



CODESA

CONSULTORÍA - DESARROLLO - INTEGRACIÓN - SEGURIDAD - SUMINISTROS

Tel.: (51) 345-1022

Fax: (51) 345-1573

Cell: 9736-4931 / e-mail:

codesasac@terra.com.pe

Av. Las Artes 1014 - San Borja - LIMA - PERU



**MEGA TERMINAL DE TRANSPORTE
MULTIMODAL PORTUARIO, AEROPORTUARIO Y
TERRAPORTUARIO DEL PERU PARA AMÉRICA
LATINA, EN LA GLOBALIZACIÓN DEL
TRANSPORTE Y DEL COMERCIO**

**PROPUESTA QUE APROVECHA LA EXCELENTE POSICIÓN
GEO-ESTRATÉGICA DEL PERU**

**ESTUDIO DE FACTIBILIDAD GEO-ESTRATÉGICA,
DE MERCADO, SOCIO-ECONÓMICA, TÉCNICA Y DE
RECUPERACIÓN DEL IMPACTO AMBIENTAL Y
ECOLÓGICO**

PERÚ, PAIS MEGAPUERTO Y DE MEGA TERMINALES DE TRANSPORTE, Y DE CORREDORES INTEROCEÁNICOS

MEGA PROYECTO DECLARADO DE NECESIDAD PÚBLICA Y PREFERENTE INTERÉS
NACIONAL POR EL CONGRESO DE LA REPUBLICA :

- **LOS MEGA TERMINALES DE LA ISLA SAN LORENZO-CALLAO Y DE PUCALLPA - UCAYALI.**
- **LA CABECERA VIAL SUBTERRÁNEA DE LIMA Y CALLAO Y SOCIO ECONÓMICA de sus BAHÍAS EN TERRENOS A GANAR AL MAR.**
- **CORREDOR INTEROCEÁNICO SAN LORENZO-CALLAO-LIMA-PASCO-HUÁNUCO-UCAYALI- PUCALLPA**

CONSORCIO CODESU SAC., Cap.Navio (r) Lizandro Paredes Infante-Presidente

Sr. LUIS CARLOS PAREDES RAMIREZ - Director Organizacional

Sr. CESAR AUGUSTO CERNA PAJUELO - Asesor Organizacional

CORPORACION MEGAMAR, Cap.Navio (r) Marcos Bravo Velarde-Gerente Gral.

¿PORQUÉ UN MEGAPUERTO Y UN MEGA TERMINAL MULTIMODAL EN LA ISLA SAN LORENZO-CALLAO?

- El 92% del transporte mundial de carga es MARÍTIMO.
- Hoy el 60% del transporte marítimo mundial es en SÚPER NAVES POST PANAMAX, en NAVES EXTRA-LARGAS DE CONTENEDORES y en SÚPER CRUCEROS.(Fuente: 2002 Lloyd's Register of Shipping from London).
- En el presente quinquenio el 78% de naves en construcción son SPPS, ULCS y SCS.(Fuente; 2005 L.R.S.L)
- Antes del año 2015 el 80% del transporte marítimo mundial será en SPPS, ULCS y SCS; es URGENTE construir MEGAPUERTOS para ser COMPETITIVOS..
- América Lat. Transporta + de mil millones de TM/año, + 30MIns.TEU/Año.
- La Ubicación geo-estratégico del Perú genera ventajas competitivas, socio económicas y geopolíticas.
- Un sistema integrado de megapuertos, súper naves, mega terminales y de corredores interoceánicos de transporte multimodal es la mayor posibilidad de ser competitivos en el TRANSPORTE, en el COMERCIO y en la proyección GEOPOLÍTICA del PERÚ.

