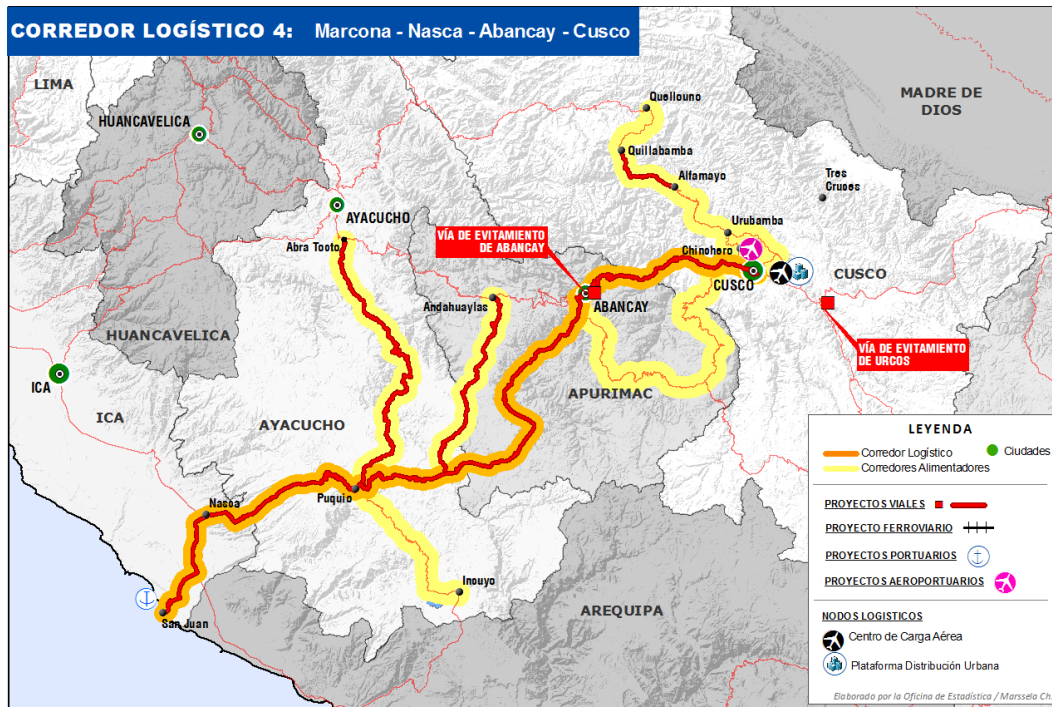
Elaboración: Oficina General de Planeamiento y Presupuesto.



Figura 5: Corredores Logísticos Identificados



Los corredores logísticos están conformados por un eje principal y uno o varios ejes alimentadores que suministran los flujos de carga al eje principal. Por ejemplo, en la siguiente figura se muestra un esquema del Corredor Logístico N° 4: Marcona – Nazca – Abancay – Cusco, en el cual se puede apreciar en color naranja el eje principal compuesto por la carretera y en color amarillo los ejes alimentadores compuestos por la carretera Puquio – Incuyo, Abra Tooto – , Puquio, Andahuaylas – Pampachiri y otras más.



Estándares de los ejes principales

Se considera que todos los ejes principales de los corredores logísticos deben estar bajo competencia nacional y estar adecuados a los “estándares logísticos”, es decir, deben tener las siguientes características:

- Estar totalmente pavimentados a efectos de soportar mayores cargas por eje en todas sus estructuras: pavimentos, puentes, túneles, etc.
- Los flujos de carga de largo recorrido no deben atravesar las ciudades, es decir, se deben implementar vías de evitamiento que eviten que los vehículos pesados entren a las ciudades.
- Deben estar señalizadas adecuadamente para el flujo de carga pesada y tener carriles de adelantamiento en determinados puntos a efectos de mitigar el impacto de los vehículos pesados en el flujo de tráfico.



- Deben contener infraestructura de comunicaciones de banda ancha en las proximidades del eje vial de manera que permita una adecuada gestión del tránsito y la aplicación intensiva de sistemas de transporte inteligentes como trazabilidad de la carga, seguridad, despacho anticipado, entre otros.
- Los orígenes y destinos finales del transporte de carga interurbano y de larga distancia deben ser plataformas logísticas, es decir, los flujos de tráfico de carga deben estar planificados a partir de una red de plataformas logísticas.
- Finalmente, en los ejes principales, cada determinada distancia, contendrán truck centers; los cuales son centros de atención al transportista en los que se brindarán servicios de guardianía, restaurantes, hoteles, supermercados y de esta manera asegurar que el transportista maneje el número de horas reglamentado.

Estándares de los ejes alimentadores

Los ejes alimentadores, como su nombre lo indica, se encargan de suministrar los flujos de carga a los ejes principales dentro de un mismo corredor logístico. Estos ejes pueden estar bajo competencia nacional o regional y también deben contar con las siguientes características:

- Estar totalmente pavimentados con un diseño a cinco años como mínimo o con otro tipo de pavimento superior de acuerdo a la demanda que tenga el eje en cuestión.
- Deben estar señalizadas adecuadamente para el flujo de carga pesada y tener carriles de adelantamiento en determinados puntos a efectos de mitigar el impacto de los vehículos pesados en el flujo de tráfico.



4 DESARROLLO DE LOS CORREDORES LOGÍSTICOS DE TRANSPORTE

4.1 ESTRATEGIA DE DESARROLLO DE LOS CORREDORES LOGÍSTICOS

El desarrollo de los corredores logísticos identificados, se enmarca en una propuesta de desarrollo del sistema logístico en el país, esto es según un modelo mixto (internacional-doméstico), que tal como su nombre lo indica, es un modelo que combina el desarrollo de todos los componentes del sistema logístico –infraestructura, servicios y procesos– de apoyo al mercado internacional de estos servicios y al mercado nacional. El segmento de mercado internacional demanda infraestructura y servicios muy eficientes en los nodos de carácter fronterizo –marítimo, aéreo y terrestre–, con costos y calidad muy atractivos para el usuario del sistema de distribución física internacional. En general los servicios logísticos aquí ofrecidos son complementarios a la actividad de comercio exterior (fronteriza), y los procesos logísticos son aquellos usualmente incluidos dentro de la denominación “facilitación del comercio y del transporte”. El segmento de mercado doméstico por el contrario, demanda infraestructura de apoyo a la distribución nacional de mercancías y la logística urbana o del último kilómetro; los servicios están asociados bien al apoyo a la preparación de los productos para el consumo final, o bien para la exportación de los mismos.

La adopción del modelo mixto implica que el Estado se involucra en la promoción activa de todos los componentes del sistema y no sólo en los componentes del sistema dirigidos a atender las últimas fases o eslabones de las cadenas logísticas del comercio exterior¹².

En consecuencia el desarrollo de los corredores logísticos pasa por la realización de acciones en los componentes de infraestructura logística, servicios logísticos y procesos, que en el modelo mixto pueden estar referidos a los aspectos que se indican en el Cuadro 6. No obstante por la naturaleza del presente Plan de Inversiones, este incide en la infraestructura logística: redes de transporte, nodos logísticos e infraestructura complementaria.

¹² Plan de Desarrollo de Servicios Logísticos de Transporte – Plan de Mediano y Largo Plazo (Versión Preliminar), MTC 2011



Cuadro 7: Componentes a Desarrollar en un Modelo Mixto de Logística¹³

Mercado objetivo	Infraestructura	Servicios	Procesos
Segmento de mercado internacional	- Puertos y aeropuertos bien integrados a la red mundial de distribución de carga. - Red de Plataformas Logísticas asociadas a los principales nodos de comercio exterior - Carreteras troncales de carga - Pasos de frontera carreteros - Infraestructura logística de apoyo a la operativa fronteriza marítima, aérea y terrestre	- Estándares de calidad internacional - Consolidación y desconsolidación - Almacenamiento bajo custodia aduanera de mercancías en tránsito o en régimen temporal - Servicio a contenedores vacíos - Transporte internacional - Cross-docking, - Agenciamiento aduanero y freight forwarding - Facilidades de frío, Servicio a transportistas internacionales	- Simplificación de trámites aduaneros, armonización de procedimientos fronterizos y ventanillas únicas del comercio exterior, reducción de barreras no tarifarias aplicables al sector transporte (homologación de límites y pesos y dimensiones, facilitación de tránsito de operadores de terceros países - Gestión de la seguridad y monitoreo de la seguridad
Segmento de mercado doméstico	- Infraestructura nodal especializada de apoyo a la distribución y a la logística del último kilómetro - Red nacional de truck centers en vías concesionadas - Redes carreteras secundaria de servicio a los movimientos troncales nacionales - Redes terciarias de acceso a los principales centros productivos rurales	- Empaquetado - Paletización y unitarización - Etiquetado - Almacenaje y gestión de inventarios - Cross-docking - Paquetería expresa - Logística de retorno - Transporte, mudanzas y entregas - Postponement - Ensamblaje - Transporte y facilidades de frío - Preparación de órdenes - Compras y facturación	- Tracking de mercancías - Servicio al cliente y gestión de logística de retorno - Bolsas de carga - Procesos de formación y certificación profesional. - Sistema de información y difusión. Observatorio de logística

Fuente: Elaboración ALG

4.2 ACCIONES PROPUESTAS EN LOS CORREDORES LOGÍSTICOS

En concordancia con la estrategia general propuesta en el acápite anterior, se plantea un conjunto de acciones para cada uno de los 22 corredores identificados, las que luego se concretan en proyectos priorizados en el capítulo siguiente. Las acciones se refieren a los componentes siguientes:

¹³ Idem



Infraestructura

- Ampliación de puertos y aeropuertos
- Construcción de ZAL
- Creación de rutas alternativas
- Aumento de la capacidad y calidad de carreteras
- Modernización de mercados
- Mejoramiento de los ejes transversales
- Construcción de ferrocarril

Infraestructura y servicios

- Construcción de plataformas de distribución urbana
- Terminales de carga
- Creación de centrales de carga en la sierra
- Ampliar pasos de frontera y crear centros logísticos transfronterizos

Servicios y procesos

- Consolidar corredores logísticos
- Fomentar la aparición de clusters productivos que aprovechen sinergias
- Fomentar la innovación tecnológica y eficiencia en transporte y logística
- Fomentar la intermodalidad y transporte fluvial hacia Iquitos

Infraestructura, servicios y procesos

- Aumento de la infraestructura de frío, en especial en la sierra

Las acciones identificadas cubren todos los componentes y todos los ámbitos, es decir, infraestructura, servicios y procesos logísticos para los ámbitos internacional y doméstico. La eficiencia del sistema demanda consolidar las acciones iniciadas en los grandes nodos de comercio internacional a la vez que generar un conjunto de soluciones dirigidas a las necesidades de agregación de valor y logística de distribución para el mercado doméstico.

Seguidamente, para cada corredor identificado, se presenta la propuesta de acciones respecto a infraestructura en la red de transportes, nodos logísticos e infraestructura complementaria; para los horizontes de corto, mediano y largo plazo. En los Cuadros 7 a 9 se incluye un resumen de las propuestas por cada horizonte.



EJE ESTRUCTURANTE 1: CARRETERA PANAMERICANA NORTE HASTA PIURA



NODOS LOGÍSTICOS

Corto Plazo	Zona de actividad logística del Callao
Mediano Plazo	- Plataforma de distribución urbana y consolidación de producción local de Lima Norte - Plataforma de distribución urbana de Trujillo - Plataforma de distribución urbana de Chiclayo - Plataforma Logística Aérea del Callao
Largo Plazo	Plataforma Logística Aérea de Trujillo

PROYECTOS VIALES

Mediano Plazo	- Carretera Oyotún – Las Delicias y Puente Las Delicias (ruta PE-1NI) - Autopista Pimentel – Chiclayo - Vía de evitamiento de Chimbote
Largo Plazo	- Intercambio vial Salaverry - Vía de evitamiento de Chao - Vía de evitamiento de Virú

PROYECTOS FERROVIARIOS¹⁴

Largo Plazo	Ferrocarril Costero Lima – Piura
--------------------	--

PROYECTOS COMPLEMENTARIOS

Corto Plazo	- Implementación de centros de atención y apoyo al transporte de carga (truck centers) en puntos determinados de la carretera Panamericana Norte hasta Piura - Adecuación de la carretera Panamericana Norte hasta Piura (Ruta PE-1N) - Implementación de la Bolsa de Carga - Diseño e implementación del Observatorio de Logística
--------------------	--

¹⁴ Proyectos a Evaluar en el Plan de Desarrollo Ferroviario.



EJE ESTRUCTURANTE 2: CARRETERA PANAMERICANA SUR HASTA AREQUIPA



NODOS LOGÍSTICOS

Corto Plazo

- Plataforma de distribución urbana y regional de Arequipa

Mediano Plazo

- Plataforma de distribución urbana y consolidación de producción local de Lima Sur
- Plataforma logística de consolidación de carga regional de Ica
- Plataforma logística de consolidación de carga regional de Majes

PROYECTOS VIALES

Mediano Plazo

- Carretera Emp. PE-1S (Mala) – Calango – La Capilla (Ruta PE-1SA)
- Vía de evitamiento de Ica
- Carretera Chuquibamba – Cotahuasi (Ruta AR-105)

Largo Plazo

- Carretera Emp. PE-1S – Achanizo – Yanamachay – Incuyo (Ruta PE-32)
- Carretera Ica (Emp. PE-1S) – Los Molinos – Huamaní – Emp. PE-28A (Huaytará) (Ruta PE-1SC)
- Carretera La Capilla – Viscas – San Juan de Tantarache (Ruta PE-1SA)
- Vía de evitamiento de Camaná (Ruta PE-01S)
- Carretera Emp. PE-1SE (Huambo) – Andagua – Machahuay – Viraco – Tipan – Emp. AR-105 (Acoy) (Ruta AR-106)
- Carretera Emp. PE-01S – Huambo (Ruta AR-109)

PROYECTOS FERROVIARIOS

Largo Plazo

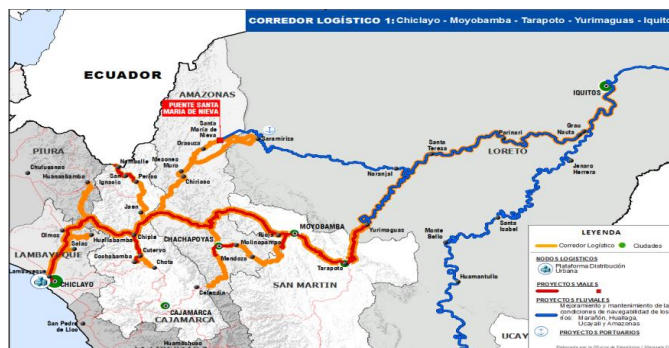
- Ferrocarril Costero Lima – Arequipa

PROYECTOS COMPLEMENTARIOS

Corto Plazo

- Mejoramiento y adecuación de la carretera Panamericana Sur hasta Arequipa (Ruta PE-1S)
- Implementación de centros de atención y apoyo al transporte de carga (truck centers) en puntos determinados de la carretera Panamericana Sur hasta Arequipa



CORREDOR LOGÍSTICO 1: CHICLAYO – MOYOBAMBA – TARAPOTO – YURIMAGUAS – IQUITOS**EJE DEL CORREDOR**

- Carretera Emp. PE-1N – Mochumi – Illimo – Motupe – Olmos (Ruta PE-1NJ)
- Carretera IIRSA Norte Dv. Olmos – Moyobamba – Tarapoto – Yurimaguas
- Vía fluvial Yurimaguas – Iquitos (ríos Huallaga – Marañón – Amazonas)

NODOS LOGÍSTICOS

Mediano Plazo	• Plataforma de distribución urbana de Chiclayo (véase el Eje Estructurante 1: Carretera Pan. Norte)
Largo Plazo	• Plataforma multimodal de Yurimaguas • Plataforma de distribución urbana de Iquitos

PROYECTOS VIALES

Corto Plazo	• Carretera San Ignacio – Namballe - Puente Integración (ruta PE-5N)
Mediano Plazo	• Carretera Pericos – San Ignacio (ruta PE-5N) • Carretera Selva Alegre – Soritor – La Calzada (Emp. PE-05N) (ruta PE-08B) • Carretera Cochabamba (PE-06A) – Cutervo – Santo Domingo de la Capilla – Callayuc – Chiple (Emp. PE-04C) (ruta PE-3N) • Carretera Tingo (Dv. Kuélap) – Achamaqui (ruta PE-08B) • Carretera Chachapoyas – Dv. Molinopampa (ruta PE-08B) • Construcción del puente Santa María de Nieva
Largo Plazo	• Carretera Dv. Molinopampa - Rodríguez de Mendoza – Selva Alegre (ruta PE-08B) • Carretera El Tambo – Huarmaca – Sondorillo – Sondor (PE-02B) – Huancabamba (PE-02A) (ruta PE-03N) • Carretera Durand – Chiriaco – Puente Wawico (Emp. PE-5ND) – Puente Nieva – Saramirza (ruta PE-5NC) • Carretera Puente Wawico – Oracuz – Santa María de Nieva – Saramirza (ruta PE-5ND) • Carretera Chota (Emp. PE-3N) – Cutervo (Emp. PE-3N) (ruta PE-3NC) • Carretera Balsas – Dv. Leimebamba (ruta PE-08B) • Carretera Dv. Leimebamba – Tingo (Dv. Kuélap) (ruta PE-08B) • Construcción del puente Tingo y accesos • Construcción del puente Yahuahua y accesos • Construcción del puente Chamaya y accesos • Construcción del puente Nueva Unidad y accesos • Construcción del puente Olaechea y accesos • Construcción del puente Numpaken y accesos • Construcción del puente Uchichiángos y accesos

PROYECTOS FLUVIALES

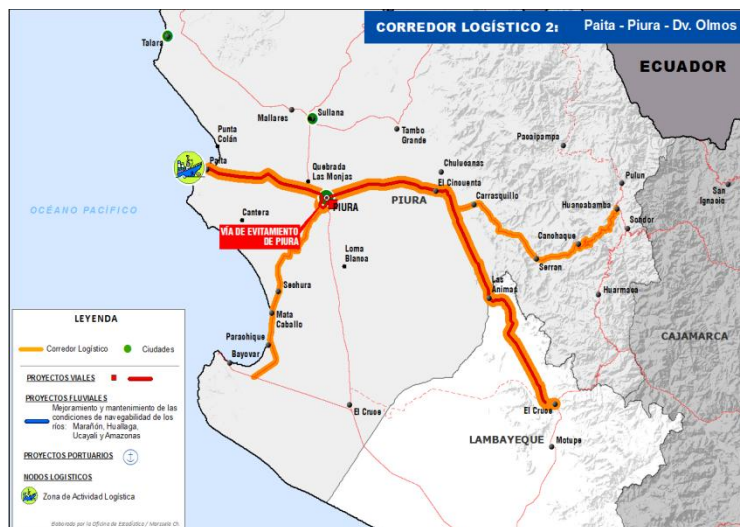
Corto Plazo	• Mejoramiento y mantenimiento de las condiciones de navegabilidad de los ríos Marañón, Huallaga, Ucayali y Amazonas.
Largo Plazo	• Mejoramiento del terminal portuario de Saramirza

PROYECTOS COMPLEMENTARIOS

Corto Plazo	• Implementación de centros de atención y apoyo al transporte de carga (truck centers) en puntos determinados de la carretera IIRSA Norte (Dv. Olmos – Moyobamba – Tarapoto – Yurimaguas – Iquitos) • Adecuación de la carretera IIRSA Norte (Dv. Olmos – Moyobamba – Tarapoto – Yurimaguas – Iquitos)
Mediano Plazo	• Adecuación de la carretera Emp. PE-1N – Mochumi – Illimo – Motupe – Olmos (ruta PE-1NJ)



CORREDOR LOGÍSTICO 2: PAITA – PIURA – DV. OLMOS



EJE DEL CORREDOR

- Carretera IIRSA Norte Paita – Piura - Dv. Olmos

NODOS LOGÍSTICOS

- Corto Plazo**
- Zona de actividad logística de Paita

PROYECTOS VIALES

- Mediano Plazo**
- Construcción de la vía de evitamiento de Piura
- Largo Plazo**
- Carretera Canchaque – Huancabamba (ruta PE-02A)
 - Carretera Huancabamba – Sopalache – Dv. Ayabaca – Frontera con Ecuador (ruta PE-03N)

PROYECTOS COMPLEMENTARIOS

- Corto Plazo**
- Implementación de centros de atención y apoyo al transporte de carga (truck centers) en puntos determinados de la carretera IIRSA Norte (Paita – Piura - Dv. Olmos)
 - Adecuación de la carretera IIRSA Norte, tramo Paita – Piura - Dv. Olmos



CORREDOR LOGÍSTICO 3: LIMA – LA OROYA – CERRO DE PASCO – HUÁNUCO – TINGO MARÍA – PUCALLPA

EJE DEL CORREDOR

- Carretera IIRSA Centro (Puente Ricardo Palma – La Oroya – Dv. Cerro de Pasco – Huánuco – Tingo María – Dv. Tocache – Pucallpa)
- Vía fluvial Pucallpa – Iquitos (ríos Ucayali – Amazonas)

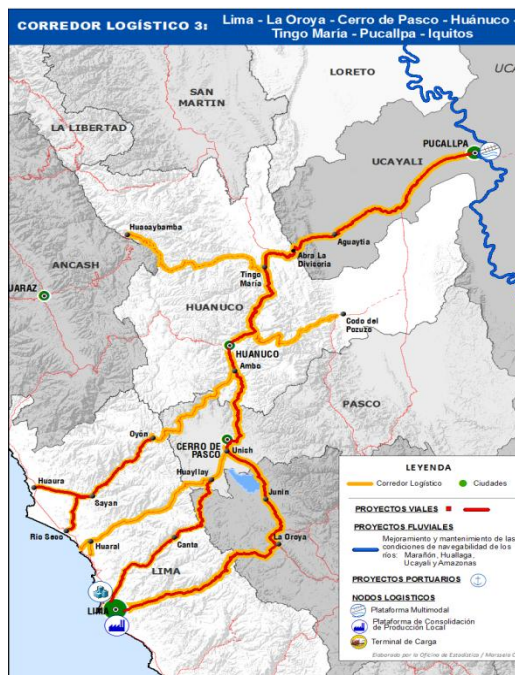
NODOS LOGÍSTICOS

Mediano Plazo

- Plataforma de distribución urbana y consolidación de producción local de Lima Este

Largo Plazo

- Plataforma logística multimodal de Pucallpa
- Plataforma de distribución urbana de Iquitos (ver también el Corredor Logístico 1 y 2)



PROYECTOS VIALES

Corto Plazo

- Carretera Lima – Canta (ruta PE-20A)
- Carretera Churín – Oyón (ruta PE-18)
- Intercambio vial Las Torres

Mediano Plazo

- Carretera Canta – Huallay (ruta PE-20A)
- Carretera Emp. PE-1N – Huaura – Sayán – Churín (ruta PE-18)
- Sectores críticos de la carretera Puente Chino – Aguaytía (ruta PE-5N)
- Carretera Río Seco – El Ahorcado – Dv. Sayán (Emp. PE-1NE)
- Segunda calzada de la carretera Dv. Aeropuerto Pucallpa - Pucallpa

Largo Plazo

- Carretera Oyón – Yanahuanca – Emp. PE-03N (Ambo) (ruta PE-18)
- Ampliación de la calzada de la carretera Puente Ricardo Palma – La Oroya (ruta PE-22)
- Carretera Acos – Huallay (Emp. PE-20A) (ruta PE-1NC)
- Carretera Dv. Cerro de Pasco – Huánuco (ruta PE-03N)
- Carretera Huánuco – Tingo María – Dv. Tocache (Emp. PE-05N) (ruta PE-18A)
- Carretera Puente Rancho – Umari – Pano – Abra Alegría – Codo del Pozuzo (Emp. PE-5NA) (ruta PE-18B)
- Carretera Jircán – Carpa – Monzón – Tingo María (Emp. PE-18A) (ruta PE-14A)
- Construcción de la vía de evitamiento de La Oroya

PROYECTOS FLUVIALES

Corto Plazo

- Mejoramiento y mantenimiento de las condiciones de navegabilidad de los ríos Marañón, Huallaga, Ucayali y Amazonas (ver también el Corredor Logístico 1)

PROYECTOS COMPLEMENTARIOS

Corto Plazo

- Adecuación de la carretera IIRSA Centro Tramo 1: Lima – La Oroya – Dv. Cerro de Pasco
- Adecuación de la carretera IIRSA Centro Tramo 2: Dv. Cerro de Pasco – Huánuco – Tingo María – Dv. Tocache
- Adecuación de la carretera IIRSA Centro Tramo 3: Dv. Tocache – Aguaytía – Pucallpa
- Implementación de centros de atención y apoyo al transporte de carga (truck centers) en puntos determinados de la carretera IIRSA Centro en sus Tramos 1, 2 y 3 y en la carretera Lima – Canta – Unish.



CORREDOR LOGÍSTICO 4: SAN JUAN DE MARCONA - NAZCA - ABANCAY - CUSCO



EJE DEL CORREDOR

- Carretera IIRSA Sur Tramo 1: San Juan de Marcona – Nazca – Puquio – Abancay – Cusco

NODOS LOGÍSTICOS

Mediano Plazo • Plataforma Logística Aérea de Cusco

Largo Plazo • Plataforma de distribución urbana de Cusco

PROYECTOS VIALES

Corto Plazo • Carretera Alfamayo – Chaullay – Quillabamba (ruta PE-28B)

• Carretera Abra Tocto – Cangallo – Huancapi – Canaria – Puquio (ruta PE-32A)

Mediano Plazo • Carretera Andahuaylas – Pampachiri – Emp. PE-30A (ruta PE-30B)

• Construcción de la vía de evitamiento de Abancay

• Carretera Urubamba - Pisac (Emp. PE-28G) (ruta PE-28B)

• Carretera Quillabamba – Dv. Echarate – Quellouno (ruta PE-28B)

• Carretera Emp. PE-03S – Lambra – Chuquibambilla – Progreso – Challhuahuacho – Cotabambas – Emp. PE-03S (ruta PE-35F)

Largo Plazo • Carretera Incuyo - Coracora – Abra Tablacruz – Emp. PE-30A

• Carretera Emp. PE-03S (Poroy) – Cachimayo – Chinchero – Emp. PE-28B (Urubamba) (ruta PE-28F)

• Construcción de la vía de evitamiento de Cusco

• Carretera Emp. PE-03S – Yaurisque – Paruro – Pillpinto – Acos – Acomayo – Sangarara – Emp. PE-03S (Chuquichuana)

• Carretera Emp. PE-30A – Sojo – Huancapampa – Matara – Antabamba

PROYECTOS PORTUARIOS

Corto Plazo • Mejoramiento del puerto de San Juan de Marcona

PROYECTOS AEROPORTUARIOS

Corto Plazo • Construcción del aeropuerto de Chinchero

PROYECTOS FERROVIARIOS

Mediano Plazo • Construcción del ferrocarril San Juan de Marcona – Andahuaylas (Ferrocarril Trasandino FERROSUR)

Largo Plazo • Construcción del ferrocarril Huanavelica – Cusco

PROYECTOS COMPLEMENTARIOS

Corto Plazo • Adecuación de la carretera IIRSA Sur tramo 1: San Juan de Carmona – Nazca – Abancay – Cusco

• Implementación de centros de apoyo al transporte de carga (truck centers) en puntos determinados de la carretera IIRSA Sur tramo 1: San Juan de Carmona – Nazca – Abancay – Cusco



CORREDOR LOGÍSTICO 5: MATARANI – AREQUIPA – JULIACA – PUENTE INAMBARÍ

EJE DEL CORREDOR

- Carretera IIRSA Sur Tramo 5: Matarani – Arequipa – Juliaca
- Carretera IIRSA Sur Tramo 4: Juliaca – Macusani – San Gabán – Puente Inambari

NODOS LOGÍSTICOS

Corto Plazo

- Plataforma de distribución urbana y regional de Arequipa (véase también el Eje Estructurante 2 de la carretera Panamericana Sur).

Largo Plazo

- Zona de Actividad Logística de Matarani
- Plataforma de distribución urbana de Juliaca
- Plataforma Logística Aérea de Arequipa



PROYECTOS VIALES

Corto Plazo

- Carretera El Descanso – Dv Langui (ruta PE-34G)

Mediano Plazo

- Carretera Negro Mayo – Dv. Tintaya – Emp. PE-3SG (Yauri) (ruta PE-34E)
- Carretera Yauri (Emp. PE-3SG) – Río Salado (ruta PE-3SG)
- Carretera Río Salado – San Genaro (ruta PE-34F)
- Carretera Dv. Langui - Colpahuayco (ruta PE-34G)
- Carretera Emp. PE34A (Imata) – Negro Mayo – Occoruro – Emp. PE-3SG (ruta PE-34J)
- Carretera Emp. PE-34C – Sabandía – Dv. Mollebaya – Poci – L.D. Moquegua
- Carretera L.D. Moquegua – Omate – Puquina – Emp. PE-038

Largo Plazo

- Carretera Dv. Vizcachane (Emp. PE-34E) – Vizcachane – Pulpera - Negromayo (ruta PE-34E)
- Carretera El Descanso – Yanaoca – Emp. PE-03S (Combapata)
- Carretera Emp. PE-34A – Chiguata – Achocolla – Llapapata – Dv. Imata (ruta PE-34C)
- Carretera Dv. Imata – Llapapata – Santa Lucía (Emp. PE-34A) (ruta PE-34C)
- Carretera Putina – Cuyocuyo - Sandía – Yanahuaya (ruta PE-34H)
- Carretera Emp. 34H – Huancané – Moho – Ninantaya (frontera con Bolivia) (ruta PE-34I)
- Construcción de la vía de evitamiento de Juliaca

PROYECTOS PORTUARIOS

Mediano Plazo

- Ampliación y aumento de capacidad del puerto de Matarani

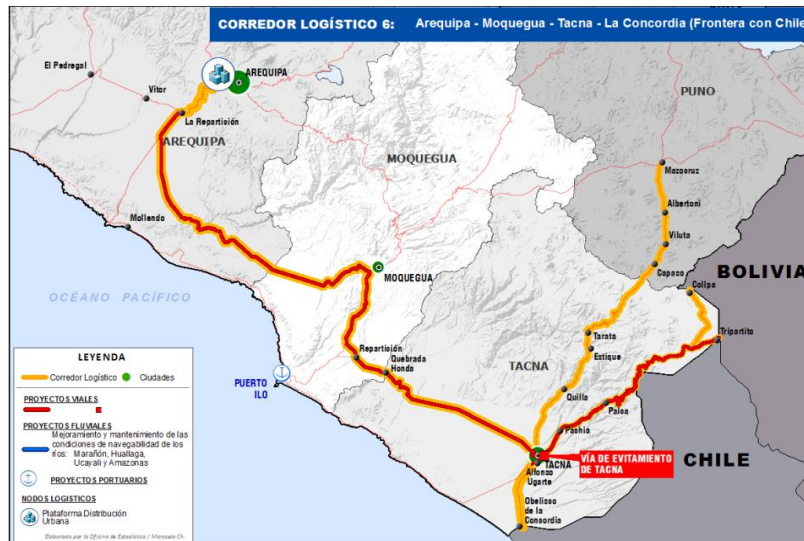
PROYECTOS COMPLEMENTARIOS

Corto Plazo

- Adecuación de la carretera IIRSA Sur Tramo 5: Matarani – Arequipa – Juliaca
- Adecuación de la carretera IIRSA Sur Tramo 4: Juliaca – Macusani – San Gabán – Puente Inambari
- Implementación de centros de atención y apoyo al transporte de carga (truck centers) en puntos determinados de la carretera Matarani – Arequipa – Juliaca – Puno.



