



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

PLAN NACIONAL FERROVIARIO DEL PERÚ

Reunión del Grupo de Trabajo sobre Integración Ferroviaria
Montevideo, 21 de mayo del 2014





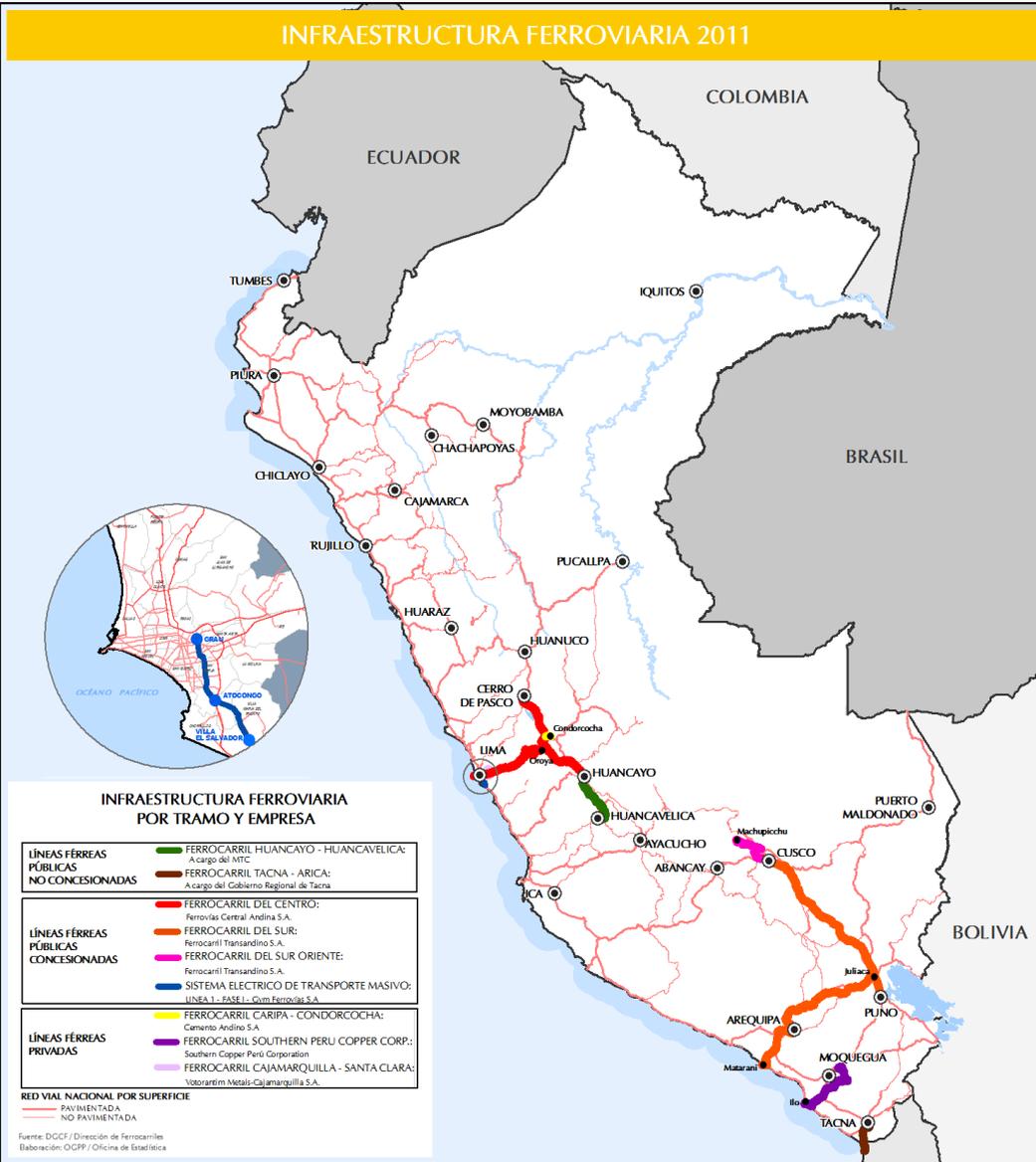
PERÚ

Ministerio de Transportes y Comunicaciones

1. Infraestructura y servicios de transporte ferroviario

RED FERROVIARIA ACTUAL

INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA 2011



FC Público (Total) 1,757 Km

Ferrocarril Central 490 Km

Ferrocarril de Sur 934 Km

Ferrocarril Sur Oriente 141 Km

FC Huancayo-Huancavelica 129 Km

FC Tacna-Arica 63 Km

FC Privado (Total) 258 Km

