

“Año de la Consolidación del Mar de Grau”



VI CURSO DE CAPACITACIÓN A ESPECIALISTAS EN TEMAS DE SEGURIDAD VIAL



TESINA:

“CORREDOR VIAL LOGÍSTICO DEL CALLAO”

ALUMNOS INTEGRANTES:

- *Solorzano Cáceres, Raul*
- *Ambulodegui Domennack, Sivio*
- *Palacios Lanfranco, Mario*
- *Carbajal Cuno, Willian*
- *Gómez Pérez, Jhonatan*
- *Williams Lupu, Raúl*

Diciembre, 2016

ÍNDICE

Agradecimiento

Índice

Resumen

Introducción.....1

1.- CAPITULO I: GENERALIDADES

1.1. Objetivos.....3

1.2. Importancia.....3

1.3. Justificación.....7

2.- CAPITULO II: MARCO TEÓRICO

2.1 Definiciones.....7

2.2. Marco Legal.....15

2.2 Procedimientos.....16

3.- CAPITULO III: DESARROLLO DEL TEMA

3.1. Problemática.....18

3.2. Diagnóstico.....30

3.3. Posibles Soluciones.....40

3.4. Trabajo de Campo.....53

Conclusiones y Recomendaciones.....77

Bibliografía.....79

RESUMEN

El trabajo de investigación Corredor Vial Logístico del Callao describe la problemática, causas, consecuencias y recomendaciones de solución.

En el capítulo 1, definimos los objetivos de mejorar la infraestructura vial de Puerto del Callao, su importancia como primer Puerto Logístico del Perú y uno de los principales del Latinoamérica y la justificación de mejorarlo.

En el capítulo 2, definimos los principales conceptos del comercio exterior, logística y transportes y principales autoridades y empresas privadas que participan en la actividad logística del puerto del Callao tomando en cuenta el marco legal existente. Mencionamos también, los procedimientos que hemos empleado para desarrollar esta investigación.

En el capítulo 3, es el desarrollo general de la problemática, su diagnóstico, las soluciones que los integrantes del grupo hemos tenido en cuenta en base a todo los conceptos teóricos aprendidos en este curso de Seguridad Vial, considerando la infraestructura vial, el conductor, el vehículo y el entorno.

Lo más importante de nuestra investigación fue el trabajo de campo, donde observamos personalmente los tiempos muertos y los sobrecostos operativos que genera esta problemática. Compartimos experiencia con los conductores que realizan este tipo de transporte portuario. Así como también, las entrevistas a los involucrados en esta operación logística: APN, Gobierno Regional del Callao, ANATEC, UNT, APROLOG y los principales operadores logísticos portuarios.

Actualmente, el incremento de accidentes de tránsito se origina por el estrés que genera este tipo de operación para el personal de conductores, vehículos en pésimo estado debido a las bajas tarifas por las deficiencias encontradas y el análisis de riesgos de seguridad patrimonial que se presentan.

Finalmente, terminamos nuestro trabajo de investigación definiendo conclusiones y recomendaciones en base a los lineamientos estudiados en el presente curso: infraestructura vial (diseño geométrico, señalización, semaforización), mejor selección

de vehículos para evitar contaminaciones ambientales y sonoras, cómo mejorar el flujo vehicular evitando accidentes de tránsito.

INTRODUCCION

El Puerto del Callao es el primer Puerto del Perú que registra una importante evolución del movimiento de contenedores en los últimos cinco años. Su ubicación geográfica es muy importante para la Comunidad Andina y para Latinoamérica. Según el último reporte de CEPAL (Comisión Económica para América Latina y el Caribe), nos ubicamos como el sexto puerto en movimiento de contenedores en Latinoamérica, el cual nos deja un capital 1,5 del PBI.

A partir del año 2010, el Puerto del Callao fue entregado a concesión a dos empresas internacionales con amplia experiencia en el sector logístico. El primer operador es DP World Callao (Muelle Sur): este terminal privado ha iniciado sus operaciones en el año 2010 y cuenta con la más alta tecnología de punta para el manejo de operaciones portuarias. Es un terminal portuario de clase mundial, diseñado para el tráfico de contenedores y líder Internacional en Operaciones Logísticas.

El segundo operador es APM Terminal Callao (Muelle Norte), perteneciente al Grupo danés A. P. Moller Maersk, un conglomerado de negocios con más de 100 años de experiencia en el Mercado. APM Terminal Callao inició sus operaciones en el año 2011 como puerto multipropósito. Es una industria de servicios dedicada para generar valor sostenible de un modelo de negocio basado en los más altos estándares de performance.