CORREDOR LOGÍSTICO 6: AREQUIPA – MOQUEGUA – TACNA – LA CONCORDIA (FRONTERA CON CHILE)



EJE DEL CORREDOR

- Carretera Arequipa – Dv. Matarani – Dv. Moquegua – Dv. Ilo - Tacna – La Concordia (Frontera con Chile) (ruta PE-01S)

NODOS LOGÍSTICOS

Corto Plazo

- Plataforma de Distribución Urbana y Regional de Arequipa (ver también el Eje Estructurante 2 y el Corredor Logístico 5)

Largo Plazo

- Plataforma Logística Terrestre de Tacna

PROYECTOS VIALES

Mediano Plazo

- Carretera Emp. PE-01S (Tacna) – Pachía – Palca – Rosaspata – Tripartito (Frontera con Bolivia y Chile)
- Construcción de la vía de evitamiento de Tacna

Largo Plazo

- Mejoramiento de la carretera Emp. PE-1S (Tacna) – Tarata – Capazo – Puente Calacuno – Emp. PE-36A (Mazocruz)
- Construcción del puente Tarucachi

PROYECTOS PORTUARIOS

Mediano Plazo

- Ampliación y mejoramiento del puerto de Ilo

PROYECTOS COMPLEMENTARIOS

Corto Plazo

- Adecuación de la carretera Panamericana Sur: Tramo Arequipa – Moquegua – Tacna – La Concordia (Frontera con Chile)
- Implementación de centros de atención y apoyo al transporte de carga (truck centers) en puntos determinados de la carretera Panamericana Sur tramo Arequipa – Moquegua – Tacna – Frontera con Chile y en la carretera Dv. Quilca – Matarani – Punta de Bombón – Ilo – Tacna



CORREDOR LOGÍSTICO 7: MATARANI – ILO – MOQUEGUA – DESAGUADERO (FRONTERA CON BOLIVIA)



EJE DEL CORREDOR

- Carretera Matarani – Mollendo – Cocachacra - Dv. Cocachacra (Emp. PE-01S) – Moquegua - Desaguadero

NODOS LOGÍSTICOS

- | | |
|----------------------|---|
| Mediano Plazo | <ul style="list-style-type: none"> Plataforma logística de apoyo en frontera de Desaguadero. |
| Largo Plazo | <ul style="list-style-type: none"> Zona de actividad logística de Matarani (mencionada en el Corredor Logístico 5) Puerto Seco de Desaguadero |

PROYECTOS VIALES

- | | |
|----------------------|---|
| Mediano Plazo | <ul style="list-style-type: none"> Carretera Ilave – San Antonio de Checa (ruta PE-38A) Carretera Cocachacra – Dv. Cocachacra (Emp. PE-01N) (ruta AR697) |
| Largo Plazo | <ul style="list-style-type: none"> Carretera Emp. PE-36A (Mazocruz) – Conduriri – San Antonio de Checa (Emp. PE-3S) (ruta PE-38A) Construcción de la vía de Evitamiento de Moquegua |

PROYECTOS PORTUARIOS

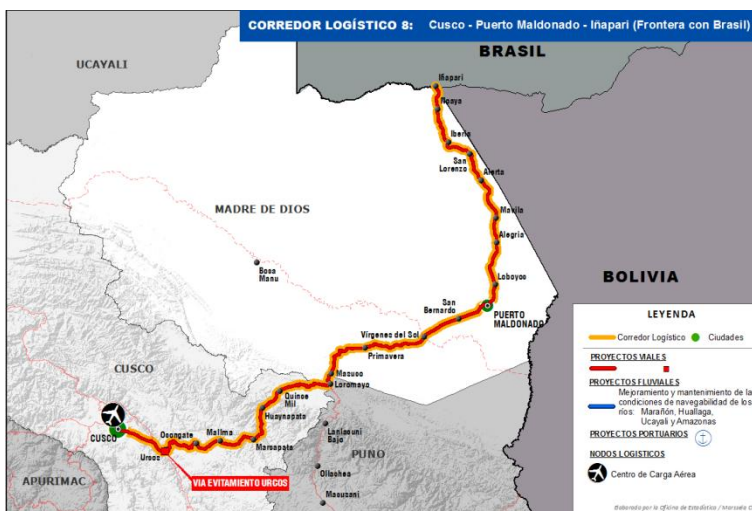
- | | |
|----------------------|--|
| Mediano Plazo | <ul style="list-style-type: none"> Ampliación y aumento de capacidad del puerto de Matarani (ver también el Corredor Logístico 5) Ampliación y mejoramiento del puerto de Ilo (ver también Corredor Logístico 6) |
|----------------------|--|

PROYECTOS COMPLEMENTARIOS

- | | |
|----------------------|---|
| Corto Plazo | <ul style="list-style-type: none"> Implementación de centros de atención y apoyo al transporte de carga (truck centers) en puntos determinados de las carreteras Ilo – Desaguadero |
| Mediano Plazo | <ul style="list-style-type: none"> Adecuación de la carretera Ilo – Desaguadero Adecuación de la carretera Cocachacra – Dv. Cocachacra. |



CORREDOR LOGÍSTICO 8: CUSCO – PUERTO MALDONADO – IÑAPARI (FRONTERA CON BRASIL)



EJE DEL CORREDOR

- Carretera IIRSA Sur Tramo 2: Cusco –Urcos – Puente Inambari
- Carretera IIRSA Sur Tramo 3: Puente Inambari – Puerto Maldonado – Iñapari (Frontera con Brasil)

NODOS LOGÍSTICOS

Mediano Plazo

- Plataforma Logística Aérea de Cusco (ver también el Corredor Logístico 5)

Largo Plazo

- Plataforma de distribución urbana de Cusco
- Plataforma logística de apoyo en frontera de Iñapari
- Plataforma Logística Terrestre de Puerto Maldonado

PROYECTOS VIALES

Mediano Plazo

- Construcción de la vía de Evitamiento de Urcos

Largo Plazo

- Construcción de la vía de Evitamiento de Cusco
- Construcción de la vía de Evitamiento de Puerto Maldonado

PROYECTOS COMPLEMENTARIOS

Corto Plazo

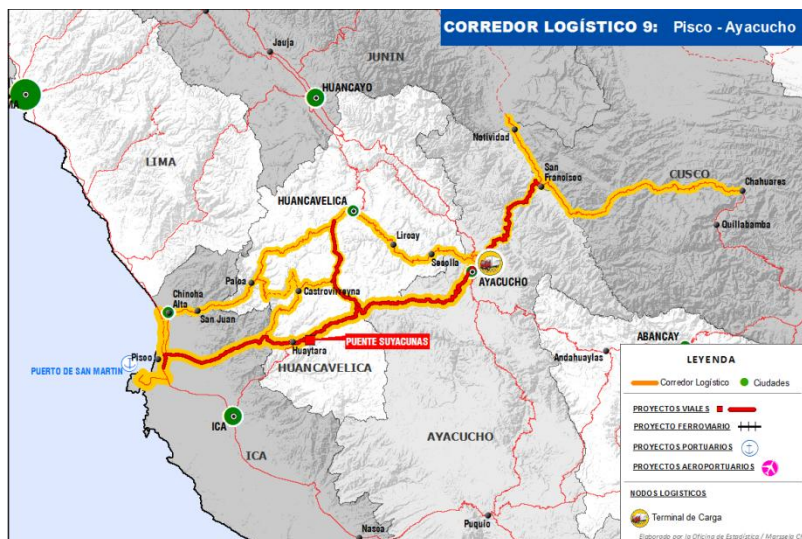
- Adecuación de la carretera Cusco – Urcos – Puerto Maldonado – Iñapari (Frontera con Brasil)

Mediano Plazo

- Implementación de centros de atención y apoyo al transporte de carga (truck centers) en puntos determinados de la carretera Cusco – Urcos – Puerto Maldonado – Iñapari (Frontera con Brasil)



CORREDOR LOGÍSTICO 9: PISCO – AYACUCHO



EJE DEL CORREDOR

- Carretera Pisco – Ayacucho (ruta PE-28A)

NODOS LOGÍSTICOS

- Largo Plazo**
- Plataforma Logística Terrestre de Ayacucho

PROYECTOS VIALES

- Corto Plazo**
- Carretera Quinua – San Francisco: Tramo Km 26 – Km 78+500 (ruta PE-28B)
 - Construcción del puente Suyacunas y accesos
- Mediano Plazo**
- Carretera Quinua – San Francisco: Tramo Km 78+500 – Km 172+420 (ruta PE-28B)
 - Carretera Emp. PE-28A (Rumichaca)- Pilpichaca – Emp. PE-28D (Santa Inés)
 - Carretera Santa Inés – Pucapampa – Emp. PE-26 (Plazapata)
- Largo Plazo**
- Carretera Emp. PE-28A (Pampano) – Ticrapo – Castrovirreyna – Santa Inés (ruta PE-28D)
 - Carretera Emp. PE-1S - Chinchá Alta – San Juan – Palca – Lachoj (ruta PE-26)
 - Carretera Emp. PE-26 – Huanchos – Mollepampa – Emp. PE-28D (Castrovirreyna) (ruta PE-26A)
 - Carretera Emp. PE-26 (Huancavelica) – Cunyac – Lircay – Julcamarca – Emp. PE-3S (Lagunilla)) (ruta PE-26B)
 - Carretera San Francisco – Kimbiri – Kepashiato – Kiteni – Chahuares) (ruta PE-28B)
 - Carretera Emp. PE28B (San Francisco) – Pichari – Quisto central – Natividad – Cubantía (ruta PE-5S)
 - Construcción de la vía de evitamiento de Ayacucho

PROYECTOS PORTUARIOS

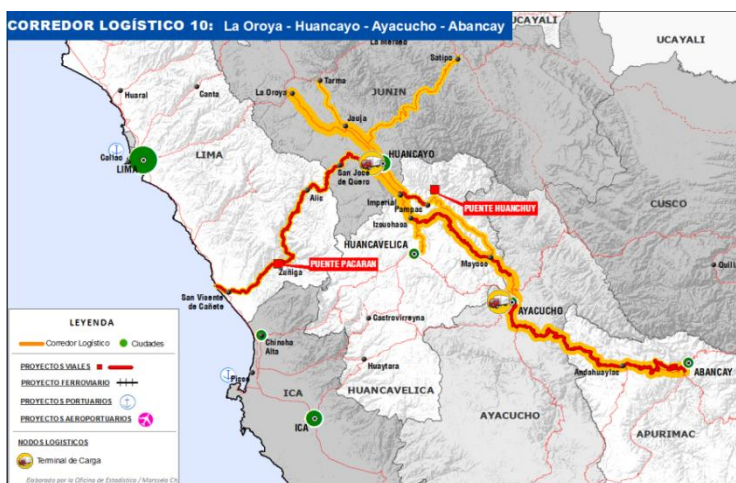
- Corto Plazo**
- Ampliación y mejoramiento del puerto General San Martín

PROYECTOS COMPLEMENTARIOS

- Mediano Plazo**
- Adecuación de la carretera Pisco – Ayacucho (ruta PE-28A)
 - Implementación de centros de atención y apoyo al transporte de carga (truck centers) en puntos determinados de la carretera Pisco – Ayacucho.



CORREDOR LOGÍSTICO 10: LA OROYA – HUANCAYO - AYACUCHO – ABANCAY



EJE DEL CORREDOR

- Carretera La Oroya – Puente Matachico – Dv. Mito (Emp. PE-3SB)
- Carretera Dv. Mito (Emp. PE-3S) – Mito – Orcotuna- Viques – Huayucachi – Emp. PE-3S (Huayucachi) (ruta PE-3SB)
- Carretera Huancayo – Huayucachi – Izcuchaca – Mayoc – Huanta – Ayacucho (Emp. PE-28A) – Abra Tocto (Emp. PE-32A) – Ocros – Andahuaylas (ruta PE-3S)

NODOS LOGÍSTICOS

- Largo**
- Plataforma Logística Terrestre de Huancayo
- Plazo**
- Plataforma Logística Terrestre de Ayacucho (véase también el Corredor Logístico 9)

PROYECTOS VIALES

- Corto Plazo**
- Carretera Ayacucho – Andahuaylas – Dv. Kishuara (ruta PE-3N)
 - Carretera Ronchas – Chupaca (ruta PE-24)
 - Construcción del puente Pacarán y accesos
-
- Mediano Plazo**
- Carretera Dv. Kishuara – Puente Sahuinto (ruta PE-3S)
 - Carretera Izcuchaca – Quichuas - Mayocc (ruta PE-3N)
 - Carretera Mayocc – Huanta (ruta PE-3N)
 - Carretera Imperial (Emp. PE-3S) – Pampas (ruta PE-3SD)
 - Carretera Cañete – Lunahuaná (ruta PE-24)
 - Construcción del puente Huanchuy y accesos
-
- Largo Plazo**
- Carretera Pampas – Churcampá – La Merced – Mayocc (ruta PE-3SD)
 - Carretera Chilca – Sapallanga – Pazos – Dv. Pampas (ruta PE-3SC)
 - Construcción de la vía de evitamiento de Huancayo

PROYECTOS COMPLEMENTARIOS

- Mediano Plazo**
- Implementación de centros de atención y apoyo al transporte de carga (truck centers) en puntos determinados de las carreteras Huancayo – Ayacucho y Ayacucho – Abancay
 - Adecuación de la carretera Cañete – Imperial – Lunahuaná – Dv. Yauyos – Chupaca – Emp. PE-3S (El Tambo) (ruta PE-24)



CORREDOR LOGÍSTICO 11: CUSCO – JULIACA – PUNO – DESAGUADERO (FRONTERA CON BOLIVIA)



EJE DEL CORREDOR

- Carretera Cusco (Emp. PE-28H) – Urcos (Emp. PE-30C) – Combapata (Emp. PE-34F) – Sicuani (Emp. PE-34G) – Ayaviri (Emp. PE-3SG) – Puente Puicará (Emp. PE-3SH) – Juliaca (Emp. PE-34A) – Puno (Emp. PE-36B) – Ilave – Desaguadero (Frontera con Chile) (ruta PE-3S)

NODOS LOGÍSTICOS

Mediano Plazo	Plataforma Logística Aérea de Cusco (véase también el Corredor Logístico 4 y 8)
Largo Plazo	- Plataforma de distribución urbana de Juliaca (véase también el Corredor Logístico 5) - Plataforma de distribución urbana de Cusco (véase también el Corredor Logístico 8) - Plataforma Logística Terrestre de carga de Puno

PROYECTOS VIALES

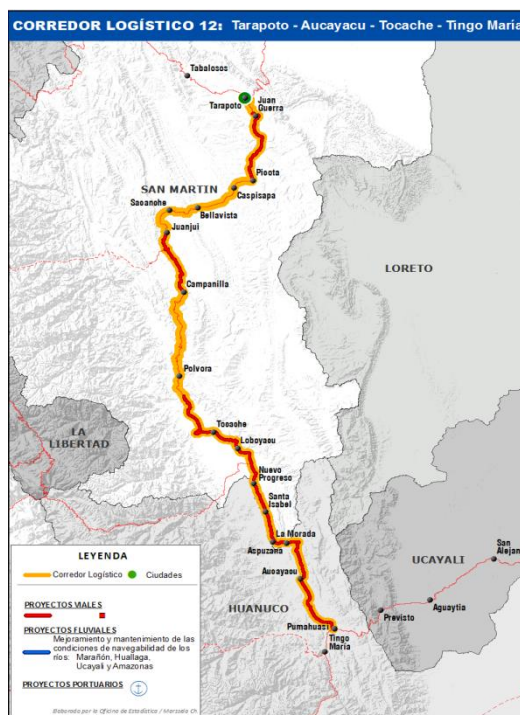
Mediano Plazo	Segunda calzada de la carretera Puno – Juliaca (ruta PE-3S)
Largo Plazo	- Carretera Pucará (Emp. PE-03S) – Tirapata – Asillo – Villa Chuctani (Emp. PE-34B) - Carretera Yauri – Pulpera – Dv. Ocoruro (Emp. PE-34J) – Umachiri – Ayaviri (Emp. PE-03S) - Vía de evitamiento de Puno - Vía de evitamiento de Juliaca.

PROYECTOS COMPLEMENTARIOS

Mediano Plazo	- Adecuación de la carretera Cusco (Emp. PE-28H) – Urcos (Emp. PE-30C) – Combapata (Emp. PE-34F) – Sicuani (Emp. PE-34G) – Ayaviri (Emp. PE-3SG) – Puente Puicará (Emp. PE-3SH) – Juliaca (Emp. PE-34A) – Puno (Emp. PE-36B) – Ilave – Desaguadero (Frontera con Chile) (ruta PE-3S) - Implementación de centros de atención y apoyo al transporte de carga (truck centers) en puntos determinados de las carretera Cusco (Emp. PE-28H) – Urcos (Emp. PE-30C) – Combapata (Emp. PE-34F) – Sicuani (Emp. PE-34G) – Ayaviri (Emp. PE-3SG) – Puente Puicará (Emp. PE-3SH) – Juliaca (Emp. PE-34A) – Puno (Emp. PE-36B) – Ilave – Desaguadero (Frontera con Chile) (ruta PE-3S)
----------------------	--



CORREDOR LOGÍSTICO 12: TARAPOTO – AUCAYACU – TOCACHE – TINGO MARÍA



EJE DEL CORREDOR

- Carretera Dv. Tingo María (Emp. PE-18A) – Aucayacu – Aspuzana – Tocache – Campanilla – Dv. Pachiza (Emp. PE-10B) – Juanjuí – Picota – Tarapoto (Emp. PE-5NB) (ruta PE-5N)

NODOS LOGÍSTICOS

- Largo Plazo**
- Plataforma Logística Terrestre de Tarapoto

PROYECTOS VIALES

- Corto Plazo**
- Carretera Pizana – Tocache (ruta PE-5N)

- Mediano Plazo**
- Carretera Campanilla – Juanjuí (ruta PE-5N)
 - Carretera Picota – Puerto López – Juan Guerra (ruta PE-5N)

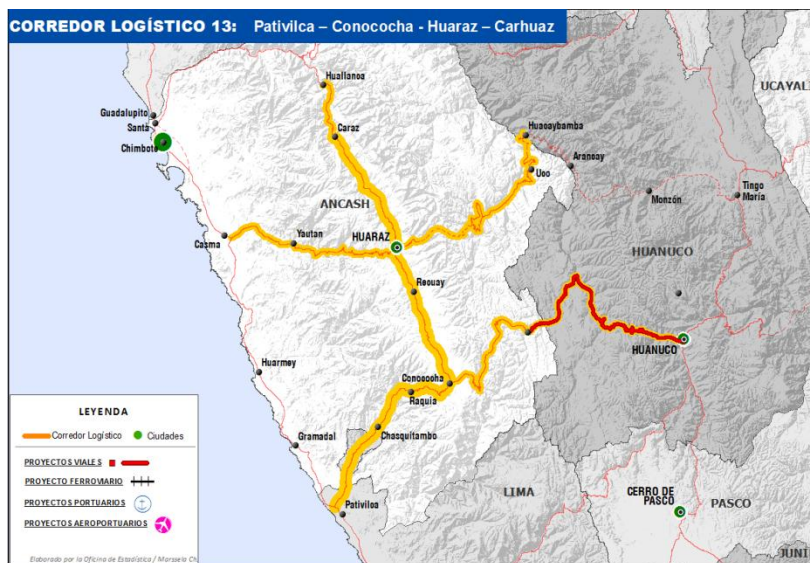
- Largo Plazo**
- Carretera Pizana – La Pólvara – Pizarrón – Perlamayo - Campanilla (ruta PE-5N)
 - Construcción de la vía de evitamiento de Tocache

PROYECTOS COMPLEMENTARIOS

- Mediano Plazo**
- Adecuación de la carretera Dv. Tingo María – Aucayacu – Aspuzana – Puente Uchiza – Tocache (ruta PE-5N)
 - Adecuación de la carretera Tocache – Campanilla – Dv. Pachiza – Juanjuí – Picota – Tarapoto (ruta PE-5N)
- Largo Plazo**
- Implementación de centros de atención y apoyo al transporte de carga (truck centers) en puntos determinados de las carreteras Puente Pumahuasi – Aucayacu – Tocache y Tocache – Campanilla – Dv. Pachiza – Juanjuí – Picota - Tarapoto



CORREDOR LOGÍSTICO 13: PATIVILCA – CONOCOCHA – HUARAZ – CARHUAZ



EJE DEL CORREDOR

- Carretera Emp. PE-1N (Dv. Conococha) – Chasquitambo – Emp. PE-3N (Conococha) (ruta PE-16)
- Carretera Conococha (Emp. PE-16) – Catac – Recuay – Huaraz (Emp. PE-14) – Carhuaz (ruta PE-3N)

NODOS LOGÍSTICOS

Largo Plazo • Plataforma Logística Terrestre de Huaraz

PROYECTOS VIALES

Mediano Plazo

- Carretera Huánuco – La Unión – Huallanca (ruta PE-3N)
- Carretera Pativilca (Emp. PE-1N) – Chasquitambo – Conococha (Emp. PE-03N) (ruta PE-16)
- Carretera Conococha – Catac (ruta PE-3N)
- Carretera Caraz – Huallanca (ruta PE-3N)

Largo Plazo

- Carretera Catac – Recuay – Huaraz – Carhuaz – Yungay – Caraz (ruta PE-3N)
- Carretera Aquia – Chiquián – Conococha (ruta PE-3N)
- Carretera Huaraz – Huanter – Succha – Puente Pomachaca – Masin – Dv., Llamellin – Huacaybamba (ruta PE-14A)

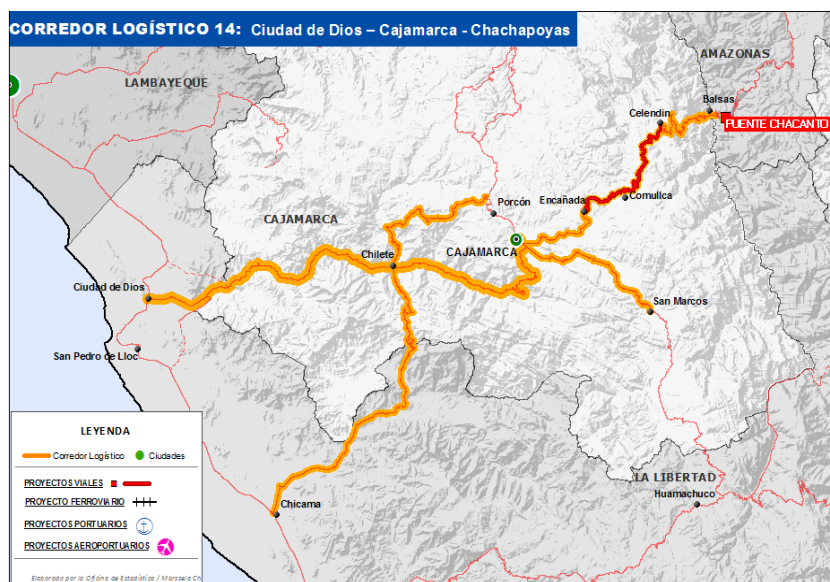
PROYECTOS COMPLEMENTARIOS

Largo Plazo

- Implementación de centros de atención y apoyo al transporte de carga (truck centers) en puntos determinados de las carreteras Pativilca – Conococha – Huaraz – Carhuaz y Conococha – La Unión – Huallanca.



CORREDOR LOGÍSTICO 14: CIUDAD DE DIOS – CAJAMARCA – CHACHAPOYAS



EJE DEL CORREDOR

- Carretera Ciudad de Dios (Emp. PE-1N) - Chilete – San Juan - Cajamarca (ruta PE-08)

NODOS LOGÍSTICOS

Largo Plazo

- Plataforma Logística Terrestre de Cajamarca

PROYECTOS VIALES

Corto Plazo

- Carretera Comulca - Celendín (Ruta PE-08B)

Mediano Plazo

- Carretera Encañada - Comulca (Ruta PE-08B)
- Construcción del puente Chacanto y accesos

Largo Plazo

- Carretera Ciudad de Dios (Emp. PE-1N) - Chilete – San Juan - Cajamarca (ruta PE-08)
- Carretera Celendín – Balsas (ruta PE-08B)
- Carretera Chicama – Dv. Ascope – Sausal – Cascas – Contumazá – Chilete (ruta PE-1NF)

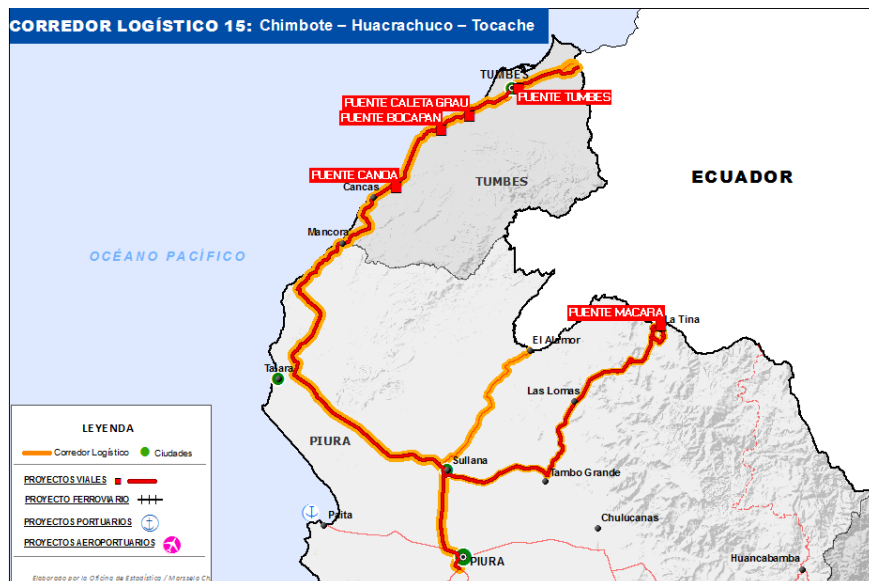
PROYECTOS COMPLEMENTARIOS

Mediano Plazo

- Implementación de centros de atención y apoyo al transporte de carga (truck centers) en puntos determinados de las carretera Pacasmayo – Chilete – Cajamarca



CORREDOR LOGÍSTICO 15: PIURA – TUMBES – PUENTE INTERNACIONAL (FRONTERA CON ECUADOR)



EJE DEL CORREDOR

- Carretera Piura – Sullana - Dv- Talara – Tumbes – Pte. Internacional (Frontera con Ecuador) (ruta PE-1N)

NODOS LOGÍSTICOS

Largo Plazo

- Plataforma logística de apoyo en frontera con Ecuador
- Plataforma Logística Terrestre de Piura
- Plataforma Logística Terrestre de Tumbes

PROYECTOS VIALES

Corto Plazo

- Carretera Dv. La Tina (Emp. PE-1N) – Surpampa – La Tina – Cachaquitos (Emp. PE-1NL) (ruta PE-1NM)
- Puente internacional Macará y accesos

Mediano Plazo

- Puente Bocapán y accesos
- Puente Tumbes y accesos
- Puente Caleta Grau y accesos
- Puente Canoas y accesos

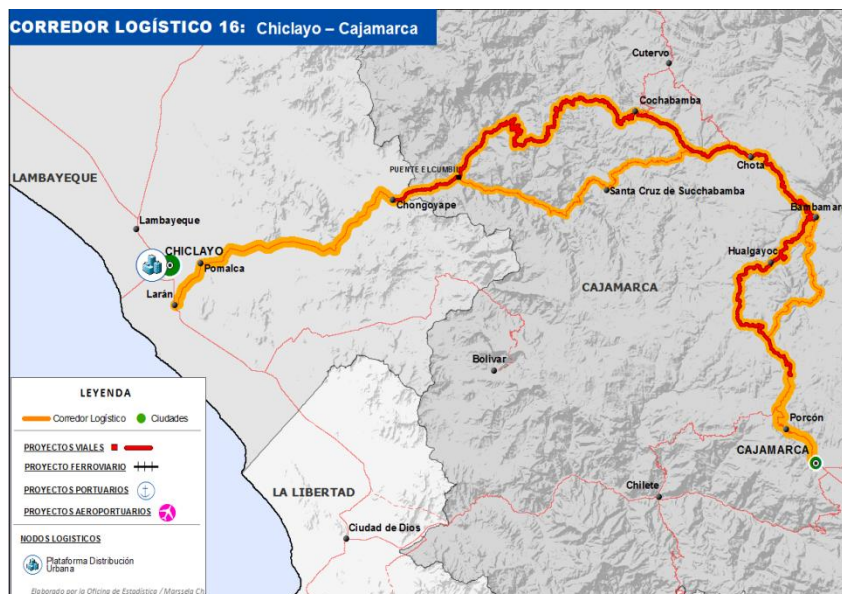
PROYECTOS COMPLEMENTARIOS

Mediano Plazo

- Adecuación de la carretera Piura – Sullana - Dv- Talara – Tumbes – Puente Internacional (ruta PE-1N)
- Adecuación de la carretera Emp. PE-1N – Dv. Tambogrande – Las Lomas – Puente Macará (Frontera con Ecuador) (ruta PE-1NL)
- Implementación de centros de atención y apoyo al transporte de carga (truck centers) en puntos determinados de las carretera Piura – Sullana – Dv- Talara – Tumbes – Puente Internacional.



CORREDOR LOGÍSTICO 16: CHICLAYO – CAJAMARCA



EJE DEL CORREDOR

- Carretera Emp. PE-1N (Larán) – Pomalca – Chongoyape – Puente El Cumbil – Cochabamba (Emp. PE-3N) (ruta PE-06A)
- Carretera Cochabamba (Emp. PE-06A) – Lajas – Chota (Emp. PE-3NC) – Bambamarca – Dv. Tambillo (PE-08A) – Cajamarca (Emp. PE-08) (ruta PE-3N)

NODOS LOGÍSTICOS

Mediano Plazo

- Plataforma de distribución urbana de Chiclayo (véase también el Eje Estructurante 1 de la Carretera Panamericana Norte)

PROYECTOS VIALES

Corto Plazo

- Carretera Chongoyape – Puente El Cumbil – Cochabamba (Emp. PE-3N) (ruta PE-06A)
- Carretera Cochabamba – Chamana (Emp. PE-06B) – Lajas – Chota (ruta PE-3N)
- Carretera Chota – Bambamarca – Hualgayoc (ruta PE-3N)
- Carretera Hualgayoc – Dv. Yanacocha (ruta PE-3N)

Largo Plazo

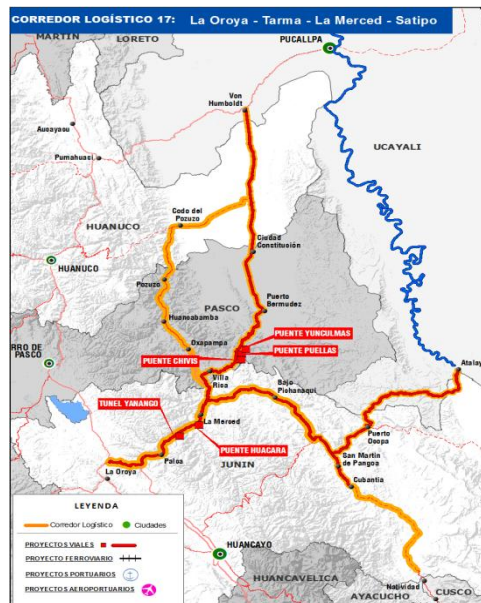
- Carretera Emp. PE-06A (Puente El Cumbil) – Santa Cruz de Succhabamba – Emp. PE-3N (Chamana) (ruta PE-06B)
- Carretera Larán (Emp. PE-01N) – Pomalca – Pátapo – Chongoyape (ruta PE-06A)



CORREDOR LOGÍSTICO 17: LA OROYA - TARMA – LA MERCED – SATIPO

EJE DEL CORREDOR

- Carretera Emp. PE-3N (Dv. Tarma) – Tarma – Palca – San Ramón – La Merced – Emp. PE-5N (Puente Reither) (ruta PE-22B)
- Carretera Puente Reither – Bajo Pichanaki – Satipo (Emp. PE-24A) – Mazamari (Emp. PE-28C) (ruta PE-5S)



NODOS LOGÍSTICOS

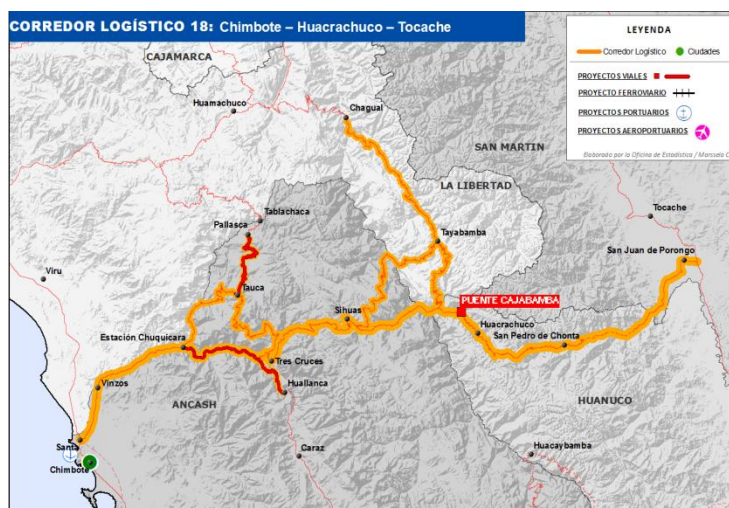
Corto Plazo	• Carretera Puente Reither –Puente Paucartambo (Emp. PE-5N) – Villa Rica (ruta PE-5N) • Puente Huacara y accesos
Mediano Plazo	• Carretera Villa Rica – Dv. Puerto Bermúdez – Dv. Puerto Inca – Von Humboldt (Emp. PE-18C) (ruta PE-5N) • Carretera Mazamari – San Martín de Pangoa – Cubantía (ruta PE-28C) • Carretera Emp. PE-5S (Puerto Ocopa) – Atalaya (ruta PE-5SA) • Carretera Dv. Las Vegas (Emp. PE-3N) – Tarma (ruta PE-22B) • Carretera Satipo – Mazamari (Emp. PE-28C) – Puerto Ocopa (Emp. PE-5SA) (ruta PE-5S) • Túnel Yanango y accesos • Puente Puellas y accesos • Puente Chivis y accesos • Puente Yunculmas y accesos
Largo Plazo	• Carretera Emp. PE-5S (Puerto Ocopa) – Atalaya (ruta PE-5SA) • Carretera Emp. PE-5N (Puente Paucartambo) – Oxapampa – Huancabamba – Pozuzo) (ruta PE-5NA) • Carretera Pozuzo – Codo del Pozuzo – Emp. PE-5N (Dv. San Juan del Codo) (ruta PE-5NA)

PROYECTOS COMPLEMENTARIOS

Mediano Plazo	• Adecuación de la carretera Emp. PE-3N (Dv. Tarma) – Tarma –Palca – San Ramón – La Merced – Emp. PE-5N (Puente Reither) (ruta PE-22B) • Adecuación de la carretera Puente Reither – Bajo Pichanaki – Satipo (Emp. PE-24A) – Mazamari (Emp. PE-28C) (ruta PE-5S) • Implementación de centros de atención y apoyo al transporte de carga (truck centers) en puntos determinados de las carreteras Emp. PE-3N (Las Vegas) – Tarma –Palca – San Ramón – La Merced – Emp. PE-5N (Puente Reither).
----------------------	---