FC Southern Perú 258 Km

Total 2,015 Km

Concesionado 1,565 Km

No concesionado 192 Km

Privado 258 Km



PERÚ

Ministerio de Transportes y Comunicaciones

1. Infraestructura y servicios de transporte ferroviario

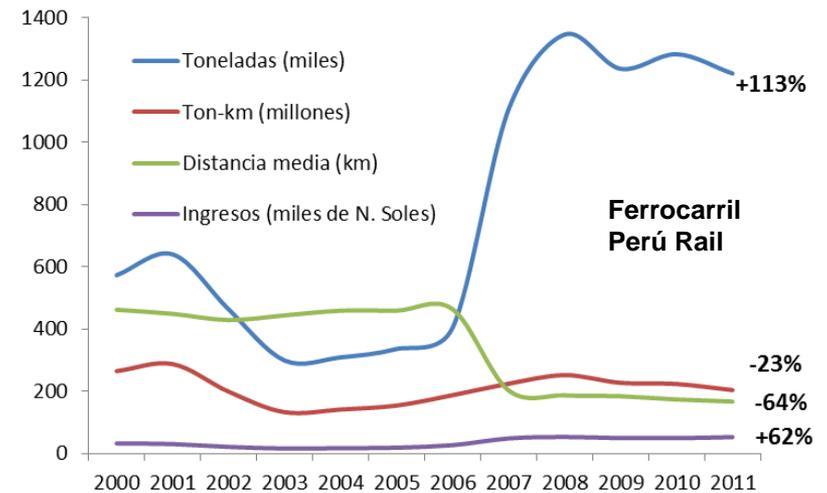
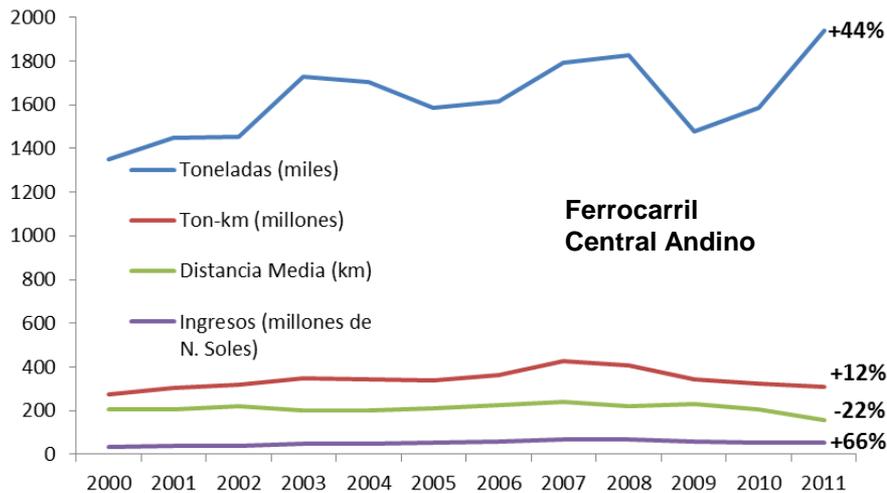
EVOLUCIÓN DE LA DEMANDA DE TRANSPORTE DE CARGA

Ferrocarril Central Andino

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Toneladas (miles)	1,350	1,449	1,452	1,727	1,705	1,588	1,615	1,791	1,828	1,477	1,587	1,939
Ton-Km (millones)	276.6	301.7	319.3	346.2	343.7	337.1	362.0	428.8	406.1	342.4	323.5	308.9

