

Plan de Desarrollo de los Servicios Logísticos de Transporte

Plan de Acciones Inmediatas (PAI)



Oficina General de
Planeamiento y Presupuesto
Ministerio de Transportes y
Comunicaciones
Julio de 2012

Índice

1.	Introducción	4
2.	Objetivos	4
3.	Ámbitos logísticos y componentes principales del sistema de transporte y logística	5
4.	Definición de acciones del PAI	9
5.	El Plan de Acciones Inmediatas – PAI	22
6.	Conclusiones y recomendaciones	40

Glosario de Términos

APN	Autoridad Portuaria Nacional
BID	Banco Interamericano de Desarrollo
ENAPU	Empresa Nacional de Puertos de Perú
MEF	Ministerio de Economía y Finanzas
MINCETUR	Ministerio de Comercio Exterior y Turismo
MTC	Ministerio de Transporte y Comunicaciones
SIC	Sistema de Información Comunitario de Carga
SNIP	Sistema Nacional de Inversión Pública
SUNAT	Superintendencia Nacional de Administración Tributaria
SUTRAN	Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías
PAI	Plan de Acciones Inmediatas
PIT 2	Plan Intermodal de Transportes 2: Plan Nacional de Servicios Logísticos y de Transporte
PROINVERSIÓN	Agencia de Promoción de la Inversión Privada de Perú
PROMPERU	Comisión de Promoción del Perú para la Exportación y el Turismo
VUCE	Ventanilla Única de Comercio Exterior
VUP	Ventanilla Única Portuaria

1. Introducción

El presente documento contiene la versión definitiva del Plan de Acciones Inmediatas – PAI –, instrumento previsto en el Plan de Desarrollo de Servicios Logísticos de Transporte, y el cual propone las acciones que pueden ser emprendidas de inmediato para dar continuidad al esfuerzo iniciado por el Gobierno Peruano en la temática de logística y transporte sin alterar las recomendaciones que resultaran del plan de mediano y largo plazo.

Varias razones justifican la necesidad de generar un plan de acciones inmediatas antes de culminar el diagnóstico y el análisis definitivo del sistema. La primera, consiste en la necesidad de anticipar las situaciones de riesgo derivadas de acciones del sector privado que puedan alterar el equilibrio del sistema, en particular el sistema logístico que sirve a la zona de Lima –El Callao y Arequipa, y generar una propuesta a la acción pública que convenga a los intereses de todas las partes. La segunda razón, es la necesidad de dar continuidad a los proyectos que han sido largamente estudiados y que no contradicen el espíritu del plan de mediano y largo plazo. Finalmente, acciones de carácter urgente discutidas durante largo tiempo como pueden ser los problemas inherentes a la seguridad de la carga, no necesitan esperar que el plan de desarrollo sea culminado por cuanto son de carácter eminentemente operacional.

Durante la formulación del PAI, se llevaron a cabo varios talleres que permitieron, en una primera fase, recoger la percepción de actores clave del sector –tanto actores públicos como privados- sobre las acciones consideradas prioritarias, y posteriormente presentar las líneas de acciones consideradas prioritarias afinadas por el consultor. La identificación preliminar, aunque es general e incluye varias medidas que por su naturaleza serían de mediano y largo plazo, permite avanzar en la definición e inicio de ejecución de acciones y contar con una agenda de trabajo implantación inmediata. En este contexto es que se ha generado el conjunto de propuestas que se incluye en este documento.

El informe se organiza en los siguientes capítulos:

- Objetivos generales y específicos.
- Elementos esenciales del sistema de transporte y logística y necesidades de corto plazo. Síntesis de aspectos relevantes del sistema que han sido tomados en cuenta para la definición de áreas susceptibles a ser incluidas en el PAI.
- Definición de acciones del PAI. Contiene la descripción de la metodología seguida para la elaboración de este documento, incluyendo los criterios de selección de proyectos, las entrevistas específicas realizadas y el conjunto de acciones específicas a integrar el PAI.
- El plan de Acciones Inmediatas (PAI). Resultado del taller de validación con actores del sector público. Descripción, costos estimados y calendario de actividades.
- Conclusiones y recomendaciones.

2. Objetivos

2.1. Generales

El objetivo principal del PAI consiste en generar un conjunto de acciones que permitan controlar la calidad y la tipología de oferta logística que pudiese surgir en el corto plazo

como respuesta a las expectativas del TLC y otros factores que se identifique oportunamente.

De forma complementaria y luego de los talleres de validación con actores clave representantes del sector público y privado, el PAI también incorpora la identificación las acciones de corto plazo requeridas para implementar los proyectos y acciones que han sido objeto de análisis y discusión detallados en el pasado reciente y que resultan de alta prioridad para el logro de los objetivos del sistema.

2.2. Específicos

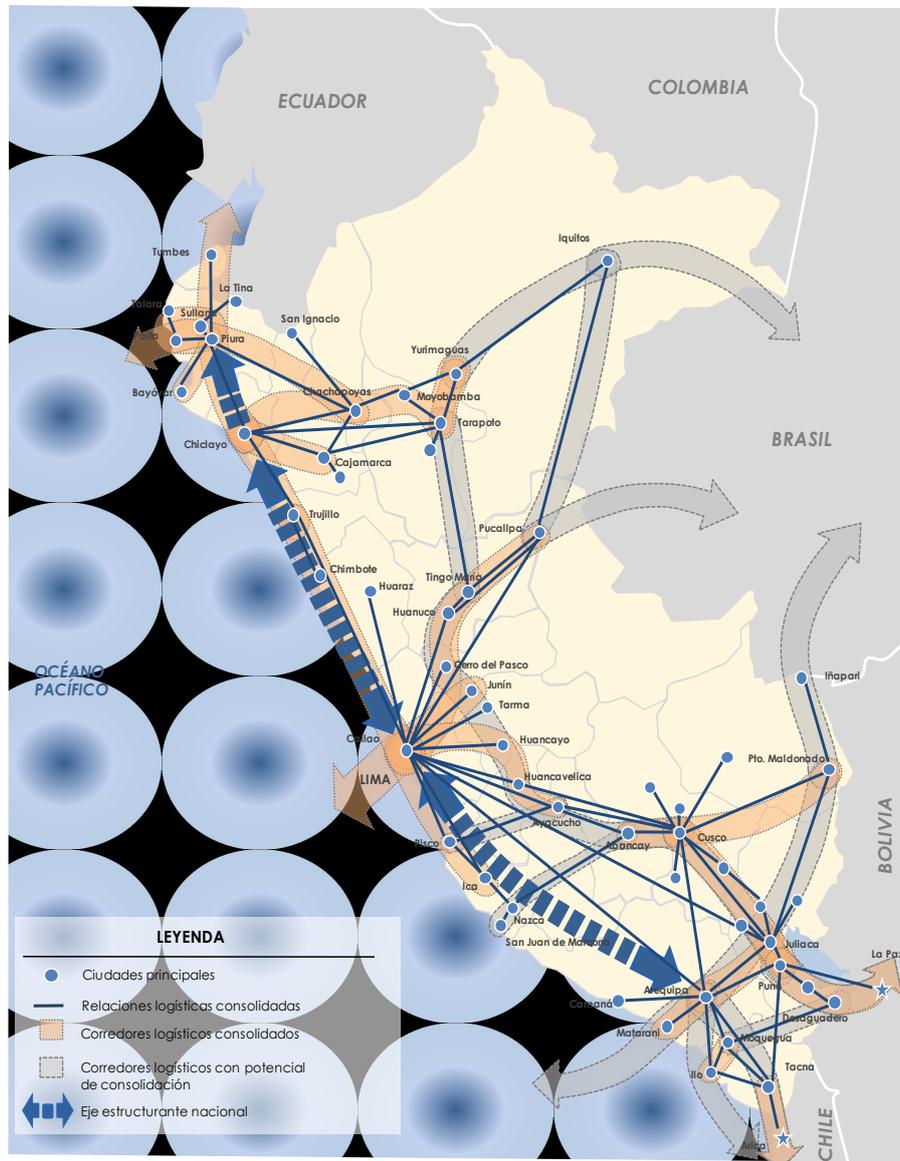
De forma específica, el PAI busca:

- Identificar riesgos potenciales de corto plazo al equilibrio y eficiencia del sistema de transporte y logística.
- Identificar los proyectos y acciones que pueden ser implementados en el corto plazo compatible con los objetivos del sistema logístico nacional.
- Proponer una metodología de identificación de acciones de corto plazo que sirva al MTC de base para el establecimiento futuro de prioridades operacionales
- Identificar las acciones de tipo operacional y de corto plazo necesarias para agilizar la implementación de proyectos de apoyo al desarrollo de componentes del sistema de transporte y logística que cuentan con análisis avanzados que confirman su factibilidad y su contribución al sistema.
- Generar soluciones que se adapten a las necesidades del sistema y que cuenten con factibilidad y sostenibilidad legal e institucional.

3. Ámbitos logísticos y componentes principales del sistema de transporte y logística

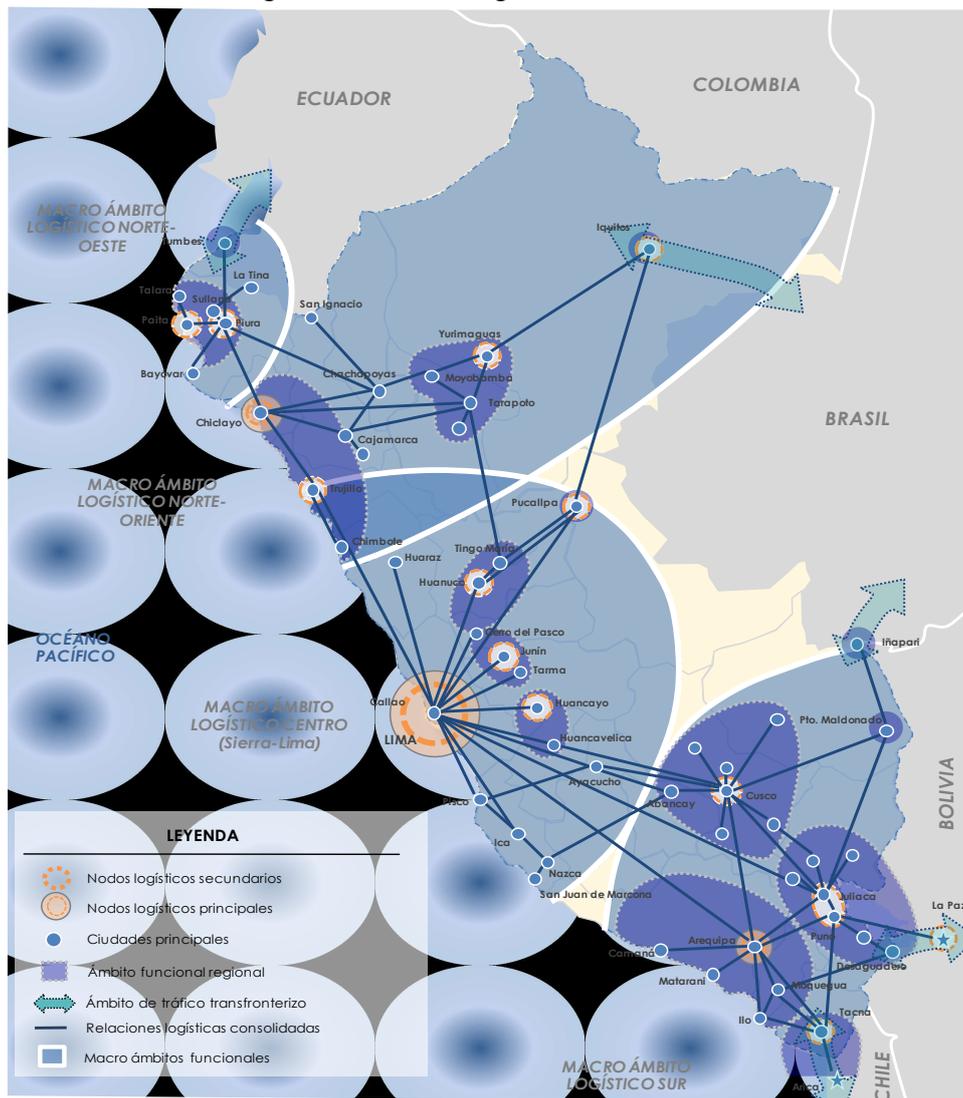
El presente capítulo contiene una descripción de los ámbitos logísticos de Perú, características que son indispensables para comprender las acciones que han sido seleccionadas en el PAI. De acuerdo a los análisis efectuados en el Diagnóstico preliminar, se han identificado las principales relaciones 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 consolidación (en gris) que sin duda alguna contribuirían a mejorar la eficiencia en las cadenas logísticas del Perú.

Figura 3.1. Corredores Logísticos de Perú


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 (El Callao, Ilo-Matarani, Paita) y fronteras terrestres del país (Tumbes, Tacna, Desaguadero, Iñapari), bien a partir de los principales centros de consumo (Lima-Callao, Arequipa, Juliaca, Chiclayo, Piura-Paita). Destaca igualmente la preponderancia de Lima-El 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 trabajada, en virtud de su importancia en la conexión de los diversos ámbitos logísticos.

Figura 3.2. Ámbitos logísticos de Perú

Los ámbitos logísticos que se muestran en la figura anterior, son relativamente especializados. Lima-El 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 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.

Disfuncionalidades del sistema

Desde el punto de vista funcional, la concentración de Lima-El 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 El 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 ZAL de El Callao. Pero aparte de El Callao, el crecimiento de exportaciones no tradicionales en particular en Paita –con un crecimiento del tráfico de contenedores registrado en 2010 de alrededor de 20%- pudiese provocar un fenómeno similar que generaría soluciones costosas al sector público.