CORREDOR LOGÍSTICO 18: CHIMBOTE – HUACRACHUCO – TOCACHE



EJE DEL CORREDOR

- Carretera Santa (Emp. PE1N) – Vinzos – Chuquicara (Emp. PE-3N/PE-12) (ruta PE-12)
- Carretera Chuquicara (Emp. PE-12) – Dv. Tres Cruces (Emp. PE-3N/PE-3NA) (ruta PE-3N)
- Carretera Dv. Tres Cruces (Emp. PE-3N/PE-3NA) – Pte Huarochirí (Emp. PE-12A/PE-3NA) (ruta PE-3NA)
- Carretera Puente Huarochirí (Emp. PE-12A/PE-3NA) – Tres Cruces – Sihuas – Huacrachuco – San Pedro de Chonta – Uchiza – Emp. PE-5N (ruta PE-12A)

PROYECTOS VIALES

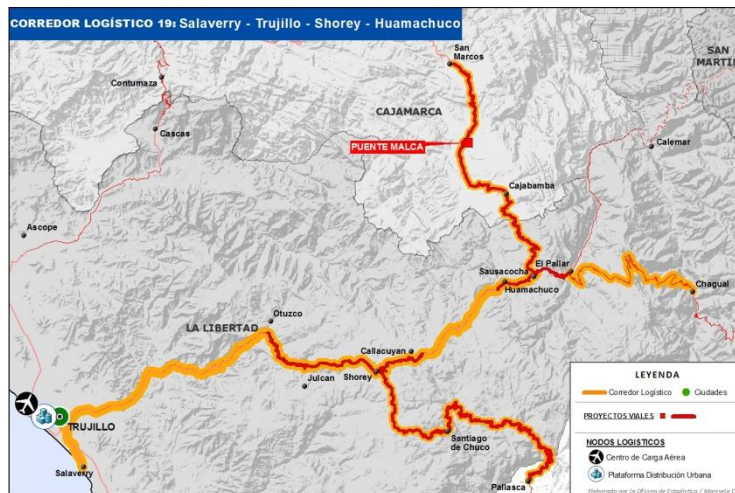
Mediano Plazo	• Carretera Chuquicara – Huallanca (ruta PE-3N) • Carretera Tauca – Pallasca (ruta PE-3N) • Puente Cajabamba y accesos
	• Carretera Yungaypampa – Tres Cruces – Sihuas – Huacrachuco – Uchiza – Emp. PE-5N (ruta PE-12A)
Largo Plazo	• Carretera Chagual – Tayabamba – Puente Huacrachuco (ruta PE-10C) • Carretera Pte Huarochirí (Emp. PE-03N) – Dv. Sihuas – Corongo – Tauca (Emp. PE-03N) • Carretera Sihuas (Emp. PE-12A) – Huayllabamba – Quiches – Tayabamba (Emp. PE-10C) (Ruta PE-12B) • Puente Crisnejas

PROYECTOS COMPLEMENTARIOS

- Adecuación de la carretera Santa (Emp. PE1N) – Vinzos – Chuquicara (Emp. PE-3N/PE-12) (ruta PE-12)
- Adecuación de la carretera Chuquicara (Emp. PE-12) – Dv. Tres Cruces (Emp. PE-3N/PE-3NA) (ruta PE-3N)
- Adecuación de la carretera Dv. Tres Cruces (Emp. PE-3N/PE-3NA) – Puente Huarochirí (Emp. PE-12A/PE-3NA) (ruta PE-3NA)
- Adecuación de la carretera Pte Huarochirí (Emp. PE-12A/PE-3NA) – Tres Cruces – Sihuas – Huacrachuco – San Pedro de Chonta – Uchiza – Emp. PE-5N (ruta PE-12A)



CORREDOR LOGÍSTICO 19: SALAVERRY - TRUJILLO - SHOREY - HUAMACHUCO



EJE DEL CORREDOR

- Carretera Dv. Puerto Salaverry (Emp. PE-1N) – Puerto Salaverry (ruta PE-10)
- Carretera Emp. PE-1N – Shirán – Dv. Otuzco – Shorey (Emp. PE-3N (ruta PE-10A)
- Carretera Shorey (Emp. PE-10A)- Huamachuco – Sausacocha (Emp. PE-10B) (ruta PE-3N)

NODOS LOGÍSTICOS

Mediano Plazo • Plataforma de distribución urbana de Trujillo

Largo Plazo • Plataforma Logística Aérea de Trujillo

PROYECTOS VIALES

Corto Plazo • Carretera Dv. Otuzco – Callacuyán (PE-10A)

• Carretera Santiago de Chuco – Shorey (PE-3N)

Mediano Plazo • Carretera Huamachuco – Sausacocha – Puente Pallar (ruta PE-3N)

• Carretera San Marcos – Cajabamba (ruta PE-3N)

• Carretera Sausacocha – Cajabamba (ruta PE-3N)

• Carretera Pallasca – Mollepata – Mollebamba – Santiago de Chuco (ruta PE-3N)

• Puente Malcas y accesos (ruta PE-3N)

Largo Plazo • Carretera Puente Pallar (Emp. PE-10B) – Calemar

• Carretera Calemar – Abra El Naranjillo (ruta PE-10B)

• Carretera Puente Pallar (Emp. PE-10B) – Chagual (ruta PE-10C)

• Carretera Abra El Naranjillo – Emp. PE-5N (ruta PE-10B)

PROYECTOS COMPLEMENTARIOS

Largo Plazo • Adecuación de la carretera Dv. Puerto Salaverry (Emp. PE-1N) – Puerto Salaverry (ruta PE-10)

• Adecuación de la carretera Emp. PE-1N – Shirán – Dv. Otuzco – Shorey (Emp. PE-3N (ruta PE-10A)

• Adecuación de la carretera Shorey (Emp. PE-10A)- Huamachuco – Sausacocha (Emp. PE-10B) (ruta PE-3N)



CORREDOR LOGÍSTICO 20: DV. QUILCA – MATARANI – ILO – TACNA



EJE DEL CORREDOR

- Carretera Dv. Quilca – Matarani – Ilo – Emp. PE-01S (ruta PE-1SD)

NODOS LOGÍSTICOS

- Largo Plazo**
- Zona de actividad logística de Matarani
 - Plataforma Logística Terrestre de Tacna

PROYECTOS VIALES

- Corto Plazo**
- Carretera Punta de Bombón – Fundición Ilo – Ilo (ruta PE-1SD)

- Mediano Plazo**
- Carretera Matarani – El Arenal – Punta Bombón
 - Carretera Dv. Quilca (Emp. PE-01S) – Quilca – Matarani

- Largo Plazo**
- Vía de evitamiento de la ciudad de Mollendo
 - Vía de evitamiento de la ciudad de Mejía
 - Vía de evitamiento de la ciudad de Punta Bombón
 - Vía de evitamiento de la ciudad de Ilo

PROYECTOS COMPLEMENTARIOS

- Mediano Plazo**
- Adecuación de la carretera Dv. Quilca – Matarani – Punta de Bombón – Ilo – Emp. PE-01S (CETICOS)



Cuadro 8: Intervenciones en Corredores Logísticos y Ejes Estructurantes – Corto Plazo

CORREDOR LOGÍSTICO / EJE ESTRUCTURANTE		RED DE TRANSPORTE	NODOS LOGÍSTICOS	PROYECTOS COMPLEMENTARIOS
EE1	Eje Estructural 1: Carretera Panamericana Norte hasta Piura		- Zona de actividad logística del Callao - Centro de carga aérea del Callao	- Implementación de centros de atención y apoyo al transporte de carga (truck centers) en puntos determinados de la carretera Panamericana Norte hasta Piura - Adecuación de la carretera Panamericana Norte hasta Piura (Ruta PE-1N) - Implementación de la Bolsa de Carga - Diseño e implementación del Observatorio de Logística
EE2	Eje Estructural 2: Carretera Panamericana Sur hasta Arequipa		Plataforma de distribución urbana y regional de Arequipa	- Mejoramiento y adecuación de la carretera Panamericana Sur hasta Arequipa (Ruta PE-1S) - Implementación de centros de atención y apoyo al transporte de carga (truck centers) en puntos determinados de la carretera Panamericana Sur hasta Arequipa
C01	Chiclayo – Moyobamba – Tarapoto – Yurimaguas – Iquitos Carretera Emp. PE-1N – Mochumi – Illimo – Motupe – Olmos (Ruta PE-1NJ) Carretera IIRSA Norte Dv. Olmos – Moyobamba – Tarapoto – Yurimaguas Vía fluvial Yurimaguas – Iquitos (ríos Huallaga – Marañón – Amazonas)	- Carretera Pericos - San Ignacio – Namballe - Puente Integración (ruta PE-5N) - Mejoramiento y mantenimiento de las condiciones de navegabilidad de los ríos Marañón, Huallaga, Ucayali y Amazonas.		- Implementación de centros de atención y apoyo al transporte de carga (truck centers) en puntos determinados de la carretera IIRSA Norte (Dv. Olmos – Moyobamba – Tarapoto – Yurimaguas – Iquitos) - Adecuación de la carretera IIRSA Norte (Dv. Olmos – Moyobamba – Tarapoto – Yurimaguas – Iquitos)
C02	Paíta – Piura – Dv. Olmos Carretera IIRSA Norte Paíta – Piura - Dv. Olmos		Zona de actividad logística de Paita	- Implementación de centros de atención y apoyo al transporte de carga (truck centers) en puntos determinados de la carretera IIRSA Norte (Paíta – Piura - Dv. Olmos) - Adecuación de la carretera IIRSA Norte, tramo Paíta – Piura - Dv. Olmos.
C03	Lima – La Oroya – Cerro De Pasco – Huánuco – Tingo María – Pucallpa Carretera IIRSA Centro (Puente Ricardo Palma – La Oroya – Dv. Cerro de Pasco – Huánuco - Tingo María – Dv. Tocache – Pucallpa) Vía fluvial Pucallpa – Iquitos (ríos Ucayali – Amazonas)	- Carretera Lima – Canta (ruta PE-20A) - Carretera Churín – Oyón (ruta PE-18) - Intercambio vial Las Torres - Mejoramiento y mantenimiento de las condiciones de navegabilidad de los ríos Marañón, Huallaga, Ucayali y Amazonas (ver también el Corredor Logístico 1)	Plataforma de distribución urbana y consolidación de producción local de Lima Este	- Adecuación de la carretera IIRSA Centro Tramo 1: Lima – La Oroya – Dv. Cerro de Pasco - Adecuación de la carretera IIRSA Centro Tramo 2: Dv. Cerro de Pasco – Huánuco – Tingo María – Dv. Tocache - Adecuación de la carretera IIRSA Centro Tramo 3: Dv. Tocache – Aguaytía – Pucallpa - Implementación de centros de atención y apoyo al transporte de carga (truck centers) en puntos determinados de la carretera IIRSA Centro en sus Tramos 1, 2 y 3 y en la carretera Lima – Canta – Unish.
C04	San Juan De Marcona - Nazca – Abancay – Cusco Carretera IIRSA Sur Tramo 1: San Juan de Marcona – Nazca – Pucallpa - Abancay - Cusco	- Carretera Alfamayo – Chaullay – Quillabamba (ruta PE-28B) - Mejoramiento del puerto de San Juan de Marcona - Construcción del aeropuerto de Chinchero		- Adecuación de la carretera IIRSA Sur Tramo 1: San Juan de Marcona – Nazca – Pucallpa - Abancay – Cusco - Implementación de centros de atención y apoyo al transporte de carga (truck centers) en puntos determinados de la carretera IIRSA Sur Tramo 1: San Juan de Marcona – Nazca – Pucallpa - Abancay – Cusco
C05	Matarani – Arequipa – Juliaca – Puente Inambari Carretera IIRSA Sur Tramo 5: Matarani – Arequipa - Juliaca Carretera IIRSA Sur Tramo 4: Juliaca – Macusani – San Gabán – Puente Inambari	Carretera El Descanso – Dv. Langui (ruta PE-34G)	Plataforma de distribución urbana y regional de Arequipa (véase también el Eje Estructurante 2 de la carretera Panamericana Sur).	- Adecuación de la carretera IIRSA Sur Tramo 5: Matarani – Arequipa – Juliaca - Adecuación de la carretera IIRSA Sur Tramo 4: Juliaca – Macusani – San Gabán – Puente Inambari - Implementación de centros de atención y apoyo al transporte de carga (truck centers) en puntos determinados de la carretera Matarani – Arequipa – Juliaca – Puno.



C06 Arequipa – Moquegua – Tacna – La Concordia (Frontera Con Chile) Carretera Arequipa – Dv. Matarani – Dv. Moquegua – Dv. Ilo - Tacna – La Concordia (Frontera con Chile) (ruta PE-01S)	Plataforma de Distribución Urbana y Regional de Arequipa (ver también el Eje Estructurante 2 y el Corredor Logístico 5)	- Adecuación de la carretera Panamericana Sur: Tramo Arequipa – Moquegua – Tacna – La Concordia (Frontera con Chile) - Implementación de centros de atención y apoyo al transporte de carga (truck centers) en puntos determinados de la carretera Panamericana Sur tramo Arequipa – Moquegua – Tacna – Frontera con Chile y en la carretera Dv. Quilca – Matarani – Punta de Bombón – Ilo – Tacna
C07 Matarani – Ilo – Moquegua – Desaguadero (Frontera Con Bolivia) Carretera Matarani – Mollendo – Cocachacra - Dv. Cocachacra (Emp. PE-01S) – Moquegua - Desaguadero	- Ampliación y aumento de capacidad del puerto de Matarani (ver también el Corredor Logístico 5) - Ampliación y mejoramiento del puerto de Ilo (ver también Corredor Logístico 6)	- Plataforma logística de apoyo en frontera de Desaguadero. - Implementación de centros de atención y apoyo al transporte de carga (truck centers) en puntos determinados de las carreteras Ilo – Desaguadero
C08 Cusco – Puerto Maldonado – Iñapari (Frontera Con Brasil) Carretera IIRSA Sur Tramo 2: Cusco –Urcos – Puente Inambari Carretera IIRSA Sur Tramo 3: Puente Inambari – Puerto Maldonado – Iñapari (Frontera con Brasil)		Adecuación de la carretera Cusco – Urcos – Puerto Maldonado – Iñapari (Frontera con Brasil)
C09 Pisco – Ayacucho Carretera Pisco – Ayacucho (ruta PE-28A)	- Carretera Quinua – San Francisco: Tramo Km 26 - Km 78+500 (ruta PE-28B) - Construcción del puente Suyacunas y accesos - Ampliación y mejoramiento del puerto General San Martín	
C10 La Oroya – Huancayo - Ayacucho – Abancay Carretera La Oroya – Puente Matachico – Dv. Mito (Emp. PE-3SB) Carretera Dv. Mito (Emp. PE-3S) – Mito – Orcotuna-Viques – Huayucachi – Emp. PE-3S (Huayucachi) (ruta PE-3SB) Carretera Huancayo – Huayucachi – Izcuchaca –Mayoc – Huanta – Ayacucho (Emp. PE-28A) – Abra Tocto (Emp. PE-32A) – Ocos – Andahuaylas (ruta PE-3S)	- Carretera Ayacucho – Andahuaylas – Dv. Kishuara (ruta PE-3N) - Carretera Ronchas – Chupaca (ruta PE-24) - Construcción del puente Pacarán y accesos	
C11 Cusco – Juliaca – Puno – Desaguadero (Frontera Con Bolivia) Carretera Cusco (Emp. PE-28H) – Urcos (Emp. PE-30C) – Combapata (Emp. PE-34F) – Sicuani (Emp. PE-34G) – Ayaviri (Emp. PE-3SG) – Puente Puicará (Emp. PE-3SH) – Juliaca (Emp. PE-34A) – Puno (Emp. PE-36B) – Ilave – Desaguadero (Frontera con Chile) (ruta PE-3S)		
C12 Tarapoto – Aucayacu – Tocache - Tingo María Carretera Dv. Tingo María (Emp. PE-18A) – Aucayacu – Aspuzana –Tocache – Campanilla – Dv. Pachiza (Emp. PE-10B) – Juanjuí – Picota – Tarapoto (Emp. PE-5NB) (ruta PE-5N)	Carretera Pizana – Tocache (ruta PE-5N)	
C13 Pativilca – Conococha - Huaraz – Carhuaz Carretera Emp. PE-1N (Dv. Conococha) – Chasquitambo – Emp. PE-3N (Conococha) (ruta PE-16) Carretera Conococha (Emp. PE-16) – Catac – Recuay – Huaraz (Emp. PE-14) – Carhuaz (ruta PE-3N)		
C14 Ciudad De Dios – Cajamarca – Chachapoyas Carretera Ciudad de Dios (Emp. PE-1N) - Chilete – San Juan - Cajamarca (ruta PE-08)	Carretera Comullica - Celendín (Ruta PE-08B)	



C15	Piura – Tumbes – Puente Internacional (Frontera Con Ecuador) Carretera Piura – Sullana - Dv- Talara – Tumbes – Pte. Internacional (Frontera con Ecuador) (ruta PE-1N)	- Carretera Dv. La Tina (Emp. PE-1N) – Surpampa – La Tina – Cachaquitos (Emp. PE-1NL) (ruta PE-1NM) - Puente internacional Macará y accesos
C16	Chiclayo – Cajamarca Carretera Emp. PE-1N (Larán) – Pomalca – Chongoyape – Puente El Cumbil – Cochabamba (Emp. PE-3N) (ruta PE-06A) Carretera Cochabamba (Emp. PE-06A) – Lajas – Chota (Emp. PE-3NC) – Bambamarca – Dv. Tambillo (PE-08A) – Cajamarca (Emp. PE-08) (ruta PE-3N)	- Carretera Chongoyape – Puente El Cumbil – Cochabamba (Emp. PE-3N) (ruta PE-06A) - Carretera Cochabamba – Chacama (Emp. PE-06B) – Lajas – Chota (ruta PE-3N) - Carretera Chota – Bambamarca – Hualgayoc (ruta PE-3N)
C17	La Oroya - Tarma – La Merced – Satipo Carretera Emp. PE-3N (Dv. Tarma) – Tarma –Palca – San Ramón – La Merced – Emp. PE-5N (Puente Reither) (ruta PE-22B) Carretera Puente Reither – Bajo Pichanaki – Satipo (Emp. PE-24A) – Mazamari (Emp. PE-28C) (ruta PE-5S)	- Carretera Puente Reither –Puente Paucartambo (Emp. PE-5N) – Villa Rica (ruta PE-5N) - Túnel Yanango y accesos (CON) - Puente Huacara y accesos (CON)
C18	Chimbote – Huacrachuco – Tocache Carretera Santa (Emp. PE1N) – Vinzos – Chuquicara (Emp. PE-3N/PE-12) (ruta PE-12) Carretera Chuquicara (Emp. PE-12) – Dv. Tres Cruces (Emp. PE-3N/PE-3NA) (ruta PE-3N) Carretera Dv. Tres Cruces (Emp. PE-3N/PE-3NA) – Pte Huarochirí (Emp. PE-12A/PE-3NA) (ruta PE-3NA) Carretera Puente Huarochirí (Emp. PE-12A/PE-3NA) – Tres Cruces – Sihuas – Huacrachuco – San Pedro de Chonta – Uchiza – Emp. PE-5N (ruta PE-12A)	
C19	Salaverry - Trujillo – Shorey – Huamachuco Carretera Dv. Puerto Salaverry (Emp. PE-1N) – Puerto Salaverry (ruta PE-10) Carretera Emp. PE-1N – Shirán – Dv. Otuzco – Shorey (Emp. PE-3N (ruta PE-10A) Carretera Shorey (Emp. PE-10A)- Huamachuco – Sausacocha (Emp. PE-10B) (ruta PE-3N)	- Carretera Dv. Otuzco – Callacuyán (PE-10A) - Carretera Santiago de Chuco – Shorey (PE-3N)
C20	Dv. Quilca – Matarani – Ilo - Tacna Carretera Dv. Quilca – Matarani – Ilo – Emp. PE-01S (ruta PE-1SD)	Carretera Punta de Bombón – Fundación Ilo – Ilo (ruta PE-1SD)



Cuadro 9: Intervenciones en Corredores Logísticos y Ejes Estructurantes – Mediano Plazo

CORREDOR LOGÍSTICO / EJE ESTRUCTURANTE		RED DE TRANSPORTE	NODOS LOGÍSTICOS	PROYECTOS COMPLEMENTARIOS
EE1	Eje Estructural 1: Carretera Panamericana Norte hasta Piura	- Carretera Oyotún – Las Delicias (ruta PE-1N) - Autopista Pimentel – Chiclayo - Vía de evitamiento de Chimbote - Intercambio vial Salaverry - Puente Las Delicias (ruta PE-1N)	- Plataforma de distribución urbana y consolidación de producción local de Lima Norte - Plataforma de distribución urbana de Trujillo - Plataforma de distribución urbana de Chiclayo - Centro de carga aérea de Trujillo	
EE2	Eje Estructural 2: Carretera Panamericana Sur hasta Arequipa	- Carretera Emp. PE-1S (Mala) – Calango – La Capilla (Ruta PE-1SA) - Vía de evitamiento de Ica - Carretera Chuquibamba – Cotahuasi (Ruta AR-105)	- Plataforma de distribución urbana y consolidación de producción local de Lima Sur - Plataforma logística de consolidación de carga regional de Ica - Plataforma logística de consolidación de carga regional de Majes	
C01	Chiclayo – Moyobamba – Tarapoto – Yurimaguas – Iquitos Carretera Emp. PE-1N – Mochumi – Illimo – Motupe – Olmos (Ruta PE-1NJ) Carretera IIRSA Norte Dv. Olmos – Moyobamba – Tarapoto – Yurimaguas Vía fluvial Yurimaguas – Iquitos (ríos Huallaga – Marañón – Amazonas)	- Carretera Pericos – San Ignacio (ruta PE-5N) - Carretera Selva Alegre – Soritor – La Calzada (Emp. PE-05N) (ruta PE-08B) - Carretera Cochabamba (PE-06A) – Cutervo – Santo Domingo de la Capilla – Callayuc – Chiple (Emp. PE-04C) (ruta PE-3N) - Carretera Chachapoyas – Dv. Molinopampa (ruta PE-08B) - Construcción del puente Santa María de Nieva	- Plataforma de distribución urbana de Chiclayo (véase el Eje Estructurante 1: Carretera Pan. Norte) - Plataforma multimodal de Yurimaguas - Plataforma de distribución urbana de Iquitos	
C02	Paita – Piura – Dv. Olmos Carretera IIRSA Norte Paita – Piura – Dv. Olmos – Moyobamba – Tarapoto – Yurimaguas Vía fluvial Yurimaguas – Iquitos (ríos Huallaga – Marañón – Amazonas)	Construcción de la vía de evitamiento de Piura		
C03	Lima – La Oroya – Cerro De Pasco – Huánuco – Tingo María – Pucallpa Carretera IIRSA Centro (Puente Ricardo Palma – La Oroya – Dv. Cerro de Pasco – Huánuco – Tingo María – Dv. Tocache – Pucallpa) Vía fluvial Pucallpa – Iquitos (ríos Ucayali – Amazonas)	- Carretera Canta – Huallay (ruta PE-20A) - Carretera Emp. PE-1N – Huaura – Sayán – Churín (ruta PE-18) - Sectores críticos de la carretera Puente Chino – Aguaytía (ruta PE-5N) - Carretera Río Seco – El Ahorcado – Dv. Sayán (Emp. PE-1NE) - Segunda calzada de la carretera Dv. Aeropuerto Pucallpa – Pucallpa	- Plataforma logística multimodal de Pucallpa - Plataforma de distribución urbana de Iquitos (ver también el Corredor Logístico 1 y 2)	
C04	San Juan De Marcona - Nazca – Abancay – Cusco Carretera IIRSA Sur Tramo 1: San Juan de Marcona – Nazca – Puquio – Abancay – Cusco	- Carretera Abra Tocto – Cangallo – Huancapi – Canaria – Puquio (ruta PE-32A) - Carretera Andahuaylas – Pampachiri – Emp. PE-30A (ruta PE-30B) - Construcción de la vía de evitamiento de Abancay - Construcción del ferrocarril San Juan de Marcona – Andahuaylas (Ferrocarril Trasandino FERROSUR)	- Centro de carga aérea de Cusco - Terminal de carga de Cusco	



C05 Matarani – Arequipa – Juliaca – Puente Inambari Carretera IIRSA Sur Tramo 5: Matarani – Arequipa - Juliaca Carretera IIRSA Sur Tramo 4: Juliaca – Macusani – San Gabán – Puente Inambari	- Carretera Negro Mayo – Dv. Tintaya – Emp. PE-3SG (Yauri) (ruta PE-34E) - Carretera Yauri (Emp. PE-3SG) – Río Salado (ruta PE-3SG) - Carretera Río Salado – San Genaro (ruta PE-34F) - Carretera Dv. Langui - Colpahuayco (ruta PE-34G) - Carretera Emp. PE34A (Imata) – Negro Mayo – Occoruro – Emp. PE-3SG (ruta PE-34J) - Carretera Emp. PE-34C – Sabandía – Dv. Mollebaya – Pocsi – L.D. Moquegua - Carretera L.D. Moquegua – Omate – Puquina – Emp. PE-038 - Ampliación y aumento de capacidad del puerto de Matarani	- Zona de Actividad Logística de Matarani - Plataforma de distribución urbana de Juliaca - Centro de carga aérea de Arequipa
C06 Arequipa – Moquegua – Tacna – La Concordia (Frontera Con Chile) Carretera Arequipa – Dv. Matarani – Dv. Moquegua – Dv. Ilo - Tacna – La Concordia (Frontera con Chile) (ruta PE-01S)	- Carretera Emp. PE-01S (Tacna) – Pachía – Palca – Rosaspata – Tripartito (Frontera con Bolivia y Chile) - Construcción de la vía de evitamiento de Tacna - Ampliación y mejoramiento del puerto de Ilo	Terminal de carga de Tacna
C07 Matarani – Ilo – Moquegua – Desaguadero (Frontera Con Bolivia) Carretera Matarani – Mollendo – Cocachacra - Dv. Cocachacra (Emp. PE-01S) – Moquegua - Desaguadero	- Carretera Ilave – San Antonio de Checa (ruta PE-38A) - Carretera Cocachacra – Dv. Cocachacra (Emp. PE-01N) (ruta AR697) - Ampliación y aumento de capacidad del puerto de Matarani (ver también el Corredor Logístico 5) - Ampliación y mejoramiento del puerto de Ilo (ver también Corredor Logístico 6)	- Zona de actividad logística de Matarani (mencionada en el Corredor Logístico 5) - Adecuación de la carretera Ilo – Desaguadero - Adecuación de la carretera Cocachacra – Dv. Cocachacra.
C08 Cusco – Puerto Maldonado – Iñapari (Frontera Con Brasil) Carretera IIRSA Sur Tramo 2: Cusco –Urcos – Puente Inambari Carretera IIRSA Sur Tramo 3: Puente Inambari – Puerto Maldonado – Iñapari (Frontera con Brasil)	Construcción de la vía de Evitamiento de Urcos	- Plataforma de distribución urbana de Cusco - Centro de carga aérea de Cusco (ver también el Corredor Logístico 5) - Implementación de centros de atención y apoyo al transporte de carga (truck centers) en puntos determinados de la carretera Cusco – Urcos – Puerto Maldonado – Iñapari (Frontera con Brasil)
C09 Pisco – Ayacucho Carretera Pisco – Ayacucho (ruta PE-28A)	- Carretera Quinua – San Francisco: Tramo Km 78+500 – Km 172+420 (ruta PE-28B) - Carretera Emp. PE-28A (Rumichaca)- Pilpichaca – Emp. PE-28D (Santa Inés) - Carretera Santa Inés – Pucapampa – Emp. PE-26 (Plazapata)	- Terminal de carga de Ayacucho - Adecuación de la carretera Pisco – Ayacucho (ruta PE-28A) - Implementación de centros de atención y apoyo al transporte de carga (truck centers) en puntos determinados de la carretera Pisco – Ayacucho.
C10 La Oroya – Huancayo - Ayacucho – Abancay Carretera La Oroya – Puente Matachico – Dv. Mito (Emp. PE-3SB) Carretera Dv. Mito (Emp. PE-3S) – Mito – Orcotuna-Viques – Huayucachi – Emp. PE-3S (Huayucachi) (ruta PE-3SB) Carretera Huancayo – Huayucachi – Izcuchaca –Mayoc – Huanta – Ayacucho (Emp. PE-28A) – Abra Tocto (Emp. PE-32A) – Ocros – Andahuaylas (ruta PE-3S)	- Carretera Dv. Kishuara – Puente Sahuinto (ruta PE-3S) - Carretera Izcuchaca – Quichuas - Mayocc (ruta PE-3N) - Carretera Mayocc – Huanta (ruta PE-3N) - Carretera Imperial (Emp. PE-3S) – Pampas (ruta PE-3SD) - Carretera Cañete – Lunahuaná (ruta PE-24) - Construcción del puente Huanchuy y accesos	- Terminal de carga de Huancayo - Terminal de carga de Ayacucho (véase también el Corredor Logístico 9) - Implementación de centros de atención y apoyo al transporte de carga (truck centers) en puntos determinados de las carreteras Huancayo – Ayacucho y Ayacucho – Abancay - Adecuación de la carretera Cañete – Imperial – Lunahuaná – Dv. Yauyos – Chupaca – Emp. PE-3S (El Tambo) (ruta PE-24)

C11 Cusco – Juliaca – Puno – Desaguadero (Frontera Con Bolivia) Carretera Cusco (Emp. PE-28H) – Urcos (Emp. PE-30C) – Combapata (Emp. PE-34F) – Sicuani (Emp. PE-34G) – Ayaviri (Emp. PE-3SG) – Puente Puicará (Emp. PE-3SH) – Juliaca (Emp. PE-34A) – Puno (Emp. PE-36B) – Ilave – Desaguadero (Frontera con Chile) (ruta PE-3S)	Segunda calzada de la carretera Puno – Juliaca (ruta PE-3S)	- Plataforma de distribución urbana de Juliaca (véase también el Corredor Logístico 5) - Plataforma de distribución urbana de Cusco (véase también el Corredor Logístico 8) - Centro de carga aérea de Cusco (véase también el Corredor Logístico 4 y 8)	- Adecuación de la carretera Cusco (Emp. PE-28H) – Urcos (Emp. PE-30C) – Combapata (Emp. PE-34F) – Sicuani (Emp. PE-34G) – Ayaviri (Emp. PE-3SG) – Puente Puicará (Emp. PE-3SH) – Juliaca (Emp. PE-34A) – Puno (Emp. PE-36B) – Ilave – Desaguadero (Frontera con Chile) (ruta PE-3S) - Implementación de centros de atención y apoyo al transporte de carga (truck centers) en puntos determinados de las carreteras Cusco – Juliaca y Puno – Desaguadero.
C12 Tarapoto – Aucayacu – Tocache - Tingo María Carretera Dv. Tingo María (Emp. PE-18A) – Aucayacu – Aspuzana –Tocache – Campanilla – Dv. Pachiza (Emp. PE-10B) – Juanjuí – Picota – Tarapoto (Emp. PE-5NB) (ruta PE-5N)	- Carretera Campanilla – Juanjuí (ruta PE-5N) - Carretera Picota – Puerto López – Juan Guerra (ruta PE-5N)		Adecuación de la carretera Dv. Tingo María – Aucayacu – Aspuzana – Puente Uchiza – Tocache (ruta PE-5N)
C13 Pativilca – Conococha - Huaraz – Carhuaz Carretera Emp. PE-1N (Dv. Conococha) – Chasquitambo – Emp. PE-3N (Conococha) (ruta PE-16) Carretera Conococha (Emp. PE-16) – Catac – Recuay – Huaraz (Emp. PE-14) – Carhuaz (ruta PE-3N)	Carretera Huánuco – La Unión – Huallanca (ruta PE-3N)		
C14 Ciudad De Dios – Cajamarca – Chachapoyas Carretera Ciudad de Dios (Emp. PE-1N) - Chilete – San Juan - Cajamarca (ruta PE-08)	- Carretera Encañada - Comulca (Ruta PE-08B) - Construcción del puente Chacanto y accesos	Terminal de carga de Cajamarca	Implementación de centros de atención y apoyo al transporte de carga (truck centers) en puntos determinados de las carretera Pacasmayo – Chilete – Cajamarca
C15 Piura – Tumbes – Puente Internacional (Frontera Con Ecuador) Carretera Piura – Sullana - Dv- Talara – Tumbes – Pte. Internacional (Frontera con Ecuador) (ruta PE-1N)	- Puente Bocapán y accesos - Puente Tumbes y accesos - Puente Caleta Grau y accesos - Puente Canoas y accesos	- Plataforma logística de apoyo en frontera con Ecuador - Terminal de carga de Piura	- Adecuación de la carretera Piura – Sullana - Dv- Talara – Tumbes – Puente Internacional (ruta PE-1N) - Adecuación de la carretera Emp. PE-1N – Dv. Tambogrande – Las Lomas – Puente Macará (Frontera con Ecuador) (ruta PE-1NL) - Implementación de centros de atención y apoyo al transporte de carga (truck centers) en puntos determinados de las carretera Piura – Sullana – Dv- Talara – Tumbes – Puente Internacional.
C16 Chiclayo – Cajamarca Carretera Emp. PE-1N (Larán) – Pomalca – Chongoyape – Puente El Cumbil – Cochabamba (Emp. PE-3N) (ruta PE-06A) Carretera Cochabamba (Emp. PE-06A) – Lajas – Chota (Emp. PE-3NC) – Bambamarca – Dv. Tambillo (PE-08A) – Cajamarca (Emp. PE-08) (ruta PE-3N)		Plataforma de distribución urbana de Chiclayo (véase también el Eje Estructurante 1 de la Carretera Panamericana Norte)	
C17 La Oroya - Tarma – La Merced – Satipo Carretera Emp. PE-3N (Dv. Tarma) – Tarma –Palca – San Ramón – La Merced – Emp. PE-5N (Puente Reither) (ruta PE-22B) Carretera Puente Reither – Bajo Pichanaki – Satipo (Emp. PE-24A) – Mazamari (Emp. PE-28C) (ruta PE-5S)		- Carretera Villa Rica – Dv. Puerto Bermúdez – Dv. Puerto Inca – Von Humboldt (Emp. PE-18C) (ruta PE-5N) - Carretera Mazamari – San Martín de Pangoa – Cubantía (ruta PE-28C) - Carretera Emp. PE-5S (Puerto Ocopa) – Atalaya (ruta PE-5SA) - Carretera Dv. Las Vegas (Emp. PE-3N) – Tarma (ruta PE-22B) - Carretera Satipo – Mazamari (Emp. PE-28C) – Puerto Ocopa (Emp. PE-5SA) (ruta PE-5S) - Túnel Yanango y accesos - Puente Puellas y accesos - Puente Chivis y accesos - Puente Yunculmas y accesos	- Adecuación de la carretera Emp. PE-3N (Dv. Tarma) – Tarma –Palca – San Ramón – La Merced – Emp. PE-5N (Puente Reither) (ruta PE-22B) - Adecuación de la carretera Puente Reither – Bajo Pichanaki – Satipo (Emp. PE-24A) – Mazamari (Emp. PE-28C) (ruta PE-5S) - Implementación de centros de atención y apoyo al transporte de carga (truck centers) en puntos determinados de las carreteras Emp. PE-3N (Las Vegas) – Tarma –Palca – San Ramón – La Merced – Emp. PE-5N (Puente Reither).