Perú Rail 2000 – 2011

Toneladas (miles)	573	640	463	299	309	336	404	1,105	1,346	1,236	1,283	1,221
Ton-Km (millones)	264.9	287.6	198.8	132.9	141.7	154.3	187.6	224.4	251.9	227.3	223.5	204.0

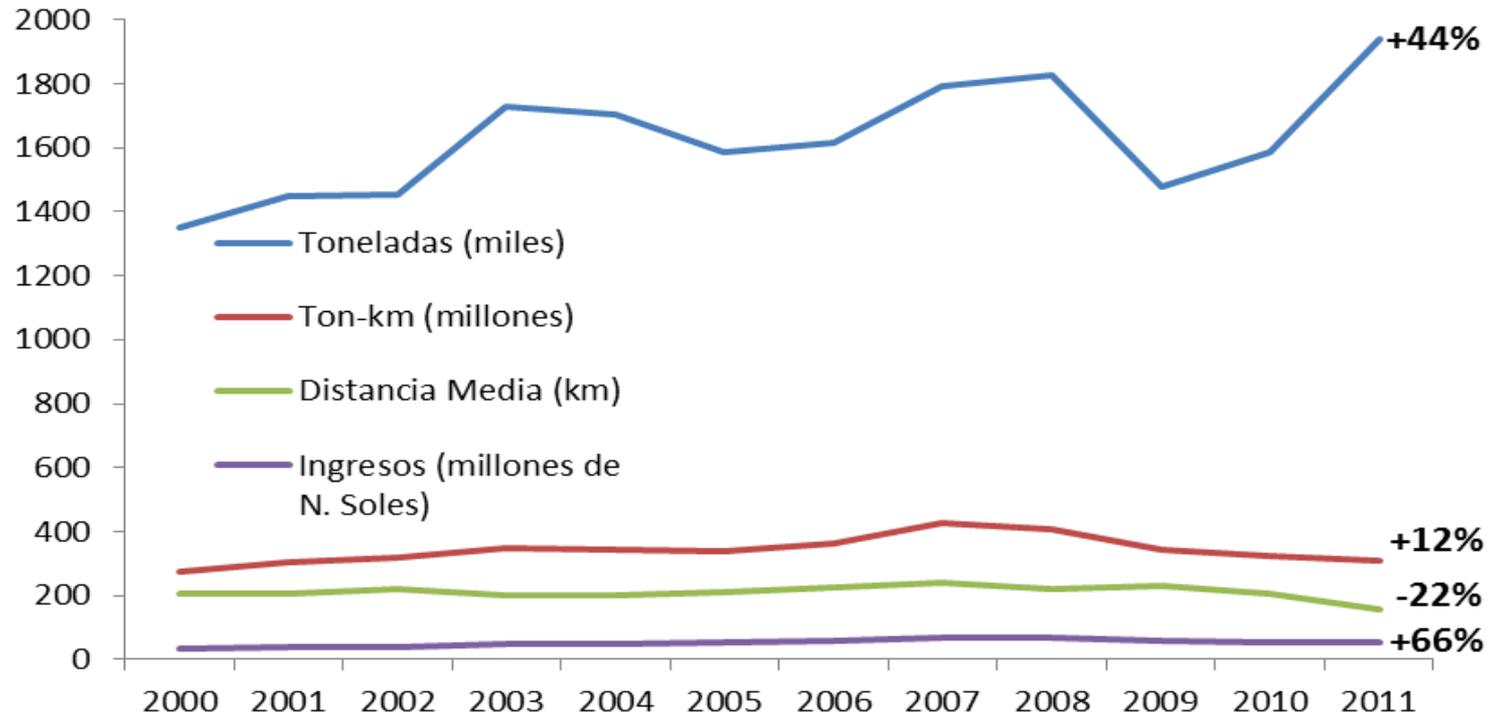




PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Ferrovías Central Andina creció su tráfico de 1,35 millones de toneladas en el 2000, primer año de operaciones, a 1,94 millones en el 2011, el máximo histórico desde el inicio de la concesión.