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: 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.

Soluciones en marcha

Varios esfuerzos han sido acometidos por el Gobierno de Perú en los últimos años e forma tal de comenzar a generar condiciones propicias al desarrollo de otras regiones del país. En lo que concierne al sistema de transporte y logística, así como al comercio exterior, la consolidación de los nodos logísticos norte y sur se apoya en diversos proyectos:

- La ZAL de Paita y PL de Arequipa, como centros de apoyo a las operaciones logísticas actuales y a los requerimientos de la incipiente pero creciente oferta exportadora regional
- La construcción de la carretera Interoceánica que conecta Brasil con la costa peruana,
- La facilitación en los pasos de frontera terrestre en Desaguadero (Bolivia), Santa Rosa (Chile), Iñapari (Brasil), Tumbes (Ecuador)
- La modernización del sistema portuario, en particular la concesión de los puertos ubicados en nodos importantes: Matarani –el primero de la serie–, Paita, Muelles Sur y Norte de El Callao, Yurimaguas.
- La modernización de Aeropuertos, en particular la concesión del Aeropuerto Jorge Chávez y las redes aeroportuarias del Norte y del Sur

Estos proyectos forman parte de un marco más amplio de acciones que incluyen la Política Nacional de Transporte; el plan intermodal y el presente plan de desarrollo servicios logísticos de transporte, del cual forma parte este PAI, así como el estudio de impacto vial de los flujos de carga en la zona Lima-El Callao; acciones de reforma a la Ley de Aduanas y su Reglamento de forma de facilitar el tránsito aduanero; la modificación a la ley de Cabotaje a fin de estimular el cabotaje nacional; la implementación de soluciones de facilitación del comercio exterior: Ventanilla Única de Comercio Exterior – VUCE, Ventanilla Única Portuaria – VUP, y proyecto del Sistema Comunitario de Carga – SIC, entre los más importante. En el mediano plazo se

contempla la creación de un Observatorio de Transportes, el Observatorio de Logística, la Política de Servicios Logísticos de Transporte y el plan estratégico de Tecnologías de la Información y Comunicación (TIC's); algunos de ellos ya se contemplan en el Plan de Desarrollo de Servicios Logísticos de Transporte.

Como se puede apreciar, **Perú ha venido realizando en los últimos años esfuerzos intensivos para organizar el sistema de transporte y logística.** En este contexto, el Plan de Desarrollo de los Servicios Logísticos de Transporte constituye un esfuerzo de armonización, integración y complementación de dichos esfuerzos, en particular tratando de tocar los temas que han sido menos atendidos –principalmente los servicios logísticos– y de asegurar la implementación de un sistema de planificación regular y estable en el largo plazo.

Sin embargo, hasta ahora los esfuerzos del país han estado orientados a atender dos componentes clave del sistema de logística y transporte, la infraestructura y los procesos logísticos –en particular los procesos de facilitación del transporte–, en tanto que el tercer componente, los servicios logísticos, y el cual es el actor principal en la logística, ha sido atendido parcialmente en parte por la mayor complejidad institucional y política asociada a este tema.

4. Definición de acciones del PAI

Para definir las acciones del PAI se ha seguido los siguientes pasos:

- Definición preliminar de objetivos estratégicos del sistema de logística y transporte
- Identificación y validación de acciones en talleres con actores clave, tanto públicos como privados
- Definición de criterios de selección de proyectos y acciones
- Evaluación y selección de acciones del PAI

Seguidamente se describen dichos pasos.

4.1. Definición de objetivos estratégicos del sistema de logística y transporte

Con el fin de generar una discusión con los actores clave sobre los proyectos pertinentes, se han formulado algunos objetivos estratégicos del sistema de logística y transporte peruano. Dichos objetivos fueron objeto de validación durante los talleres respectivos y formaron parte de la discusión previa a la selección e identificación de proyectos.

Tabla 4.1. Objetivos estratégicos del sistema de logística y transporte

Elemento	Descripción
Objetivos estratégicos	<ul style="list-style-type: none">• Fortalecer la asociatividad y empresarización del sector, como palanca para transformar el operador peruano en un prestatario de servicios logísticos competitivos en términos de calidad y costo• Promover la especialización del sector transporte y logística, adecuando las capacidades y servicios ofrecidos a las necesidades específicas de los diferentes segmentos productivos• Avanzar hacia la formalización de los agentes del sector transporte y logística, especialmente las pequeñas unidades empresariales

- Aumentar la **seguridad de la carga** en todos los eslabones de la cadena, mediante el apoyo de sistemas de trazabilidad, fomentando la confianza del sector productivo hacia los operadores de logística y transporte
- Potenciar la modernización del sector a través de la **innovación e incorporación de nuevas tecnologías** para la gestión eficiente de las operaciones y la provisión de servicios de valor agregado
- Crear una **red nacional de infraestructura logística** integrada física y operacionalmente, y conectada a la red arterial de transporte
- Fomentar la **formación y capacitación continua en el sector** tanto en materia operacional como en sus capacidades gerenciales y comerciales, estableciendo un sistema de certificación de los profesionales en el ámbito del transporte y la logística
- Mejorar la **imagen** del sector, socializando las ventajas y beneficios derivadas de la externalización de los procesos de transporte y logística, y la importancia de estas actividades en la vida cotidiana de los peruanos
- Transformar el sector transporte y logística en un actor clave de la **internacionalización de las empresas nacionales**, posicionando Perú como un referente de calidad a nivel de la región andina
- Adaptar las capacidades y procesos institucionales a las necesidades de fortalecimiento del sector transporte y logística, convirtiendo al Estado en socio estratégico del desarrollo del sector
- **Incentivar el desarrollo de la multimodalidad** en el sector logístico, como herramienta para el crecimiento sostenible y equilibrado de las potencialidades regionales, y la articulación del territorio nacional
- Propiciar la **reducción de las externalidades negativas** asociadas a las operaciones logísticas de carga (ambientales, accidentes, congestión vial, etc.)

Estrategias

- **Calidad en el servicio:** agrupa los elementos de la política que hacen referencia a los estándares y esquemas de operación, adaptados a los requerimientos de los diferentes segmentos productivos y logísticos, con vocación de servicio al usuario. Entre ellos se incluyen aspectos organizacionales, de sistemas de información, calidad de las operaciones, adecuación de la flota, investigación e innovación, etc.
- **Alta inversión en infraestructura:** define todos aquellos atributos de la PNL relacionados con el desarrollo o mejora de redes de transporte y nodos de comercio exterior de forma general y, específicamente, el diseño de un sistema nacional de plataformas logísticas
- **Seguridad en la cadena logística:** concierne a los mecanismos de la PNL para garantizar la seguridad de la carga, con miras a la generación de confianza entre los dueños de la carga y la adopción de estándares internacionales de comercio seguro, destinando recursos en tecnología, especialmente en sistemas de trazabilidad de la carga, y capacitaciones a sus empleados
- **Institucionalización del sector logístico:** concentra los elementos de la acción pública orientados a la simplificación de trámites y las políticas de facilitación del comercio, relativos al marco regulatorio, a los diferentes modelos de gestión y participación público-privada, y al fortalecimiento institucional de los agentes públicos involucrados
- **Empresarización e internacionalización del sector:** incluye elementos relativos al fortalecimiento de la estructura empresarial, con miras a la generación de una clase media logística, involucrando el desarrollo de capacidades para operadores logísticos y de transporte, así como operarios de las empresas productoras, así como prácticas de financiación empresarial, estrategias para la internacionalización, fortalecimiento de la imagen del sector y herramientas de cohesión gremial, bajo una óptica ambiental y socialmente responsable

La contribución de las estrategias a satisfacer los objetivos estratégicos se puede apreciar en el gráfico a continuación:

Figura 4.1. Contribución de las estrategias al logro de los objetivos estratégicos

OBJETIVOS DE POLÍTICA		1. Calidad en el servicio	2. Alta inversión en infraestructura	3. Seguridad en la cadena logística	4. Institucionalización del sector logístico	5. Empresarización e internacionalización del sector
O1	Asozialidad y empresarización					
O2	Adecuación y especialización a los segmentos productivos					
O3	Formalización					
O4	Seguridad de la carga					
O5	Innovación y nuevas tecnologías					
O6	Infraestructura logística					
O7	Formación y capacitación					
O8	Imagen					
O9	Internacionalización					
O10	Adecuación institucional					
O11	Competencia multimodal					
O12	Reducción de externalidades negativas					

4.2. Identificación de acciones

A efectos de definir las acciones que se recomendarán como parte del PAI, se identificó una serie de acciones preliminares, que no necesariamente tienen el carácter de acciones inmediatas, pero se incluyeron con el fin de dar un contexto amplio a las propuestas de corto plazo.

En la tabla a continuación se describen y analizan las acciones, comentando los proyectos en función de su pertinencia para ser incluidos en el PAI, pero a fin de hacer la selección objetivamente todas ellas han sido incluidas en la evaluación multicriterio que ha permitido hacer la selección definitiva.

Tabla 4.2. Acciones identificadas según Estrategias

Estrategia	Descripción	Comentarios	Mesa responsable
Estrategia 1. Calidad de servicio	Definición de estándares de calidad de operación en el sector transporte y logística. Desarrollo de una cultura de calidad con visión integral de los diversos estándares de calidad y seguridad del sector transporte.	Los estándares integran un sistema global de certificación y de desarrollo de servicios. Los lineamientos serán dados en el Plan Nacional de Servicios Logísticos y de Transporte. A ser desarrollado con la participación de las principales empresas del sector privado que poseen sistemas de 'homologación y auditoría' de transportistas. Se ameritaría complementariamente la definición de un repertorio de servicios.	Servicios
	Diseño y aplicación de un programa de capacitación integral, desde temas operativos hasta asuntos relativos al desarrollo de negocio; buscando la 'profesionalización' de los operadores de servicios de transporte.	Un programa de capacitación debe formar parte de la estrategia integral de desarrollo de operadores logísticos que será desarrollada en el Plan Nacional de Servicios Logísticos y de Transporte. A ser desarrollado con posible alianza con el sector académico público y privado.	Servicios
	Desarrollar la empresarización del sector como condición para el aumento de la calidad del servicio ofrecido. Definir posibles rubros de especialización y certificación por especialidad (cadenas de frío, carga peligrosa, graneles)	Idem. La empresarización del sector forma parte de la estrategia de integral de desarrollo de servicios que será desarrollada en el Plan Nacional de Servicios Logísticos y de Transporte. Debe incluir incentivos a la especialización y la formación de alianzas entre transportistas regionales. Por otra parte, un proyecto de Bolsa de Carga parece indispensable para mitigar las barreras de entrada y la percepción de riesgo de los prestatarios en la oferta de nuevos servicios.	Servicios
Estrategia 2. Alta inversión en infraestructura logística	Desarrollo de una red nacional de Truck Centers; iniciando con proyectos pilotos sobre redes viales ya concesionadas. <ul style="list-style-type: none"> Evaluación de localizaciones posibles: Piura-Chiclayo, Ica, Chepen, Casma, Junín-Pasco, Nazca, Puno-Julíaca, Huancayo, Camaná, 3 accesos a Lima 	Una red nacional de truck centers forma parte de la oferta integral de infraestructura logística, y como tal amerita ser integrada a los estudios integrales del sector. La infraestructura implica estudios en profundidad que no pueden ser acometidos en el corto plazo; sin embargo, es posible avanzar con algunos proyectos pilotos sobre vías ya concesionadas.	Infraestructura
	Evaluar la red de infraestructura vial y desarrollo de un inventario vial y de capacidades de la infraestructura. Definición de un plan de mejora vial: mejora de la geometría vial e inversión en ciertos puentes y túneles.	Los planes de mejora vial forman parte de los planes de transporte y la redefinición de estándares y/o corrección de problemas puntuales de diseño debe ser integrado a los mismos. Ciertos estándares deben ser definidos en el corto plazo para ser adecuados a las necesidades de carga, pero la implementación es una actividad de mediano plazo que debe ser acometida una vez se defina la red mínima de carga del país.	Infraestructura
	Priorizar las inversiones necesarios para el desarrollo y expansión de la red vial secundaria	La priorización de inversiones en red secundaria de apoyo al sistema logístico debe ser hecha en el contexto integral, es decir, debe ser acometida una vez	Infraestructura