C18	Chimbote – Huacrachuco – Tocache Carretera Santa (Emp. PE1N) – Vinzos – Chuquicara (Emp. PE-3N/PE-12) (ruta PE-12) Carretera Chuquicara (Emp. PE-12) – Dv. Tres Cruces (Emp. PE-3N/PE-3NA) (ruta PE-3N) Carretera Dv. Tres Cruces (Emp. PE-3N/PE-3NA) – Pte Huarochirí (Emp. PE-12A/PE-3NA) (ruta PE-3NA) Carretera Puente Huarochirí (Emp. PE-12A/PE-3NA) – Tres Cruces – Sihuas – Huacrachuco – San Pedro de Chonta – Uchiza – Emp. PE-5N (ruta PE-12A)	- Carretera Chuquicara – Huallanca (ruta PE-3N) - Carretera Tauca – Pallasca (ruta PE-3N) - Puente Cajabamba y accesos		
C19	Salaverry - Trujillo – Shorey – Huamachuco Carretera Dv. Puerto Salaverry (Emp. PE-1N) – Puerto Salaverry (ruta PE-10) Carretera Emp. PE-1N – Shirán – Dv. Otuzco – Shorey (Emp. PE-3N (ruta PE-10A) Carretera Shorey (Emp. PE-10A)- Huamachuco – Sausacocha (Emp. PE-10B) (ruta PE-3N)	- Carretera Huamachuco – Sausacocha – Puente Pallar (ruta PE-3N) - Carretera San Marcos – Cajabamba (ruta PE-3N) - Carretera Sausacocha – Cajabamba (ruta PE-3N) - Carretera Pallasca – Mollepata – Mollebamba – Santiago de Chuco (ruta PE-3N) - Puente Malcas y accesos (ruta PE-3N)	- Plataforma de distribución urbana de Trujillo - Centro de carga aérea de Trujillo	
C20	Dv. Quilca – Matarani – Ilo - Tacna Carretera Dv. Quilca – Matarani – Ilo – Emp. PE-01S (ruta PE-1SD)	- Carretera Matarani – El Arenal – Punta Bombón - Carretera Dv. Quilca (Emp. PE-01S) – Quilca - Matarani	- Zona de actividad logística de Matarani - Terminal de Carga de Tacna	Adecuación de la carretera Dv. Quilca – Matarani – Punta de Bombón – Ilo – Emp. PE-01S (CETICOS)



Cuadro 10: Intervenciones en Corredores Logísticos y Ejes Estructurantes – Largo Plazo

CORREDOR LOGÍSTICO / EJE ESTRUCTURANTE		RED DE TRANSPORTE	NODOS LOGÍSTICOS	PROYECTOS COMPLEMENTARIOS
EE1	Eje Estructural 1: Carretera Panamericana Norte hasta Piura	- Intercambio vial Salaverry - Vía de evitamiento de Chao - Vía de evitamiento de Virú - Ferrocarril costero Lima -Piura		
EE2	Eje Estructural 2: Carretera Panamericana Sur hasta Arequipa	- Carretera Emp. PE-1S – Achanizo – Yanamachay – Incuyo (Ruta PE-32) - Carretera Ica (Emp. PE-1S) – Los Molinos – Huamaní – Emp. PE-28A(Huaytará) (Ruta PE-1SC) - Carretera La Capilla – Viscas – San Juan de Tantaranche (Ruta PE-1SA) - Vía de evitamiento de Camaná (Ruta PE-01S) - Carretera Emp. PE-1SE (Huambo) – Andagua – Machahuay – Viraco – Tipán – Emp. AR-105 (Acoty) (Ruta AR-106) - Carretera Emp. PE-01S – Huambo (Ruta AR-109)		
C01	Chiclayo – Moyobamba – Tarapoto – Yurimaguas – Iquitos Carretera Emp. PE-1N – Mochumi – Illimo – Motupe – Olmos (Ruta PE-1NJ) Carretera IIRSA Norte Dv. Olmos – Moyobamba – Tarapoto – Yurimaguas Vía fluvial Yurimaguas – Iquitos (ríos Huallaga – Marañón – Amazonas)	- Carretera Dv. Molinopampa - Rodríguez de Mendoza – Selva Alegre (ruta PE-08B) - Carretera El Tambo – Huarmaca – Sondorillo – Sondor (PE-02B) – Huancabamba (PE-02A) (ruta PE-03N) - Carretera Durand – Chiriaco – Puente Wawico (Emp. PE-5ND) – Puente Nieva – Saramiriza (ruta PE-5NC) - Carretera Puente Wawico – Oracuzo – Santa María de Nieva – Saramiriza (ruta PE-5ND) - Carretera Chota (Emp. PE-3N) – Cutervo (Emp. PE-3N) (ruta PE-3NC) - Carretera Balsas – Dv. Leimebamba (ruta PE-08B) - Carretera Dv. Leimebamba – Tingo (Dv. Kuélap) (ruta PE-08B) - Construcción del puente Tingo y accesos - Construcción del puente Yahuahua y accesos - Construcción del puente Chamaya y accesos - Construcción del puente Nueva Unidad y accesos - Construcción del puente Olaechea y accesos - Construcción del puente Numpaken y accesos - Construcción del puente Uchichiángos y accesos - Mejoramiento del puerto fluvial de Saramiriza (ver también Corredor Logístico 1)		
C02	Paita – Piura – Dv. Olmos Carretera IIRSA Norte Paita – Piura - Dv. Olmos – Moyobamba – Tarapoto – Yurimaguas Vía fluvial Yurimaguas – Iquitos (ríos Huallaga – Marañón – Amazonas)	- Carretera Canchaque – Huancabamba (ruta PE-02A) - Carretera Huancabamba – Sapolache – Dv. Ayabaca – Frontera con Ecuador (ruta PE-03N)		



C03 Lima – La Oroya – Cerro De Pasco – Huánuco – Tingo María – Pucallpa Carretera IIRSA Centro (Puente Ricardo Palma – La Oroya – Dv. Cerro de Pasco – Huánuco - Tingo María – Dv. Tocache – Pucallpa) Vía fluvial Pucallpa – Iquitos (ríos Ucayali – Amazonas)	- Carretera Oyón – Yanahuanca – Emp. PE-03N (Ambo) (ruta PE-18) - Ampliación de la calzada de la carretera Puente Ricardo Palma – La Oroya (ruta PE-22) - Carretera Acos – Huallay (Emp. PE-20A) (ruta PE-1NC) - Carretera Dv. Cerro de Pasco – Huánuco (ruta PE-03N) - Carretera Huánuco – Tingo María – Dv. Tocache (Emp. PE-05N) (ruta PE-18A) - Carretera Puente Rancho – Umari – Panao – Abra Alegría – Codo del Pozuzo (Emp. PE-5NA) (ruta PE-18B) - Carretera Jircán – Carpa – Monzón – Tingo María (Emp. PE-18A) (ruta PE-14A) - Construcción de la vía de evitamiento de La Oroya - Carretera Urubamba - Pisac (Emp. PE-28G) (ruta PE-28B) - Carretera Quillabamba – Dv. Echarate – Quellouno (ruta PE-28B) - Carretera Emp. PE-03S – Lambra – Chuquibambilla – Progreso – Challhuahuacho – Cotabambas – Emp. PE-03S (ruta PE-3SF) - Carretera Incuyo - Coracora – Abra Tablacruz – Emp. PE-30A - Carretera Emp. PE-03S (Poroy) – Cachimayo – Chinchero – Emp. PE-28B (Urubamba) (ruta PE-28F) - Construcción de la vía de evitamiento de Cusco - Carretera Emp. PE-03S – Yaurisque – Paruro – Pillpinto – Acos – Acomayo – Sangarara – Emp. PE-03S (Chuquicahuana) - Carretera Emp. PE-30A – Sojo – Huancapampa – Matara – Antabamba - Construcción del ferrocarril Huancavelica - Cusco
C04 San Juan De Marcona - Nazca – Abancay – Cusco Carretera IIRSA Sur Tramo 1: San Juan de Marcona – Nazca – Puquio - Abancay - Cusco	- Carretera Dv. Vizcachane (Emp. PE-34E) – Vizcachane – Pulpera - Negromayo (ruta PE-34E) - Carretera El Descanso – Yanaoca – Emp. PE-03S (Combapata) - Carretera Emp. PE-34A – Chiguata – Achocola – Llapapata – Dv. Imata (ruta PE-34C) - Carretera Dv. Imata – Llapapata – Santa Lucía (Emp. PE-34A) (ruta PE-34C) - Carretera Putina – Cuyocuyo - Sandia – Yanahuaya (ruta PE-34H) - Carretera Emp. 34H – Huancané – Moho – Ninantaya (frontera con Bolivia) (ruta PE-34I) - Construcción de la vía de evitamiento de Juliaca - Mejoramiento de la carretera Emp. PE-1S (Tacna) – Tarata – Capazo – Puente Calacuno – Emp. PE-36A (Mazocruz) - Construcción del puente Tarucachi
C05 Matarani – Arequipa – Juliaca – Puente Inambari Carretera IIRSA Sur Tramo 5: Matarani – Arequipa - Juliaca Carretera IIRSA Sur Tramo 4: Juliaca – Macusani – San Gabán – Puente Inambari Carretera IIRSA Sur Tramo 3: Puente Inambari – Puerto Maldonado – Iñapari (Frontera con Brasil)	- Carretera Emp. PE-36A (Mazocruz) – Conduriri – San Antonio de Checa (Emp. PE-3S) (ruta PE-38A) - Construcción de la vía de evitamiento de Moquegua
C06 Arequipa – Moquegua – Tacna – La Concordia (Frontera Con Chile) Carretera Arequipa – Dv. Matarani – Dv. Moquegua – Dv. Ilo - Tacna – La Concordia (Frontera con Chile) (ruta PE-01S)	Carretera Emp. PE-01S – Moquegua – Desaguadero
C07 Matarani – Ilo – Moquegua – Desaguadero (Frontera Con Bolivia) Carretera Matarani – Mollendo – Cocachacra - Dv. Cocachacra (Emp. PE-01S) – Moquegua - Desaguadero	Carretera Emp. PE-01S – Moquegua – Desaguadero

C08 Cusco – Puerto Maldonado – Iñapari (Frontera Con Brasil) Carretera IIRSA Sur Tramo 2: Cusco –Urcos – Puente Inambari Carretera IIRSA Sur Tramo 3: Puente Inambari – Puerto Maldonado – Iñapari (Frontera con Brasil)	• Construcción de la vía de Evitamiento de Cusco • Construcción de la vía de Evitamiento de Puerto Maldonado	• Plataforma logística de apoyo en frontera de Iñapari • Terminal de carga de Puerto Maldonado
C09 Pisco – Ayacucho Carretera Pisco – Ayacucho (ruta PE-28A)	• Carretera Emp. PE-28A (Pampano) – Ticrapo – Castrovirreyna – Santa Inés (ruta PE-28D) • Carretera Emp. PE-1S - Chinchá Alta – San Juan – Palca – Lachoj (ruta PE-26) • Carretera Emp. PE-26 – Huanchos – Mollepampa – Emp. PE-28D (Castrovirreyna) (ruta PE-26A) • Carretera Emp. PE-26 (Huancavelica) – Cunyac – Lircay – Julcamarca – Emp. PE-3S (Lagunilla) (ruta PE-26B) • Carretera San Francisco – Kimbiri – Kepashiato – Kiteni – Chahuares) (ruta PE-28B) • Carretera Emp. PE28B (San Francisco) – Pichari – Quisto central – Navidad – Cubantía (ruta PE-5S) • Construcción de la vía de evitamiento de Ayacucho	
C10 La Oroya – Huancayo - Ayacucho – Abancay Carretera La Oroya – Puente Matachico – Dv. Mito (Emp. PE-3SB) Carretera Dv. Mito (Emp. PE-3S) – Mito – Orcotuna-Viques – Huayucachi – Emp. PE-3S (Huayucachi) (ruta PE-3SB) Carretera Huancayo – Huayucachi – Izcuchaca –Mayoc – Huanta – Ayacucho (Emp. PE-28A) – Abra Tocto (Emp. PE-32A) – Ocros – Andahuaylas (ruta PE-3S)	• Carretera Pampas – Churcampá – La Merced – Mayocc (ruta PE-3SD) • Carretera Chilca – Sapallanga – Pazos – Dv. Pampas (ruta PE-3SC) • Construcción de la vía de evitamiento de Huancayo	
C11 Cusco – Juliaca – Puno – Desaguadero (Frontera Con Bolivia) Carretera Cusco (Emp. PE-28H) – Urcos (Emp. PE-30C) – Combapata (Emp. PE-34F) – Sicuani (Emp. PE-34G) – Ayaviri (Emp. PE-3SG) – Puente Puicará (Emp. PE-3SH) – Juliaca (Emp. PE-34A) – Puno (Emp. PE-36B) – Ilave – Desaguadero (Frontera con Chile) (ruta PE-3S)	• Carretera Pucará (Emp. PE-03S) – Tirapata – Asillo – Villa Chuctani (Emp. PE-34B) • Carretera Yauri – Pulpera – Dv. Ocoruro (Emp. PE-34J) – Umachiri – Ayaviri (Emp. PE-03S) • Vía de evitamiento de Puno • Vía de evitamiento de Juliaca.	• Terminal de carga de Puno
C12 Tarapoto – Aucayacu – Tocache - Tingo María Carretera Dv. Tingo María (Emp. PE-18A) – Aucayacu – Aspuzana –Tocache – Campanilla – Dv. Pachiza (Emp. PE-10B) – Juanjuí – Picota – Tarapoto (Emp. PE-5NB) (ruta PE-5N)	• Carretera Pizana – La Pólvara – Pizarrón – Perlamayo – Campanilla (ruta PE-5N) • Construcción de la vía de evitamiento de Tocache	• Terminal de carga de Tarapoto • Adecuación de la carretera Tocache – Campanilla – Dv. Pachiza – Juanjuí – Picota – Tarapoto (ruta PE-5N) • Implementación de centros de atención y apoyo al transporte de carga (truck centers) en puntos determinados de las carreteras Puente Pumahuasi – Aucayacu – Tocache y Tocache – Campanilla – Dv. Pachiza – Juanjuí – Picota - Tarapoto
C13 Pativilca – Conococha - Huaraz – Carhuaz Carretera Emp. PE-1N (Dv. Conococha) – Chasquitambo – Emp. PE-3N (Conococha) (ruta PE-16) Carretera Conococha (Emp. PE-16) – Catac – Recuay – Huaraz (Emp. PE-14) – Carhuaz (ruta PE-3N)	• Carretera Pativilca (Emp. PE-1N) – Chasquitambo - Conococha (Emp. PE-03N) (ruta PE-16) • Carretera Conococha – Catac (ruta PE-3N) • Carretera Caraz – Huallanca (ruta PE-3N) • Carretera Catac – Recuay – Huaraz – Carhuaz – Yungay – Caraz (ruta PE-3N) • Carretera Aquia – Chiquián - Conococha (ruta PE-3N) • Carretera Huaraz – Huantar – Succha – Puente Pomachaca - Masin – Dv., Llamellin – Huacaybamba (ruta PE-14A)	• Terminal de carga de Huaraz • Implementación de centros de atención y apoyo al transporte de carga (truck centers) en puntos determinados de las carreteras Pativilca – Conococha - Huaraz – Carhuaz y Conococha – La Unión – Huallanca.



C14	Ciudad De Dios – Cajamarca – Chachapoyas Carretera Ciudad de Dios (Emp. PE-1N) - Chilete – San Juan - Cajamarca (ruta PE-08)	- Carretera Ciudad de Dios (Emp. PE-1N) - Chilete – San Juan - Cajamarca (ruta PE-08) - Carretera Celendín – Balsas (ruta PE-08B) - Carretera Chicama – Dv. Ascope – Sausal – Cascas – Contumazá – Chilete (ruta PE-1NF)		
C15	Piura – Tumbes – Puente Internacional (Frontera Con Ecuador) Carretera Piura – Sullana - Dv- Talara – Tumbes – Pte. Internacional (Frontera con Ecuador) (ruta PE-1N)		Terminal de carga de Tumbes	
C16	Chiclayo – Cajamarca Carretera Emp. PE-1N (Larán) – Pomalca – Chongoyape – Puente El Cumbil – Cochabamba (Emp. PE-3N) (ruta PE-06A) Carretera Cochabamba (Emp. PE-06A) – Lajas – Chota (Emp. PE-3NC) – Bambamarca – Dv. Tambillo (PE-08A) – Cajamarca (Emp. PE-08) (ruta PE-3N)	- Carretera Emp. PE-06A (Puente El Cumbil) – Santa Cruz de Succhabamba – Emp. PE-3N (Chamana) (ruta PE-06B) - Carretera Larán (Emp. PE-01N) – Pomalca – Pátapo – Chongoyape (ruta PE-06A)		
C17	La Oroya - Tarma – La Merced – Satipo Carretera Emp. PE-3N (Dv. Tarma) – Tarma –Palca – San Ramón – La Merced – Emp. PE-5N (Puente Reither) (ruta PE-22B) Carretera Puente Reither – Bajo Pichanaki – Satipo (Emp. PE-24A) – Mazamari (Emp. PE-28C) (ruta PE-5S)		- Carretera Emp. PE-5N (Puente Paucartambo) – Oxapampa – Huancabamba – Pozuzo) (ruta PE-5NA) - Carretera Pozuzo – Codo del Pozuzo – Emp. PE-5N (Dv. San Juan del Codo) (ruta PE-5NA)	
C18	Chimbote – Huacrachuco – Tocache Carretera Santa (Emp. PE1N) – Vinzos – Chuquicara (Emp. PE-3N/PE-12) (ruta PE-12) Carretera Chuquicara (Emp. PE-12) – Dv. Tres Cruces (Emp. PE-3N/PE-3NA) (ruta PE-3N) Carretera Dv. Tres Cruces (Emp. PE-3N/PE-3NA) – Pte Huarochirí (Emp. PE-12A/PE-3NA) (ruta PE-3NA) Carretera Puente Huarochirí (Emp. PE-12A/PE-3NA) – Tres Cruces – Sihuas – Huacrachuco – San Pedro de Chonta – Uchiza – Emp. PE-5N (ruta PE-12A)	- Carretera Yungaypampa – Tres Cruces – Sihuas – Huacrachuco – Uchiza – Emp. PE-5N (ruta PE-12A) - Carretera Chagual – Tayabamba – Puente Huacrachuco (ruta PE-10C) - Carretera Pte Huarochirí (Emp. PE-03N) – Dv. Sihuas – Corongo – Taucá (Emp. PE-03N) - Carretera Sihuas (EMP. PE-12A) – Huayllabamba – Quiches – Tayabamba (Emp. PE-10C) (Ruta PE-12B) - Puente Crisnejas	- Adecuación de la carretera Santa (Emp. PE1N) – Vinzos – Chuquicara (Emp. PE-3N/PE-12) (ruta PE-12) - Adecuación de la carretera Chuquicara (Emp. PE-12) – Dv. Tres Cruces (Emp. PE-3N/PE-3NA) (ruta PE-3N) - Adecuación de la carretera Dv. Tres Cruces (Emp. PE-3N/PE-3NA) – Puente Huarochirí (Emp. PE-12A/PE-3NA) (ruta PE-3NA) - Adecuación de la carretera Pte Huarochirí (Emp. PE-12A/PE-3NA) – Tres Cruces – Sihuas – Huacrachuco – San Pedro de Chonta – Uchiza – Emp. PE-5N (ruta PE-12A)	
C19	Salaverry - Trujillo – Shorey – Huamachuco Carretera Dv. Puerto Salaverry (Emp. PE-1N) – Puerto Salaverry (ruta PE-10) Carretera Emp. PE-1N – Shirán – Dv. Otuzco – Shorey (Emp. PE-3N (ruta PE-10A) Carretera Shorey (Emp. PE-10A)- Huamachuco – Sausacocha (Emp. PE-10B) (ruta PE-3N)	- Carretera Puente Pallar (Emp. PE-10B) – Calemar - Carretera Calemar – Abra El Naranjillo (ruta PE-10B) - Carretera Puente Pallar (Emp. PE-10B) – Chagual (ruta PE-10C) - Carretera Abra El Naranjillo – Emp. PE-5N (ruta PE-10B)	- Adecuación de la carretera Dv. Puerto Salaverry (Emp. PE-1N) – Puerto Salaverry (ruta PE-10) - Adecuación de la carretera Emp. PE-1N – Shirán – Dv. Otuzco – Shorey (Emp. PE-3N (ruta PE-10A) - Adecuación de la carretera Shorey (Emp. PE-10A)- Huamachuco – Sausacocha (Emp. PE-10B) (ruta PE-3N)	
C20	Dv. Quilca – Matarani – Ilo - Tacna Carretera Dv. Quilca – Matarani – Ilo – Emp. PE-01S (ruta PE-1SD)	- Vía de evitamiento de la ciudad de Mollendo - Vía de evitamiento de la ciudad de Mejía - Vía de evitamiento de la ciudad de Punta Bombón - Vía de evitamiento de la ciudad de Ilo		

5 PROGRAMA DE INVERSIONES 2011 - 2016

5.1 PRIORIZACIÓN DE PROYECTOS

5.1.1 PRIORIZACIÓN DE PROYECTOS A CORTO PLAZO (2012-2013)

Priorización de nodos logísticos a corto plazo

Un nodo o plataforma logística es priorizada a corto plazo, si cumple las dos condiciones siguientes:

- **Ser parte de la red de plataformas logísticas de relevancia nacional identificada en el Plan de Desarrollo de los Servicios Logísticos de Transporte.** En base a la síntesis del análisis funcional y logístico realizado, así como al estudio de las principales familias y cadenas logísticas se han identificado 12 plataformas logísticas prioritarias a nivel nacional donde se producen rupturas o fraccionamientos de carga, que por tener potencial para la agregación de valor son nodos candidatos para albergar infraestructura logística.
- **Contar con estudios a nivel de preinversión a nivel de prefactibilidad o factibilidad.** A efectos de reducir los plazos de ejecución y operación del proyecto, se da mayor prioridad a aquellas plataformas logísticas que cuenten con algún tipo de análisis y evaluación detallada en base a información relevada en campo.

Priorización de proyectos viales a corto plazo

Un proyecto vial es priorizado a corto plazo, si cumple todas las condiciones siguientes:

- **Ser parte del eje principal de un corredor logístico.** Los proyectos de carreteras que sean parte del eje principal de cualquiera de los 22 corredores logísticos identificados tendrán una prioridad mayor para su implementación en el corto plazo.
- **No estar pavimentado o con contar con pavimento en muy mal estado.** Este criterio surge como corolario del anterior puesto que se ha definido como un estándar vial que toda carretera que sea parte del eje principal de un corredor logístico debe estar pavimentada y en buen estado. Por ende, se dará mayor prioridad a aquellas carreteras que siendo parte de un eje principal no se encuentren pavimentadas o cuyo pavimento se encuentre en mal estado tal que amerite una intervención.
- **Contar con estudios definitivos aprobados y/o en licitación de obra.** Aquellos proyectos de carreteras que ya cuenten con estudios definitivos aprobados o que estén en licitación de obra están próximos a su ejecución por lo que tendrán prioridad por encontrarse en las últimas etapas previas a su ejecución.



5.1.2 PRIORIZACIÓN DE PROYECTOS A MEDIANO PLAZO (2014-2016)

Priorización de nodos logísticos a mediano plazo

Una plataforma logística es priorizada a mediano plazo, si cumple todas las condiciones siguientes:

- **Ser parte de la red de plataformas logísticas de relevancia nacional identificada en el Plan de Desarrollo de los Servicios Logísticos de Transporte.** Este criterio es el mismo que el explicado para el caso de los nodos logísticos de corto plazo.
- **No contar con estudios a nivel de preinversión a nivel de prefactibilidad o factibilidad.** El proyecto de plataforma logística no debe tener ningún estudio de preinversión a nivel de prefactibilidad o/ factibilidad o, en el mejor de los casos, contar con un estudio de preinversión a nivel de perfil.

Priorización de proyectos viales a mediano plazo

Un proyecto vial es priorizado a mediano plazo, si cumple todas las siguientes condiciones:

- **Ser parte de un eje alimentador de un corredor logístico.** La carretera debe ser parte de un eje alimentador de alguno de los 22 corredores logísticos identificados.
- **No estar pavimentado o con contar con pavimento en muy mal estado.** Este criterio es similar al explicado en la priorización de proyectos viales de corto plazo.
- **Tener estudios definitivos y/o paquetes factibilidad/estudio definitivo en proceso de elaboración.** Aquellos proyectos de carreteras cuyos estudios definitivos individuales o empaquetados (factibilidad/estudio definitivo) están en elaboración iniciarán su ejecución antes del julio del año 2016.

5.1.3 PRIORIZACIÓN DE PROYECTOS A LARGO PLAZO (2017 EN ADELANTE)

Priorización de nodos logísticos a largo plazo

Un nodo o plataforma logística es priorizada a largo plazo, si cumple todas las condiciones siguientes:

- **Ser parte de la red de plataformas logísticas complementaria identificada en el Plan de Desarrollo de los Servicios Logísticos de Transporte.** La red de plataformas logísticas complementarias o de apoyo a la red de plataformas logísticas de relevancia nacional está conformada por aquellas plataformas que atienden los movimientos regionales o locales de mercancías como, por ejemplo, terminales de carga, agrocentros localizados en las cercanías a los centros de producción, mercados mayoristas y de distribución local, entre otros.



- **No contar con estudios a nivel de preinversión.** La plataforma logística en cuestión no debe contar con ningún estudio de preinversión a cualquier nivel (perfil, prefactibilidad o factibilidad).

Priorización de proyectos viales a largo plazo

Un proyecto vial es priorizado a largo plazo, si cumple todas las siguientes condiciones:

- **Ser parte de un eje alimentador de un corredor logístico.** La carretera debe ser parte de un eje alimentador de alguno de los 22 corredores logísticos identificados.
- **Contar con estudios de preinversión en proceso de elaboración o no contar con estudio de preinversión alguno.** En esta categoría se encuentran aquellos proyectos viales que a la fecha cuenten con estudios de preinversión a nivel de perfil o factibilidad o cuyo perfil se encuentre programado para su ejecución en el año 2012.

5.2 INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA VIAL

5.2.1 RED VIAL NACIONAL

A la fecha, la cartera de proyectos de carreteras de PROVIAS Nacional consta de 121 proyectos viales, encontrándose en la fase de inversión 20 proyectos en ejecución de obra y 45 a nivel de estudios definitivos; 56 proyectos en fase de preinversión (37 a nivel de estudio de factibilidad y 19 a nivel de perfil), alcanzando 9,471 km de carreteras en la Red Vial Nacional.

Por otro lado los corredores logísticos identificados suman 25,717 Km de vía, y cuya intervención permitirá contar con una red de infraestructura de transporte eficiente e integrado con buenos niveles de transitabilidad de modo de ir reduciendo los costos logísticos.

En base a estas dos consideraciones se ha programado los proyectos para el quinquenio Agosto 2011 – Julio 2016, teniendo como criterios los siguientes:

- Que el proyecto se encuentre comprendido dentro de los 22 corredores logísticos priorizados;
- Que el proyecto contribuya al logro de la meta establecida por el sector de contribuir a la *reducción de la brecha de infraestructura*, para lo cual se espera alcanzar al 2016 que el 85% de la Red Rial Nacional se encuentre a nivel de superficie pavimentada.

Asimismo, se ha tenido en cuenta la capacidad de gestión de la unidad ejecutora, determinada en función a los recursos y personal disponible.



En relación al primer criterio.- Los 22 corredores logísticos con una longitud de 23,941 km en la Red Vial Nacional¹⁵, debidamente georeferenciada y mapeadas en su caracterización de infraestructura actual y de flujos de carga que se movilizan por cada una de ellas.

Cuadro 11: Corredores Logísticos y Ejes Estructurantes en la Red Vial Nacional

CORREDOR	NOMBRE	EXISTENTE Km	PROYECTADO Km	TOTAL Km
C01	Chiclayo – Moyobamba – Tarapoto – Yurimaguas - Iquitos	1,923.2	75.7	1,998.9
C02	Paíta – Piura – Dv. Olmos	462.1	-	462.1
C03	Lima – La Oroya – Cerro De Pasco – Huánuco – Tingo María – Pucallpa	1,615.8	258.3	1,874.1
C04	San Juan De Marcona - Nazca – Abancay – Cusco	2,135.6	-	2,135.6
C05	Matarani – Arequipa – Juliaca – Puente Inambari	1,849.0	-	1,849.0
C06	Arequipa – Moquegua – Tacna – La Concordia (Frontera Con Chile)	793.2	-	793.2
C07	Matarani – Ilo – Moquegua – Desaguadero (Frontera Con Bolivia)	593.9	-	593.9
C08	Cusco – Puerto Maldonado – Iñapari (Frontera Con Brasil)	673.9	-	673.9
C09	Pisco – Ayacucho	1,524.1	51.7	1,575.9
C10	La Oroya – Huancayo – Ayacucho – Abancay	1,742.8	-	1,742.8
C11	Cusco – Juliaca – Puno – Desaguadero (Frontera Con Bolivia)	723.0	-	723.0
C12	Tarapoto – Aucayacu – Tocache - Tingo María	458.1	-	458.1
C13	Pativilca – Conococha - Huaraz – Carhuaz	894.9	63.3	958.3
C14	Ciudad De Dios – Cajamarca - Chachapoyas	780.1	-	780.1
C15	Piura – Tumbes – Puente Internacional (Frontera Con Ecuador)	525.1	-	525.1
C16	Chiclayo – Cajamarca	527.1	-	527.1
C17	La Oroya - Tarma – La Merced – Satipo	850.2	307.9	1,158.1
C18	Chimbote – Huacrachuco – Tocache	1,105.0	23.1	1,128.1
C19	Salaverry - Trujillo – Shorey - Huamachuco	761.7	184.7	946.4
C20	Dv. Quilca – Matarani – Ilo - Tacna	325.7	58.2	383.9
EE1	Eje Estructural 1: Carretera Panamericana Norte hasta Piura	1,241.6	11.3	1,252.9
EE2	Eje Estructural 2: Carretera Panamericana Sur hasta Arequipa	1,365.5	35.1	1,400.5
	Total	22,871.6	1.069.4	23,941.0

En relación al segundo criterio.- Se espera reducir la brecha en infraestructura con la ejecución de aproximadamente 7,270 km de vías pavimentadas, de los cuales 3,562 km corresponderán a carpeta asfáltica y 3,708 km a pavimentos económicos; asimismo se impulsará la conservación vial mediante contratos por niveles de servicios, asegurando la adecuada transitabilidad.

¹⁵ Los Corredores Logísticos suman 25,717 km, de carreteras, de los cuales 23,941 km corresponden a la Red Vial Nacional.