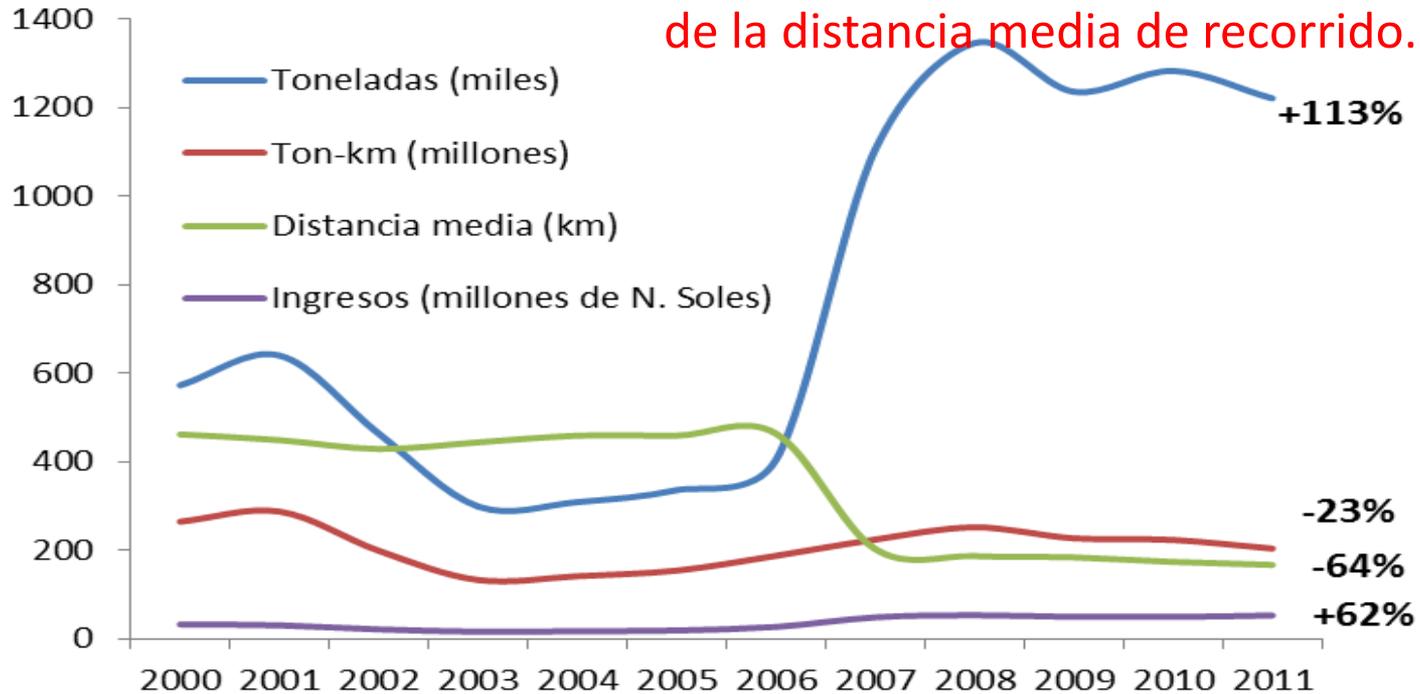
- La carretera moviliza en el Corredor Central 6 millones de toneladas anuales frente a 2 millones del ferrocarril: participación modal camión-ferrocarril 75%-25%.
- Afectaron la demanda la reducción de tráficos de concentrados de zinc y de cobre, del cemento, y la paralización de las operaciones de DOE RUN, el segundo cliente más importante del FCA.
- Nueve clientes de los cuales todos, excepto Cemento Andino, están asociados a la minería



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

A su vez, Perú Rail transportó en el año 2000, el primero en operaciones, 573 mil toneladas; que han crecido a las 1,2 millones en años reciente y con caída de la distancia media de recorrido.



Perú Rail ha sufrido las consecuencias de las rutas de carretera paralelas y próximas a su trazado

La actividad se mantuvo en niveles muy bajos, con pérdidas de tráfico (principalmente soya de exportación boliviana e importaciones bolivianas de trigo, a través del puerto de Matarani) en los años iniciales de concesionamiento. Dos productos, los concentrados de Cerro Verde y el petróleo y sus derivados de Petroperú y Repsol aportan el 96% de las toneladas, con fuerte dependencia del ferrocarril de sólo 2 clientes.