Estrategia	Descripción	Comentarios	Mesa responsable
	como alimentadora de los ejes viales principales.	se defina la red mínima troncal de carga del país.	
	Estudiar la inversión en la instalación de básculas para el pesaje de vehículos de carga pesada	El programa de control de peso es indispensable para comenzar a ordenar el sistema. La seguridad en un sentido más amplio es una prioridad de corto plazo.	Infraestructura
	Desarrollar estudios de preinversión que analicen la viabilidad técnica, financiera y ambiental de la construcción del Túnel Transandino	El cronograma para desarrollo de los estudios de preinversión del Túnel Transandino debe ser definido en función de la prioridad que corresponda a dicho proyecto en un plan de mediano y largo plazo de infraestructura. Dado que está priorizado en el Decreto de Urgencia 001-2011 se estima que no es relevante incluirlo en el PAL.	Infraestructura
	Impulsar el reordenamiento de los espacios portuarios y proponer soluciones para los accesos terrestres a los puertos de Callao y Paita; incluyendo el ingreso del ferrocarril al recinto portuario del Callao.	El reordenamiento de espacios portuarios se ha venido acometiendo gradualmente. El Muelle Norte fue recientemente concesionado bajo un modelo de tool-port a fin de hacer la competencia a DP World. Los accesos terrestres a El Callao es un proyecto definido y cuya implementación no debería tardar. La definición de una línea ferroviaria de acceso al puerto de El Callao no puede ser definido aisladamente, ya que sería parte de una troncal ferroviaria de la costa.	Infraestructura
	Impulsar las inversiones en los terminales fluviales de Pucallpa, Iquitos y Yurimaguas a través de su concesión al sector privado. Asimismo, impulsar la concesión de los puertos de Salaverry, Chimbote y General San Martín. Además, fomentar el desarrollo de la navegabilidad en las principales vías fluviales.	La concesión de los puertos regionales está actualmente en proceso. Complementariamente, se debe priorizar la elaboración del Plan de Desarrollo Hidroviario Nacional como base para la futura concesión del desarrollo y gestión de las principales hidro vías.	Infraestructura
	Diseñar el Plan Nacional de Desarrollo Ferroviario	El plan nacional de desarrollo ferroviario debe ser acometido considerando los elementos que aporte el Plan de Servicios Logísticos en lo que respecta al modelo conceptual de desarrollo del sistema y la ubicación de infraestructura logística nodal a nivel nacional. Debe ser acometido una vez se definan los componentes del sistema logístico nacional. Los estudios recientes no han abordado una red costera. La definición de la red deseada y los estándares deseados es una prioridad si se desea que los nuevo tramos puedan ser integrados a futuro en dicha red.	Infraestructura
	Agilizar la concesión de las 3 plataformas logísticas (PLs) promovidas actualmente por el MTC y MINCETUR: ZAL Callao, PL de Arequipa y ZAL Paita	Los estudios han sido realizados y sus resultados deben ser integrados al Plan de Servicios Logísticos, por lo cual no deben cambiar en esencia. La agilización de dichos proyectos es en definitiva una prioridad de corto plazo que parece depender de que se adopte una solución institucional transversal	Infraestructura

Estrategia	Descripción	Comentarios	Mesa responsable
	<ul style="list-style-type: none"> Especialmente en el caso de la ZAL Callao (prioritaria), acelerar el proceso de expropiación de los terrenos en los alrededores del aeropuerto Jorge Chávez 	para la logística.	
	<p>Promover el desarrollo de plataformas logísticas y demás infraestructura logística en el territorio peruano</p> <ul style="list-style-type: none"> Impulsar la implementación de una PL en Chiclayo Estudiar la instalación de una PL en Junín y una ZAL en Yurimaguas <p>Desarrollar centros de carga en la parte centro y sierra para facilitar el tránsito y transbordo de carga</p>	<p>Al igual que en el caso de los truck-center, estos proyectos forman parte de la oferta integral de infraestructura logística, y como tal amerita ser integrada a los estudios integrales del sector</p> <p>La infraestructura implica estudios en profundidad que no pueden ser acometidos en el corto plazo</p>	Infraestructura
Estrategia 3. Seguridad en la cadena logística	Implementación de la normativa de pesaje por eje en la red vial peruana	El programa existe y deben darse los primeros pasos para la implementación. Esto es un elemento esencial de ordenamiento del sistema y la seguridad es una urgencia en el Perú	Normativa – Institucional
	Establecer normas y reglas claras para una supervisión efectiva en materia de seguridad.	La temática de seguridad portuaria es más una temática aduanera, portuaria y de facilitación del comercio que logística. Si bien incide en la eficiencia del sistema logístico, la actuación a nivel del PAI es más de naturaleza institucional, ya que la APN cuenta con una unidad de protección portuaria que es responsable de estos temas	Normativa – Institucional
	Realización de una evaluación de los puntos vulnerables, en cuanto a seguridad, de los puertos y nodos de comercio exterior. Definir actores competentes que deben intervenir en la gestión de la seguridad (nivel nacional, regional, local, policía, etc.)	Es muy importante definir las contrapartes públicas y privadas incluyendo la definición de los roles y espacios de actuación de los Gobiernos Regionales, Gobiernos Locales, Policía Nacional, SUNAT, APN, ADEX, Cámaras de Comercio y otras autoridades.	Procesos
	Instalación de nuevos escáneres en el puerto de Callao y Aeropuerto Jorge Chávez. Evaluación de la instalación de otras unidades similares en el resto de puertos nacionales con operaciones de comercio exterior.	La dotación de escáneres es una problemática aduanera y de comercio exterior. Sin embargo, impacta la operación de la cadena logística.	Procesos

Estrategia	Descripción	Comentarios	Mesa responsable
	Desarrollo de un programa de aumento de la seguridad en la Av. Gambetta <ul style="list-style-type: none"> Inversión en circuito cerrado de televisión, mayor vigilancia y creación de un corredor de tránsito para vehículos de carga exclusivo y protegido 	Un programa de seguridad en dicha avenida puede ser integrado en soluciones más amplias algunas de las cuales han sido identificadas y/o exploradas, tales como seguimiento satelital de contenedores y/o un sistema comunitario de carga.	Procesos
	Incentivar los usos de trazabilidad por parte de los transportistas , especialmente entre la oferta "pseudo-formal" que se contratan durante picos de demanda	Los incentivos al uso de soluciones de trazabilidad forman parte del conjunto integral de incentivos que deben darse a los transportistas y operadores logísticos para que modernicen los servicios, y por lo tanto debe formar parte de un plan estratégico integral dirigido al fortalecimiento de los operadores logísticos. Esto forma parte del plan de mediano y largo plazo	Procesos
	Tratamiento diferenciado y especializado de las mercancías peligrosas; incluyendo el reforzamiento de la capacitación, las habilitaciones al personal involucrado y la implantación de seguros a la carga	La agilización de las habilitaciones para poder realizar exportaciones es necesaria como acción de corto plazo para los exportadores. ADEX ofrece talleres sobre mercancías peligrosas. Debe evaluarse la homologación de certificaciones en este campo, La propuesta del ente responsable de logística debe contemplar la coordinación de estas actividades.	Procesos
Estrategia 4. Institucionalización del sector logístico	Mejorar la articulación entre las 3 redes de carretera (nacional, departamental y local) mediante una intervención coordinada de los distintos niveles de gobierno	Este tema será desarrollado en el contexto del Plan de Servicios Logísticos en lo que concierne a modelos de gestión.	Normativa – Institucional
	Estudiar el desarrollo y mejora de la legislación actual de derecho de vías	Esta temática forma parte del sector vial y debe ser tratado en el plan sectorial respectivo	Normativa – Institucional
	Definición del rol del Estado peruano en la gestión de la infraestructura logística y de transporte futura (ZAL, puertos, etc.)	La definición de un ente transversal, que agrupe actores públicos y privados para la promoción y coordinación de acciones clave de la logística, es fundamental para el desarrollo del sector.	Normativa – Institucional
	Establecer responsabilidades entre los distintos organismos que intervienen en el transporte logística y definir el alcance de cada uno, así como de los distintos niveles de gobierno	Idem. Formará parte del Plan Nacional de Servicios Logísticos y de Transporte.	Normativa – Institucional
	Evaluación los posibles puntos de mejora del marco normativo de la carga en el interior de los recintos portuarios	Este tema forma parte de la temática de gestión portuaria y debe ser desarrollado en ese contexto.	Normativa – Institucional
	Identificación de los actores implicados en el	Como factor de éxito los mecanismos de diálogo deben ser reconocidos y	Normativa –

Estrategia	Descripción	Comentarios	Mesa responsable
	<p>transporte y logística y estudiar diferentes esquemas de organización y coordinación entre las organizaciones implicadas en el transporte y logística</p> <ul style="list-style-type: none"> Elaboración y definición de un mecanismo de diálogo permanente que fomente el encuentro público-privado Diseño de un foro permanente entre las distintas administraciones para facilitar la coordinación 	<p>generar impactos visibles y palpables que forjen la confianza de todos los participantes. Se debe buscar el carácter permanente y la capacidad de decisión de los representantes del sector público y privado. Los actores de base serían: MTC, MINCETUR, ADEX, SUNAT, SENASA, CONUDFI, APROLOG, PERU Cámaras, Asamblea Nacional de Rectores; además de miembros consultivos: Colegios profesionales, Consultores especializados nacionales e internacionales, etc. Formará parte del Plan Nacional de Servicios Logísticos y de Transporte.</p>	Institucional
	<p>Promoción del surgimiento de un líder con capacidad de decisión que ejerza de dinamizador del proceso de consolidación de la Política Nacional Logística, pero que cuente con el reconocimiento del sector privado y comparta el liderazgo con éste</p>	<p>Tanto el MTC como el MINCETUR han venido asumiendo el liderazgo que parece no ser percibido por todos los actores. Por el lado privado, CONUDFI y PERU Cámaras también están activos. Estos liderazgos deben converger en un foro único y ser acompañado por una política, clara definición de roles y responsabilidades; así como un mecanismo de diálogo permanente.</p>	Normativa – Institucional
	<p>Estudio de la normativa específica necesaria para el desarrollo del Sistema Nacional Logístico</p> <ul style="list-style-type: none"> Necesidad de definir: principios, organización estatal, entidades participantes, funciones y mecanismos de coordinación 	<p>Idem. Formará parte del Plan Nacional de Servicios Logísticos y de Transporte.</p>	Normativa – Institucional
Estrategia 5. Empresarización e internacionalización del sector	<p>Programa de “Información al Transportista” relativa a los procesos y trámites para crear empresa, la operación empresarial, ventajas, etc.</p>	<p>La ventanilla única del transportista forma parte de la estrategia integral para el desarrollo de los servicios logísticos. Los lineamientos serán desarrollados en el Plan Nacional de Servicios Logísticos y de Transporte.</p>	Servicios
	<p>Elaboración de un Plan de Chatarreo vinculado con la empresarización, fomentando la formalización bajo un esquema de operación de persona jurídica y con estándares internacionales</p>	<p>Idem</p>	Servicios
	<p>Evaluar la agilización de las habilitaciones para poder realizar exportaciones</p>	<p>Este tema forma parte de la estrategia de desarrollo de transportistas que será desarrollado en el Plan de Servicios Logísticos y de Transporte</p>	Procesos
	<p>Generación de un sistema de recolección de</p>	<p>Es fundamental estructurar una base de datos de transporte y logística, que</p>	Procesos

Estrategia	Descripción	Comentarios	Mesa responsable
	datos, producción de estadísticas y difusión de información de transporte y logística para el sector público y privado. Primer paso camino a la establecimiento del observatorio de logística	sea alimentada a partir de la identificación y coordinación de todos los actores propietarios de información referida a los distintos elementos del sistema logístico nacional (infraestructura, servicios, regulación, gestión, recursos humanos, etc).	

4.3. Criterios de selección de proyectos y acciones

Seguidamente se describen los criterios que han sido tomados en cuenta para identificar las acciones que son pertinentes incluir en el PAI.

En líneas generales, habida cuenta que el PAI forma parte de un Plan más amplio que generará un conjunto de medidas de mediano y largo plazo en un plazo relativamente corto, parece evidente que este instrumento debe concentrarse a atender temas relativamente urgentes, de alto riesgo, o que permitan acelerar soluciones ya analizadas pero que experimentan restricciones su implementación. En concreto, los criterios son:

Contribución a mitigar el riesgo de congestión de la zona portuaria y en entorno urbano de acceso al puerto

Es necesario aclarar introductoramente que el surgimiento de oferta logística no es un riesgo en sí mismo; por el contrario, si el sector privado es suficientemente reactivo como para satisfacer las necesidades de un mercado en evolución, esto es una señal positiva de que los potenciales inversionistas nacionales o internacionales implantados en Perú tienen la capacidad financiera, cuentan con motivación a la innovación y con un ambiente favorable para poder mitigar, a un costo relativamente bajo, el riesgo jurídico, monetario, operacional, entre otros.

Durante las entrevistas realizadas en mayo de 2011 se confirmó que este fenómeno de surgimiento de oferta logística adicional no se está dando. Las razones pueden ser dos: o la oferta logística es suficiente para cubrir la demanda esperada en el corto y mediano plazo, o los inversionistas privados han preferido inhibirse a la espera de la decisión de la ZAL de El Callao. Es necesario tomar en cuenta que la puesta en operación del Muelle Sur (DP World) ha generado una oferta adicional que previamente se satisfacía en los terminales extraportuarios, pero igualmente la reciente concesión del Muelle Norte. Finalmente, las expectativas en torno al avance del proyecto de la ZAL de El Callao pueden eventualmente inhibir nuevas inversiones aisladas puesto que representa una opción de inversión a bajo costo para el operador logístico.

Dejando de lado este elemento, el hecho es que la zona de El Callao ha sufrido y sufre las consecuencias de un desarrollo anárquico, de no haber una intervención pública en el corto plazo, esta situación podría empeorar. Esto podría estar sucediendo igualmente en otras zonas del país –notablemente en Paita–, por lo que es necesario calificar el mayor o menor riesgo logístico antes de decidir la contribución relativa de un proyecto a mitigar dicho riesgo.

El riesgo de ineficiencias logísticas puede ser medido como una combinación de aspectos, a saber:

- Crecimiento de tráfico portuario
- Tamaño del hinterland servido
- Relevancia de los proyectos de desarrollo portuario o de infraestructura de transporte
- Intensidad de la inversión privada en la zona
- Relevancia de los proyectos de desarrollo productivo
- Presencia de factores inhibidores de la rápida implementación de proyectos de infraestructura logística identificados

Como se aprecia, este análisis considera las **dimensiones relativas de la oferta logística potencial** que puede generar **problemas operacionales de importancia**. En la Tabla A.1

del Anexo A se presenta la desagregación y cuantificación de los criterios de calificación del riesgo logístico.