MEGA PROYECTO FACTIBLE E INMEDIATO:

-MEGA TERMINALES DE TRANSPORTE MULTIMODAL DE LA ISLA SAN LORENZO Y DE PUCALLPA

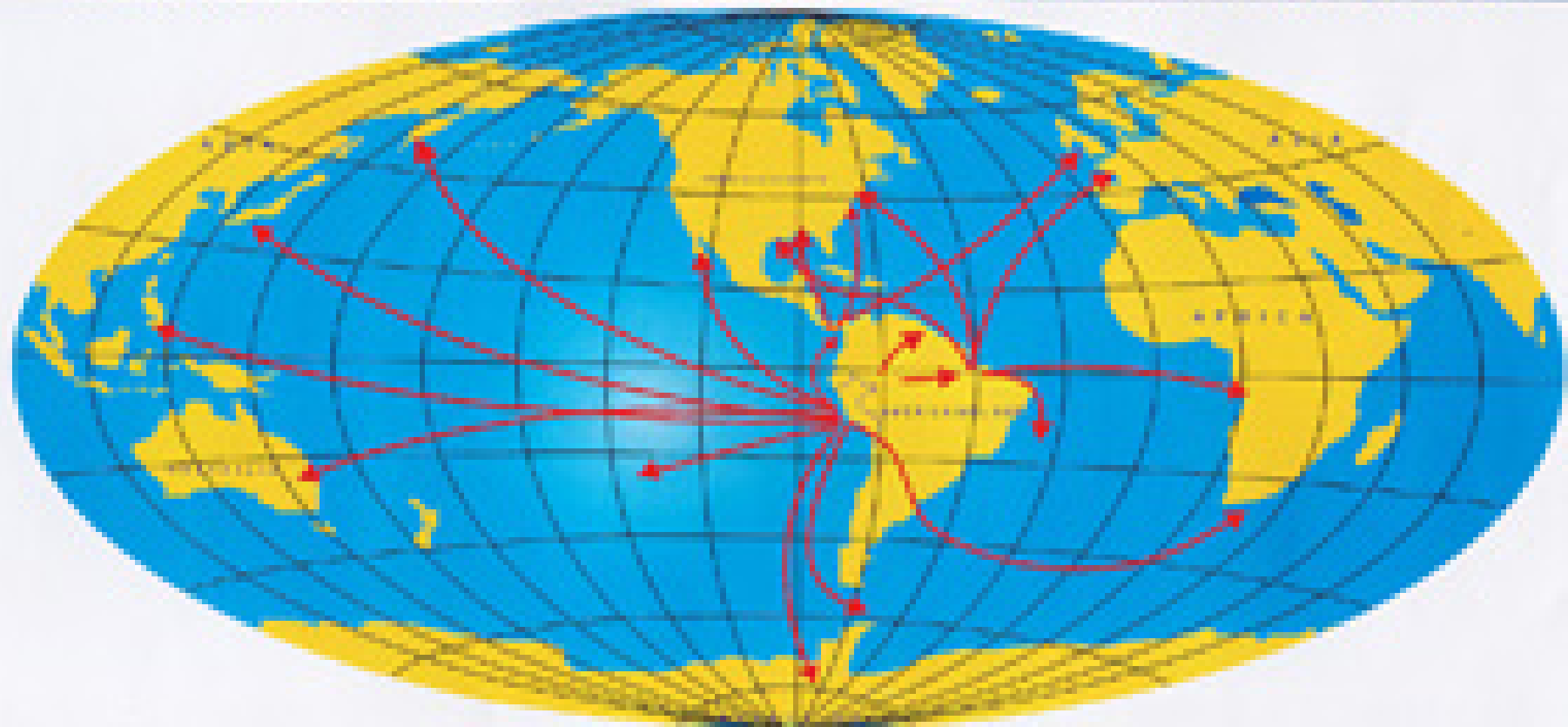
-CABECERA VIAL SUBTERRÁNEA DE TRANSPORTE URBANO y SOCIO-ECONÓMICA DEL CALLAO- LIMA Y DE SUS BAHÍAS

-Y EL CORREDOR INTEROCEÁNICO DESDE LA ISLA SAN LORENZO HASTA PUCALLPA

A EJECUTARSE CON INVERSION PRIVADA INTERNACIONAL, SIN COSTO ALGUNO PARA EL PERU Y SIN AVAL DEL ESTADO.