El nuevo enfoque: Infraestructura, Servicios y la Logística como factor articulador

- ❑ Cambio de concepción de infraestructura a servicio, utilizando la logística como elemento de enlace.
- ❑ Esta nueva visión permite analizar la infraestructura y los servicios de transporte de manera integral, con un enfoque multimodal prestando atención a los puntos de transferencia intermodal.
- ❑ Las plataformas logísticas como elemento clave para optimizar los flujos de transporte y reducción de los costos logísticos





PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Plan de Desarrollo de los Servicios de Logística de Transportes

ANÁLISIS DE LAS CADENAS LOGÍSTICAS DEL PAÍS

Se analizaron 57 cadenas logísticas más importantes, las mismas que permiten identificar los principales corredores logísticos del País.



2. Plan Nacional Ferroviario

Plan Nacional Ferroviario

Instrumento que partiendo de un enfoque estratégico, proponga un conjunto de acciones dirigidas a desarrollar la infraestructura y servicios de transporte ferroviario en el país, para atender los requerimientos de la actividad productiva y las necesidades de transporte de la población.

Fase I: Estrategia de Desarrollo del Sistema Ferroviario

- Evaluar requerimientos de este modo de transporte para carga.
- Potencialidad del transporte ferroviario de pasajeros.
- Proponer lineamientos de política y estrategias para el desarrollo ordenado de infraestructura y servicios de transporte ferroviario en el país (infraestructura, servicios, aspectos normativos e institucionales).

Fase II: Plan de Desarrollo Ferroviario

- Identificar, evaluar y proponer proyectos específicos de ferrocarriles, en el marco de los lineamientos de política y estrategia ferroviaria planteadas en la primera fase.
- Mediante uso de “Metodología de Evaluación de Líneas Ferroviarias”, desarrollada para el MTC con la cooperación técnica de CAF.



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

3. Política sectorial de transporte ferroviario

LINEAMIENTOS DE LA POLÍTICA NACIONAL DEL SECTOR TRANSPORTE

- Conservación prioritaria y expansión de la infraestructura de transporte en los distintos modos y niveles de gobierno. Desarrollo ordenado de la infraestructura de transporte.
- Promoción del desarrollo, seguridad y calidad en los servicios de transporte y de logística vinculados.
- Promoción de la participación del sector privado en la provisión de servicios e infraestructura de transporte.
- Apoyo a la integración nacional e internacional.
- Contribución a la consolidación del proceso de descentralización del país.
- Fortalecimiento de la gestión socio-ambiental en el Sector Transporte.



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Primera Fase

Se elaboraron cinco documentos

- Caracterización del Sistema de Transporte Ferroviario
- Escenarios de Demanda para el Transporte Ferroviario de Cargas
- Escenarios de Demanda para el Transporte Ferroviario de Pasajeros
- Revisión de Aspectos Institucionales, Regulatorios y Normativos de la Actividad Ferroviaria
- Propuesta de Lineamientos de Políticas y Estrategia General para el Desarrollo Ferroviario