Los ámbitos logísticos específicos que serán susceptibles de evaluación se han presentado en el capítulo anterior. En concreto, dichos ámbitos son: Lima-El Callao, Chiclayo, Piura-Paita, Yurimaguas, Ilo-Matarani-Arequipa, Juliaca, Tacna, Cusco. Los resultados de la evaluación del riesgo logístico se presentan en la Tabla B.1 en el Anexo B.

A los efectos de seleccionar que proyectos son pertinentes para un PAI en términos de riesgo logístico, se ha de considerar el nivel riesgo logístico del ámbito de influencia del proyecto y la contribución del proyecto o acción a mitigar dicho riesgo

Continuidad de proyectos con un grado avanzado de los análisis y estudios preparatorios

Existen varios proyectos que han sido analizados y cuya pertinencia y necesidad han sido suficientemente demostrados a través de estudios diversos, incluyendo estudios de factibilidad. Es el caso por ejemplo de la ZAL de El Callao.

Para que estos proyectos puedan ser incluidos en el PAI, ciertas condiciones o criterios específicos deben cumplirse:

- Ausencia de conflicto con otras soluciones
- Existencia de estudios avanzados y coherentes con la complejidad relativa del proyecto o acción

Facilidad de implementación en el corto plazo

Los proyectos del PAI deben ser posibles de ser implementados en el corto plazo, o por lo menos iniciar su implantación en el corto plazo en caso su maduración sea de mediano plazo; de lo contrario no tendría sentido incluirlos en este instrumento y formarían más bien parte de las acciones de mediano y largo plazo. Esta facilidad vendría medida por varios aspectos, a saber:

- Baja complejidad institucional: el proyecto depende de una sola institución o ya existen instancias de coordinación ya creadas (por ejemplo, el comité responsable de los proyectos VUCE y VUP)
- Existencia de fuentes de financiamiento

En la Tabla C.1 del Anexo C se muestran los criterios señalados y su valoración, los cuales serán integrados en el análisis multicriterio que permitirá seleccionar los proyectos y áreas de trabajo que serán incluidos en el PAI, y desglosar las acciones respectivas.

4.4. Evaluación y selección de proyectos y áreas de acción del PAI

Los proyectos y áreas de acción discutidas en el taller de validación han sido evaluados con base en los criterios anteriormente descritos. En la Tabla D.1 del Anexo D se muestran los resultados. La denominación de algunas de las medidas ha sido ajustada.

Tal como se puede apreciar, a este nivel no se dispone todavía de acciones específicas, sino de proyectos y áreas de acción. Tal como se señaló previamente, las áreas de intervención identificadas a través de los talleres son en muchos casos muy amplias y es sólo a través de las entrevistas realizadas en mayo de 2011 que las acciones concretas pudieron ser identificadas y son objeto de descripción detallada en el capítulo siguiente.

La evaluación se ha hecho con una matriz multicriterio con promedios simples. Se ha optado por esta simplificación por dos razones: la primera, porque todos los criterios son igualmente importantes para definir si una medida se integra al PAI o no como para poder ser considerados al mismo nivel, y la segunda, porque la evaluación no implica descartar la medida, sino simplemente no incorporarla al plan de acciones inmediatas.

Los resultados de la evaluación son compatibles con las observaciones de índole cualitativa hechas preliminarmente sobre las medidas discutidas con los actores clave. Es decir, las medidas que resultan evaluadas más bajas son aquellas que trascienden el alcance de un PAI por cuanto su complejidad, costo y nivel de maduración no son suficientes para impulsar su lanzamiento en el plazo inmediato.

En general las medidas que se considera pueden formar parte del PAI son todas aquellas que hayan obtenido una evaluación superior a 2 puntos en la matriz multicriterio.

En el capítulo siguiente se describen en detalle los proyectos y acciones seleccionados así como las medidas a corto plazo propuestas para dinamizarlas. **Es necesario hacer esta distinción porque algunos de los proyectos son en sí mismos de largo plazo, por lo cual el PAI se concentra sobre los pasos a dar en el corto plazo para dinamizarlos.** En la descripción hemos incorporado algunos elementos que se consideran factores críticos de éxito y que son la base para la descripción detallada de la medida que se incluye en el capítulo siguiente.

4.5. Inclusión de acciones en el PAI relevantes con base en “juicio de experto”

En función al conocimiento de la problemática peruana, el consultor considera que adicionalmente a las áreas de acción identificadas durante los talleres de validación, se deben agregar las siguientes al PAI:

Proyecto de administración de tráfico para vías de evitamiento de carga. Las vías de evitamiento aparecieron como una necesidad sentida pero referida a la necesidad de agilizar los proyectos de vías de evitamiento para las áreas urbanas principales. Estos proyectos por su naturaleza no son de corto plazo, porque ameritan un largo ciclo de planificación –entre lo que se incluye el paso por el SNIP–, presupuesto y ejecución.

Sin embargo, existen soluciones no tanteadas y que consisten en soluciones de administración de tráfico para concentrar el tráfico de paso de carga en ejes en que no haya tanto impacto. Estas soluciones son relativamente rápidas y, como se verá en la descripción, dependen del gobierno municipal. Sin embargo, dado que el trazado sería eventualmente objeto de una reclasificación temporal, el Ministerio podría agilizar el proceso en virtud de la importancia que pueden tener estas vías alternas en agilizar el tráfico de mercancías a nivel nacional.

Administración y política nacional fronteriza. El tema de demoras en frontera reviste mucha importancia y en virtud de que existen tres organismos en el Perú que están acometiendo acciones al respecto –Ministerio de Relaciones Exteriores, Ministerio de Transporte y Comunicaciones y la SUNAT–, presenta distinto tratamiento y, por lo tanto, es de una complejidad poco común. Esto, sumado al elevado número de pasos fronterizos del Perú (34), amerita un tratamiento especial.

Desarrollo de incentivos para las nuevas Plataformas Logísticas. Habida cuenta de la existencia de tres proyectos de Plataforma Logística (ZAL Callao, ZAL Paita y PLDU Arequipa), y de la novedad del tema del país, se considera importante que dichos proyectos, en particular en Paita y Arequipa, puedan adherirse a la reglamentación de Zonas Económicas Especiales en desarrollo actualmente. Este marco legal permitiría a



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Oficina General de Planeamiento y
Presupuesto

los ocupantes gozar de beneficios tributarios regresivos y podría ser positivo para agilizar la ocupación de estos espacios, concentrar los operadores logísticos y, por ende promover economías de escala, reducir las externalidades urbanas y sobre todo, auspiciar el surgimiento de nuevas actividades logísticas de valor agregado que requieren ciertos sectores de la economía.

Estas acciones han sido incorporadas en el PAI descrito en el capítulo siguiente.

5. El Plan de Acciones Inmediatas – PAI

5.1. Acciones recomendadas

Tal como se señaló anteriormente, las áreas de acción que han sido incorporadas en el PAI son aquellas que han resultado con un puntaje igual o mayor a 2 en la matriz multicriterio, al igual que otras incorporadas por el consultor con base en su juicio y discutidas con actores clave durante entrevistas realizadas en el mes de mayo de 2011.

Algunas de estas medidas han sido reagrupadas por ser complementarias y generar un instrumento de carácter práctico. **Se recalca de nuevo que, habida cuenta que varios de los proyectos seleccionados son en sí mismos de largo plazo, el PAI se concentra sobre las acciones a tomar en el corto plazo para dinamizarlos.**

Las acciones resultantes corresponden a cuatro de las 5 estrategias preliminares de una política nacional en logística, a saber:

- **Calidad del Servicio.** La definición de estándares de calidad de operación en el sector transporte y logística es fundamental. El desarrollo de una cultura de calidad con visión integral de los diversos estándares integra un sistema global de certificación y de desarrollo de servicios; esto debe ser desarrollado con la participación de las principales empresas del sector privado que poseen sistemas de 'homologación y auditoría' de transportistas. Se amerita complementariamente la definición de un repertorio de servicios.
- **Alta inversión en infraestructura logística.** El Estado Peruano ha venido realizando esfuerzos importantes en este rubro por lo cual resulta coherente que se hagan los esfuerzos necesarios por concretizar los proyectos que tienen un nivel de avance significativo. Por otra parte, algunos proyectos que inciden en la seguridad y la eficiencia de las redes, como son los problemas de estado de la red vial y el uso ineficiente de los terminales que se encuentran aún bajo la gestión de la ENAPU, han sido objeto de discusión permanente en el país, por lo cual su incorporación en el PAI resulta evidente.
- **Seguridad de la cadena logística.** Los problemas de seguridad de la carga resultan de primera prioridad por cuanto inciden en la eficiencia de las cadenas logísticas y afectan la competitividad de las exportaciones. Por otra parte, la atracción de inversiones extranjeras en los proyectos que tienen un nivel importante de maduración obviamente puede estar afectada por el nivel de riesgo operacional percibido por los potenciales inversionistas si la problemática de seguridad de la carga en segmentos críticos como son por ejemplo los alrededores del puerto El Callao no son atendidos.
- **Institucionalización del sector logístico.** Es evidente que el Perú ha alcanzado un buen avance en la proposición de soluciones que forman parte de un sistema nacional logístico, pero es necesario avanzar en la organización institucional para que tal esfuerzo sea sostenible. Hasta la fecha las acciones han venido siendo impulsadas con un liderazgo variable por el MTC, el MINCETUR e inclusive la SUNAT y la APN en algunos casos; en casi todos ellos, las instituciones han velado por la participación del sector privado. No obstante lo anterior, es evidente que se hace necesario pasar a un diseño institucional más depurado si se quiere que el esfuerzo sea sostenible a largo plazo.

Como se señaló anteriormente, las medidas que no han sido incorporadas en el PAI no han sido descartadas. Es opinión del grupo consultor que un PAI para que sea efectivo, debe concentrarse sobre lo esencial y las acciones deben ser consideradas pertinentes por los actores clave, por lo cual los talleres de validación han cumplido completamente sus objetivos. En el caso de las acciones requeridas para dinamizar el

sector servicios, estas no forman parte del PAI por cuanto la estrategia respectiva es parte del plan de mediano y largo plazo, así que las prioridades de los actores serán debidamente incorporadas a este trabajo. Por otra parte, se considera que sin un marco institucional sólido el lanzamiento de una estrategia de tal envergadura y complejidad como la dinamización de los servicios logísticos corre el riesgo de fracasar, por lo cual se ha dado énfasis al tema institucional y legal en lo que respecta a la temática de logística de cargas y transporte.

El cuadro siguiente resume las medidas incorporadas al PAI. Las mismas son posteriormente descritas en fichas individuales. En esta sección han sido **agrupadas según las estrategias de Política**.

Tabla 5.1. Proyectos seleccionados para el PAI

No.	Área de acción y Medida relacionada	Descripción
Estrategia 1: Calidad de servicio		
1	Definición de estándares de calidad en prestación de servicios logísticos	Definición de repertorio o registro de actividades logísticas, definiciones básicas, condiciones de acceso a la actividad (nivel de formación, edad y condiciones de salud, etc.), condiciones de ejecución de la actividad y ambiente de trabajo, actividad a desarrollar, entre otros.
2	Implementación de una Bolsa de Carga (<i>Desarrollo Empresarial</i>)	Definición de alcances de una bolsa de carga, o sitio virtual de encuentro de oferta y demanda de servicios de transporte y logística
Estrategia 2: Alta Inversión en infraestructura logística		
3	Desarrollo de trucks center en vías concesionadas	Definición de alcances del proyecto y lineamientos para la renegociación de los contratos de concesión existentes.
4 ^a	Diseño vial adaptado a vehículos de carga : Redefinición de estándares viales para vías troncales de carga y ajuste de la nomenclatura vial	Lineamientos sobre las actividades a realizar para desarrollar un nuevo conjunto de estándares viales a satisfacer en la red troncal de carga.
4b	Diseño vial adaptado a vehículos de carga: Trazados de evitamiento de tránsito de carga en zonas urbanas: Planes de administración de tráfico	Lineamientos para los estudios de administración de tránsito dirigidos a implementar rutas de evitamiento temporales para agilizar el movimiento de mercancías y reducir el impacto de tránsito de carga por zonas urbanas.
4c	Diseño vial adaptado a vehículos de carga: Complementación de normas inherentes a los vehículos pesados	Complementación del conjunto de estándares en lo que concierne a los vehículos de mercancías: Obtención de permisos, reglas de conducción (horas de conducción y sueño), verificaciones mecánicas diversas, normas de circulación, mecanismos de control y evaluación del conductor.

No.	Área de acción y Medida relacionada	Descripción
s/n (ver medida No. 9)	Soluciones institucionales para agilizar las inversiones en las tres plataformas logísticas prioritarias: El Callao, Arequipa y Paita	Estos tres proyectos han experimentado retrasos básicamente por conflictos institucionales, dado que las acciones a ejecutar están identificadas. La solución está por ende vinculada a la creación de la institucionalidad adecuada, la cual corresponde a la medida No. 9
5	Reordenamiento de espacios portuarios: sistema de cita de camiones	Orientaciones para la implementación de un sistema central de cita de camiones para la totalidad del recinto portuario de El Callao
6	Lineamientos del Plan ferroviario nacional	Definición de lineamientos generales que sirvan de base para la formulación y ejecución de proyectos ferroviarios.
7	Desarrollo de reglamentación de zonas de actividad logística con carácter de Zonas Económicas Especiales	Orientaciones para el desarrollo de la reglamentación de Zonas Económicas, en el caso que se desee adoptar la figura en las zonas de actividad logística
Estrategia 3: Seguridad de la cadena Logística		
8	Instalación de nuevos escáneres en el Aeropuerto El Callao	Priorización de las inversiones en el equipamiento requeridos
Estrategia 4: Institucionalización del sector logístico		
9	Modelo institucional para la gestión de la logística a nivel nacional	Presentación de modelos potenciales para su posterior discusión, selección y desarrollo.
10	Política y administración de pasos fronterizos	Lineamientos para la definición de la política fronteriza y los procedimientos de administración de pasos de frontera.
11	Contratos de gestión para agilizar la puesta en marcha de las ZAL prioritarias: El Callao, Paita y Arequipa	Contratos dirigidos a apoyar en las acciones requeridas para implementar las ZAL: SNIP, permisos municipales, coordinación de proyectos complementarios.