Alta rentabilidad $>4/1$, segura recuperación del capital en 10 años y pronta ejecución en el mediano plazo: 3 a 7 años.

EL PERÚ OPTIMIZARÁ SU EXCELENTE UBICACIÓN GEO-ESTRATÉGICA MEDIANTE MEGA TERMINALES ESTRATÉGICOS: BAYÓVAR, SAN LORENZO, SAN JUAN, ILO, ... Y SÚPER NAVES POST PANAMAX Y MAYORES.



El Perú en el milenio que iniciamos se inserta en la mundialización del accionar humano y social, en la globalización del transporte y de las comunicaciones y en la Integración de Naciones de América Latina y la Antártica, como escenarios de su heredad y destino común.



EL PERU TIENE PRIVILEGIADAS VENTAJAS GEO ESTRATEGICAS:

- En el centro de América Latina y de América del Sur, en el centro de las cuencas fluviales del Orinoco, del Amazonas, del Titiaca y del Plata.
- Insertado en las cuencas oceánicas del Indico y del Pacifico y del Atlántico mediante corredores interoceánicos en ejecución.
- Insertado en los mercados ribereños del Indico y Pacifico, en más del 65% del Mercado Mundial,
- Rutas marinas e interoceánicas mas cortas hacia los puertos del Pacifico e Indico que las actuales rutas por el Canal de Panamá o por el Estrecho de Magallanes, por partir de los futuros megapuerto y cabeceras de los corredores interoceánicos.
- La ampliación del Canal de Panamá a 15.3 m. de Prof. se complementará con el megapuerto y mega terminal de la Isla San Lorenzo por su referida posición central en América Latina.

LOS MEGAPUERTOS o HUB PORTS están al servicio de súper naves de máximas dimensiones y capacidades, que no pueden arribar en ningún puerto del Perú ni de América Latina. **Chile construye su megapuerto en Mejillones y Ecuador, en Manta, sin que el PERU reaccione a la previsible competencia de los MEGAPUERTOS.**

**EL 92% DEL TRANSPORTE DE LA CARGA MUNDIAL ES MARÍTIMO
EL 60 % ES EN SUPER BARCOS Y EL AÑO 2015, SERÁ EL 80%.**



EL PERÚ DEBE CONSTRUIR SU MEGATERMINAL MULTIMODAL EN LA ISLA SAN LORENZO-CALLAO, LO MAS PRONTO

América Latina Transporta mas de mil millones de TM/Año de carga, mas de 30 millones de TEU/Año, es previsible que el MEGAPUERTO de San Lorenzo opere con mas de 100 millones de TM/Año.

-A.L. y Perú exportan e importan desde puertos de poca profundidad, con naves menores, antiguas, lentas y mas caras que las súper naves por no tener MEGAPUERTOS. Los puertos del Perú tienen menos de 11m. de Profundidad. y no son competitivos.

-A.L. y Perú Requieren modernizarse con MEGA- PUERTOS para servir a las súper naves y ser competitivos en el TRANSPORTE oceánico e interoceánico y en el COMERCIO internacional de exportación e importación y nacional de acopio, distribución y consumo. EL PUERTO DEL CALLAO COLAPSARÁ EN NO MAS DE 7 AÑOS (APN, MTC Y EXPERTOS CONTRATADOS POR EL MTC).

- **TRANSPORTE MULTIMODAL** .- Transporte de carga y de pasajeros en modos y rutas diversas: marítimo, terrestre, ferroviario, fluvial, lacustre, aéreo; LA ISLA SAN LORENZO Y EL CORREDOR INTEROCEÁNICO HACIA PUCALLPA son la mejor opción: mas inmediata, mas rentable, mas competitiva, descentralizadora y macro generadora de nuevos puestos de trabajo, TIENE LA MAYOR ACEPTACION, DE LOS INVERSORES INTERNAC.



¿ EN EL PERU, QUE LUGARES TIENEN CONDICIONES OPTIMAS PARA CONSTRUIR MEGA PUERTOS?