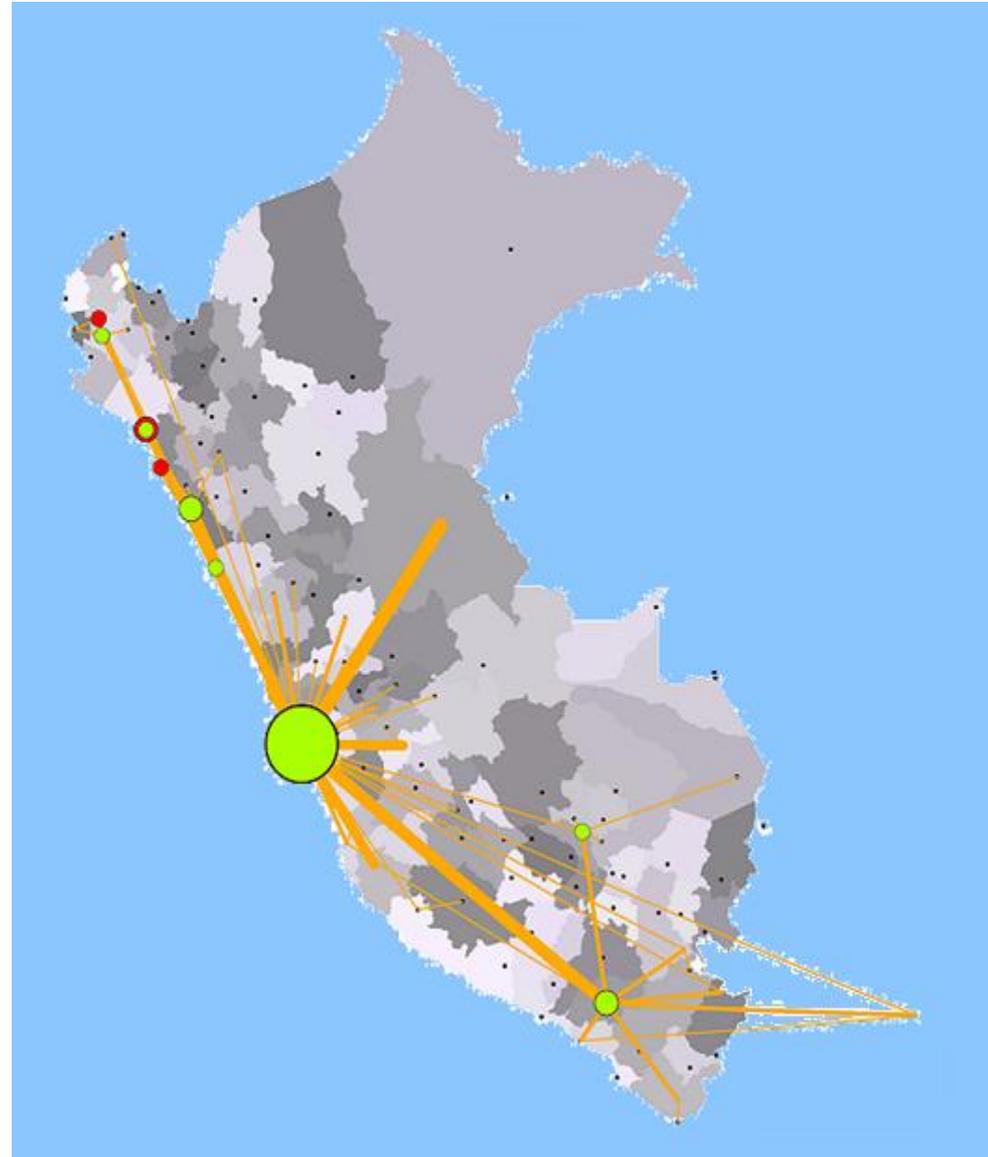


PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Estudio de Demanda para el Transporte de Cargas