- Seguidamente se presentan las **fichas correspondientes a cada una de las áreas de acción** o medidas relacionadas:

Medida	1 - Definición de estándares de calidad en prestación de servicios logísticos
Objetivos de la medida	El objetivo de la medida consiste en promover la adopción gradual de prácticas de calidad de parte de los operadores de servicios logísticos, mediante la definición adecuada del marco de desempeño de la actividad y los estándares ideales de prestación de servicios.
Descripción	<p>La medida consta de varias acciones:</p> <ol style="list-style-type: none">Caracterización de actividades logísticas, definiciones básicas, condiciones de acceso a la actividad (nivel de formación, edad y condiciones de salud, etc.), condiciones de ejecución de la actividad y ambiente de trabajo, actividad a desarrollar, entre otros.Definición de estándares de calidad para las prestaciones logísticas que se consideren de elevada prioridad, tales como puede ser la manipulación de productos peligrosos o perecederos con destino a la exportación.Preparación de un programa de capacitación de corto plazo dirigido a elevar la calidad. Este programa se insertaría en el mediano y largo plazo en un programa integral de capacitación para el sector logística <p><u>Caracterización de actividades</u></p> <p>Es necesario especificar técnicamente en qué consisten las actividades presentes en los procesos de prestación de servicios logísticos, lo cual será útil para esta actividad y para un programa de capacitación más amplio. Seguidamente se presenta una lista tentativa:</p> <ul style="list-style-type: none">Conductores de equipo de manipulación y desplazamiento de carga (paletas, contenedores, otras unidades de unitarización, cargas únicas especiales) tales como grúas, tractore, elevadores, entre otros.Personal de almacenaje y preparación de órdenes: responsables y técnicos de almacén, almacén refrigerado, archivo e inventario, expedición y recepción, embalaje, empaquetado, depósito, picking, preparación de órdenes, verificación, seguridadPersonal de manipulación manual de cargas: carga y descarga, maniobras, cargadoresAgente de transporte/fletaje de carga aérea, marítima, terrestre, ferroviaria, para cargas secas, refrigeradas, peligrosas, inflamables, perecederos, carga generalGestionarios de operaciones de transporte internacional de mercancía: consignatarios, forwarders/transitarios, agente aduanal, coordinadores de transporte multimodalPersonal de concepción y organización de cadenas logísticas: gestión logística, organización logística, ingeniero logístico, responsable de logística de insumos y compras, de distribución, de transporte, gerente de supply-chain.Personal de zonas de actividad logística: coordinador de zona logística, coordinador de almacén, coordinador de operaciones e zona logística, coordinador de operaciones de almacén, responsable de sitio de expedición/entrega de mercancía, mantenimiento del parque logísticoPersonal de almacén de courier y entrega rápida (express delivery): transporte de corta distancia, vehículo liviano, organización de delivery expreso, gestión de inventariosOperadores de Transporte de corta distancia: personal de transporte y manipulación para entrega rápida (periódicos, leche, otros refrigerados, cemento listo para usar, correspondencia y mensajería, combustible, a domicilio, comidas preparadas), (chofer y ayudante)Operadores de transporte carretero de mercancías: conductores, responsable de la gestión, organizador de rutas, responsable de la operación del transporte carreteroPersonal de servicios de calidad: servicio al cliente, devoluciones, otros <p>La caracterización de actividades puede basarse en una ficha que contemple</p>

Medida	1 - Definición de estándares de calidad en prestación de servicios logísticos
	<p>los siguientes rubros:</p> <ul style="list-style-type: none"> Definición: descripción de la actividad y las tareas vinculadas Condiciones de acceso al empleo: tipo de formación requerida, instituciones que la brindan, otras certificaciones, necesidad de conocimiento de herramientas informáticas Condiciones de ejercicio de la actividad: dónde se ejerce la actividad, qué condiciones físicas y de salud se necesitan, horarios, condiciones de seguridad Actividades a desarrollar: detalle sobre las actividades ejercidas, conocimientos específicos Movilidad profesional: empleos futuros posible, si se necesita o no capacitación para acceder a esos futuros empleo <p><u>Definición de estándares de calidad</u></p> <p>Deben seleccionarse las actividades prioritarias a través de consultas al sector privado. Estas pueden ser encuestas canalizadas a través de las distintas cámaras.</p> <p>Una vez seleccionadas se deberá definir los estándares de calidad deseados, lo cual debe surgir como resultado de una identificación de los problemas derivados de las prácticas habituales vs. las pérdidas generadas, los requerimientos del mercado nacional e internacional, las normas, etc.</p> <p><u>Programa de capacitación en calidad</u></p> <p>Dado que el diseño de un programa de capacitación es muy amplio, el PAI recomienda sólo un programa de capacitación en calidad que pueda ser implementado a través de las cámaras y asociaciones del sector privado. Un organismo debe certificar la calidad de los programas dictados.</p>
Situación actual	<p>A la fecha, la única actividad logística definida y medianamente normada es la conducción de vehículos, pero generalmente no incluye actividades conexas tales como la correcta manipulación de la mercancía, la carga y descarga, entre otros. En general, el conocimiento se aprende con el oficio con un costo elevado para los usuarios. Una correcta definición y un posterior</p>
Acciones a ejecutar	<ol style="list-style-type: none"> La primera actividad a ejecutar consiste en definir la tipología y alcance de las actividades logísticas que son compatibles con otras definiciones en Perú (por ejemplo, las actividades que se llevan a cabo en recintos portuarios). Una vez hecha esta definición, el próximo paso consiste a definir prioridades que serán objeto de definición de estándares. En la definición de estas prioridades deben tomarse en cuenta criterios complementarios a los utilizados para hacer la segmentación logística y que forman parte del plan de mediano y largo plazo del PIT 2. La actividad anterior es base para definir los programas de certificación, seleccionar el organismo certificador y aquellas instituciones que dictarán los cursos.
Responsable	<ul style="list-style-type: none"> La definición de actividades y de prioridades podrían estar a cargo del MTC en lo que respecta a las actividades de transporte Es necesario al menos un comité que esté integrado por algunas de las instituciones que deberían formar parte de la nueva institución en logística. Es evidente que la participación del sector privado (gremios de transporte, exportadores) es indispensable. La definición del alcance del programa de calidad debe ser hecha por el sector privado, eventualmente con apoyo financiero del Estado – idealmente a través de un mecanismo de fondos concursables– y con certificación de la instancia competente en Perú, eventualmente el Consejo de Evaluación, Acreditación y Certificación de la Calidad de

Medida 1 - Definición de estándares de calidad en prestación de servicios logísticos

la Educación Superior No Universitaria (CONEACES)

Medida 2 - Implementación de una Bolsa de Carga (Desarrollo Empresarial)

Objetivos de la medida Promover el acercamiento de la oferta y la demanda de servicios logísticos, optimizar los desplazamientos y reducir los costos de usuarios y prestatarios de servicios logísticos, así como promover la comercialización de nuevos servicios logísticos de valor agregado. De forma secundaria, brindar asistencia técnica en la formalización de contratos.

Descripción La bolsa de carga es un punto virtual de encuentro de la oferta y la demanda de servicios de transporte y logística, generalmente realizado con ayuda de medios electrónicos. En general consiste en una plataforma informática de comunicación que contiene una base de datos que se actualiza cotidianamente, sobre la oferta y demanda de servicios de transporte y logística. El usuario paga una tarifa por un uso mensual, o puede optar por varios planes de suscripción: semanal, mensual, anual, etc.

Dado que en Perú hay un predominio fuerte de transporte informal, este instrumento debe apoyar a que el transporte se vaya formalizando progresivamente, por lo cual, en paralelo a brindar las bases para la estabilización del mercado, debe ofrecer asistencia técnica para la definición de bases del contrato y precios en caso de ser necesario. Finalmente, se considera necesario incorporar algún mecanismo de calificación de la calidad del servicio ofrecido no excluyente, a fin de promover la mejora gradual de la calidad de los prestatarios.

Componentes

En concreto, el proyecto constaría de tres componentes, a saber:

- Plataforma informática y puntos de acceso.
- Asistencia técnica a la negociación
- Sistema privado de Certificación de proveedores de servicio

Plataforma informática

Base de datos que se actualiza a tiempo real sobre oferta y demanda de transporte. El acceso puede ser dedicado a través de software a ser instalado en equipo del usuario, o acceso internet a través de una extranet, idealmente con posibilidad de notificación mediante mensajes de texto. La organización de la información contiene datos sobre oferta y demanda, a saber:

- Oferta: capacidad de carga, características del equipo e instalaciones fecha y rango horario de disponibilidad en caso de transporte, zonas servidas, servicios ofrecidos
- Demanda: zona de expedición, capacidad demandada, tipo de servicio (refrigerado, carga seca, peligrosa, transporte de contenedor, otro)

En una primera fase la bolsa de carga puede concentrarse en el transporte y ampliar a otro tipo de servicios (almacenaje, empaquetado, consolidación, etc.). El proyecto debe prever las condiciones técnicas de acceso al servicio en zonas remotas, eventualmente centros de internet en colaboración con el MTC

Asistencia técnica a la negociación

El proyecto puede ofrecer algunas utilidades gratuitas de libre acceso por parte del cliente (modelos de contrato, tablas de flete, etc.) o bien proveer un servicio personalizado para los usuarios que lo requieran. Este servicio tendría un costo

Medida 2 - Implementación de una Bolsa de Carga (Desarrollo Empresarial)	
	<p><u>Sistema privado de Certificación de operadores</u></p> <p>Debido a la elevada informalidad, uno de los riesgos principales del proyecto radica en que los cargadores pueden tener reservas en utilizar los servicios de prestatarios de los cuales no tienen referencia. Es entonces importante, en paralelo construir una base de referencia de usuarios y disponer de algún sistema privado de certificación no excluyente. Esto quiere decir que la certificación sólo permite dar alertas al usuario sobre el mayor o menor grado de formalidad del prestatario (inscripción o no al registro de empresas, existencia o no de constancia de inspecciones técnicas, permisos de conducir, certificaciones específicas). Esto serviría igualmente como un mecanismo de información a los prestatarios y usuarios sobre la normativa que debe satisfacer el usuario.</p> <p>Fases</p> <p>El proyecto estaría concebido en dos fases: a) Fase 1: Desarrollo de la aplicación informática y servicios de asistencia técnica a las negociaciones y fijación de precios; b) Fase 2: Certificación privada de operadores</p> <p>Modalidad de implementación</p> <p>Lo recomendable es que este proyecto sea realizado bajo la modalidad de concesión, es decir, el Estado apoya la definición de las bases y saca a una concesión de acceso al mercado con el fin de reducir los costos a los usuarios y que el proyecto contemple los servicios adicionales.</p>
Situación actual	No existen iniciativas al respecto en Perú. Salvo los grandes cargadores, los pequeños expedidores consiguen su mercado por referencias de colegas
Acciones a ejecutar	<ol style="list-style-type: none">1. La primera acción consiste en definir un Comité de monitoreo de la medida que pueda ser integrado a la nueva institución en Logística. Este comité debe contratar y supervisar la elaboración de las bases de la bolsa de carga.2. Una vez realizada las bases se llamará a licitación para la concesión. El estudio determinará el nivel de participación pública requerido para garantizar que todas las funcionalidades sean implementadas así como un nivel de control mínimo del Estado sobre el proyecto.
Responsable	<ul style="list-style-type: none">• MTC con el comité creado para el diseño e implementación de la medida. El mismo debe integrar a las Cámaras de Transporte y al sector privado (PeruCamaras y eventualmente CONUFDI) a través de las cámaras relevantes de usuarios, en particular las cámaras de productores agrícolas.• PROINVERSIÓN podría participar en el proceso de concesión del servicio.

Medida 3 - Desarrollo de trucks center en vías concesionadas	
Objetivos de la medida	Implementar centros de servicio a los transportistas en los ejes principales ejes viales del país, de manera de mejorar las condiciones de seguridad y la calidad del servicio al usuario de la red vial.
Descripción	El proyecto consiste a promover la instalación de estos centros de servicio al transportista mediante la renegociación de los contratos de concesión de los ejes principales.
	Componentes

Medida	3 - Desarrollo de trucks center en vías concesionadas
	<p>El proyecto debe determinar el número de truck centers en virtud del volumen de tráfico en la red vial, así como la proximidad a centros poblados.</p> <p>La gama máxima de servicios a incluir son los siguientes, aunque podría haber sólo centros de servicio con estacionamiento y áreas de descanso y facilidades mínimas por razones de seguridad cada 50-100 km.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Estacionamiento y áreas de descanso • Áreas de mantenimiento • Banco • Restaurants, tiendas de alimentación y sanitarios • Centro de llamadas y acceso a internet <p>Fases</p> <p>Fase 1: Es necesario, previo a la renegociación de los contratos, que el MTC realice proyectos tipo para las vías susceptibles de ser afectadas. Podría haber más de un proyecto dependiendo del tipo de vía y el volumen de tráfico. Estos proyectos sólo son indicativos y permitirían la estimación de costos unitarios.</p> <p>Fase 2: Consiste en la renegociación de los contratos de concesión para incluir este nuevo servicio</p> <p>Fase 3: Construcción de los centros de servicios</p>
Situación actual	No existen centros de servicio a transportistas en Perú
Acciones a ejecutar	<ol style="list-style-type: none"> 1. El MTC debe definir el alcance de los proyectos y para ello debe contratar un estudio que defina las tipologías de truck centers en función de criterios relacionados con tráfico e importancia relativa del eje vial en el sistema troncal de carga, defina las bases del proyecto, hasta llegar a un estimado preliminar de cantidades y precios unitarios. 2. Con esta información, el MTC negociaría la incorporación de la obras en los contratos de concesión.
Responsable	<p>En el MTC, la OPP y la Dirección de Concesiones en Transporte deben involucrarse.</p> <ul style="list-style-type: none"> • La OPP maneja toda la estrategia de definición de nodos logísticos , por lo cual debe involucrarse • La Dirección de concesiones será la responsable de conducir las negociaciones concretas con los concesionarios en tanto que unidad concedente. • PROINVERSIÓN podría intervenir en función de lo que determine el marco legal peruano al respecto.