Cuadro 12: Proyectos Priorizados 2011-2016

	DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO	META FÍSICA	FECHA INICIO	FECHA FIN	EJECUTADO AL 2010	PROYECTADO 2011-2016
1	Carretera Tocache - Dv. Tocache	63.9	ago-08	jun-11	59.988	4.0
2	Casma - Huaraz	39.3	may-09	sep-11	27.029	12.3
3	Carretera Chongoyape - Cajamarca	269.9	may-09	oct-13	17.598	252.3
4	Carretera Ayacucho - Abancay	365.7	sep-09	jun-14	83.484	282.2
5	Intercambio Vial Las Torres	9.1	mar-10	jul-11	5.098	4.0
6	Carretera Camana - Dv. Quilca - Matarani - Ilo - Tacna	235.0	mar-10	ago-15	36.989	198.0
7	Ollantaytambo - Quillabamba	55.4	abr-10	ene-12	14.763	40.7
8	Carretera Lunahuana - Dv. Yauyos - Chupaca	16.3	jun-10	oct-11	5.725	10.6
9	Carretera Churín - Oyon	24.2	jun-10	dic-11	9.094	15.1
10	Patahuasi - Yauri - Sicuani	29.8	oct-10	may-14	0.226	29.6
11	Carretera Trujillo - Chirán - Huamachuco	71.0	nov-10	oct-12	-	70.5
12	Carretera Pte Reither - Pte Paucartambo-Villa Rica	39.4	ene-11	oct-12	-	39.4
13	Carretera Santiago de Chuco - Shorey	41.8	mar-11	feb-12	-	41.8
14	Carretera Quinua - San Francisco	146.4	abr-11	sep-14	-	146.4
15	Chamaya - Jaen - San Ignacio - Río Canchis	102.4	oct-11	ene-14	-	102.4
16	Carretera Cajamarca - Celendin	43.0	ene-12	jun-13	-	43.0
17	Carretera Tocache - Juanjui	177.0	mar-12	jun-14	-	149.4
18	Carretera Satipo-Mazamari-Dv. Pangoa- Puerto Ocopa	65.7	mar-12	mar-14	-	65.7
19	Carretera Dv. Las Vegas-Tarma	34.2	jul-12	ene-14	-	34.2
20	Carretera llave San Antonio de Checás	10.0	jul-12	jul-13	-	10.0
21	Carretera Sullana - Pte. Macara, Ramal Dv. La Tina - La Tina	15.3	jul-12	sep-13	-	15.3
22	Carretera Mala - Calango - la Capilla	29.0	jul-12	ene-14	-	29.0
23	Carretera Oyotún - Las Delicias y Reubicación del Puente Las Delicias	4.0	jul-12	ago-13	-	4.0
24	Construcción de la Autopista Pimentel - Chiclayo	3.2	ago-12	feb-14	-	3.2
25	Carretera Tingo María - Aguaytia	25.0	ago-12	feb-14	-	25.0
26	Vía de Evitamiento de Urcos	3.2	ago-12	dic-13	-	3.2
27	Vía de Evitamiento de la Ciudad de Chimbote	35.9	sep-12	feb-14	-	35.9
28	Carretera Yauri-Negromayo-San Genaro	72.0	sep-12	ago-14	-	72.0
29	Carretera Lima - Canta - La Viuda - Unish	193.5	sep-12	abr-15	-	193.5
30	Carretera Rodríguez de Mendoza -Empalme Ruta N° PE -5N (La Calzada)	29.0	oct-12	mar-14	-	29.0
31	Carretera Mayoc - Huanta	27.8	oct-12	abr-14	-	27.8
32	Carretera Imperial - Pampas	38.0	ene-13	jul-14	-	22.8
33	Carretera Huaura-Sayán-Churín	104.4	ene-13	jul-14	-	52.2
34	Carretera Chota-Cutervo - Santo Domingo de la Capilla-Chiple	91.4	ene-13	jul-14	-	45.7
35	Carretera Río Seco - El Ahorcado - Dv. Sayán	42.6	ene-13	dic-14	-	42.6
36	Carretera Yauri-Negromayo-Oscollo - Imata, Tr. Dv. Imata - Oscollo - Negromayo	67.95	ene-13	may-15	-	68.0
37	Carretera Huamachuco - Pte. Pallar - Juanjui	28.0	mar-13	mar-14	-	28.0
38	Carretera San Marcos - Cajabamba - Huamachuco	97.0	mar-13	jul-15	-	97.0
39	Carretera Cafete - Lunahuana	25.0	mar-13	mar-14	-	25.0
40	Carretera Pto. Bermudez - San Alejandro	163.7	abr-13	jul-15	-	163.7
41	Carretera Santa - Chuquicara - Huallanca	67.5	jul-13	ene-15	-	67.5
42	Ampliación de la 2da. Calzada de la Carretera Tingo María-Aguaytia-Pucallpa, Tr.: Dv. Aeropuerto Pucallpa - Alt. Cementerio Buen Recuerdo.	10.2	jul-13	sep-14	-	10.2
43	Carretera Villa Rica - Pto. Bermudez	110.9	ene-14	jul-15	-	110.9
44	Tarapoto - Juanjui	48.0	ene-14	ene-16	-	24.0
45	Carretera Andahuaylas - Pampachiri- Negromayo Tr. Andahuaylas - Huancabamba(Aeorpuerto)	20.00	ene-14	dic-14	-	20.0
46	Carretera Chuquicara - Taucá - Cabana - Huandoval - Pallasca, Tramo : Taucá (Km 145+000) - Pallasca (Km 201+200)	56.20	ene-14	dic-15	-	56.2
47	Carretera Ica - Los Molinos - Tambillo Tramo: Km 19+700-Km 73+400 incluido Puente Achirana	53.70	ene-14	dic-15	-	53.7
48	Vía de Evitamiento A la Ciudad de Abancay	9.5	feb-14	ago-15	-	9.5
49	Carretera Mazamari - Pangoa - Cubantía	35.0	may-14	nov-15	-	3.5
50	Carretera Izcuchaca - Mayoc	115.3	jul-14	jun-16	-	34.6
51	Carretera Pallasca-Mollepata-Mollebamba-Santiago de Chuco-Emp. Ruta 10, Tr.: Santiago de Chuco-Cachicadan-Mollepata	82.2	ago-14	ago-16	-	32.9
52	Autopista Juliaca - Puno	48.5	sep-14	mar-16	-	4.9
53	Carretera Huanuco - Conococha, Sec.: Huanuco - la Unión - Huallanca (Ruta PE-3N)	152.2	oct-14	feb-17	-	45.7
54	Carretera Tacna - La Paz	167.3	dic-14	abr-17	-	83.7
55	Carretera Oyon - Ambo	153.7	may-15	may-17	-	15.4
56	Carretera Huancavelica - Santa Ines - Empalme Ruta 24 A Vía los Libertadores	221.6	ago-15	mar-18	-	22.2
	TOTAL GENERAL	4,287			259.99	3,129



Cuadro 13: Programación de Proyectos por Años 2011 – 2016

PROYECTOS A CONCLUIR EL 2011		META FÍSICA	FECHA INICIO	FECHA FIN	EJECUTADO AL 2010	PROYECTADO 2011
1	Carretera Tocache - Dv. Tocache	63.9	ago-08	jun-11	59.9	4.0
2	Casma - Huaraz	39.3	may-09	sep-11	27	12.3
3	Intercambio Vial Las Torres	9.1	mar-10	jul-11	5.1	4.0
4	Carretera Lunahuana - Dv. Yauyos - Chupaca	16.3	jun-10	oct-11	5.7	10.6
5	Carretera Churín - Oyón	24.2	jun-10	dic-11	9.1	15.1
TOTAL 2011		152.8				46.0
PROYECTOS A CONCLUIR EL 2012		META FÍSICA	FECHA INICIO	FECHA FIN	EJECUTADO AL 2010	PROYECTADO 2011-2012
1	Ollantaytambo - Quillabamba	55.4	abr-10	ene-12	14.7	40.7
2	Carretera Trujillo - Chirán - Huamachuco	71.0	nov-10	oct-12	-	70.5
3	Carretera Pte Reither-Pte Paucartambo-Villa Rica	39.4	ene-11	oct-12	-	39.4
4	Carretera Santiago de Chucó -Shorey	41.8	mar-11	feb-12	-	41.8
TOTAL 2012		207.6				192.4
PROYECTOS A CONCLUIR EL 2013		META FÍSICA	FECHA INICIO	FECHA FIN	EJECUTADO AL 2010	PROYECTADO 2011-2013
1	Carretera Chongoyape - Cajamarca	269.9	may-09	oct-13	17.6	252.3
2	Carretera Cajamarca - Celendín	43.0	ene-12	jun-13	-	43.0
3	Carretera Ilave San Antonio de Checas	10.0	jul-12	jul-13	-	10.0
4	Carretera Sullana - Pte. Macará, Ramal Dv. La Tina - La Tina	15.3	jul-12	sep-13	-	15.3
5	Carretera Oyotún - Las Delicias y Reubicación del Puente Las Delicias	4.0	jul-12	ago-13	-	4.0
6	Vía de Evitamiento de Urcos	3.2	ago-12	dic-13	-	3.2
TOTAL 2013		345.4				327.8
PROYECTOS A CONCLUIR EL 2014		META FÍSICA	FECHA INICIO	FECHA FIN	EJECUTADO AL 2010	PROYECTADO 2011-2014
1	Carretera Ayacucho - Abancay	365.7	sep-09	jun-14	83.5	282.2
2	Patahuasi - Yauri - Sicuani	29.8	oct-10	may-14	0.2	29.6
3	Carretera Quinua - San Francisco	146.4	abr-11	sep-14	-	146.4
4	Chamaya - Jaén - San Ignacio - Río Canchis	102.4	oct-11	ene-14	-	102.4
5	Carretera Tocache - Juanjui	177.0	mar-12	jun-14	-	149.4
6	Carretera Satipo-Mazamari-Dv. Pangoa- Puerto Ocopa	65.7	mar-12	mar-14	-	65.7
7	Carretera Dv. Las Vegas-Tarma	34.2	jul-12	ene-14	-	34.2
8	Carretera Mala - Calango - la Capilla	29.0	jul-12	ene-14	-	29.0
9	Construcción de la Autopista Pimentel - Chiclayo	3.2	ago-12	feb-14	-	3.2
10	Carretera Tingo María - Aguaytía	25.0	ago-12	feb-14	-	25.0
11	Vía de Evitamiento de la Ciudad de Chimbote	35.9	sep-12	feb-14	-	35.9
12	Carretera Yauri-Negromayo-San Genaro	72.0	sep-12	ago-14	-	72.0
13	Carretera Rodríguez de Mendoza -Empalme Ruta N° PE -5N (La Calzada)	29.0	oct-12	mar-14	-	29.0
14	Carretera Mayoc - Huanta	27.8	oct-12	abr-14	-	27.8
15	Carretera Imperial - Pampas	38.0	ene-13	jul-14	-	22.8
16	Carretera Huaura-Sayán-Churín	104.4	ene-13	jul-14	-	52.2
17	Carretera Chota-Cutervo - Santo Domingo de la Capilla-Chiple	91.4	ene-13	jul-14	-	45.7
18	Carretera Río Seco - El Ahorcado - Dv. Sayán	42.6	ene-13	dic-14	-	42.6
19	Carretera Huamachuco - Pte. Pallar - Juanjui	28.0	mar-13	mar-14	-	28.0
20	Carretera Cañete - Lunahuana	25.0	mar-13	mar-14	-	25.0
21	Ampliación de la 2da. Calzada de la Carretera Tingo María-Aguaytía-Pucallpa, Tr.: Dv. Aeropuerto Pucallpa - Alt. Cementerio Buen Recuerdo.	10.2	jul-13	sep-14	-	10.2
22	Carretera Andahuaylas - Pampachiri- Negromayo Tramo: Andahuaylas - Huancabamba(Aeropuerto)	20.0	ene-14	dic-14	-	20.0
TOTAL 2014		1502.7				1,278.3



PROYECTOS A CONCLUIR EL 2015		META FÍSICA	FECHA INICIO	FECHA FIN	EJECUTADO AL 2010	PROYECTADO 2011-2015
1	Carretera Camana - Dv. Quilca - Matarani - Ilo - Tacna	235.0	mar-10	ago-15	37	198.0
2	Carretera Lima - Canta - La Viuda - Unish	193.5	sep-12	abr-15	-	193.5
3	Carretera Yauri-Negromayo-Oscollo - Imata, Tr. Dv. Imata - Oscollo - Negromayo	68.0	ene-13	may-15	-	68.0
4	Carretera San Marcos - Cajabamba - Huamachuco	97.0	mar-13	jul-15	-	97.0
5	Carretera Pto. Bermudez - San Alejandro	163.7	abr-13	jul-15	-	163.7
6	Carretera Santa - Chuquicara - Huallanca	67.5	jul-13	ene-15	-	67.5
7	Carretera Villa Rica - Pto. Bermudez	110.9	ene-14	jul-15	-	110.9
8	Carretera Chuquicara - Taucá - Cabana - Huandoval - Pallasca, Tramo : Taucá (Km 145+000) - Pallasca (Km 201+200)	56.2	ene-14	dic-15	-	56.2
9	Carretera Ica - Los Molinos - Tambillo Tramo: Km 19+700-Km 73+400 incluido Puente Achirana	53.7	ene-14	dic-15	-	53.7
10	Vía de Evitamiento A la Ciudad de Abancay	9.5	feb-14	ago-15	-	9.6
11	Carretera Mazamari - Pangoa - Cubantía	35.0	may-14	nov-15	-	3.5
TOTAL 2015		1090.0				1,021.6
PROYECTOS A CONCLUIR EL 2016		META FÍSICA	FECHA INICIO	FECHA FIN	EJECUTADO AL 2010	PROYECTADO 2011-2016
1	Tarapoto - Juanjui	48.0	ene-14	ene-16	-	24.0
2	Carretera Izcuchaca - Mayoc	115.3	jul-14	jun-16	-	34.6
3	Carretera Pallasca-Mollepata-Mollebamba-Santiago de Chuco-Emp. Ruta 10, Tr. : Santiago de Chuco-Cachicadan-Mollepata	82.2	ago-14	ago-16	-	32.9
4	Autopista Juliaca - Puno	48.5	sep-14	mar-16	-	4.9
TOTAL 2016		294.0				96.3
PROYECTOS A CONCLUIR DESPUÉS DEL 2016		META FÍSICA	FECHA INICIO	FECHA FIN	EJECUTADO AL 2010	PROYECTADO 2011-2016
1	Carretera Huanuco - Conococha, Sec.: Huanuco - la Unión - Huallanca (Ruta PE-3N)	152.2	oct-14	feb-17	-	45.7
2	Carretera Tacna - La Paz	167.3	dic-14	abr-17	-	83.7
3	Carretera Oyon - Ambo	153.7	may-15	may-17	-	15.4
4	Carretera Huancavelica - Santa Ines - Empalme Ruta 24 A Vía los Libertadores	221.6	ago-15	mar-18	-	22.2
TOTAL 2017 - 2018		694.8				166.9
TOTAL GENERAL		4,287			-	3,129

Cuadro 14: Reducción de la Brecha en Infraestructura 2011- 2016

(Kilómetros)			
RED VIAL NACIONAL	ESCENARIO 2011	ESCENARIO 2016	REDUCCIÓN DE LA BRECHA 2011-2016
PAVIMENTADA	12,345	19,615	7,270
Carpeta Asfáltica	10,688	14,250	3,562
Pavimento Económico ^{1/}	1,657	5,365	3,708

1/ Intervencion a nivel de solución básica bituminosa

Elaboración: OGPP - MTC.

5.2.1 CONCECIONES VIALES PROGRAMADAS AL 2016

Para los próximos años se proyecta entregar en concesión al sector privado 9 concesiones viales con una extensión de 2,670 Km. de la Red Vial Nacional alcanzando una extensión acumulada de 8,033 Km. al 2016 .



Cuadro 15: Concesiones Viales Programadas

N°	CONCESIÓN	LONGITUD KM.
1	Carretera IIRSA Centro Tramo 3: Dv. Cerro de Pasco – Huánuco – Tingo María – Dv. Tocache	261
2	Carretera IIRSA Centro Tramo 4: Dv. Tocache – Aguaytía – San Alejandro – Pucallpa	241
3	Carretera Dv. Marcona – Camaná – Dv. Quilca	363
4	Carretera Ica – Nazca (Dv. Puquio)	149
5	Carretera Dv. Puerto Maldonado – Juliaca – Puno – Desaguadero	575
6	Carretera Ciudad de Dios – Cajamarca	181
7	Carretera Dv. Quilca – Quilca – Matarani – Punta de Bombón – Ilo – Tacna	389
8	Carretera Pativilca – Conococha – Huaraz – Caraz	271
9	Lima – Canta – Unish	240
TOTAL		2,670

5.2.2 LONGITUDINAL DE LA COSTA

Denominada Panamericana, tiene una longitud de 2,630.4 km, alcanzando hasta 3.500 km con sus respectivas variantes. Su trazado enlaza los puertos con las ciudades principales como Piura, Chiclayo, Trujillo, Lima, Ica, Arequipa y Tacna. Además integra la frontera norte con el Ecuador, la frontera sur con Chile, en la línea de La Concordia.

Cuadro 16: Longitudinal de la Costa

	NOMBRE DEL PROYECTO	LONGITUD KM
1	Sullana -Dv. Talara - Frontera Ecuador	273.2
2	Autopista El Sol: Trujillo - Sullana	472.6
3	Red Vial 4: Pativilca - Puerto de Salaverry (Trujillo)	353.1
4	Red Vial 5: Ancón - Huacho - Pativilca	206.9
5	Red Vial 6:Pucusana - Cerro Azul - Ica	295.7
6	Ica -Dv. Quilca	543.6
7	Dv. Quilca - Repartición; Dv. Matarani - Dv. Moquegua; Dv. Ilo - Tacna - La Concordia	485.2

5.2.3 LONGITUDINAL DE LA SIERRA

Constituye una de las tres longitudinales del Sistema Nacional de Carreteras (SINAC)¹⁶, y la de mayor extensión, conocida como “Caminos del Inca”. Esta carretera tiene una longitud de 3,463 km aproximadamente (que llega a 3,700 km con sus variantes y ramales); conecta importantes ciudades del interior tales como Huancabamba, Cajamarca, Huaraz, Huánuco, Cerro de Pasco, Huancayo, Huancavelica, Ayacucho, Abancay, Cusco, Juliaca y Puno.

Une la frontera de Ecuador en Vado Grande, en el distrito de Ayabaca, departamento de Piura, y la frontera sur con Bolivia en el Puente Desaguadero, en el distrito de Desaguadero,

¹⁶ La longitudinal de la sierra se encuentra en el Clasificador de Rutas como el Eje N° PE-3



departamento de Puno; inicia su recorrido en la Repartición La Oroya en la que se localiza el Kilómetro 0+000 que es origen de los trazados norte y sur de esta vía.

Actualmente, 2,273 km de la vía (66%) se encuentra a nivel de superficie de rodadura pavimentada y 1,190 km (34%) a nivel de superficie afirmada o trocha. Los proyectos a ejecutar en la longitudinal de la sierra se muestran en el Cuadro 15.

Cuadro 17: Proyectos de la Longitudinal de la Sierra

NOMBRE DEL PROYECTO		LONGITUD Km
1	Andahuaylas - Dv. Kishuara	53.2
2	Carretera Dv. Las Vegas - Tarma	32.5
3	Carretera Santiago de Chuco-Shorey	41.8
4	Hualgayoc - Yanacocha	51.0
5	Huallanca- Caraz	37.0
6	Huamachuco-Sausacocha-Puente Pallar-Dv. R595 (Ghugay)	28.0
7	Huanuco-La Unión - Huallanca	152.2
8	Imperial - Pampas	38.0
9	Izcucha - Mayocc	115.3
10	Juliaca - Puno (Autopista)	48.5
11	Santiago de Chuco - Cachicadan - Mollepata	82.2
12	Ayacucho-Abancay, Tramo: Km. 154.000 - Km. 210.000	42.0
13	Ayacucho-Abancay, Tramo: Km. 210.000 - Km. 256.000	45.4
14	Ayacucho-Abancay, Tramo: Km. 50.000 - Km. 98.800	48.8
15	Ayacucho-Abancay, Tramo: Km. 98.800 - Km. 154.000	55.2
16	Tramo Chota - Bambamarca - Hualgayoc	65.0
17	Tramo Chota-Cochabamba-Cutervo-Santo Domingo de la Capilla-Chiple	91.4
18	Tramo Chuquicara-Huallanca	65.6
19	Tramo Cochabamba - Chota	35.9
20	Tramo Dv. Kishuara - Pte. Sahuinto	71.1
21	Tramo Mayocc - Huanta	27.8
22	Tramo Tauca (Km. 145+000) - Pallasca (Km. 201+200)	56.2
23	Tramo: Cajabamba - Sausacocha	39.0
24	Tramo: Huamachuco-Puente Pallar-Juanjui, Sec	28.0
25	Tramo: San Marcos - Cajabamba	58.0



5.2.4 LONGITUDINAL DE LA SELVA

Esta carretera tiene una extensión de 2,836 km de longitud y cuenta aún con algunos tramos por construir con una extensión de 939 km. Debería enlazar la frontera con Ecuador en Río Canchís con Puerto Pardo/Río Heath en la frontera con Bolivia; inicia su recorrido en Puente Reither, distrito de La Oroya, provincia de Yuauli.

Actualmente, 1,075 km de la vía (38%) se encuentra a nivel de superficie de rodadura pavimentada, 822 km (29%) afirmada y 939 km (33%) se encuentran por construir. Los proyectos a ejecutar en la longitudinal de la selva se muestran en el Cuadro 16.

Cuadro 18: Proyectos de la Longitudinal de la Selva

TRAMOS A INTERVENIR		LONGITUD Km
1	Aguaytia – San Alejandro	51.2
2	Campanilla – Perlamayo	21.7
3	Caserio Porongo – Pte. Pucayacu	83.3
4	Chamaya - Tarapoto	429.8
5	Ciudad Constitución - Dv. Puerto Bermúdez	53.9
6	Dv. Puerto Bermúdez - Villa Rica	112.8
7	Dv. Tingo María - Pte Chino	36.6
8	Juanjui - Campanilla	43.7
9	La Balsa (Pte Integración) - San Ignacio	49.2
10	La Polvora - Pizana	15.3
11	Mazamari - Pto Ocopa	47.3
12	Perico - Chamaya	73.9
13	Perlamayo - La Polvora	53.3
14	Pizana - Tocache	38.6
15	Pte Chino - Aguaytia	43.0
16	Pte Pucayacu - Dv. Tingo María	40.4
17	Pte Reither - Satipo	109.0
18	Pto Ocopa - Dv. Pueblo Aserradero	14.4
19	Pto Ocopa - Atalaya	159.5
20	Puerto Zungaro - Ciudad Constitución	56.5
21	San Alejandro - Von Humboldt	24.0
22	San Ignacio - Perico	52.7
23	Satipo - Mazamari	20.9
24	Tarapoto - Juanjui	129.6
25	Tocache - Caserio Porongo	31.2
26	Villa Rica - Pte Reither	40.6
27	Von Humboldt - Puerto Zungaro	64.7



5.3 INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA

La necesidad de una Política Ferroviaria en el Perú es de suma importancia dado su eficiencia en movilizar grandes volúmenes de carga en largas distancias por este modo de transporte.

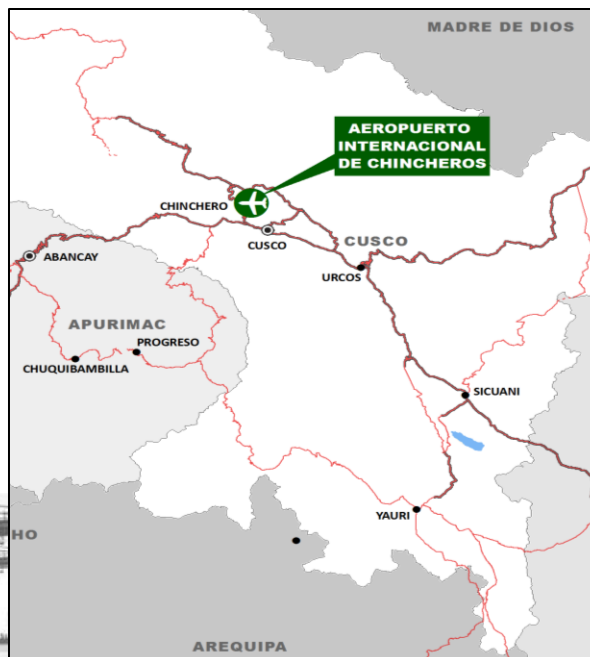
La necesidad de desarrollar el sistema ferroviario nacional y la política sobre el particular, plantea que en el próximo quinquenio se impulsará el proceso de concesiones en materia de infraestructura ferroviaria, entre los más próximos se encuentran el Ferrocarril Huancayo – Huancavelica que será entregado en concesión por un periodo de 25 años, con un monto de inversión aproximado de US\$ 81 millones; el ferrocarril del Sur Medio, que unirá la ciudad de Andahuaylas con el puerto de San Juan de Marcona con una extensión aproximada de 600 km; el ferrocarril Norandino, que unirá el puerto de Bayovar con la ciudad de Cajamarca con una longitud de 650 km; y el tramo 2 de la línea 1 del Tren Eléctrico de Lima con una longitud de 10 km.

Cuadro 19: Infraestructura Ferroviaria al 2016

NOMBRE DEL FERROCARRIL	TRAMOS	LONGITUD Km
Ferrocarril del Sur Medio	Andahuaylas - San Juan de Marcona	600
Ferrocarril Norandino	Puerto Bayóvar - Cajamarca	650
Ferrocarril Huancayo - Huancavelica	Huancayo - Huancavelica	129
Tren Eléctrico, Línea 1	Av. Grau - San Juan de Lurigancho	10
TOTAL		1,389

5.4 INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA

El principal atractivo turístico del Perú, Machu Picchu ubicado en el departamento del Cusco contará en los próximos años con una mayor infraestructura aeroportuaria; dado que se ha iniciado el proceso de concesión del Aeropuerto Internacional de Chincheros, localizado en la provincia de Urubamba. Dicho aeropuerto desarrollará una serie de rutas internacionales hacia las principales ciudades de América (Bogotá, Buenos Aires, Santiago de Chile, Sao Paulo, México DF, Panamá, San Jose, Miami), lo que impulsará aun más el turismo nacional; favoreciendo a la población de la provincia de Urubamba y a los 1.3 millones de pobladores de la Región Cusqueña.



La inversión comprometida para dicha infraestructura aeroportuaria asciende a US\$ 420 millones.

5.5 INVERSIONES EN HIDROVIAS

Para los próximos años se proyecta ejecutar el proyecto “Mejoramiento y Mantenimiento de las Condiciones de Navegabilidad en los Ríos Huallaga, Ucayali, Marañón y Amazonas” con el objetivo de interconectar por vía fluvial las fronteras con Ecuador, Colombia y Brasil; este proyecto del Sistema de Transporte Fluvial permitirá intercomunicar a las poblaciones de la Región Amazónica dado que el sistema de transporte terrestre es muy limitado por la falta de carreteras y su alto costo de construcción.



El proyecto tendrá una inversión aproximada de US\$ 336 millones y permitirá reducir el sobrecosto por transbordo de carga y tarifas de pasajeros, así como ahorrar tiempos de viaje y reducir accidentes.

5.6 INVERSIONES EN NODOS LOGISTICOS

Para los próximos años se proyecta ejecutar 33 plataformas o nodos logísticas de relevancia nacional identificados en el Plan de Desarrollo de los Servicios Logísticos de Transporte, los mismos que se localizan en aquellas zonas donde se producen rupturas o fraccionamientos de carga, y que por tener potencial para la agregación de valor son puntos con posibilidades para albergar infraestructura logística. La propuesta de implementación de plataformas logísticas se muestra en el Cuadr 18, para los diversos horizontes de planeamiento.



Cuadro 20: Plataforma Logísticas Priorizadas

HORIZONTE	N°	DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO	META FÍSICA	UBICACIÓN	INICIO	FIN	SITUACIÓN ACTUAL	SUPERFICIE TOTAL (Ha)	INVERSIÓN TOTAL (Mill S/.)
CORTO PLAZO	1	Zona de Actividad Logística del Callao	91.0	Lima	jul/12	jul/13	Estudio Factibilidad	91.0	421.68
	2	Plataforma de Distribución Urbana de Arequipa	18.9	Arequipa	ago/12	ago/13	Estudio Factibilidad	18.9	44.80
	3	Zona de Actividad Logística de Paita	27.8	Piura	set/12	set/13	Estudio Factibilidad	27.8	97.78
MEDIANO PLAZO	4	Plataforma de Consolidación de Producción Local de Lima Este	50.0	Lima	abr/14	abr/15	Sin Estudios	50.0	150.00
	5	Plataforma de Consolidación de Producción Local de Lima Sur	50.0	Lima	may/14	may/15	Sin Estudios	50.0	150.00
	6	Plataforma de Consolidación de Producción Local de Lima Norte	50.0	Lima	jul/14	jul/15	Sin Estudios	50.0	150.00
	7	Plataforma Logística Aérea del Callao		Callao			Sin Estudios		
	8	Plataforma de Apoyo en Frontera de Desaguadero	30.0	Puno	set/14	set/15	Sin Estudios	15.0	55.00
	9	Plataforma de Distribución Urbana de Chiclayo	20.0	Lambayeque	nov/14	nov/15	Sin Estudios	10.0	22.50
	10	Plataforma de Distribución Urbana de Trujillo	20.0	La Libertad	ene/15	ene/16	Sin Estudios	10.0	22.50
	11	Plataforma Logística Aérea de Cusco	15.0	Cusco	set/15	set/16	Sin Estudios	-	-
	12	Plataforma de Consolidación de Carga Regional de Ica	40.0	Ica	may/15	may/16	Sin Estudios	20.0	62.50
	13	Plataforma de Consolidación de Carga Regional de Majes	40.0	Arequipa	jul/15	jul/16	Sin Estudios	20.0	62.50
	14	Plataforma Logística Aérea de Arequipa	15.0	Arequipa	nov/15	nov/16	Sin Estudios	-	-
	15	Plataforma Logística Aérea de Trujillo	20.0	La Libertad	mar/15	mar/16	Sin Estudios	-	22.50
	16	Plataforma Multimodal de Pucallpa	25.0	Ucayali	ene/16	ene/17	Sin Estudios	-	-
LARGO PLAZO	17	Plataforma Multimodal de Yurimaguas	25.0	Loreto	mar/16	mar/17	Sin Estudios	-	-
	18	Plataforma de Apoyo en Frontera con Ecuador	30.0	Tumbes	may/16	may/17	Sin Estudios	-	-
	19	Plataforma de Apoyo en Frontera de Iñapari	30.0	Madre de Dios	jul/16	jul/17	Sin Estudios	-	-
	20	Plataforma de Distribución Urbana de Iquitos	15.0	Loreto	set/16	set/17	Sin Estudios	-	-
	21	Plataforma de Distribución Urbana de Juliaca	15.0	Puno	nov/16	nov/17	Sin Estudios	-	-
	22	Plataforma de Distribución Urbana de Cusco	15.0	Cusco	ene/17	ene/18	Sin Estudios	-	-
	23	Zona de Actividad Logística de Matarani	40.0	Arequipa	mar/17	mar/18	Sin Estudios	-	-
	24	Plataforma Logística Terrestre de Tumbes	10.0	Tumbes	may/17	may/18	Sin Estudios	-	-
	25	Plataforma Logística Terrestre de Huaraz	10.0	Ancash	jul/17	jul/18	Sin Estudios	-	-
	26	Plataforma Logística Terrestre de Tarapoto	10.0	San Martín	set/17	set/18	Sin Estudios	-	-
	27	Plataforma Logística Terrestre de Puno	10.0	Puno	nov/16	nov/18	Sin Estudios	-	-
	28	Plataforma Logística Terrestre de Ayacucho	10.0	Ayacucho	ene/18	ene/19	Sin Estudios	-	-
	29	Plataforma Logística Terrestre de Huancayo	10.0	Junín	mar/18	mar/19	Sin Estudios	-	-
	30	Plataforma Logística Terrestre de Piura	10.0	Piura	may/18	may/19	Sin Estudios	-	-
	31	Plataforma Logística Terrestre de Cajamarca	10.0	Cajamarca	jul/18	jul/19	Sin Estudios	-	-
	32	Plataforma Logística Terrestre de Tacna	10.0	Tacna	set/18	set/19	Sin Estudios	-	-
	33	Plataforma Logística Terrestre de Puerto Maldonado	10.0	Madre de Dios	nov/18	nov/19	Sin Estudios	-	-
	34	Puerto Seco de Desaguadero	30.0	Puno	ene/19	ene/20	Sin Estudios	-	-
TOTAL GENERAL			812.7					372.7	1,261.8

Programa de Inversiones 2011 – 2016 Gestión Estratégica - Corredores Logísticos



Figura 6: Plataforma Logística al 2016



Programa de Inversiones 2011 – 2016 Gestión Estratégica - Corredores Logísticos



5.7 GASTO EN LA RED VIAL NACIONAL 2011-2016

El Gasto previsto en la Red Vial Nacional para el Quinquenio 2011-2016 es de S/. 29,905 millones, distribuido entre la Red Vial Nacional Concesionada y No Concesionada como se muestra en el cuadro 18.

En la Red Vial Nacional No Concesionada se tiene previsto una inversión de S/. 18,428 millones y para la Red Vial Nacional Concesionada S/. 11,478 millones.