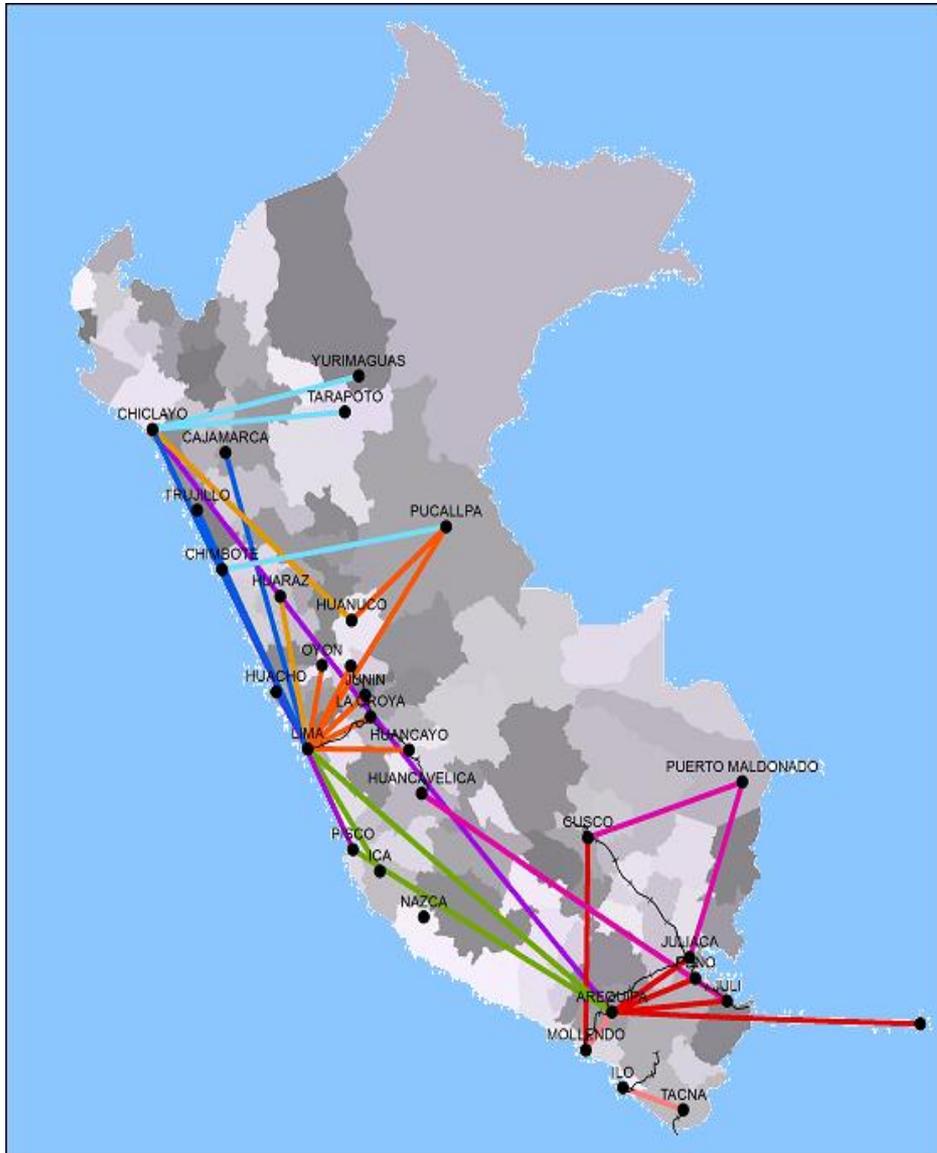
Procesando la matriz total de cargas por automotor se evidencia de la importancia de Lima como nodo de origen y destino, secundado con evidente menor peso por Arequipa, los corredores costero norte y central y la vinculación con Bolivia.





PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones



Tráficos con potencial participación ferroviaria por tipo de corredor:





PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

La localización de los viajes de pasajeros en bus evidencia la importancia de Lima como extremo de la mayor cantidad de vinculaciones, y en particular de las de mayor densidad de tráfico.