Medida	4 - Diseño vial y seguridad: estándares viales, trazados de evitamiento y normas de vehículos pesados ¹
Objetivos de la medida	Definir un nuevo conjunto de estándares adecuados al creciente movimiento de mercancías del país con el fin de promover la conformación gradual de una red troncal de mercancías con los estándares adecuados en materia de infraestructura y servicios, a la vez que mejorar el confort de los conductores y

¹ Esta medida surge de acciones identificadas en la sección 4.2 y referidas a la **definición de un plan de mejora vial**: mejora de la geometría vial e inversión en ciertos puentes y túneles y de **básculas para el pesaje de vehículos de carga pesada**

Medida	4 - Diseño vial y seguridad: estándares viales, trazados de evitamiento y normas de vehículos pesados ¹
	<p>reducir los problemas de seguridad.</p> <p>De forma concreta, el objetivo consiste en implementar nuevos trazados de evitamiento en las ciudades principales siguiendo las nuevas normas, con el fin de reducir el impacto urbano y agilizar el movimiento de carga, todo ello reduciendo los costos para el transportista y el usuario final.</p>
Descripción	<p>La acción contempla tres subcomponentes, a saber:</p> <p>a) Estándares viales a satisfacer en la red troncal de carga, en particular en lo que respecta a:</p> <ul style="list-style-type: none">• Geometría: canales de adelantamiento, canales especiales para vehículos de carga en tramos de intensa circulación, rampas de frenado• Demarcación y señalización: demarcación y señalización exclusiva para vehículos de carga, vías temporales de desviación del tráfico de carga, etc.• Servicios complementarios: a ser generalizado en función de los hallazgos de la Medida No. 3• Equipamiento: ubicación de dispositivos de control de velocidad,• Tecnologías de información: previsión de incorporación de servicios de datos (banda ancha) a lo largo de ejes troncales, <p>Esta acción contempla igualmente el desarrollo de criterios vinculados al movimiento de mercancías para la reclasificación de ejes viales. Desde el punto de vista normativo, la medida debe incluir una definición de plazos para que las vías concesionadas se adecúen a la nueva normativa y, eventualmente, una renegociación de los contratos de concesión.</p> <p>b) Complementación de normas de circulación de vehículos pesados: Obtención de permisos, reglas de conducción (horas de conducción y sueño), verificaciones mecánicas diversas, normas de circulación, mecanismos de control y evaluación del conductor. Como producto de esta actividad sería recomendable la generación de un Manual de normas para el transportista, en el cual se indiquen:</p> <ul style="list-style-type: none">• Roles y responsabilidades del propietario del vehículo, del operador, del conductor y de los intermediarios• Requisitos de matriculación• Permisos de conducir: Procedimiento para obtención de permisos y para la recuperación del mismo en caso de pérdida• Obligaciones durante la conducción de vehículos pesados, en lo que respecta a horas de conducción y de descanso• Estado mecánico: Procedimientos para la obtención de certificados diversos respecto a seguros, verificaciones de estado mecánico, inspecciones, etc.• Normas de circulación: señalización, peso y dimensiones, velocidades, horas de conducción y requerimientos de viaje acompañado, estiba y sujeción de la carga, permisos especiales de circulación, guía de carga, requisitos para transporte de mercancías peligrosas.• Controles: Procedimientos y sitios de control• Expediente del conductor y del vehículo <p>c) Estudios de administración de tránsito: dirigidos a implementar rutas de evitamiento temporales para agilizar el movimiento de mercancías y reducir el impacto de tránsito de carga por zonas urbanas.</p>
Situación	Normas viales: En la normativa no existen criterios relacionados con el rol de una vía en el sistema troncal de mercancías y los estándares de diseño que la

Medida	4 - Diseño vial y seguridad: estándares viales, trazados de evitamiento y normas de vehículos pesados ¹
actual	<p>misma debe satisfacer a fin de cubrir las necesidades de confort del transportista así como asegurar la seguridad vial. Las normas no contemplan la totalidad de servicios requeridos para la operación de una red moderna de carga integrada a nivel nacional: trazabilidad, seguridad vial, seguridad de la supply-chain.</p> <p>Por otra parte, algunos proyectos viales están demorados por temas de coordinación entre distintos niveles de gobierno, destacando en particular la vía de evitamiento de Arequipa, cuyo retraso incide en la implementación de un proyecto de importancia nacional como lo es la Plataforma Logística de Arequipa. Esto conlleva a la necesidad de ajustar los criterios de clasificación vial e incorporar el rol que juega la vía en el sistema nacional logístico.</p> <p>Normas de circulación: Las normas actuales peruanas sólo se limitan a peso y dimensiones.</p> <p>Estudios de administración de tránsito para trazados de evitamiento: Si bien existen proyectos de vías de evitamiento en casi todas las ciudades. Sin embargo, las soluciones son costosas, complejas y demandan un período elevado para su implementación, por lo que es necesario buscar soluciones de corto plazo en los casos más urgentes entre tanto se dan las condiciones para la puesta en marcha de trazados que permitan mejorar las condiciones actuales.</p>
Acciones a ejecutar	<p>Todos los componentes de esta medida están dirigidos a reducir el impacto sobre el sistema vial y urbano de la circulación de vehículos pesados, la seguridad de los otros pasajeros y del mismo conductor, de ahí la importancia que sean emprendidas en paralelo.</p> <ol style="list-style-type: none">1. La primera acción consiste a contratar los estudios específicos de normas viales, de circulación y de administración de tráfico que determinarán el trazado de las vías de evitamiento. El estudio de normas viales debe estar culminado antes que terminen los de administración de tráfico ya que dichas normas deben incorporarse en las especificaciones de cada uno de estos proyectos.2. Las normas viales y de circulación deben ser incorporadas en las normas respectivas y formalizadas a través del instrumento legal pertinente.
Responsable	<p>Esta actividad recae completamente en ámbito del MTC</p> <ol style="list-style-type: none">1. La Oficina de normas viales en lo que concierne a los estándares complementarios para la red vial2. La DGTT en lo que concierne las normas de circulación y el manual propuesto.3. Provías Nacional será responsable de la implementación de los proyectos.4. El MTC podría optar por el mecanismo de reclasificación vial y realizar las obras en convenio con los Gobiernos Regionales.

Medida	5 - Reordenamiento de espacios portuarios: sistema de cita de camiones
Objetivos de la medida	Reducir ineficiencias logísticas en el entorno de los accesos portuario al principal puerto del país: El Callao
Descripción	La acción consiste en implementar un sistema de cita de camiones, mejorando el sistema ya implementado por DP World para Muelle Sur y extenderlo a todo

Medida	
5 - Reordenamiento de espacios portuarios: sistema de cita de camiones	
el recinto de El Callao.	
Sistema de citas: las citas son otorgadas a los transportistas previa solicitud pero confirmadas en función de la posición relativa de los contenedores en el patio. La confirmación puede ser enviada por email o texto dependiendo de las preferencias del usuario.	
Zona de estacionamiento y servicios: Es necesario habilitar un área de estacionamiento temporal o centro de servicios para camiones para evitar que los camiones se estacionen en las inmediaciones del recinto portuario y bloqueen la circulación. Esta zona debe contar con áreas de descanso y alimentación para los transportistas.	
Existe potencialmente un área disponible cercana al muelle de minerales de El Callao, cuya dimensión oscila entre 15-20 Has. Dicha zona fue analizada como localización potencial para la ZAL de El Callao, pero fue descartada por su pequeño tamaño. Otra opción consiste en reservar un espacio en la localización definitiva de la futura ZAL de El Callao, adyacente a los terrenos del aeropuerto.	
Situación actual	<p>A la fecha de elaboración del PAI, la concesión de muelle Norte ya fue otorgada, así como algunas otras concesiones de puertos secundarios. De ahí que la prioridad inmediata ahora se encuentra fuera del recinto portuario, en particular a resolver la congestión de los accesos al puerto.</p> <p>El proyecto de la Av. Gambetta ha sido producto de un esfuerzo importante de coordinación y aún se espera que su implementación pueda consumir un tiempo adicional en virtud de su complejidad institucional, por lo que es necesario buscar soluciones provisionales.</p> <p>DP World, el concesionario del Muelle sur, ya ha adoptado un sistema que tiende a ser bloqueado por algunos usuarios a fin de asegurar la entrada de sus transportistas y que penalizan a los usuarios menores o eventuales.</p>
Acciones a ejecutar	<ol style="list-style-type: none">1. Primero se debe diseñar el concepto del sistema de citas2. La negociación del lote destinado a uso de estacionamiento temporal debe iniciarse en paralelo al diseño del sistema de citas3. Otra opción es que la APN suscribe un acuerdo de cooperación con puertos en la Región que ya dispongan de esta facilidad (por ejemplo Cartagena, Colombia) y haga sólo una adaptación.4. En paralelo es necesario que la APN contrate el diseño de ingeniería para acondicionamiento de los terrenos en caso que estos estén fuera de la ZAL. De ser parte de la ZAL es necesario que esto se adapte a los lineamientos del proyecto existente a fin de evitar problemas en el futuro. Si la concesión de la ZAL avanza en paralelo, el acondicionamiento de este terreno debe formar parte de las bases de licitación de la concesión de la ZAL. <p>El proceso total se estima que puede durar 1 año para que el sistema esté operativo.</p>
Responsable	<ul style="list-style-type: none">• El desarrollo del sistema y el acondicionamiento del área de estacionamiento sería responsabilidad de la APN con el apoyo del MTC y la Municipalidad de El Callao en caso que el terreno esté fuera de la futura ZAL.• En caso que se decida integrar a este proyecto, los requerimientos de espacio deben incorporarse a dicha concesión. Seguirá siendo responsabilidad de la APN el diseño (o adaptación) del sistema de citas.• La operación sería responsabilidad de los terminales portuarios.

Medida	
6 - Lineamientos y estándares del Plan Ferroviario Nacional	
Objetivos de la medida	Promover el surgimiento de una oferta modal diversificada que responda a los distintos segmentos logísticos y asegurar que las iniciativas de segmentos ferroviarios puedan, en la medida de lo posible, ser integradas en un sistema ferroviario nacional sin necesidad de adecuaciones mayores.
Descripción	<p>La acción consiste en definir las bases de un plan ferroviario nacional, con énfasis en el trazado y los estándares de diseño.</p> <p>Una vez diseñado el plan se definirían un conjunto de estándares que deben ser satisfechos para que los tramos que se construyan puntualmente puedan integrarse a la red nacional.</p> <p>Una vez definidos los estándares deben generarse las normas pertinentes a fin de determinar qué proyectos deben adherirse en función de criterios específicos (ubicación a lo largo de un eje definido como nacional, costo de expropiaciones, etc.) así como el procedimiento a seguir para la obtención del permiso de conformidad por parte del MTC en lo que respecta a estándares. Las normas deben tomar previsiones respecto a las modalidades de curso compartido de infraestructura cuando la misma ha sido ejecutada con recursos del sector público (incluyendo bajo régimen de concesión) o del sector privado.</p>
Situación actual	<p>El MTC ha venido evaluando la factibilidad de proyectos ferroviarios con apoyo de la CAF y hasta la fecha los proyectos no han resultado viables en el corto plazo. Sin embargo, los segmentos priorizados hasta la fecha son segmentos que sirven al transporte de minerales.</p> <p>No obstante, las entrevistas del presente estudio muestran claramente la necesidad futura de una troncal ferroviaria a lo largo de la costa. En paralelo, existe el interés de generar soluciones ferroviarias para resolver problemáticas puntuales de movimiento de mercancías –por ejemplo, una línea ferroviaria para agilizar la salida de contenedores del puerto El Callao– que de no tomarse las previsiones pertinentes podrían obstaculizar parcialmente la implementación a futuro de una red ferroviaria nacional, en particular en las zonas de mayor demanda y donde el espacio está más comprometido.</p>
Acciones a ejecutar	<ol style="list-style-type: none"> 1. El MTC debe contratar los lineamientos de un plan ferroviario nacional que haga énfasis en el trazado de infraestructura, dado que el objetivo consiste en poder hacer la reserva de espacio en el corto plazo. 2. Una vez con este trazado se contratarán las normas respectivas que definirán bajo qué condiciones un nuevo proyecto debe respetar los lineamientos nacionales. 3. El paso final consiste en la promulgación de las mismas, incluyendo eventualmente disposiciones bajo las cuales el MTC podría complementar el financiamiento para asegurar que la red se complete según estándares predefinidos.
Responsable	<ul style="list-style-type: none"> • El responsable de la medida es el MTC, como organismo rector del sector. • La OPP y D. de Caminos y Ferrocarriles son las instancias directamente vinculadas, la primera en la definición del plan respetando los requerimientos de la red de carga, y la segunda vigilando su inserción adecuada al sistema existente y la futura promulgación de las normas.