Cuadro 21: Gasto en la Red Vial Nacional

INTERVENCIONES	PROGRAMACION					
	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Quinquenio
KILOMETROS						
RVN NO CONCESIONADA	13,696	14,442	14,970	16,115	17,662	17,236
Rehabilitación, mejoramiento y construcción	454	459	547	696	668	2,824
Conservación y mantenimiento^{1/}	13,242	13,983	14,423	15,419	16,995	14,412
Rutinario de la RVN pavimentada (*)	825	500				-
Rutinario de la RVN no pavimentada	923	800				-
Periódico de la RVN pavimentada	278	346	280			904
Por niveles de servicio - OPE	7,637	8,339	10,144	11,597	13,173	9,509
Por niveles de servicio - UGC	3,579	3,999	3,999	3,822	3,822	3,999
RVN CONCESIONADA	4,511	4,511	5,363	5,363	5,363	5,363
Rehabilitación, mejoramiento y construcción	212	38	230	270	280	1,030
Cofinanciada	203					203
Autofinanciadas ^{2/}	10	38	230	270	280	828
Conservación y mantenimiento^{3/}	4,299	4,473	5,133	5,093	5,083	4,333
Cofinanciada	3,548	3,750	3,750	3,750	3,750	3,548
Autofinanciadas	751	722	1,383	1,343	1,333	785
TOTAL INTERVENCIÓN EN LA RVN	18,207	18,953	20,333	21,478	23,026	22,599
GASTO EN MILLONES DE S/.						
RVN NO CONCESIONADA	3,463	2,855	3,510	4,200	4,400	18,428
Rehabilitación, mejoramiento y construcción	1,975	1,654	2,200	2,800	2,800	11,429
Conservación y mantenimiento	1,488	1,201	1,310	1,400	1,600	6,998
RVN CONCESIONADA	2,089	2,253	2,320	2,445	2,370	11,478
Rehabilitación, mejoramiento y construcción	1,818	2,029	2,000	2,100	2,000	9,947
Conservación y mantenimiento	272	224	320	345	370	1,531
TOTAL GASTO	5,552	5,108	5,830	6,645	6,770	29,905

Fuente: PROVIAS NACIONAL/OPEI

1/ El mantenimiento rutinario no es acumulable por periodos

2/ Información de OSITRAN - OGPP

3/ De acuerdo al Contrato de Concesión se debe mantener las carreteras concesionadas



7 ANEXOS

7.1 CUADROS

Cuadro 1.1: Red Vial Nacional según Estado
(Kilómetros)

ESTADO	LONGITUD	%
TOTAL	23,076	100%
Pavimentada	12,345	53%
No Pavimentada	10,731	47%

Fuente: Estudio de Medición de la RVN: DGCF-MTC

Elaboración: OGPP - MTC.

Cuadro 1.2: Red Vial Nacional según Condición
(Kilómetros)

CONDICIÓN	LONGITUD	%
TOTAL	23,076	100%
Buena	8,081	35%
Regular	8,354	36%
Malo	6,609	29%
Sin Dato	32	0%

Fuente: Estudio de Medición de la RVN: DGCF-MTC

Elaboración: OGPP - MTC.

Cuadro 1.3: Infraestructura Ferroviaria Concesionada

INFRAESTRUCTURA PÚBLICA	LONGITUD KM	TIPO DE CONCESIÓN	INVERSIÓN COMPROMETIDA MILL US\$
TOTAL	1,501		233
Ferrocarril del Centro (Callao-Huancayo; La Oroya-Cerro de Pasco)	490	Autosostenible	FRAII (1)
Ferrocarril del Sur y Sur Oriente: (Matarani-Arequipa; Arequipa-Juliaca-Puno; Cusco-Urubamba)	990	Autosostenible	FRAII (1)
Tren Eléctrico-Línea 1	22	Cofinanciado	233

(1) No tiene monto de inversión comprometido. El compromiso es llegar a cumplir los Estándares FRAII.



Fuente: Dirección General de Caminos y Ferrocarriles
Elaboración: OGPP - MTC.

Cuadro 1.4: Infraestructura Aeroportuaria Concesionada

CONCESIÓN	N° DE AEROPUERTOS	AEROPUERTOS	INVERSIÓN COMPROMETIDA MILL US\$	TIPO DE CONCESIÓN
TOTAL	19		1,475	
Aeropuerto Jorge Chávez	1	Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJC)	1,329	Autosostenible
Primer Grupo de Aeropuertos	12	Tumbes, Talara, Piura, Chiclayo, Chachapoyas, Iquitos, Tarapoto, Trujillo, Cajamarca, Anta, Pucallpa, Pisco.	98	Cofinanciado
Segundo Grupo de Aeropuertos	6	Ayacucho, Andahuaylas, Puerto Maldonado, Arequipa, Juliaca y Tacna.	48	Cofinanciado

* Información al 15 de agosto de 2011.
Fuente: Dirección General de Aeronáutica Civil

Cuadro 1.5: Infraestructura Portuaria Concesionada

INFRAESTRUCTURA CONCESIONADA		INVERSIÓN COMPROMETIDA MILL US\$	TIPO DE CONCESIÓN
PUERTOS MARÍTIMOS			
1	Terminal Portuario de Matarani	35	Autosostenible
2	Terminal Portuario de Paita	228	Autosostenible
3	Terminal de Contenedores Muelle Sur Callao	1,063	Autosostenible
	Faja Transportadora de Minerales del Callao	120	
	Terminal Muelle Norte del Callao	749	
PUERTOS FLUVIALES			
4	Terminal Portuario de Yurimaguas	44	Cofinanciado
TOTAL		2,239	

Fuente: Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (OSITRAN)
Elaboración: OGPP - MTC.



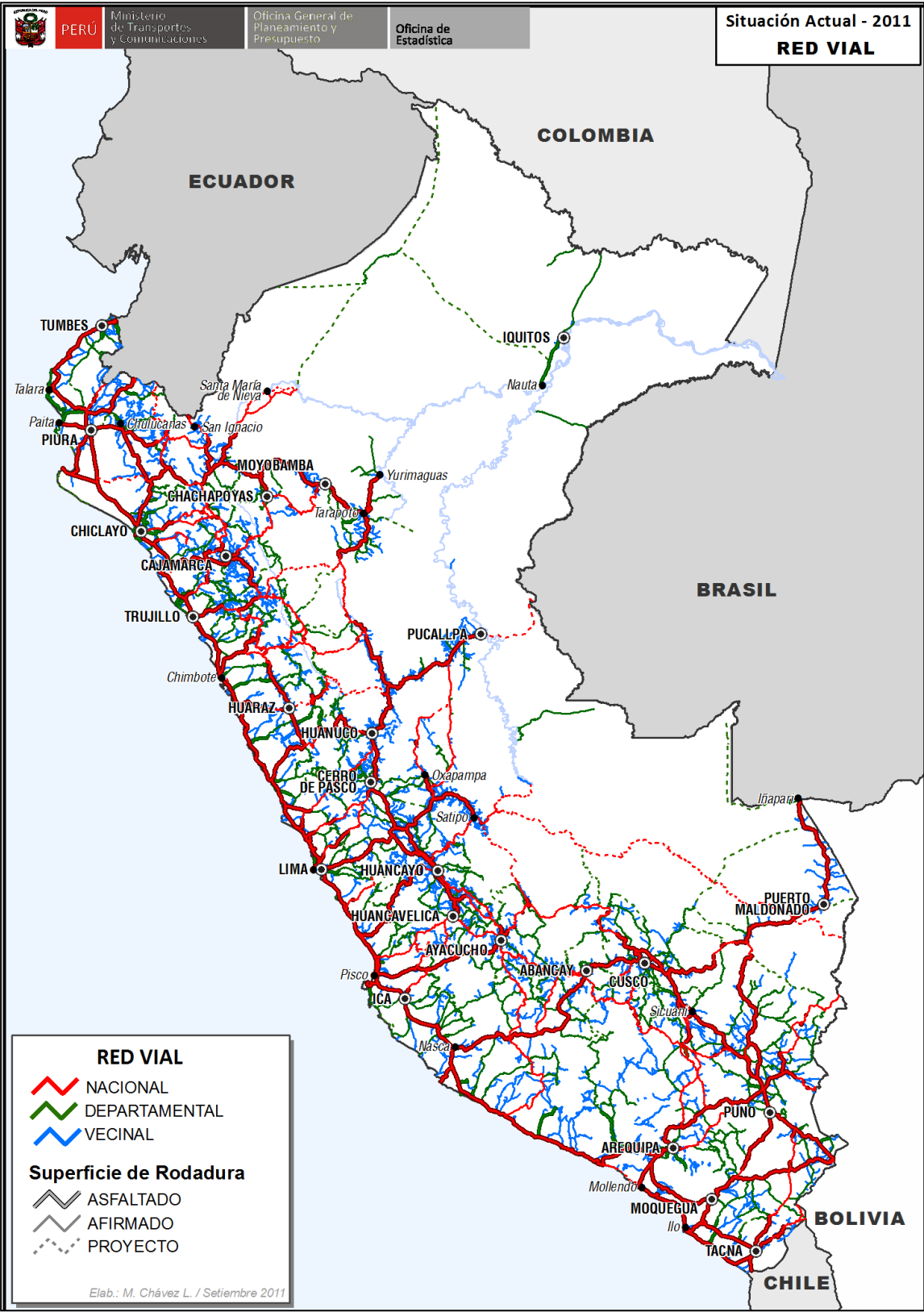


7.2 MAPAS

Mapa 1.1: Red Vial – Situación Actual 2011
 Mapa 1.2: Red Vial Nacional – Situación Actual 2011
 Mapa 1.3: Red Vial Departamental – Situación Actual 2011
 Mapa 1.4: Red Vial Vecinal – Situación Actual 2011
 Mapa 1.5: Concesiones Viales – Situación Actual 2011
 MAPA 1.6: Red Ferroviaria – Situación Actual 2011
 Mapa 1.7: Red Aeroportuaria – Situación Actual 2011
 Mapa 1.8: Red Portuaria – Situación Actual 2011
 Mapa 1.9: Inversión por Ejecutar Para El 2011 – Red Vial Nacional
 Mapa 1.10: Inversión por Ejecutar El 2011-Red Departamental
 Mapa 1.11: Inversión por Ejecutar El 2012 – Red Vial Nacional
 Mapa 1.12: Corredores Logísticos
 Mapa 1.13: Red Vial del Perú Al 2016
 Mapa 1.14: Longitudinal de La Costa
 Mapa 1.15: Longitudinal de La Sierra
 Mapa 1.16: Longitudinal de La Selva
 MAPA 1.17: Plataforma Logística A Largo Plazo
 Mapa 1.18: Eje Estructurante 1
 Mapa 1.19: Eje Estructurante 2
 Mapa 1.20: Corredor Logístico 1
 Mapa 1.21: Corredor Logístico 2
 Mapa 1.22: Corredor Logístico 3
 Mapa 1.23: Corredor Logístico 4
 Mapa 1.24: Corredor Logístico 5
 Mapa 1.25: Corredor Logístico 6
 Mapa 1.26: Corredor Logístico 7
 Mapa 1.27: Corredor Logístico 8
 Mapa 1.28: Corredor Logístico 9
 Mapa 1.29: Corredor Logístico 10
 Mapa 1.30: Corredor Logístico 11
 Mapa 1.31: Corredor Logístico 12
 Mapa 1.32: Corredor Logístico 13
 Mapa 1.33: Corredor Logístico 14
 Mapa 1.34: Corredor Logístico 15
 Mapa 1.35: Corredor Logístico 16
 Mapa 1.36: Corredor Logístico 17
 Mapa 1.37: Corredor Logístico 18
 Mapa 1.38: Corredor Logístico 19
 Mapa 1.39: Corredor Logístico 20



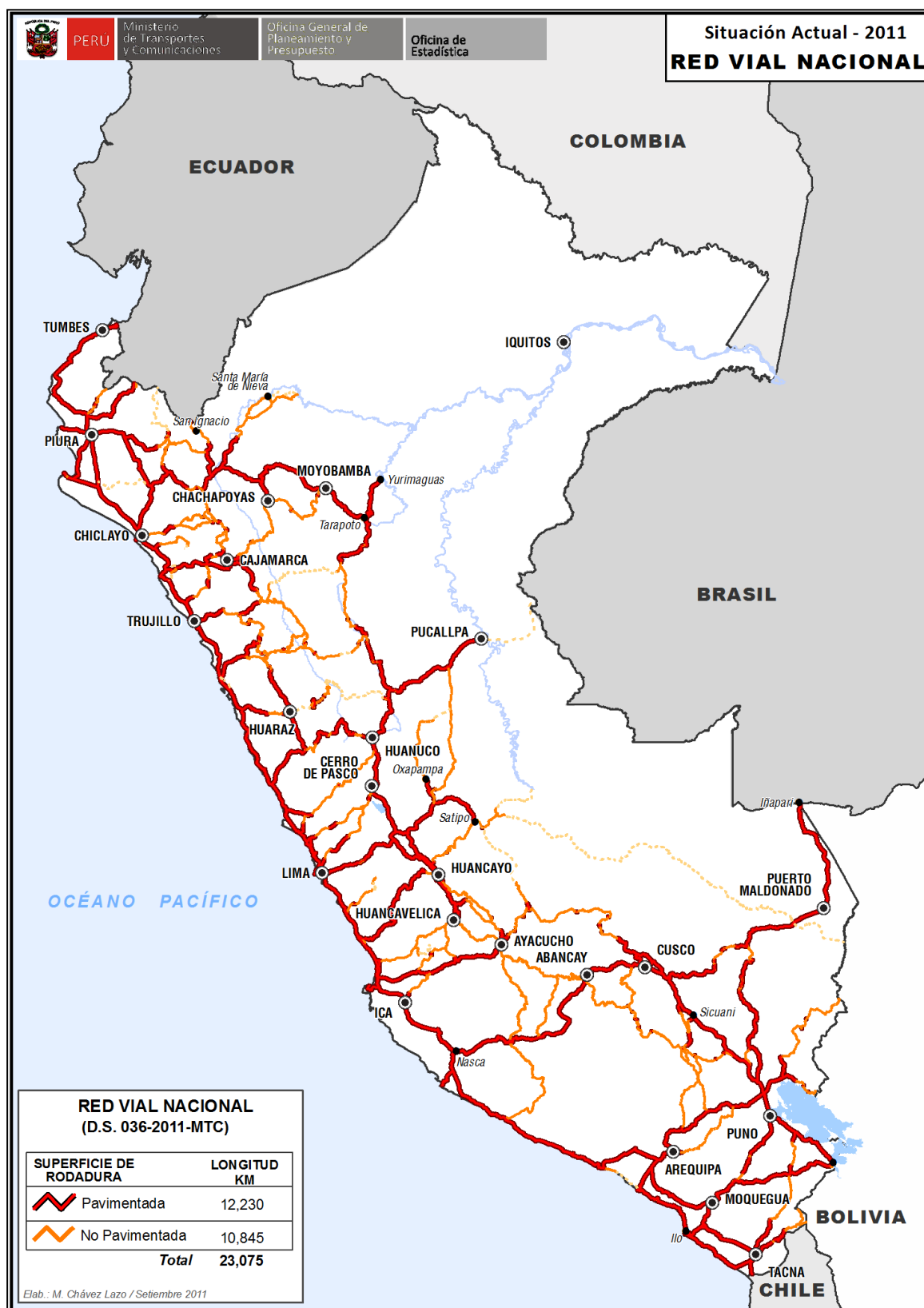
MAPA 1.1: RED VIAL – SITUACIÓN ACTUAL 2011



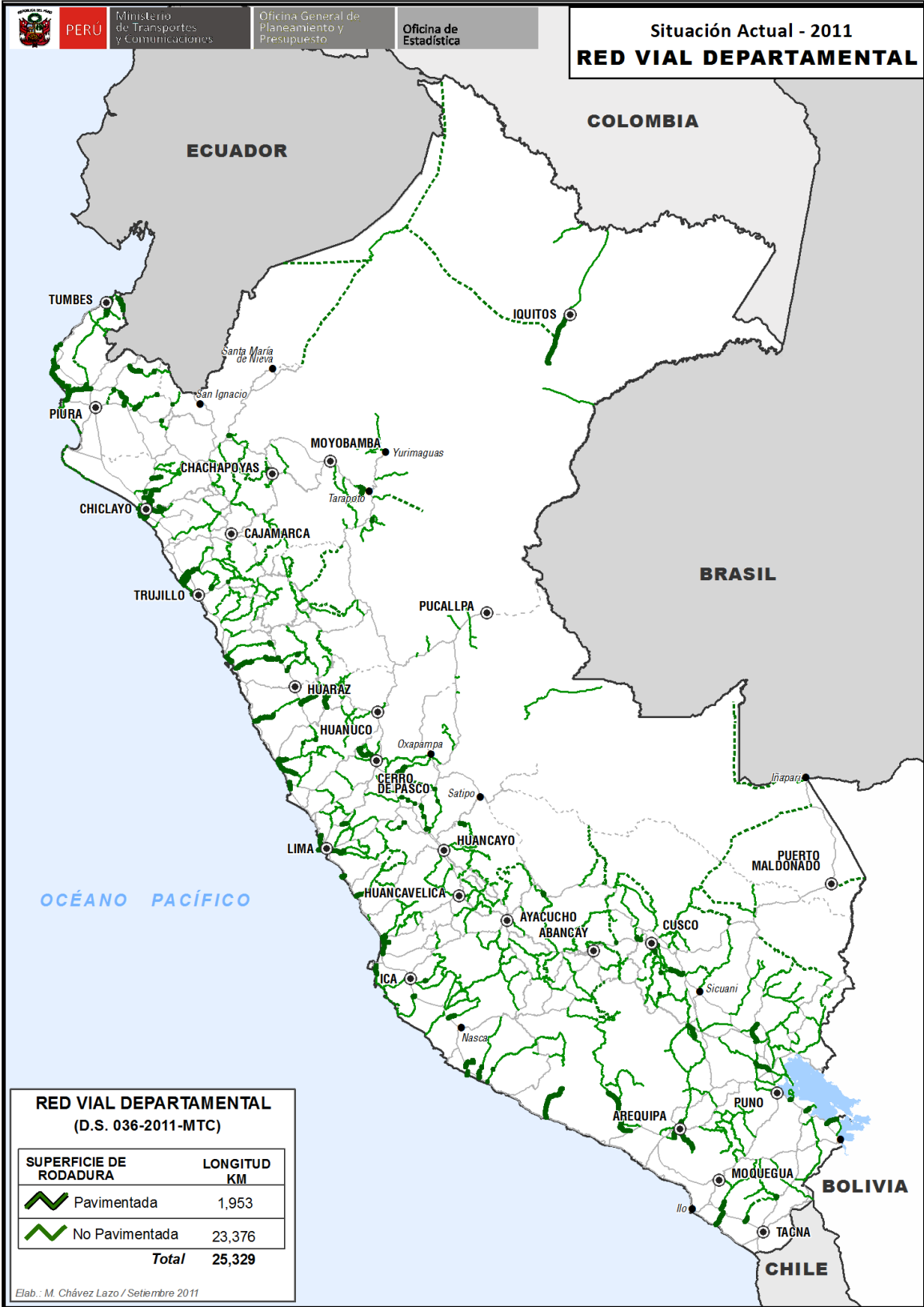
Programa de Inversiones 2011 – 2016 Gestión Estratégica - Corredores Logísticos



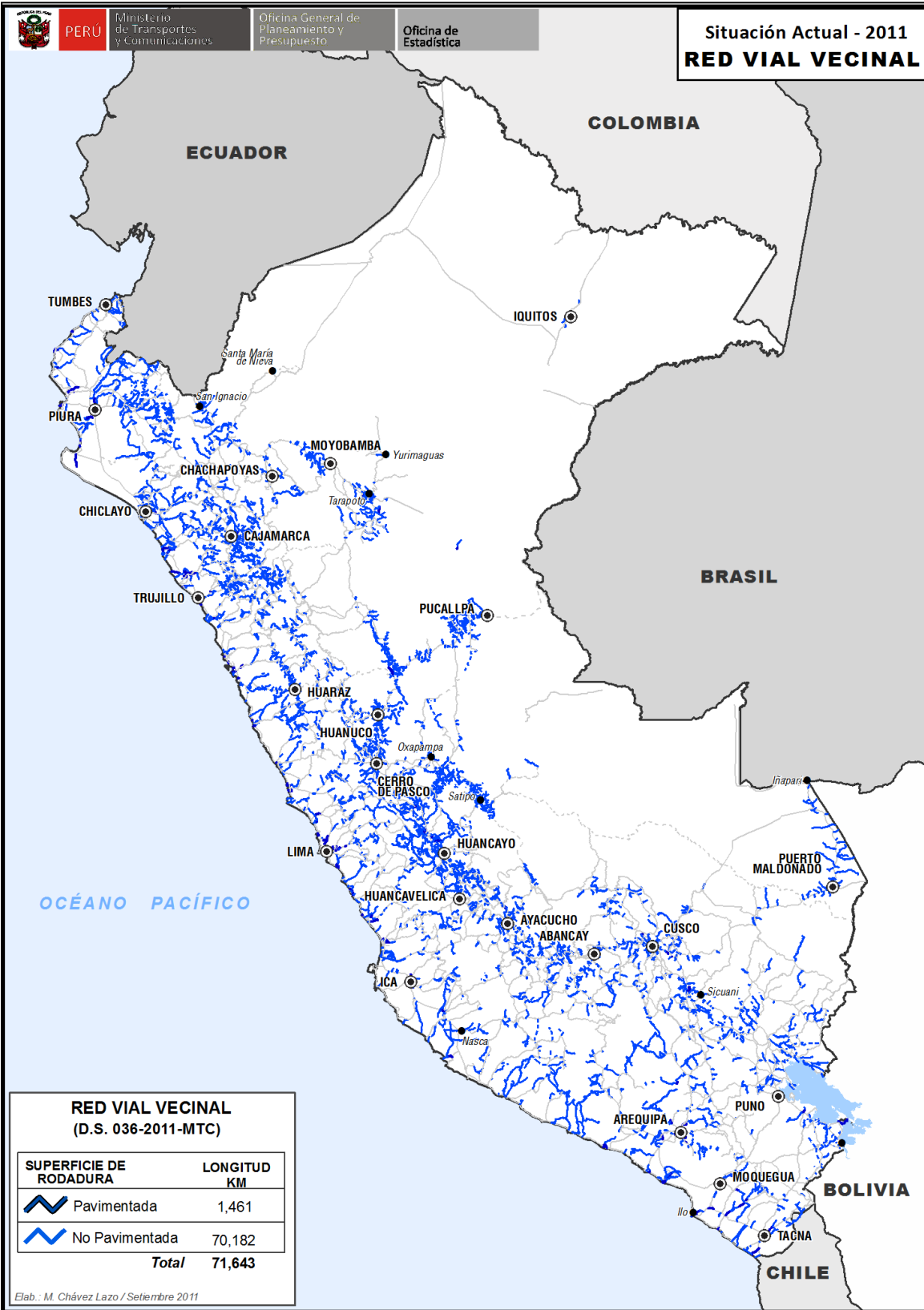
MAPA 1.2: RED VIAL NACIONAL – SITUACIÓN ACTUAL 2011



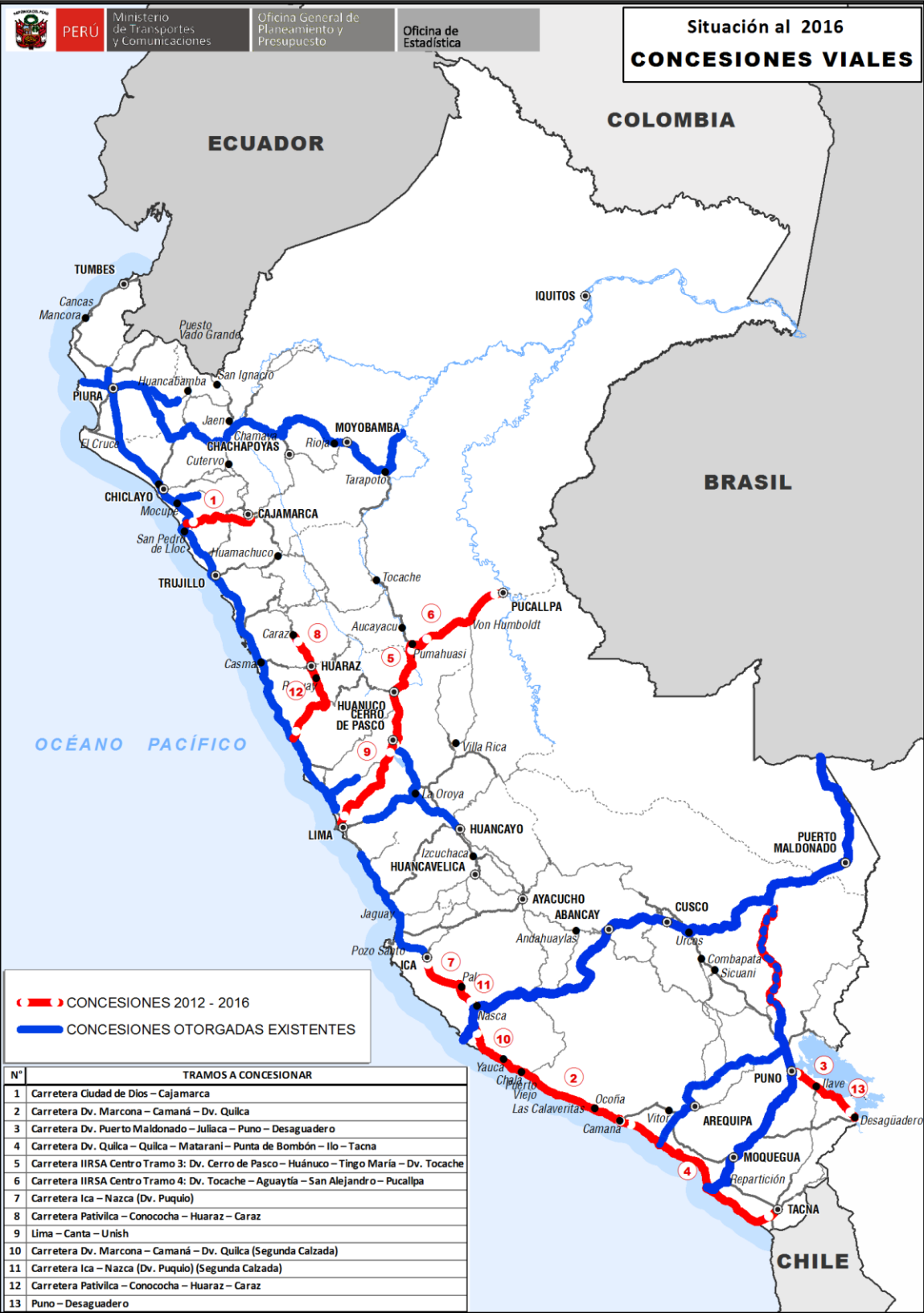
MAPA 1.3: RED VIAL DEPARTAMENTAL – SITUACIÓN ACTUAL 2011



MAPA 1.4: RED VIAL VECINAL – SITUACIÓN ACTUAL 2011



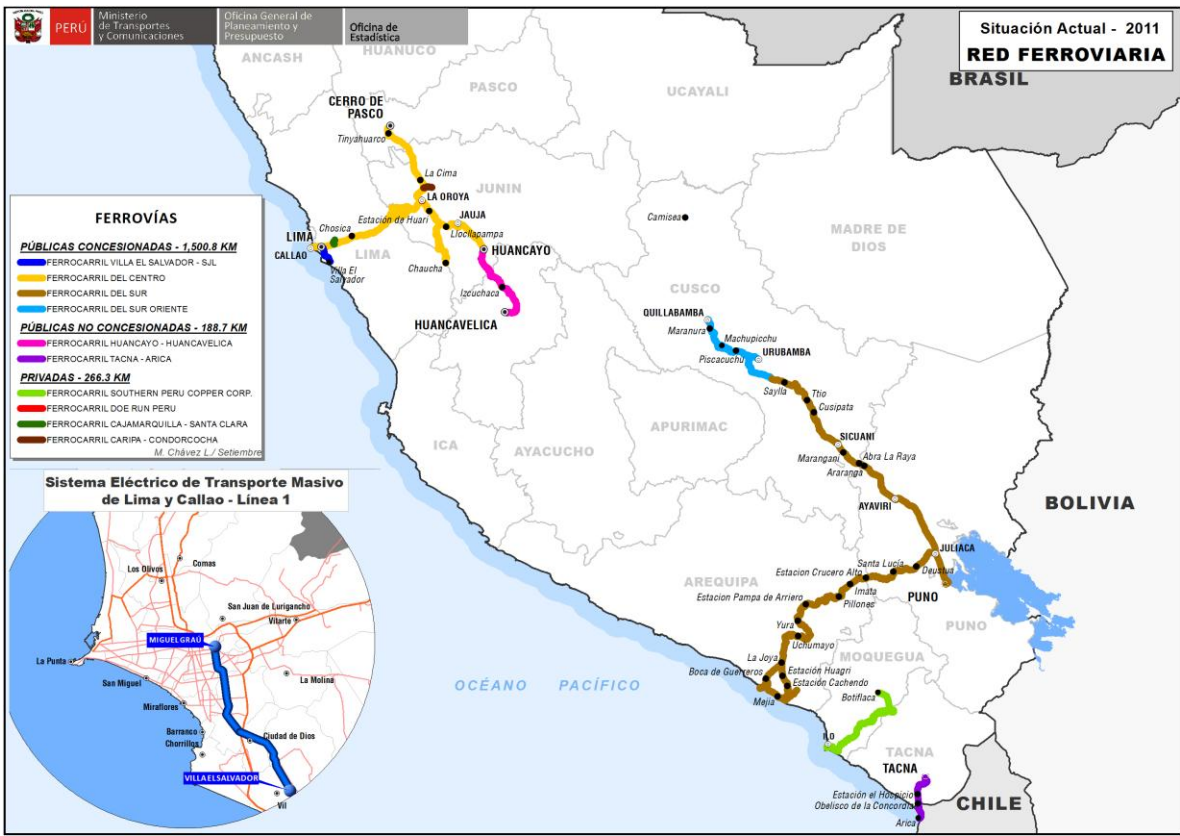
MAPA 1.5: CONCESIONES VIALES – SITUACIÓN ACTUAL 2011



Programa de Inversiones 2011 – 2016 Gestión Estratégica - Corredores Logísticos



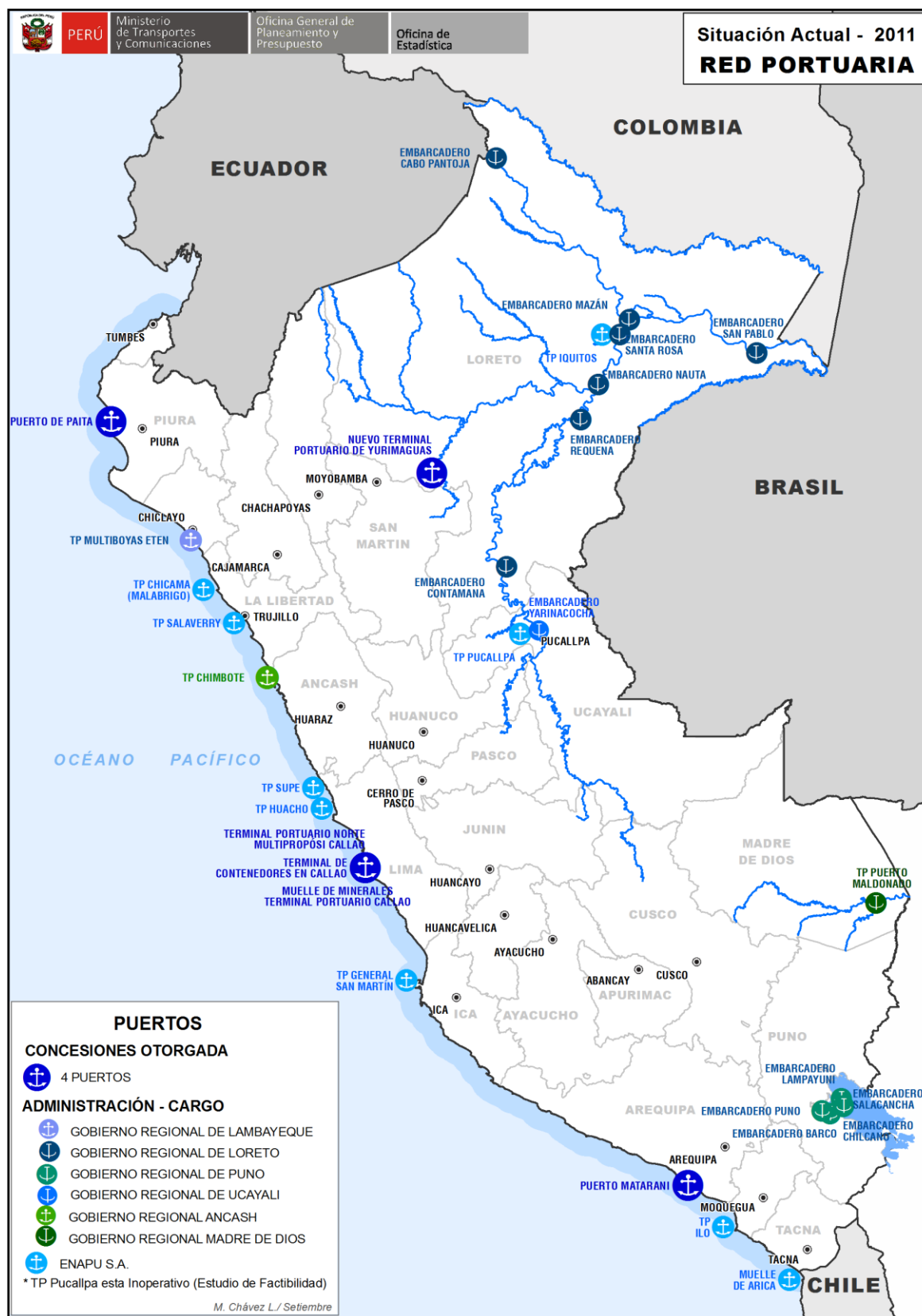
MAPA 1.6: RED FERROVIARIA – SITUACIÓN ACTUAL 2011