BAYOVAR-PIURA-Norte Profundidad promedio > 45 m, grandes espacios para maniobra de súper naves, mar calmo y clima tropical, sin huracanes ni bravesas de mar.	SAN LORENZO-CALLAO-Centro Profundidad promedio > 45 m, grandes espacios para maniobra de súper naves, mar calmo y clima benigno, sin huracanes ni bravesas de mar. GRAN ACEPTAC. DE INVERSORES	SAN JUAN-ICA-Sur Profundidad promedio > 40 metros, grandes espacios para maniobra de súper naves, mar calmo y clima benigno, sin huracanes ni bravesas de mar.	ILO-PUNTA COLES-MOQUEGUA-Sur Profundidad > 50 metros, grandes espacios para maniobra de súper naves, mar calmo y clima benigno, sin huracanes ni bravesas de mar.
---	--	--	---

Estos potenciales mega puertos y mega terminales estarán ubicados en el Norte, Centro y Sur del Perú, en las cabeceras socio económicas de los Corredores Bioceánicos Pacífico Atlántico, Perú-Brasil y Perú-Bolivia-Brasil-Paraguay-Argentina-Uruguay; Reducirán costos de la logística del transporte y del comercio, generando mayor competitividad en la globalización, integración y mundialización de dicho accionar Nacional y de América Latina.

ISLA SAN LORENZO-CALLAO-PERÚ:

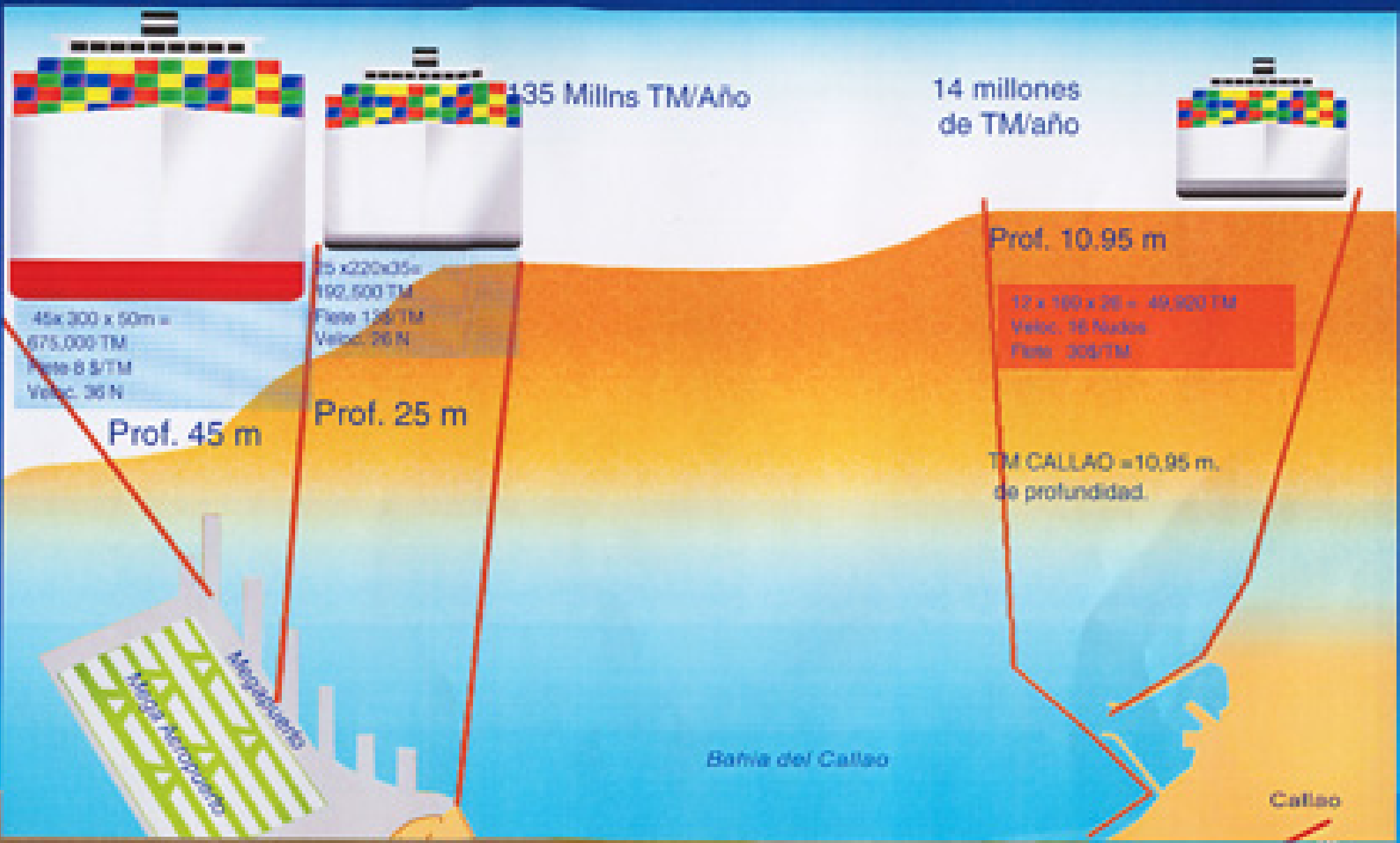
8x2.2 Km = 17.6 Km²; 396 m de altura, Rocosa.