Medida	7 - Desarrollo de reglamentación de zonas de actividad logística con carácter de Zonas Económicas Especiales
Objetivos de la medida	Generar incentivos para acelerar la ocupación de nuevas zonas de actividad logística descentralizadas.
Descripción	<p>La medida consiste en elaborar los reglamentos de la nueva ley de Zonas Francas, Zonas de Tratamiento Especial, Zonas Especiales de Desarrollo, Zonas Económicas Especiales y CETICOS, la cual contemplan ya la actividad logística.</p> <p>El objetivo consiste en reglamentar la designación de una Plataforma Logística como ZEE, definiendo los criterios bajo los cuales esta infraestructura puede beneficiarse de la denominación y los usuarios gozar de los beneficios tributarios.</p>
Situación actual	La ley de Zonas Económicas Especiales (ZEE) existe y prevé las actividades logísticas
Acciones a ejecutar	<ol style="list-style-type: none"> 1. La acción consiste en definir el reglamento que permitiría que las zonas de actividad logística tengan carácter de ZEE, con el objetivo de propulsar la actividad y hacerla competitiva en el entorno regional. 2. Una vez definido el reglamento y discutido por las instancias pertinentes, el próximo paso consiste en su publicación.
Responsable	<ul style="list-style-type: none"> • MINCETUR y futura instancia de logística (o comité creado al respecto que luego se incorpore al mismo). • La participación del MTC es indispensable en la definición de los criterios que permitan indicar la relevancia nacional de una ZAL, • La de la SUNAT en lo que respecta a aspectos tributarios y fiscales. • El sector privado participaría a través de Adex y CONUFDI

Medida	8 - Instalación de nuevos escáneres en el Aeropuerto El Callao
Objetivos de la medida	Asegurar el cumplimiento de normas internacionales y reducir el impacto en la competitividad de las exportaciones peruanas.
Descripción	<p>Priorización de las inversiones en el equipamiento requeridos</p> <p>Necesidad de modificar la resolución y que el MTC designe el área para la instalación del scanner en el aeropuerto</p> <p>El proyecto de la Av. Gambetta debe incorporar, al igual que todos los ejes troncales de carga, las bases para la implantación de sistemas de trazabilidad de la carga</p>
Situación actual	<p>El Aeropuerto de El Callao dispone de escáneres en los terminales privados pero es necesaria la implantación de un escáner público en el área pública entre dichos terminales y el área de carga de la nave.</p> <p>La acción consiste en definir el espacio en que se ubicaría el escáner, acondicionarlo y adquirir e instalar dicho equipo.</p>
Acciones a ejecutar	<ol style="list-style-type: none"> 1. La primera acción consiste en definir la localización del espacio para los escáneres. 2. La decisión sobre el equipamiento requerido es el próximo paso previo

a su instalación.

Responsable	<ul style="list-style-type: none"> • MTC • Administración Aeroportuaria • SUNAT : Definir y adquirir el equipamiento
--------------------	---

Medida **9- Modelo institucional para la gestión de la logística a nivel nacional**

Objetivos de la medida Coordinar la conceptualización, promoción e implementación de una estrategia nacional en logística y sus componentes específicos

Descripción La gran cantidad de proyectos en curso obliga a pensar en una solución integral, ya que la figura de Comités, pertinente para proyectos específicos como la VUCE, presenta sus límites cuando se trata de proyectos de largo plazo como son las plataformas logísticas, la implementación de incentivos a la modernización de los servicios, el monitoreo de la evolución del sistema nacional de logística, entre otros.

Funciones

Algunas de las funciones a considerar para esta nueva institución son:

- Definición de lineamientos de políticas y estrategias nacionales en la materia para ser luego incorporadas en las políticas sectoriales
- Planificación logística y formulación de planes de acción para los tres componentes del sistema: infraestructura, servicios y procesos
- Desarrollo y promoción de los principales proyectos de infraestructura logística, actividad de carácter transversal que escapa de la competencia específica de un sector (en coordinación con PROINVERSIÓN)
- Coordinación de la implementación de actividades relativas a incentivos a los servicios logísticos
- Funciones de Observatorio de la logística
- Foro de discusión sobre prácticas anormales del sector que afectan la competitividad

Participación

La institucionalidad debe ser transversal e incorporar también al sector privado, en calidad del principal beneficiario de la iniciativa. Algunos de los miembros principales serían:

- MTC
- MINCETUR
- SUNAT
- MEF
- ADEX
- CONUFDI
- PERUCAMARAS
- UNT, ANATEC, otros

Opciones institucionales a considerar

Existen varias opciones institucionales posibles a adoptar:

- En Ecuador, el gobierno creó un Ministerio Coordinador que dispone de una Dirección de Logística, para coordinar las acciones de los actores públicos pero que no tiene representatividad privada.
- En Colombia, el Consejo Nacional de Competitividad es el foro de diálogo con el sector privado pero la conducción de la iniciativa – aún a nivel de plan y con menos proyectos que en Perú – está a cargo del Departamento Nacional de Planeación.
- Fuera de la Región (Túnez, Marruecos) se ha planteado la creación de

Medida	9- Modelo institucional para la gestión de la logística a nivel nacional
	<p>una agencia especializada a fin de dar agilidad administrativa.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Otros países han optado por comités en fases iniciales (Corea) pero rápidamente se han percatado de los límites de este modelo. <p>Las opciones a evaluar deben considerar los siguientes criterios:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Grado de autonomía administrativa deseada: una instancia institucional de esta • Grado de pertenencia percibida por los actores: la figura debe permitir que todos los actores se sientan representados y participando al mismo nivel, por lo cual es recomendable no crear la estructura en un ministerio. Esto es importante al momento de adjudicar recursos y tomar decisiones. • Flexibilidad de la figura para el cumplimiento de las funciones previstas • Lapso de tiempo necesario para su creación • Fuentes de financiamiento potenciales para la operación <p>Esta reflexión debería abarcar los temas relacionados con responsabilidades institucionales – que deben ser discutidos en el marco legal del sector discutido en la propuesta siguiente –, la promoción de proyectos de corto plazo, el rol de un Observatorio de Logística versus un Observatorio de Transporte, y la forma como se incorporan los comités creados a propósito de proyectos específicos (por ejemplo, VUCE y VUP, calidad de puertos, etc.).</p> <p>Etapas del proceso</p> <ul style="list-style-type: none"> – Fase 1: Creación de un grupo de trabajo con apoyo de consultores expertos que inicie la reflexión y genere alternativas institucionales aplicables. Convocar a talleres para la discusión de las alternativas en cuestión – Fase 2: Diseño institucional y organizacional de la instancia en cuestión, con base en la opción institucional seleccionada. Este diseño debe incluir descripción funciones, bases legales, organización y personal, incluyendo responsabilidades, perfiles de cargo, estimado de costos y fuentes de financiamiento, señalamiento de equipamiento y mobiliario necesario, plan a 5 años de la institución.
Situación actual	<p>El MTC y MINCETUR han venido liderado los temas estratégicos en materia de logística de cargas en Perú. Para las soluciones puntuales se han generado comités más o menos permanentes, como los creados para la implementación del VUCE y VUP, aprovechando la dinámica creada en torno a las negociaciones de los TLC.</p>
Acciones a ejecutar	<p>Esta es probablemente la medida de más trascendencia del PAI para asegurar la puesta en marcha coordinada de muchas acciones.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. El primer paso consiste, antes de entrar en el detalle organizacional, en contratar asistencia técnica que permita definir cuál es el modelo institucional que más conviene. Esta actividad amerita mucho trabajo de concertación, talleres y discusión de opciones, por lo cual el contrato debe ser más de naturaleza asistencia técnica que consultoría. 2. Una vez definido el modelo, el próximo paso consiste en hacer el diseño institucional. Esto puede ser hecho por el mismo grupo consultor, pero la actividad es más concreta: definición de organización y funciones, perfiles de cargo, presupuesto detallado, proyecto legal específico, tal como reglamento interno y otros requeridos para asegurar la participación de otras instituciones del sector público y privado.

Medida 9- Modelo institucional para la gestión de la logística a nivel nacional	
Responsable	<ul style="list-style-type: none"> • MTC: Toma el liderazgo y contrata el estudio en coordinación con el MINCETUR. • MINCETUR • MEF • PCM • Sector privado y otras instituciones públicas relevantes (APN, SUNAT)

Medida 10 - Política y administración de pasos fronterizos	
Objetivos de la medida	Generar un esquema sostenible para la operación de los centros binacionales de frontera – CEBAF y asegurar una política coherente de administración fronteriza a nivel nacional
Descripción	<p>La acción consiste en acelerar la adopción de una Autoridad Nacional de pasos de frontera identificada por la Comisión Multisectorial creada al respecto, que defina una política común a nivel nacional. Una vez tomada la decisión, es necesario llevar a cabo el proyecto institucional de la Autoridad</p> <p>La comisión ha sido constituida y a nivel del PAI la acción consiste en alertar sobre la importancia de agilizar la decisión y que, una vez creada la Autoridad, se coordine su trabajo con el ente creado para coordinar y promover la Logística a nivel nacional (Ver Medida 9)</p>
Situación actual	<p>Perú cuenta con 34 pasos de frontera, la mayor parte de los cuáles constituyen centros nacionales en vez de Centros Binacionales de atención fronteriza (CEBAF) que según la normativa CAN debían haber sido adoptados desde el año 2000 en los países miembros.</p> <p>Los proyectos en curso (Desaguadero, Iñapari, pasos del norte de Perú ejecutados con recursos de la Unión Europea) son liderados por distintas instituciones : SUNAT, MTC, MRE)</p>
Acciones a ejecutar	<p>Esta actividad ya está siendo ejecutada.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. La acción consiste a promover que se llegue al acuerdo sobre la Autoridad de pasos de frontera que armonizará las acciones. 2. El paso posterior consiste en hacer un proyecto institucional que considere la opción de optimizar unidades que ya están operando y complementarlas.
Responsable	<p>La actividad está a cargo de las instituciones vinculadas en el tema a través del Comité creado al respecto</p> <ul style="list-style-type: none"> • MINCETUR, • Cancillería, • MTC, • MEF. • La SUNAT participa a través del MEF.

Medida	11 – Convenio y/o contrato de gestión para la implementación de las PLs prioritarias
Objetivos de la medida	Agilizar la implementación de los proyectos de Plataformas Logísticas (PL) prioritarios y optimizar la coordinación interinstitucional y con distintos niveles de gobierno.
Descripción	<p>Los proyectos de PLs en el Perú son novedosos y complejos, y no existe experiencia en los mismos. Para poder agilizar su implementación es recomendable que a corto plazo el MTC encargue a PROINVERSIÓN o directamente suscriba un contrato de asesoría técnica integral para el apoyo en las actividades de índole legal, administrativas, técnicas, etc. necesarias para la exitosa culminación de la fase preparatoria y la concesión de los proyectos respectivos.</p> <p>Las responsabilidades principales en el marco de esta área de acción serían:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Asesoramiento y asistencia técnica en las actividades legales requeridas para agilizar procesos de autorizaciones administrativas, administraciones, etc. – Apoyo en la preparación de expedientes técnicos necesarios para cumplir con las formalidades del SNIP y otras autoridades – Apoyo en la realización de análisis técnicos complementarios de índole ambiental – Apoyo en la preparación estructuración y discusión de los contratos de concesión – Agilizaciones administrativas – Marco normativo específico a la permisología de infraestructura logística privada – Diseño del programa de promoción nacional y extranjera de los proyectos – Apoyo técnico en el proceso de concesión, evaluación de propuestas y negociación de las concesiones
Situación actual	<p>Los proyectos de ZAL de El Callao, PL Arequipa y ZAL Paita cuentan todos con un avance significativo a nivel de preinversión. Sin embargo, para concretizar las inversiones es necesario dilucidar algunos puntos críticos y culminar algunas fases necesarias en el marco del sistema de inversiones públicas de Perú.</p> <ul style="list-style-type: none"> • ZAL El Callao. La concretización de este proyecto amerita acelerar las expropiaciones así como la negociación con los concesionarios del aeropuerto Jorge Chávez en lo que respecta a la cesión de terrenos para la ZAL. Por otra parte, es necesario culminar algunas fases con el SNIP y adaptar el borrador del paquete de concesión para que incorpore las observaciones de las instituciones involucradas. Por otra parte es necesario regular los permisos respecto a nuevos espacios logísticos privados que pudiesen poner en riesgo la oportunidad de la ZAL. • PL Arequipa. La Plataforma Logística de Distribución Urbana (PLDU) de Arequipa es un proyecto de nivel nacional, en virtud de que su área de influencia abarca una zona que trasciende la Región y que forma parte del sistema troncal logístico del país por cuanto sirve a la segunda ciudad más importante del país y está vinculada a puertos de segundo nivel. Dado que el proyecto está subordinado a la definición del trazado de la vía de evitamiento de Arequipa – proyecto a cargo del Gobierno Regional – es necesario que el MTC emprenda una activa coordinación institucional y/o recalifique la vía como parte de la red nacional. Sin esta definición el proyecto corre el riesgo de paralizarse y la oportunidad de mercado puede perderse por cuanto los inversionistas privados pueden acometer

Medida	11 – Convenio y/o contrato de gestión para la implementación de las PLs prioritarias
	<p>inversiones aisladas que atenten contra la factibilidad del mismo.</p> <ul style="list-style-type: none">• ZAL Paita. Este proyecto cuenta con Estudio de Factibilidad realizado por Proinversión en 2008, sin embargo dicho estudio deberá armonizarse con el nuevo Plan Maestro de Desarrollo del Puerto, hoy a cargo de un concesionario privado. La posible concesión del proyecto ZAL Paita, debe ser estructurada teniendo en cuenta la participación de dos actores clave, el Gobierno Regional de Piura y CETICOS Paita –adscrito al GR de Piura– quien cuenta con suficientes terrenos que podrían ser aportados para la concesión e implantación del proyecto.
Acciones a ejecutar	<ol style="list-style-type: none">1. Se debe contratar una empresa que apoye en la gestión de los proyectos de ZAL prioritarias. PROINVERSIÓN puede encargarse de esta tarea, y por el tipo de trabajo se estima que sería un llamado internacional. El proceso total entre elaboración de bases del llamado y la contratación puede durar entre 5 y 6 meses.
Responsable	<ul style="list-style-type: none">• MTC y PROINVERSIÓN en el corto plazo• La nueva institución responsable de logística de cargas asumirá el seguimiento del tema si la misma es creada cuando los contratos están aún vigentes.