Por lo anteriormente detallado, podemos observar la importancia de nuestro primer puerto. Sin embargo, tenemos una gran problemática en las vías de acceso, infraestructura vial, seguridad vial y pérdidas en los procesos logísticos por tiempos muertos, que a nuestro grupo nos ha tocado investigar.

En el caso de las vías de acceso, los ingresos vehiculares al puerto han sobrepasado la capacidad de la infraestructura vial, lo cual muestra su deficiencia en permitir el ingreso y salida de los cientos de camiones necesario para el movimiento de contenedores en las operaciones logísticas del Callao. (2,1 millones de TEU). A esto hay que sumarle la inseguridad que sufren los conductores por parte de las personas que se dedican a la delincuencia quienes piden cupos por “resguardarlos” para evitar el robo de la mercadería transportada o dañen a su vehículo.

Las pérdidas en los procesos logísticos por tiempos muertos, derivados de la congestión vehicular, tráfico y accidentes de tránsito, repercute negativamente en la operatividad logística y en los costos y sobrecostos que deben asumir los propietarios de la carga, alcanzando índices sobre el promedio de otros grandes puertos de América del Sur. Por ello, es necesario un plan estratégico urgente por parte de todos los involucrados para poder solucionar esta problemática: MTC, Gobierno Regional, Municipalidad, APN, MEF, entre otros.

A través de los conocimientos adquiridos en este VI curso de capacitación para especialistas en Seguridad Vial, concordamos en que la solución a la problemática es la creación de un Corredor Vial Logístico que incluya buena infraestructura vial, sistemas integrados de transporte inteligente y un antepuerto.

El documento a partir de la presente introducción contiene tres capítulos principales, los cuales incluyen la descripción de los antecedentes, la presentación de casos relevantes del congestionamiento vial y el trabajo de campo realizado in situ. Asimismo, se realizó entrevista a las autoridades involucradas, operadores logísticos, operadores portuarios y gremios de transportes y transportistas del Callao.

Para terminar el informe, antes de las conclusiones y recomendaciones se evaluó la caracterización de la ruta, identificación de peligros y riesgos, inaccesibilidad del radio de giro de los camiones de carga pesada, identificación de puntos ciegos, puntos críticos de accidentes de tránsito, identificación de puntos negros, ubicación de depósitos autorizados en la Av. Nestor Gambetta, en la Av. Oquendo y en la Av. Argentina Callao.

Nuestras recomendaciones y propuestas se encuentran en la parte final de la investigación.

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

1. Se recomienda la integración a través de la Panamericana Norte con las principales vías de integración en el Corredor Vial Logístico del Puerto del Callao y mejorar la infraestructura vial de acuerdo a un diseño geométrico adecuado al flujo de camiones.
2. En el análisis de tráfico se debe tener en cuenta todas las condiciones de transitividad para la implementación de los mejores elementos de tránsito en la vía que permita el paso de:
 - a) Vehículos de transporte público que abastece al distrito de Ventanilla.
 - b) Vehículos de transporte privado (automóviles).
 - c) Vehículos de transporte de carga (camiones).
3. La particularidad de estos grandes ejes por ser vías de tránsito, que en sus puntos extremos de atracción y generación de viajes, tienen a mejorar los tiempos operativos que coadyuva a la mejora de las condiciones de manejo del conductor.
4. Es importante la creación del corredor logístico del Callao para mejorar la infraestructura vial actual con un diseño geométrico, señalización, semaforización para incrementar el flujo vehicular y mitigar los riesgos de tránsito.
5. Seleccionar vehículos adecuados a las operaciones portuarias para evitar contaminación ambiental y sonora, que no genere daños a la vía.
6. El Puerto del Callao es el Principal puerto del PERU tiene el 90 % del Comercio Exterior. Necesitamos con Urgencias aplicar otros medios de Transportes como el transporte marítimo como el cabotaje utilizando los Puertos alternos, modificando la legislación 28583 del 2010.
7. Todas las autoridades involucradas en las operaciones de comercio exterior y la empresa privada deben unificar criterios y elaborar soluciones de logística verticales.

El MTC debe nombrar una autoridad para liderar las operaciones logísticas en el Callao.

8. La autoridad nombrada por el MTC debe implementarse ITS (Sistema Inteligente de Transporte Privado) para dinamizar las operaciones terrestres en el corredor vial logístico.
9. Para minimizar los accidentes de tránsito el Gobierno Regional del Callao debe implementar un observatorio para obtener una data confiable de los puntos negros, en especial del corredor vial logístico.
10. La empresa privada debe cumplir con los lineamientos y legislaciones vigentes correspondientes a las operaciones de transporte de mercancías.