Viajes interurbanos en buses mayores a 1.000 viajes/día



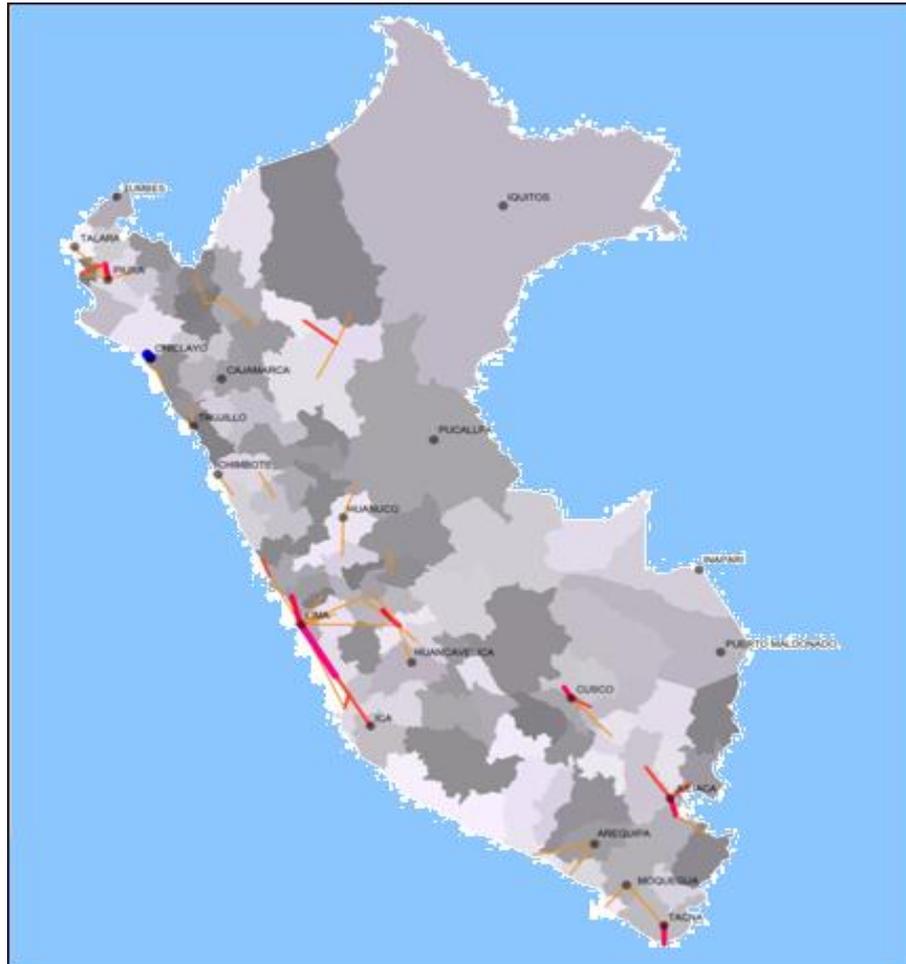


PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

En los viajes en vehículos livianos aparece un patrón totalmente distinto: son de notable menor distancia de transporte y el único par que supera los 10.000 viajes día es Chiclayo – Lambayeque (aunque es local aparece representado por corresponder a dos zonas distintas, según la zonificación adoptada).

Viajes interurbanos en vehículos livianos mayores a 1.000 viajes/día



LINEAMIENTOS DE POLÍTICA Y ESTRATEGIA FERROVIARIA

- 1) La equidad en la competencia Ferrocarril-Camión
- 2) La infraestructura ferroviaria para el crecimiento del tráfico de carga
- 3) El financiamiento de las mejoras estructurales de la infraestructura existente
- 4) Los corredores de infraestructura ferroviaria para el crecimiento del tráfico de cargas
- 5) La incorporación y el financiamiento de material rodante de cargas



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

LINEAMIENTOS DE POLÍTICA Y ESTRATEGIA FERROVIARIA

- 6) Los servicios ferroviarios de pasajeros en el área Metropolitana de Lima
- 7) Los servicios de pasajeros de larga distancia
- 8) Las conexiones ferroviarias internacionales
- 9) Las regulaciones y normativas técnicas y económicas
- 10) Los aspectos institucionales y la formación de recursos humanos



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

PLAN NACIONAL FERROVIARIO

Segunda Fase

Se identificarán, evaluarán y propondrán proyectos específicos de ferrocarriles, en el marco de los lineamientos de política y estrategia ferroviaria planteadas en la Primera Fase.

Aplicación de la Metodología para Evaluación de Proyectos Ferroviarios.



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

PLAN NACIONAL FERROVIARIO

Criterios para selección de proyectos

- El ferrocarril como medio eficaz y económico para el transporte de grandes volúmenes de carga de manera sostenida en el tiempo, y se justifican cuando se demuestre que existirá una demanda masiva y regular de carga a ser transportada.
- Los resultados preliminares del componente de Demanda estimada, indican que los productos de la minería sustentarán el desarrollo ferroviario en el país.
- Para los corredores donde en la actualidad no hay oferta ferroviaria, se deberá encarar el análisis de viabilidad por tramos, con la perspectiva de una posible construcción gradual.

GRACIAS