6. Conclusiones y recomendaciones

El Plan de Acciones Inmediatas (PAI) objeto de este documento es un documento complementario que armoniza con los otros componentes del Plan de Desarrollo de los Servicios Logísticos de Transporte (PDSLTL). En tal sentido, no reemplaza las proposiciones principales del mismo sino que genera recomendaciones de carácter operacional o de corto plazo dirigidas bien a solventar los problemas más urgentes vinculados a la temática de logística de cargas, bien a avanzar progresivamente en la implementación de un sistema ordenado de logística de cargas a nivel nacional.

El análisis muestra la convergencia entre los actores clave respecto a las áreas de acción consideradas prioritarias. El trabajo en más profundidad y las entrevistas individualizadas permitieron afinar las áreas potenciales de acción, llegando a un conjunto de 11 acciones que atienden temas diversos que van desde los componentes del sistema logístico –infraestructura, servicios y procesos– hasta aspectos institucionales esenciales para la correcta administración del sistema.

El PAI ha generado una propuesta de acciones de corto plazo – o acciones inmediatas como indica el nombre de este plan – que pueden dinamizar los proyectos principales de apoyo al sistema logístico y que reconocen el avance que ha logrado el país al respecto. Destacan como prioritarios a juicio del consultor, los convenios y/o contratos de gestión para agilizar los proyectos de las 3 Plataformas Logísticas ya estudiadas, la bolsa de carga, el programa de calidad de servicios logísticos, y el sistema de cita de camiones.

Una gran relevancia reviste la definición institucional y legal respecto al sistema logístico nacional. La logística es un tema transversal que involucra a diversas instituciones, y el nivel de avance que ha alcanzado Perú en el desarrollo de proyectos determina la urgencia de abordar ambos temas de una forma concertada. Es necesario anticipar la necesidad de recursos de asistencia técnica y consultoría que permitan avanzar en las fases posteriores tales como el desarrollo específico de un proyecto de norma y los requeridos para el diseño institucional y organizacional en detalle de la instancia que tomará el liderazgo del tema, institucionalizará la coordinación interinstitucional con el sector privado, y garantizará la sostenibilidad a largo plazo de la iniciativa y de los proyectos vinculados.

El monto y plazos implicados en la puesta en marcha del PAI son razonables y confirman el carácter del Plan de Acciones Inmediatas. Es importante concretizar los próximos pasos para su implementación.

Las recomendaciones al respecto son:

- A pesar que todas las acciones son prioritarias y de corto plazo, está claro que el esfuerzo para el MTC es muy importante habida cuenta de que no hay experiencia en la materia. En tal sentido, es probable que sea necesario afinar las prioridades aún más en función de criterios políticos y la disponibilidad de recursos para contratar estudios.
- Es opinión del consultor que, en función de la discusión de los talleres y la relevancia de las acciones en la organización del sistema, las prioridades son las siguientes:
 - Elaborar los contratos de gestión para apoyar en la implementación de las ZAL prioritarias (El Callao, Arequipa y Paita, con factibilidades listas)
 - Desarrollar el proyecto de Bolsa de Carga en virtud de las implicaciones que el mismo tiene en la organización del sistema de transporte y a futuro, en actividades logísticas tercerizadas.
 - Implementar el sistema de cita de camiones en El Callao, lo cual puede ordenar a bajo costo y reducir en gran medida los costos operacionales actuales.

- Implementar los truck centers en vías concesionadas
 - Instalar y poner en operación el escáner en el aeropuerto internacional Jorge Chávez
 - Diseño vial y de seguridad, y proyectos de administración de tránsito para vías de evitamiento temporales
-
- Entre tanto no se haya creado la institución responsable en logística, coordinar con otras instituciones, en particular con MINCETUR, la configuración de la participación institucional para proyectos específicos, a sabiendas que los comités – u otra figura – que se creen, deben ser integrados a la futura estructura para asegurar continuidad de las acciones.

Estas acciones ya generarían un beneficio considerable al sistema actual y ameritan un esfuerzo de coordinación e institucional significativo.

ANEXO A

CRITERIOS DE CALIFICACIÓN DEL RIESGO LOGÍSTICO

Tabla A.1 – Criterios de calificación del riesgo logístico

Criterio	Indicador
Crecimiento de tráfico portuario	3 – Alto: Crecimiento superior a 10% interanual 2 – Medio: Entre 5-10% 1 – Bajo: Menor al 5%
Tamaño del hinterland servido	3 – Alto: Mayor a 5 MM hab. 2 – Medio: Entre 1 y 5 MM hab. 1 – Bajo: Inferior a 1 MM hab.
Relevancia de los proyectos de desarrollo portuario o de infraestructura de transporte	3 – Alta: Proyectos de alcance nacional 2 – Media: Proyectos de alcance regional 1 – Baja: Proyectos de alcance local
Intensidad de la inversión privada en la zona	3 – Alta: Proyectos de alcance nacional 2 – Media: Proyectos de alcance regional 1 – Baja: Proyectos de alcance local
Relevancia de los proyectos de desarrollo productivo	3 – Alta: Proyectos de alcance nacional 2 – Media: Proyectos de alcance regional 1 – Baja: Proyectos de alcance local
Presencia de factores inhibidores de la rápida implementación de proyectos de infraestructura logística identificado como prioritarios	3 – Alta: Existencia gran número de factores inhibidores que atentan contra el buen ritmo del proyecto o de elevada relevancia cuya resolución es muy compleja, pueden ser resueltos sólo en el mediano plazo 2 – Media: Existencia de factores inhibidores que pueden ser resueltos en el corto plazo 1 – Baja: existencia de factores de fácil resolución

ANEXO B RIESGO LOGÍSTICO DE ÁMBITOS LOGÍSTICOS PRINCIPALES

Tabla B.1 – Riesgo logístico de ámbitos logísticos principales

CRITERIOS DE DETERMINACIÓN DE RIESGO LOGÍSTICO	Lima-El Callao	Chiclayo	Piura-Paita	Yurimaguas	Ilo-Matarani-Arequipa	Juliaca	Tacna	Cusco
Crecimiento de tráfico portuario	3	1	2	1	1	1	1	1
Tamaño del hinterland servido	3	1	1	1	2	1	1	1
Relevancia de los proyectos de desarrollo portuario o de infraestructura de transporte	3	2	3	3	3	1	3	1
Intensidad de la inversión privada logística en la zona	1	2	2	1	3	1	2	1
Relevancia de los proyectos de desarrollo productivo	3	3	3	1	3	2	2	2
Presencia de factores inhibidores de la rápida implementación de proyectos de infraestructura logística identificado como prioritarios	3	1	1	1	3	3	2	1
TOTAL	3	2	2	1	3	2	2	1

ANEXO C CRITERIOS DE SELECCIÓN DE PROYECTOS A SER INCLUIDOS EN EL PAI

Tabla C.1 – Criterios de selección de proyectos a ser incluidos en el PAI

Criterios generales	Criterios específicos	Valoración
Contribución a mitigar el riesgo de surgimiento de oferta logística en el corto plazo	Nivel de riesgo logístico del ámbito de influencia del proyecto	3 – Alto 2 – Medio 1 – Bajo
	Pertinencia del proyecto en la mitigación del riesgo	3 – Alto: Muy relevante a relevante 2 – Medio: Medianamente relevante 1 – Bajo: Irrelevante
Continuidad de proyectos con un grado avanzado de los análisis y estudios preparatorios	Ausencia de conflicto con otras soluciones	3 – Alta: Solución relativamente independiente, complementaria 2 – Media: Solución medianamente independiente, amerita coordinación o definiciones previas 1 – Baja: proyecto o acción cuya definición está estrechamente interrelacionada a otros proyectos
	Existencia de estudios avanzados y coherentes con la complejidad relativa del proyecto o acción	
Facilidad de implementación en el corto plazo	Baja complejidad institucional	3 – Alta: Proyecto poco complejo institucionalmente, depende una sola institución 2 – Media: 1 – Baja:
	Existencia de fuentes de financiamiento	3 – Alta: Existencia de recursos en el presupuesto anual 2 – Media: existencia de fuentes de financiamiento pero que ameritan programación anual 1 – Baja: Sin financiamiento previsto a la fecha

ANEXO D EVALUACIÓN MULTICRITERIO DE ACCIONES PERTINENTES A SER INCORPORADAS EN EL PAI

Tabla D.1 – Evaluación multicriterio de acciones pertinentes a ser incorporadas en el PAI

Estrategia/Proyecto	Contribución a mitigar el riesgo de surgimiento de oferta logística en el corto plazo		Continuidad de proyectos con un grado avanzado de los análisis y estudios preparatorios		Facilidad de implementación en el corto plazo		TOTAL
	Nivel de riesgo logístico	Contribución a la mitigación del riesgo	Ausencia de conflicto con otras soluciones	Existencia de estudios avanzados	Baja complejidad institucional	Existencia de fuentes de financiamiento	
1 Calidad de servicio							
Definición de estándares de calidad de servicios logísticos	1	3	3	1	3	1	2,0
Programa de capacitación integral	1	1	3	1	2	1	1,5
Desarrollo empresarial del sector	1	1	3	1	2	1	1,5
2 Alta inversión en infraestructura logística							
Desarrollo de una red nacional de truck centers : Primeros centros en vías concesionadas	2	3	3	1	1	2	2,0
Evaluar la red de infraestructura vial de apoyo al sistema logístico	1	1	1	2	2	1	1,3
Definición de un plan de mejora vial para carga: Definición de estándares	1	3	2	1	3	2	2,0
Priorizar las inversiones necesarias al sistema logístico: Vía evitamiento Arequipa	2	2	2	3	1	3	2,2

Implementación del programa de control de pesos	1	1	3	2	2	3	2,0
Estudios de preinversión del Túnel Transandino	1	1	2	1	2	1	1,3
Reordenamiento de los espacios portuarios	3	3	2	2	1	1	2,0
Evaluar la inversión en el terminal fluvial de Pucallpa	1	1	3	3	2	1	1,8
Diseñar el Plan Nacional de Desarrollo Ferroviario	3	2	3	1	2	1	2,0
Agilizar la concesión de las 3 Plataformas Logísticas:							
- ZAL Callao	3	3	3	3	2	2	2,7
- ZAL Paita	1	3	3	3	2	2	2,3
- PL Arequipa	2	3	3	3	2	2	2,5
Promover el desarrollo de plataformas logísticas y otras infraestructuras logísticas							
- ZAL en Chiclayo	2	2	2	1	3	1	1,8
- PL en Junín y ZAL Yurimaguas	1	2	2	1	3	1	1,7
- Puerto seco en Junín	1	2	2	1	3	1	1,7
Desarrollar centros de tránsito y transbordo de carga en el centro y la sierra	1	2	3	1	2	1	1,7
3 Seguridad en la cadena logística							
Implementación de la normativa de pesaje por eje en la red vial peruana	<i>Ya evaluada</i>						
Reforma normativa en materia de seguridad: APN y sector privado	1	1	1	2	1	2	1,3
Instalación de nuevos escáners en el aeropuerto de Callao	1	1	3	3	2	2	2,0
Desarrollo de un programa de aumento de la seguridad en la Av. Gambetta	1	2	2	3	1	3	2,0

Incentivar los usos de trazabilidad por parte de los transportistas	1	1	3	1	2	3	1,8
4 Institucionalización del sector logístico							
Coordinación de 3 niveles de gobierno en materia de vialidad de apoyo a la carga	1	1	3	1	2	1	1,5
Estudiar el desarrollo y mejora de la legislación actual de derecho de vías	1	1	3	1	2	1	1,5
Definición del rol del Estado peruano en la gestión de la infraestructura logística	1	2	3	1	2	3	2,0
Establecer responsabilidades interinstitucionales en logística	1	3	3	1	1	3	2,0
Mejora del marco normativo de la carga en los recintos portuarios	2	2	2	1	2	1	1,7
Creación de instancias permanentes de diálogo público privado	1	3	3	1	1	3	2,0
Normativa específica necesaria para el desarrollo del Sistema Nacional Logístico	1	3	2	1	2	3	2,0
5 Empresarización e internacionalización del sector							
Programa de "Información al Transportista"	1	1	3	1	2	1	1,5
Elaboración de un Plan de Chatarreo	1	1	3	1	2	1	1,5
Agilización de las habilitaciones para poder realizar exportaciones	1	1	3	1	2	1	1,5

Fuente: Elaboración ALG