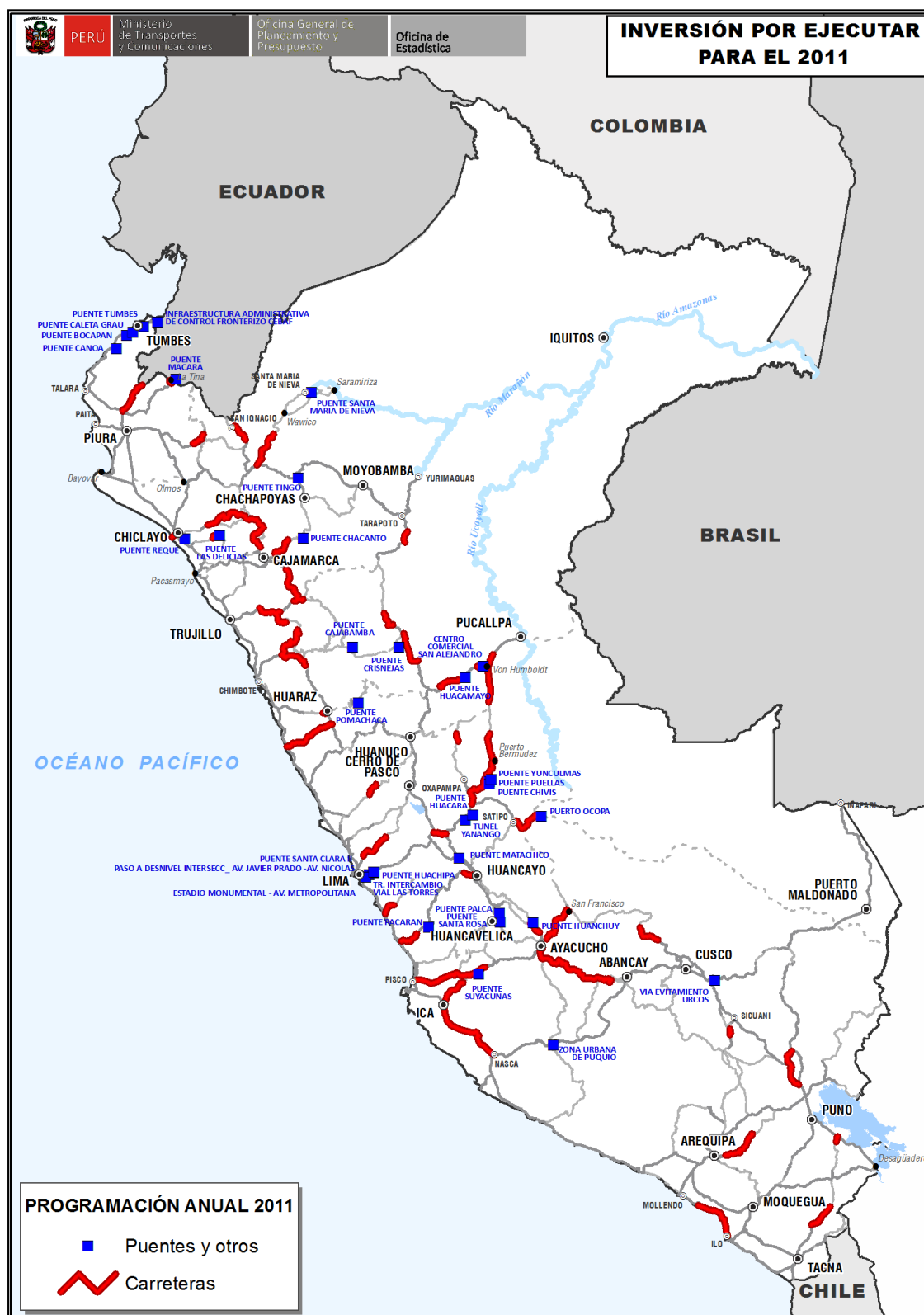
Programa de Inversiones 2011 – 2016 Gestión Estratégica - Corredores Logísticos



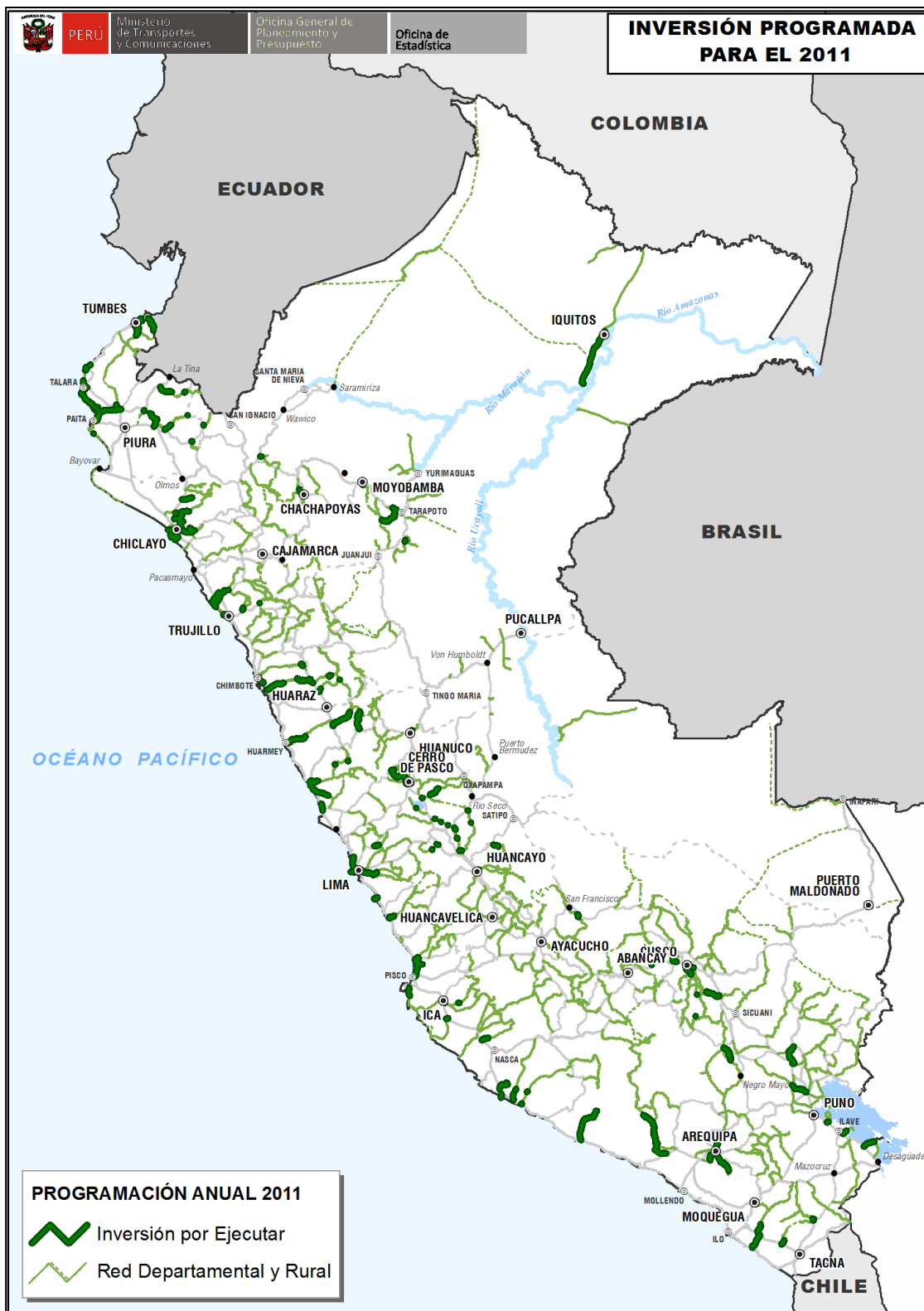
MAPA 1.8: RED PORTUARIA – SITUACIÓN ACTUAL 2011



MAPA 1.9: INVERSIÓN POR EJECUTAR PARA EL 2011 – RED VIAL NACIONAL



MAPA 1.10: INVERSIÓN POR EJECUTAR EL 2011-RED DEPARTAMENTAL



Programa de Inversiones 2011 – 2016 Gestión Estratégica - Corredores Logísticos



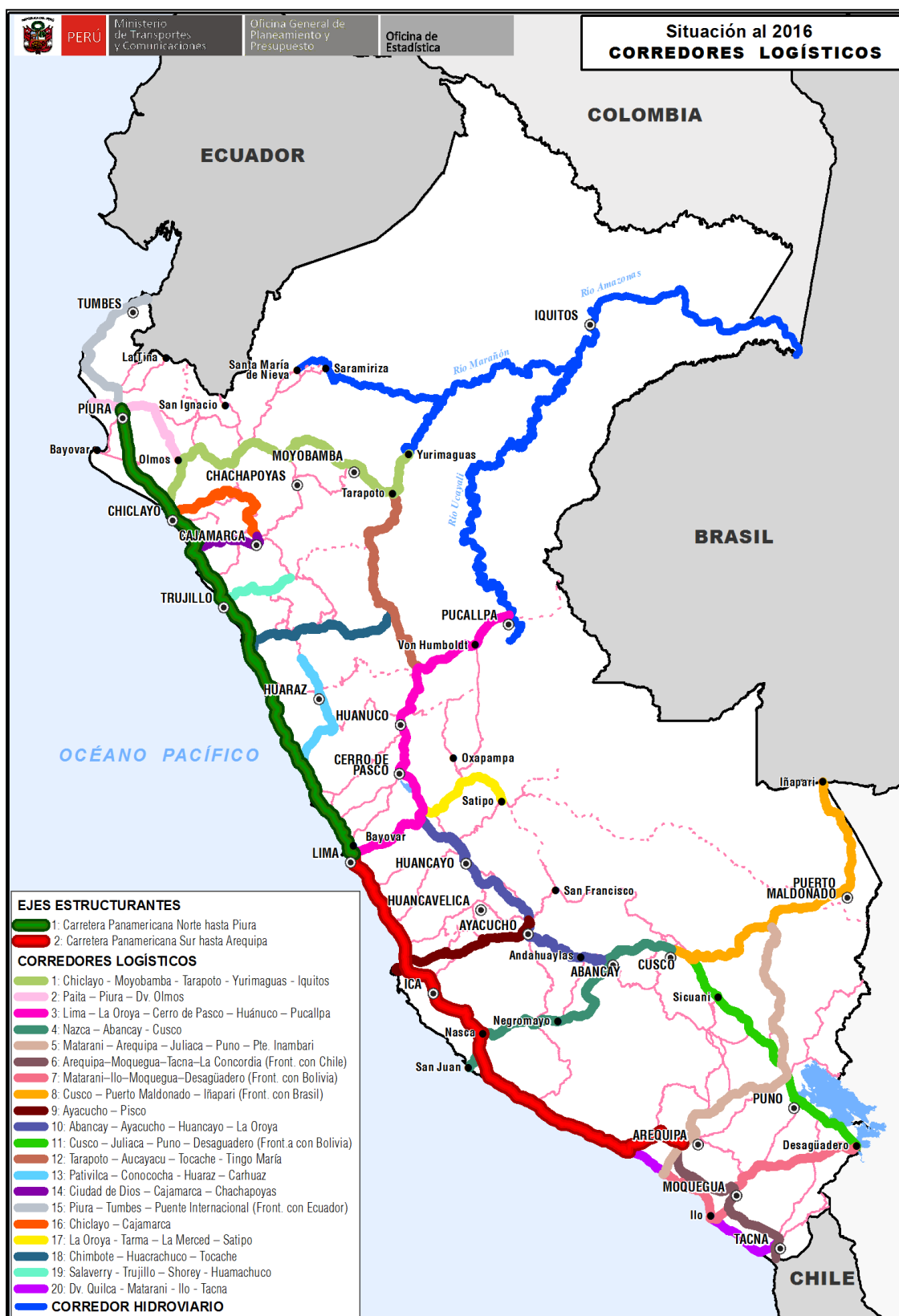
MAPA 1.11: INVERSIÓN POR EJECUTAR EL 2012 – RED VIAL NACIONAL



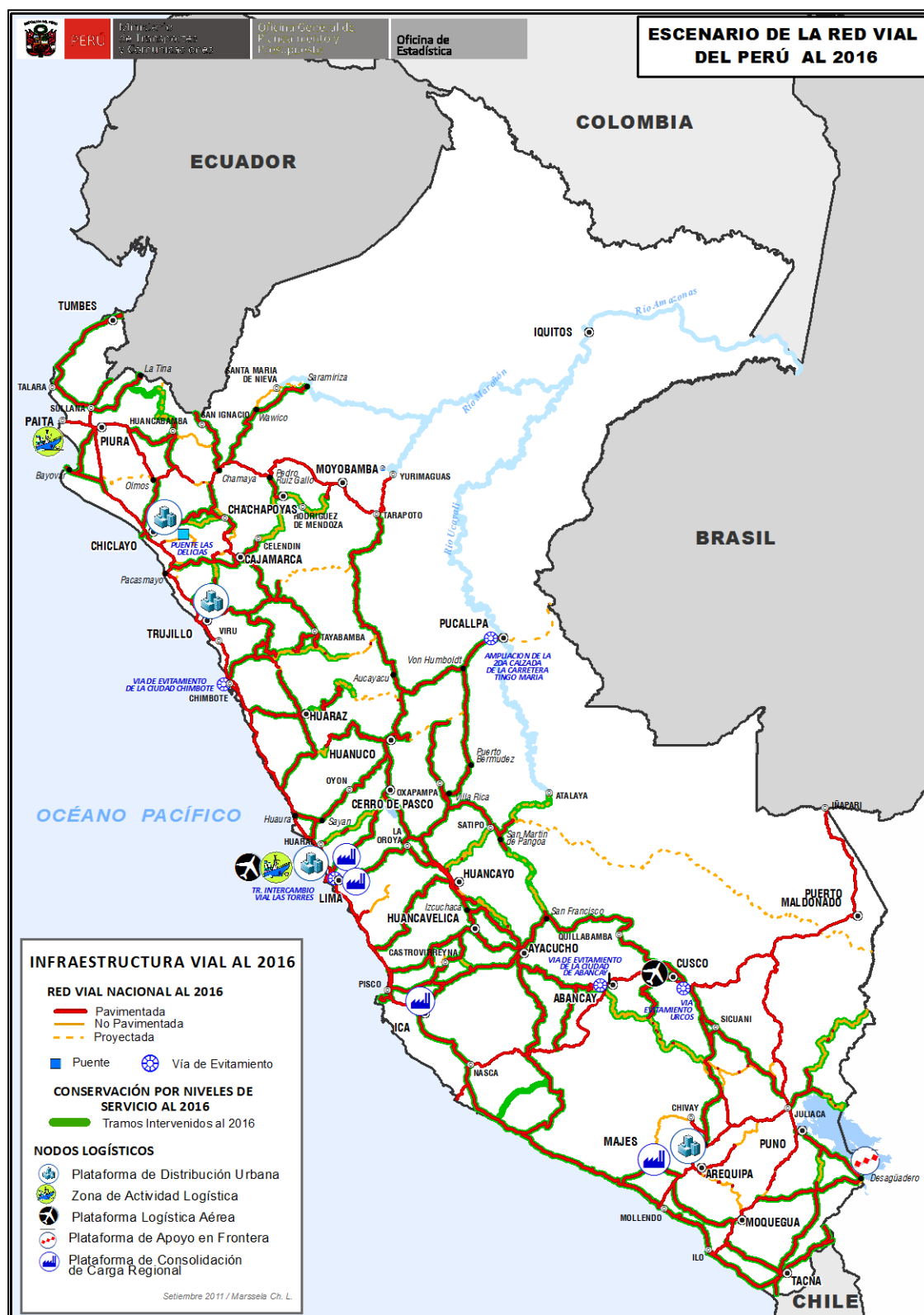
Programa de Inversiones 2011 – 2016 Gestión Estratégica - Corredores Logísticos



MAPA 1.12: CORREDORES LOGÍSTICOS



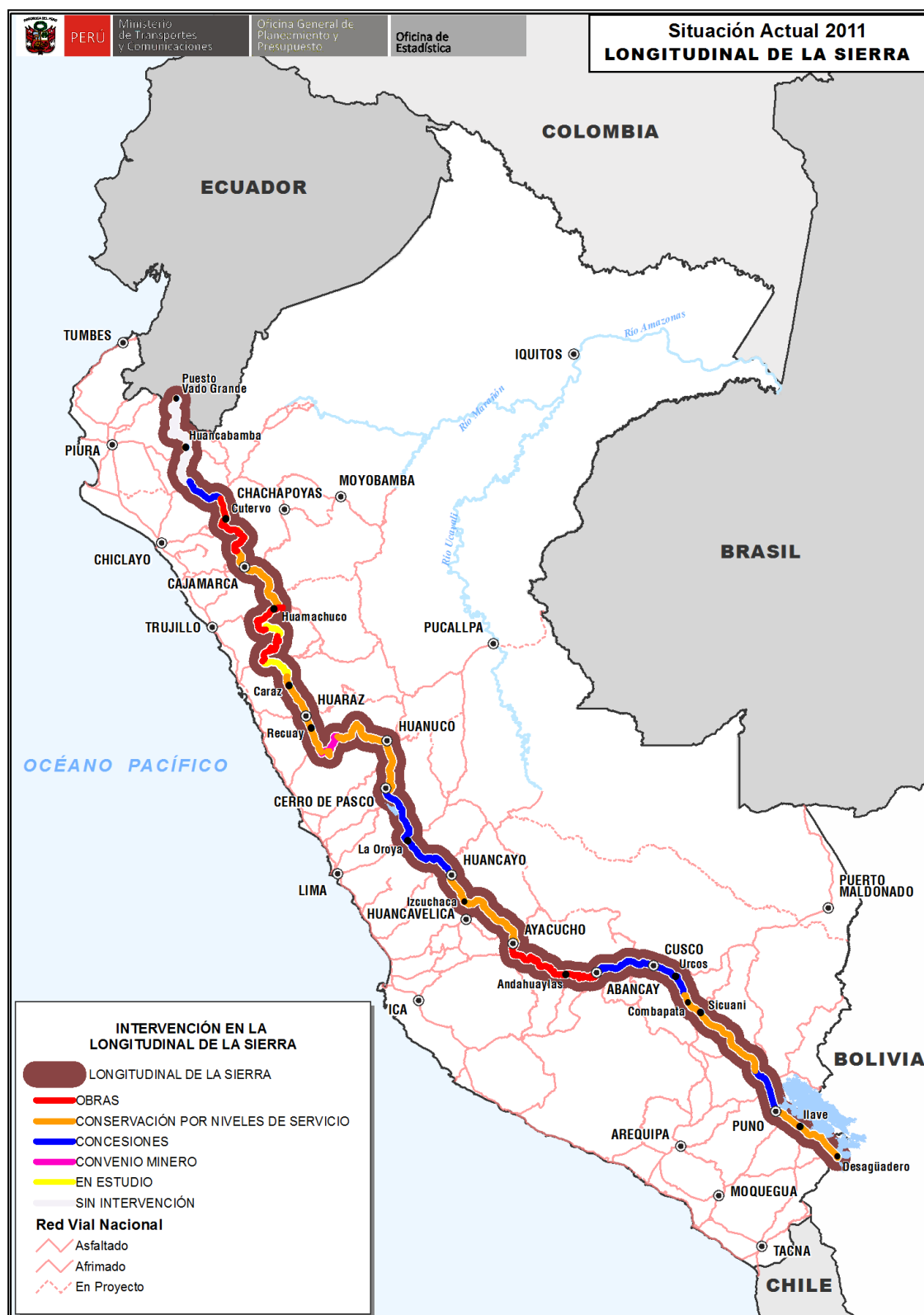
MAPA 1.13: RED VIAL DEL PERÚ AL 2016



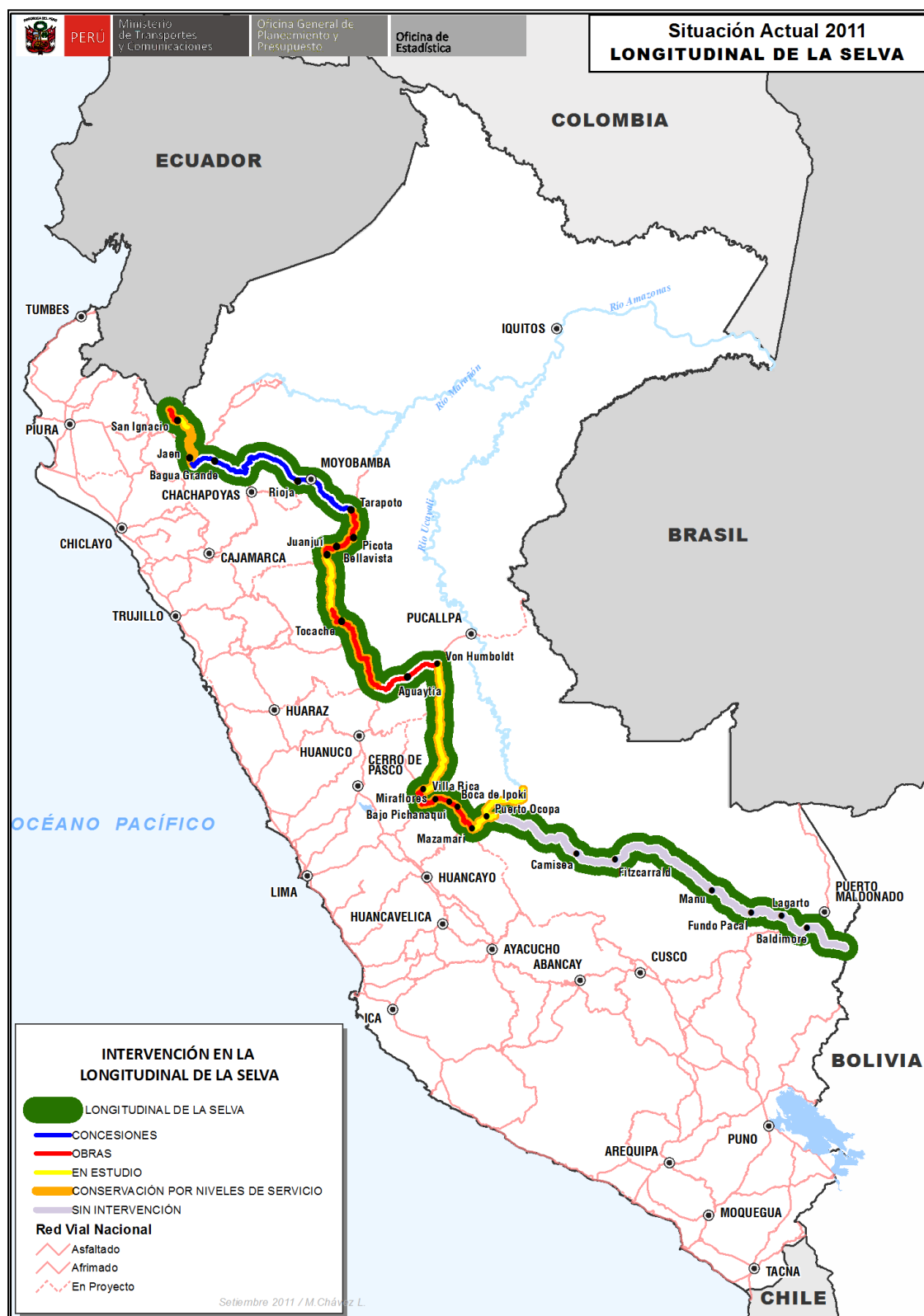
Programa de Inversiones 2011 – 2016 Gestión Estratégica - Corredores Logísticos



MAPA 1.15: LONGITUDINAL DE LA SIERRA



MAPA 1.16: LONGITUDINAL DE LA SELVA



Programa de Inversiones 2011 – 2016 Gestión Estratégica - Corredores Logísticos



MAPA 1.18: EJE ESTRUCTURANTE 1



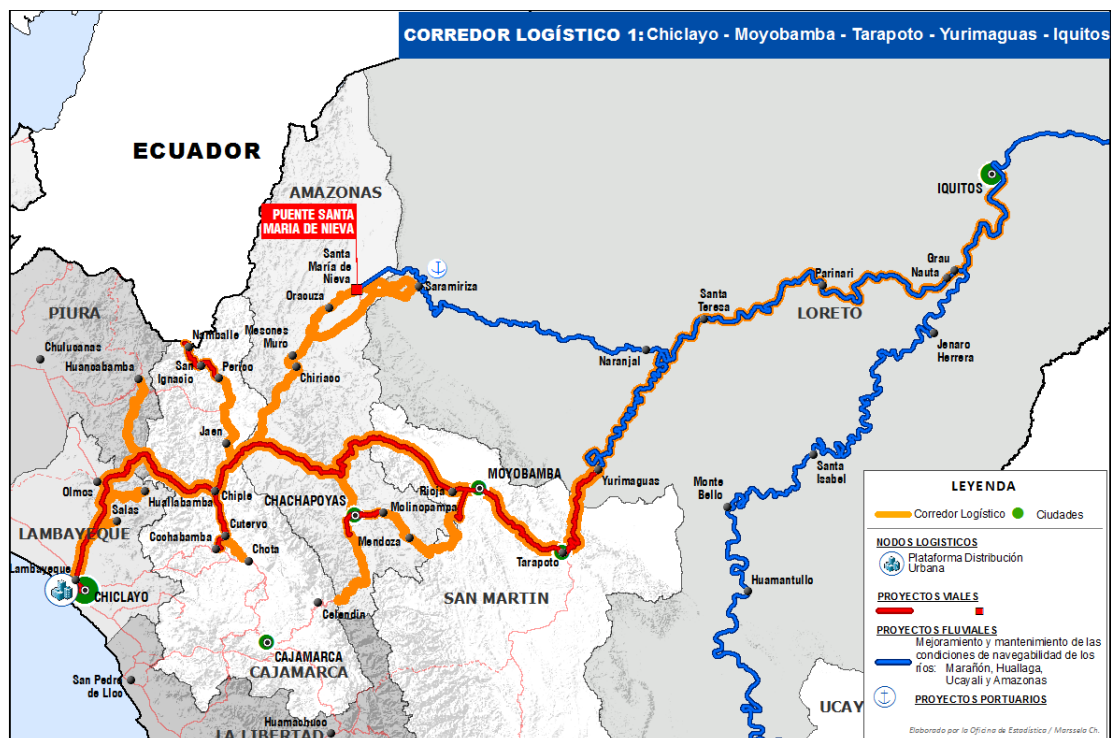
Programa de Inversiones 2011 – 2016 Gestión Estratégica - Corredores Logísticos