TTMM = 14.6 Km², 3.8 a 5,5 Km. Dist. a La Punta

Profundidad > 25 metros a 70 metros.

TM CALLAO = 10,95 m. de profundidad.





135 Millns TM/Año

14 millones de TM/año

45x 300 x 50m =
675,000 TM
Fleete 8 S/TM
Veloc. 30 N

220x05x
190,500 TM
Fleete 136/TM
Veloc. 26 N

12 x 160 x 26 = 49,500 TM
Veloc. 16 Nudos
Fleete 303/TM

Prof. 45 m

Prof. 25 m

Prof. 10.95 m

TM CALLAO = 10.95 m.
de profundidad.

Bahía del Callao

Callao

MEGA TERMINAL PUERTO AEROPUERTO TERRAPUERTO SAN LORENZO - CALLAO



MEGA TERMINAL : AEROPUERTO - TORRE DE CONTROL ZONA DE PARQUEO ISLA SAN LORENZO - CALLAO

INTRODUCCION



MEGA PROYECTO : MULTIMODAL ISLA SAN LORENZO - PUCALLPA - BELEM - BRASIL SISTEMA FERROVIARIO CORREDOR BIOCEANICO

POLIDUCTOS:

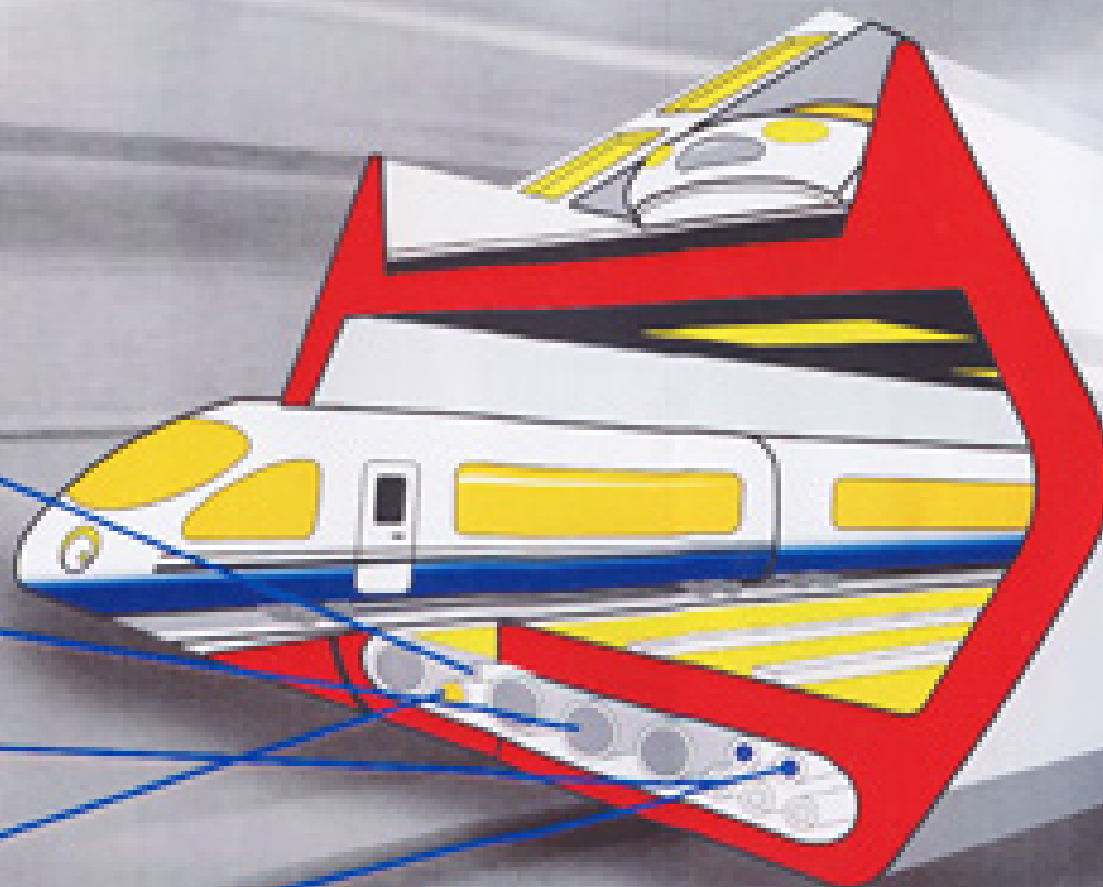
RED ELECTRICA

PETROLEO

GAS

AGUA RESIDUAL

AGUA POTABLE





Construir el "Eje San Lorenzo-Callao" será la solución mas inmediata, + eficaz, + económica y + rentable, a la vez de mayor importancia geopolítica en la integración, globalización y mundialización del Perú y de América Latina, respecto a las limitaciones del puerto del Callao.

LOS CORREDORES INTEROCEÁNICOS DE TRANSPORTE MULTIMODAL forman una red de rutas marinas, terrestres, fluviales, lacustre, aéreas que se complementan en la logística del comercio y del transporte de carga y de pasajeros entre dos océanos a través de un continente, entre los océanos Pacífico y Atlántico en América del Sur.

Bayóvar –
Sarameriza

San Lorenzo-
Pucallpa

San Juan-
Iñapari

Ilo-Puerto
Maldonado...