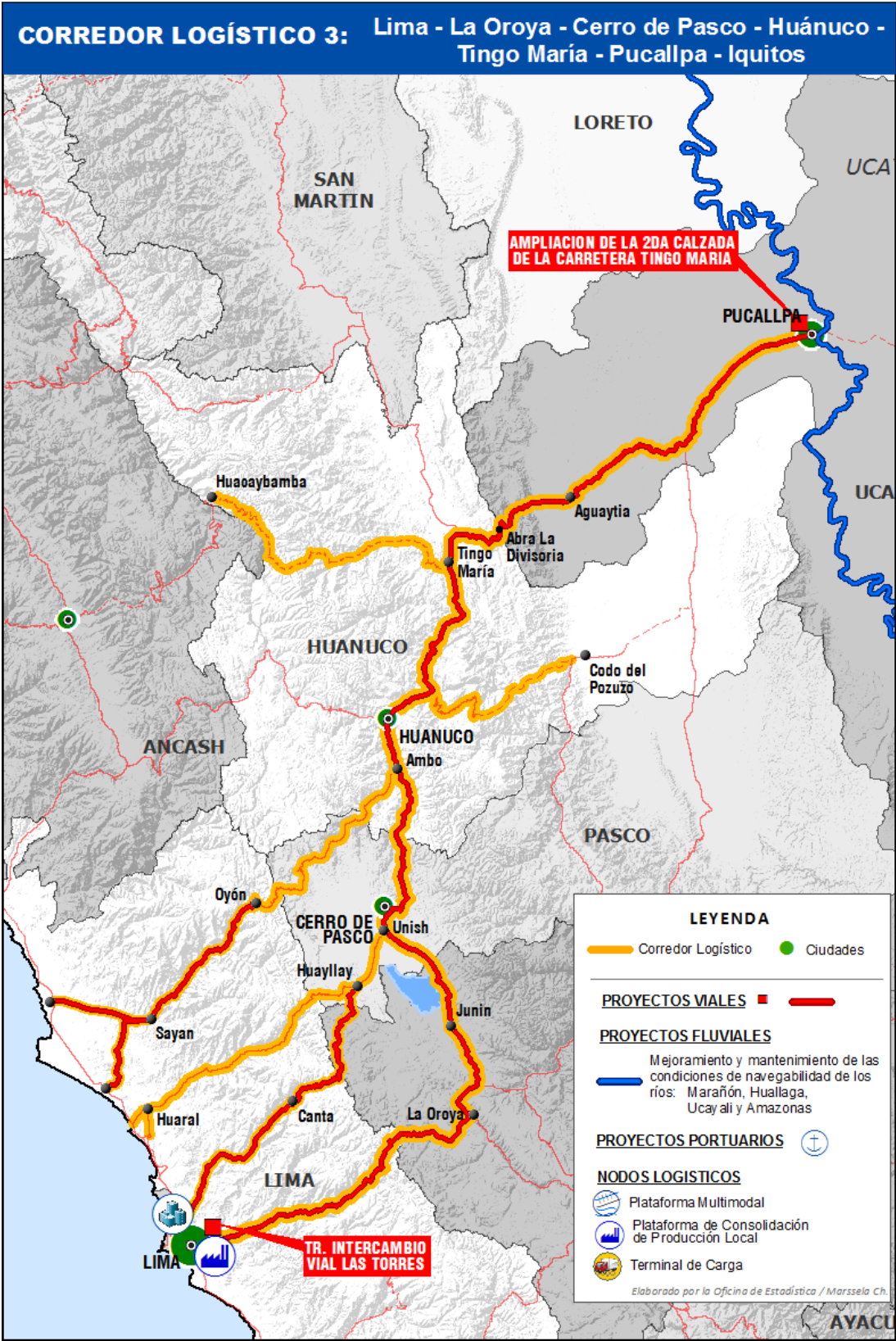
MAPA 1.19: EJE ESTRUCTURANTE 2



MAPA 1.20: CORREDOR LOGÍSTICO 1



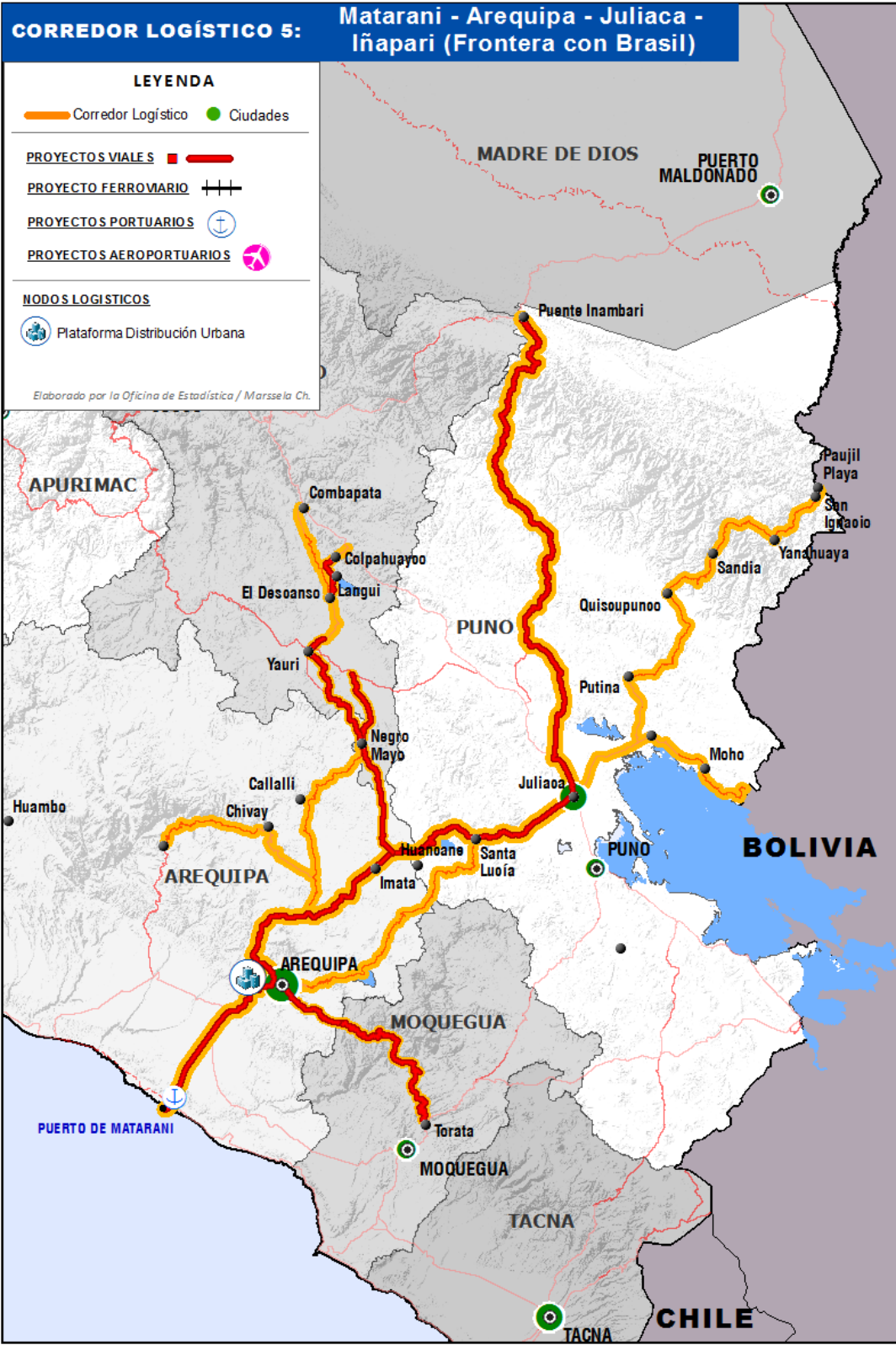
MAPA 1.22: CORREDOR LOGÍSTICO 3



Programa de Inversiones 2011 – 2016 Gestión Estratégica - Corredores Logísticos



MAPA 1.24: CORREDOR LOGÍSTICO 5



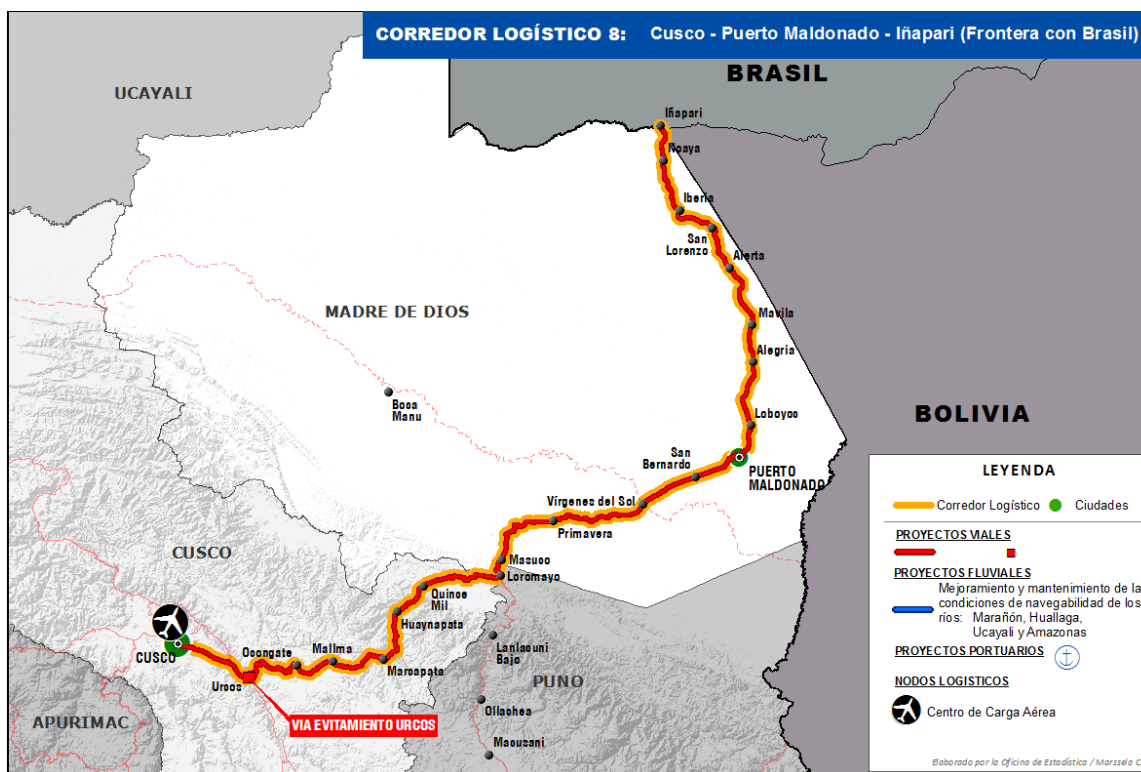
MAPA 1.25: CORREDOR LOGÍSTICO 6



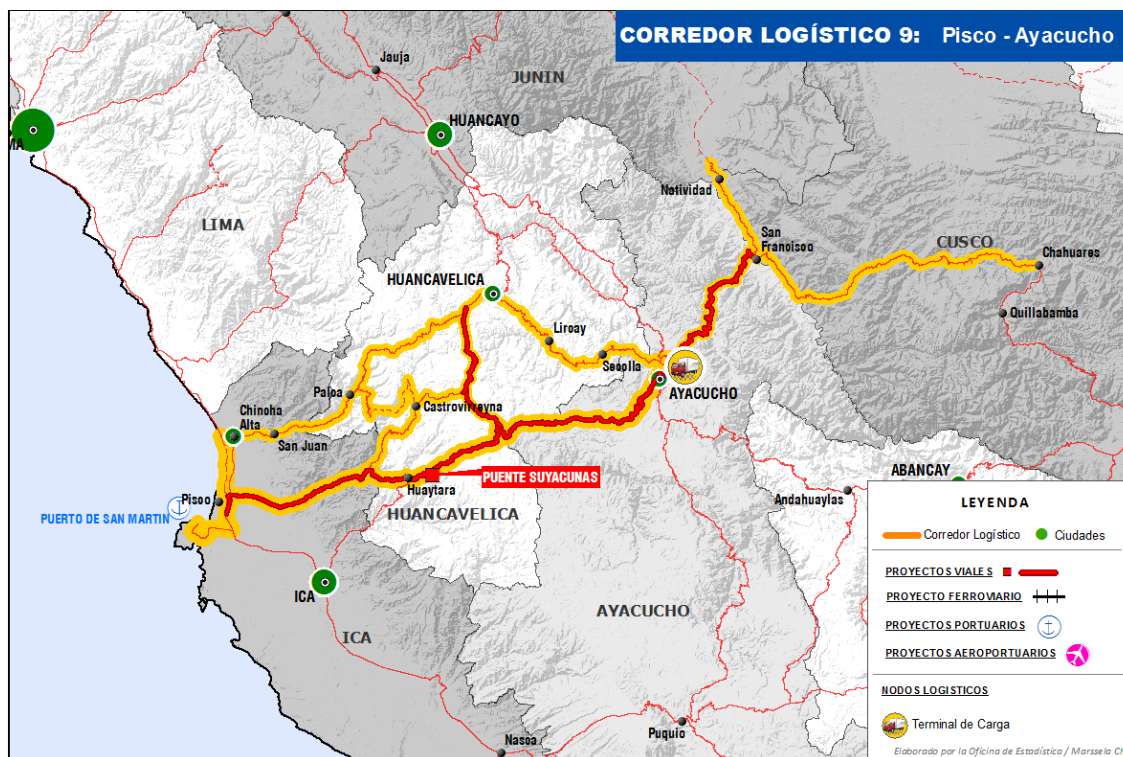
MAPA 1.26: CORREDOR LOGÍSTICO 7



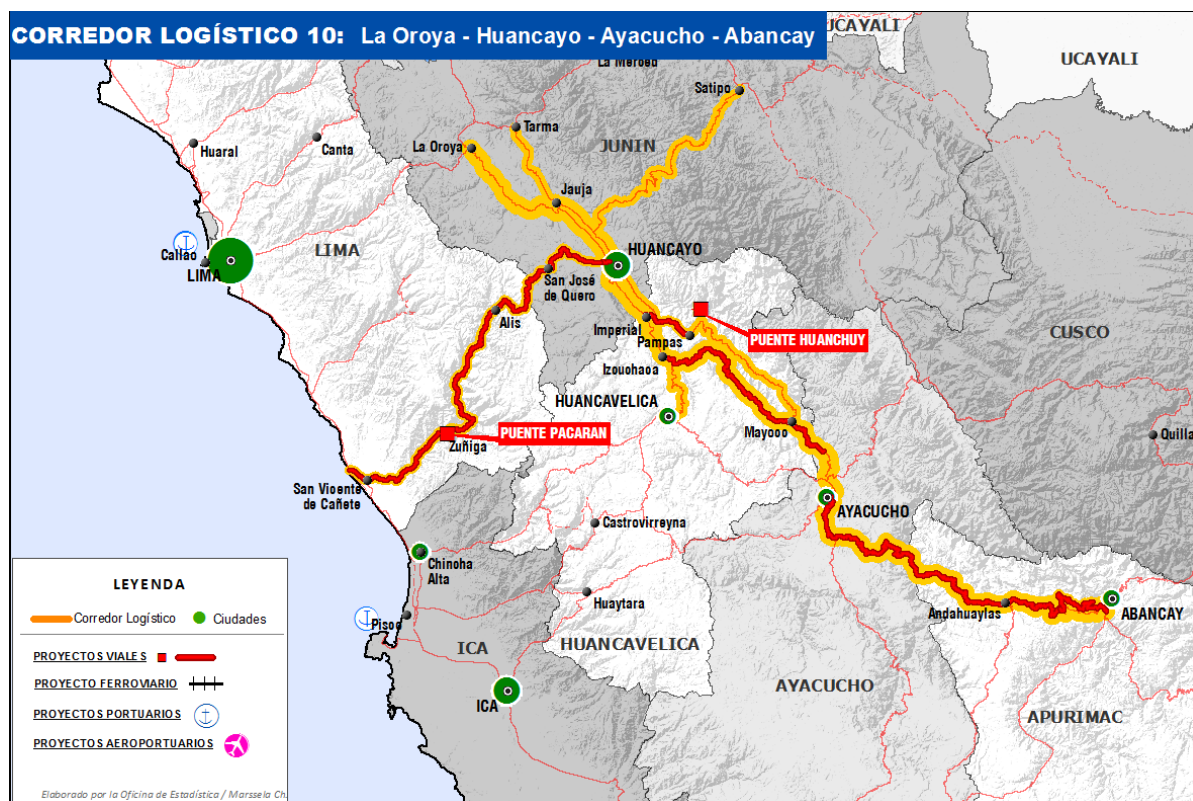
MAPA 1.27: CORREDOR LOGÍSTICO 8



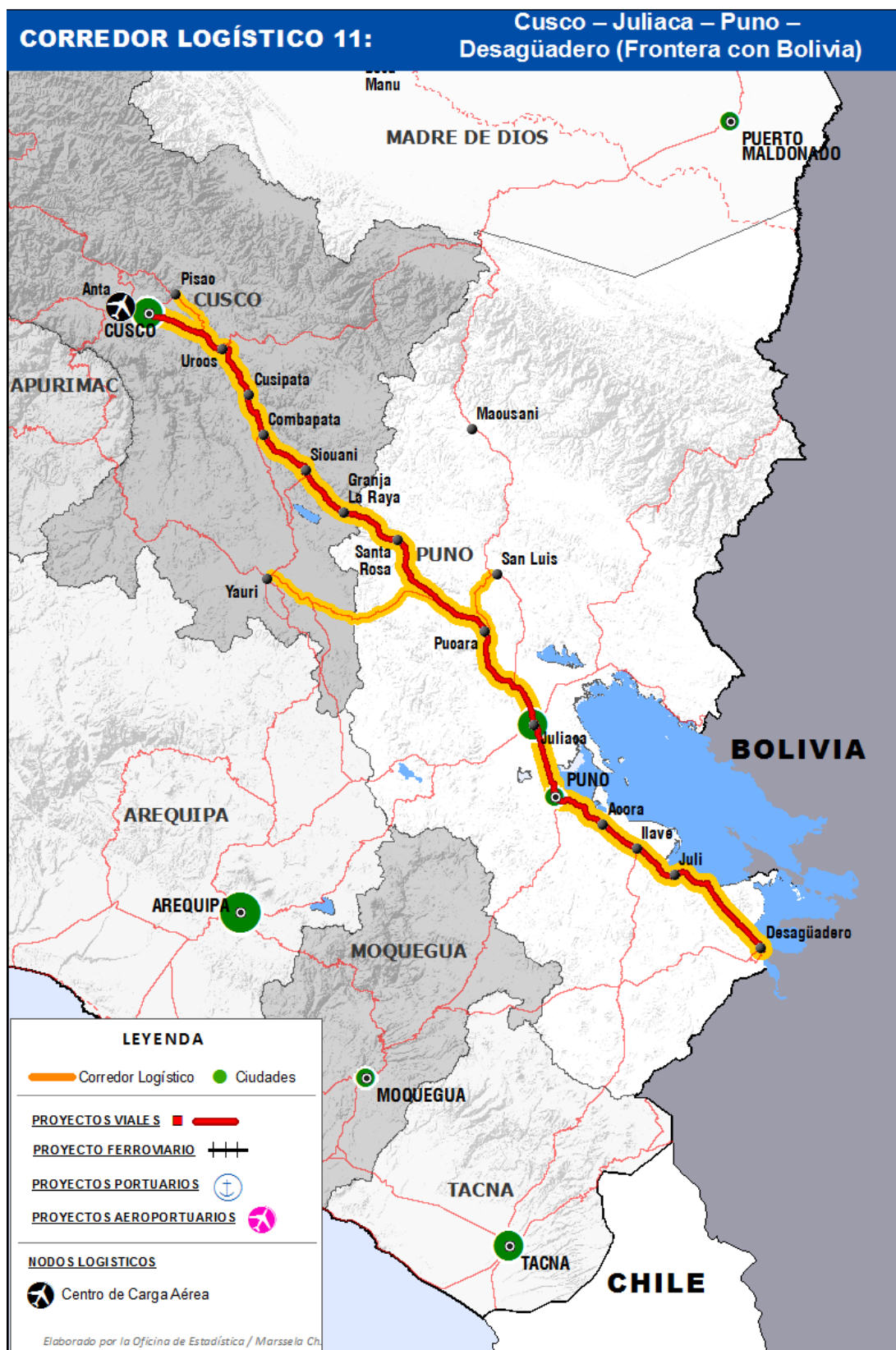
MAPA 1.28: CORREDOR LOGÍSTICO 9



MAPA 1.29: CORREDOR LOGÍSTICO 10



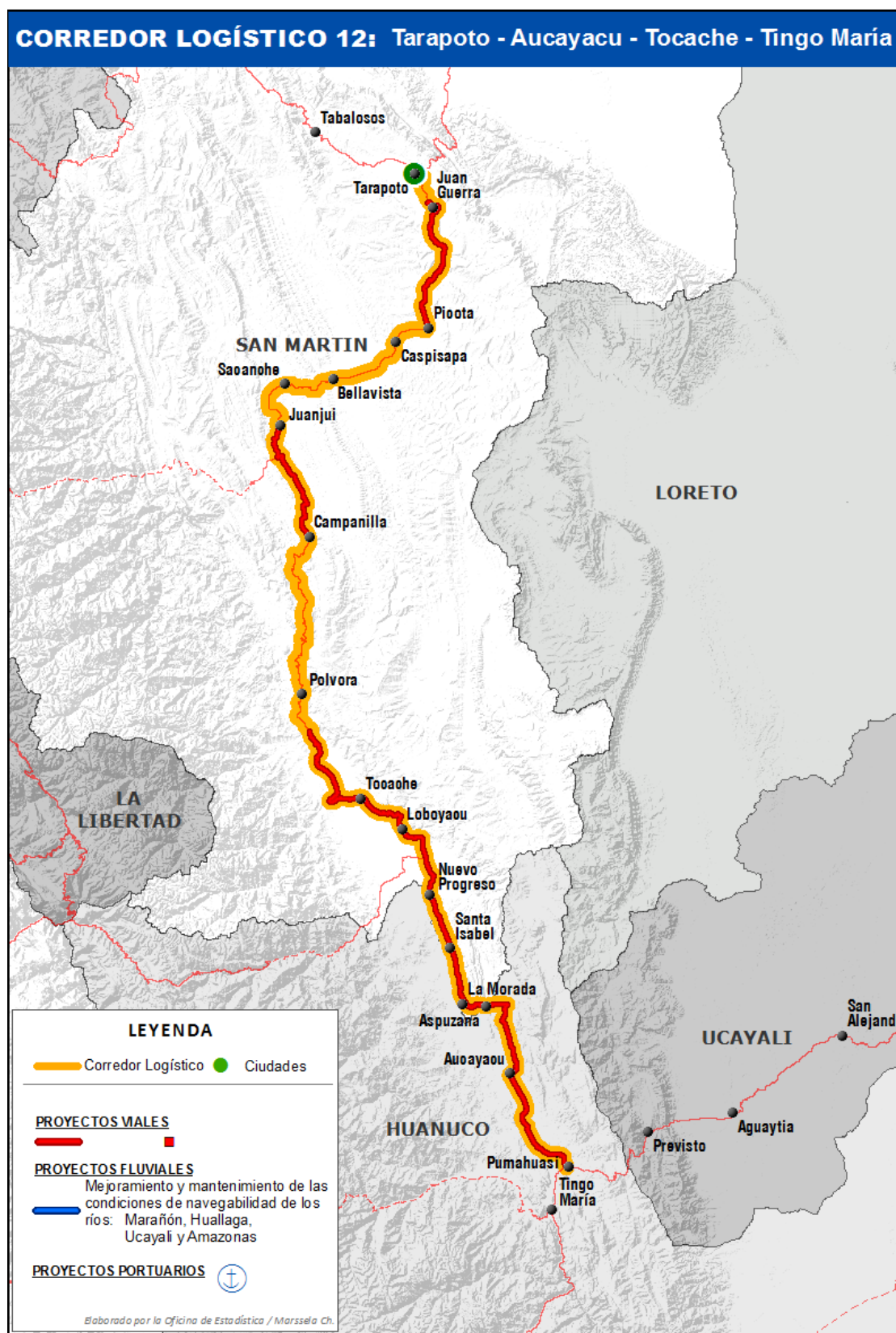
MAPA 1.30: CORREDOR LOGÍSTICO 11



Programa de Inversiones 2011 – 2016 Gestión Estratégica - Corredores Logísticos



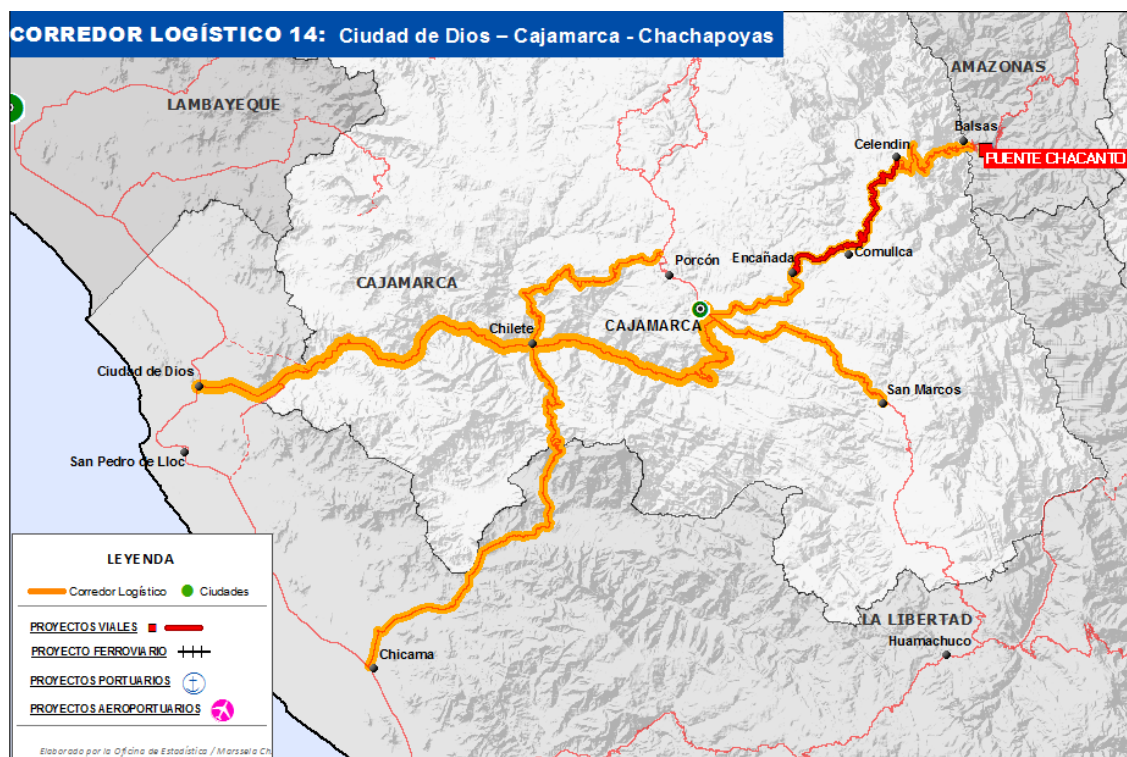
MAPA 1.31: CORREDOR LOGÍSTICO 12



MAPA 1.32: CORREDOR LOGÍSTICO 13



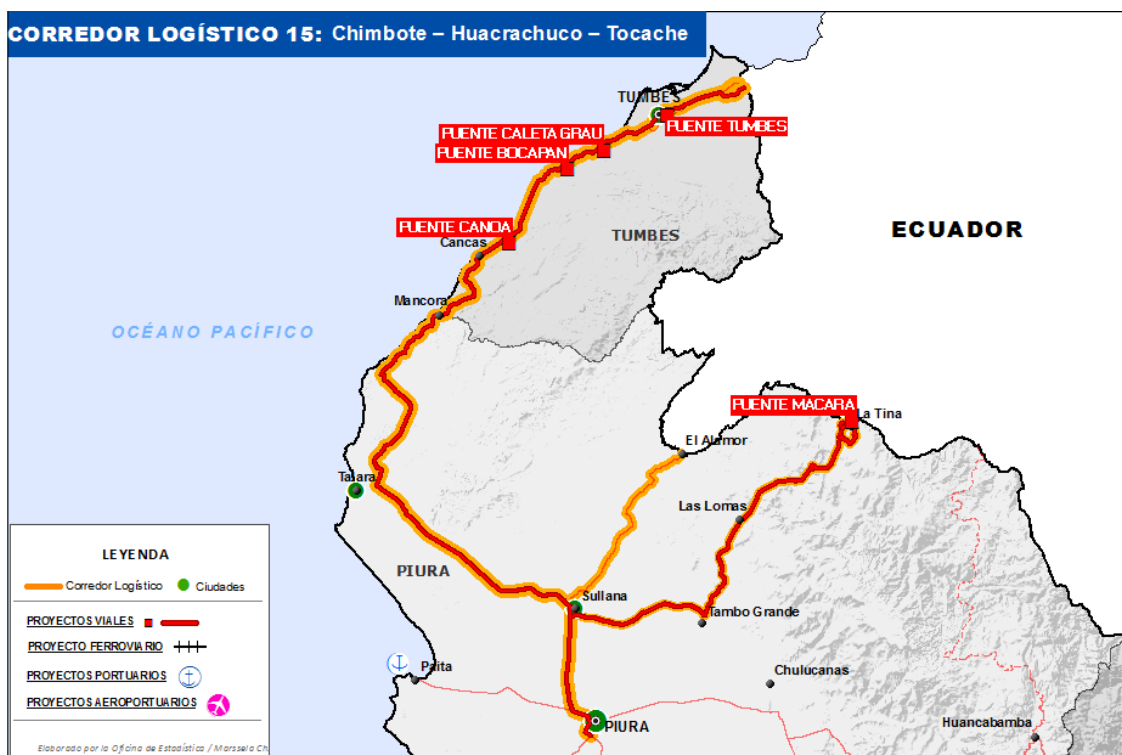
MAPA 1.33: CORREDOR LOGÍSTICO 14



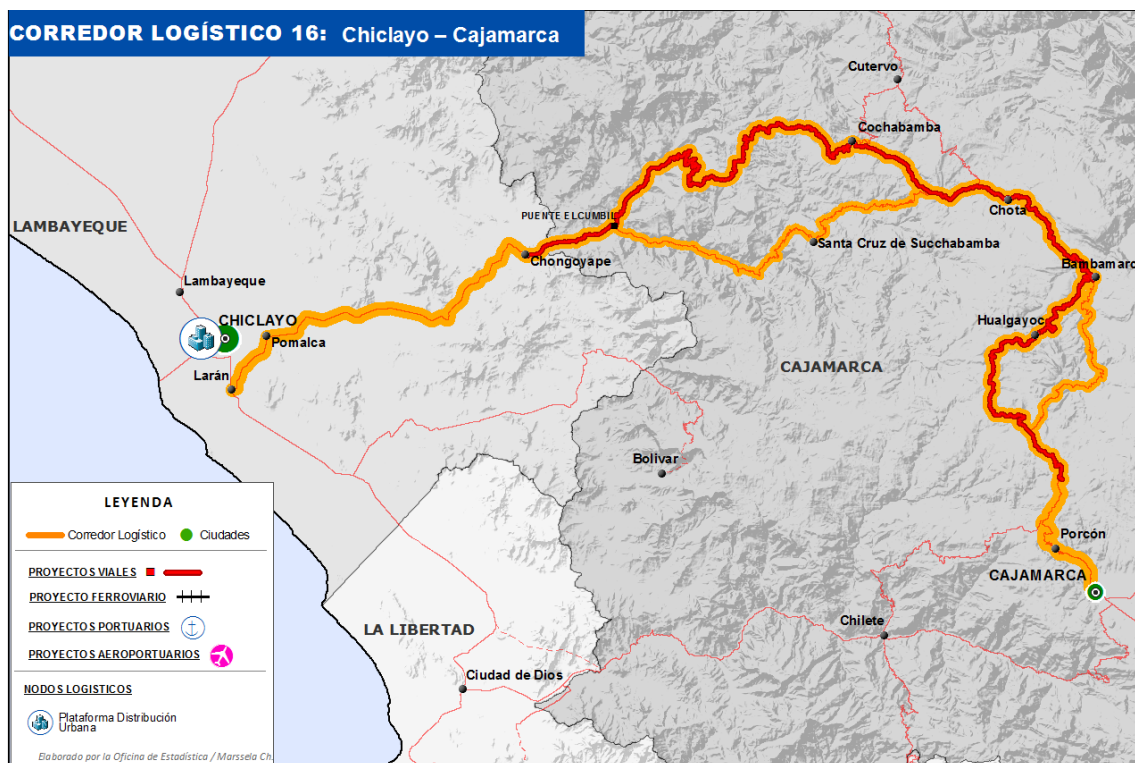
Programa de Inversiones 2011 – 2016 Gestión Estratégica - Corredores Logísticos



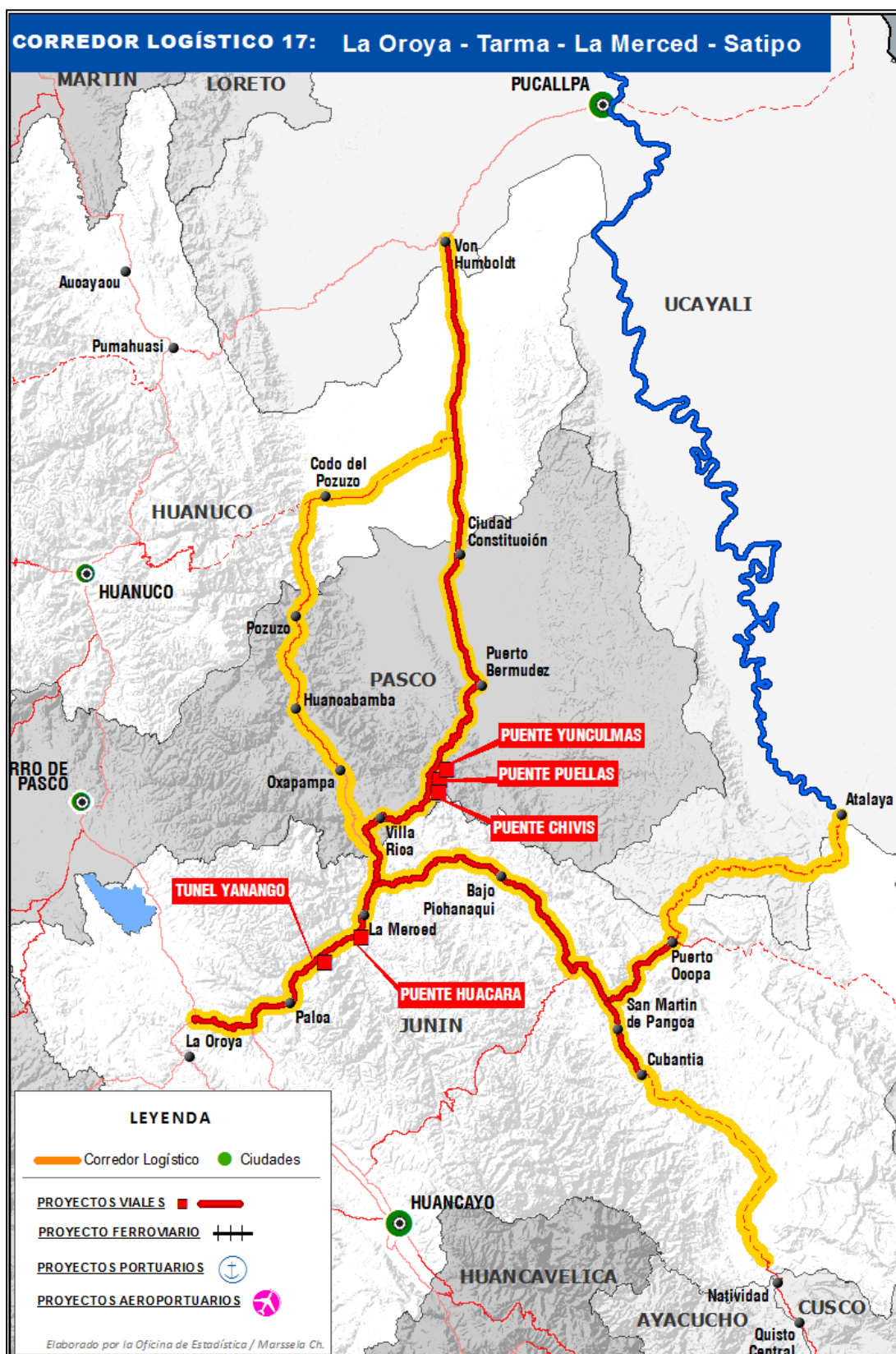
MAPA 1.34: CORREDOR LOGÍSTICO 15



MAPA 1.35: CORREDOR LOGÍSTICO 16



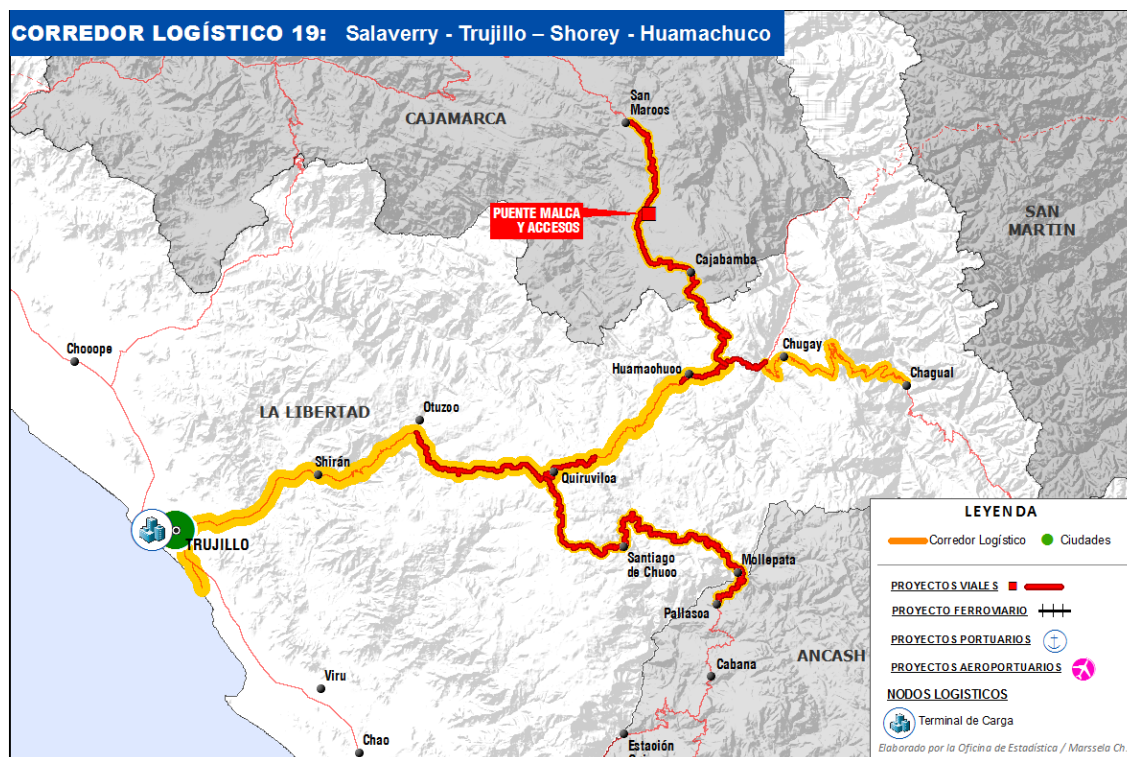
MAPA 1.36: CORREDOR LOGÍSTICO 17



MAPA 1.37: CORREDOR LOGÍSTICO 18



MAPA 1.38: CORREDOR LOGÍSTICO 19



MAPA 1.39: CORREDOR LOGÍSTICO 20





REPÚBLICA DEL PERÚ

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

CARLOS PAREDES RODRÍGUEZ

Ministro de Transportes y Comunicaciones

ALEJANDRO CHANG CHIANG

Viceministro de Transportes

GRUPO TÉCNICO DE TRABAJO:

HENRRY ZAIRA ROJAS

Director General de Planeamiento y Presupuesto

JUAN CARDENAS FERNANDEZ

Asesor

CARLOS LOZADA CONTRERAS

Especialista

OMAR LINAREZ QUIROZ

Especialista

PROFESIONALES

Elizabeth Castilla Garcia	Marssela Chavez Lazo
Enrique Lloclla Gonzales	Mayda Silva Atoche
Lenin Mayorga Elías	Richard Torres Gómez

AGRADECIMIENTOS

Provias Nacional
Provias Descentralizado
Dirección General de Caminos y Ferrocarriles
Dirección General de Aeronáutica Civil
Dirección General de Transporte Acuático