REQUISITOS MEGAPORTUARIOS

Que optimice su ubicación socio-económica en América Latina

•en función de su mayor gravitación o incidencia en los focos sociales y económicos del continente en interacción con el transporte hacia y desde los mercados del orbe.

Que optimice su ubicación geo-estratégica central

•o equidistante de las naciones y puertos de América Latina, en interacción con el transporte hacia y desde los focos socio económicos y mercados de las cuencas oceánicas del Pacífico, Indico, Atlántico y del resto de océanos del orbe.

Que optimice su proyección geopolítica

•al servicio de la integración física y económica de América Latina, de la globalización del transporte multimodal y de la mundialización del accionar integral o multisectorial de América Latina, en interacción socio-económica con las naciones del orbe.

Que optimice geo-espacios,

•profundidad, tiempos, movimientos y seguridad en su diseño arquitectónico, de ingeniería y marítimo naviero proyectado al servicio del transporte multimodal, con prioridad del transporte marítimo:
•(90% de la carga se transporta en naves), 60% es en ULCS, SPPS, SCS, de gran tonelaje (mayor a 300.000 TM) de gran eslora (mayor a 300 metros) de gran manga (mayor a 50 metros) y de gran calado (mayor a 20 metros) y de velocidad mayor a 25 nudos, en interacción con el transporte fluvial, lacustre, terrestre y aéreo.

Que optimice su proyección al largo plazo

•no menor de un siglo y al servicio de naves oceánicas, interoceánicas, intercontinentales, continentales y de cabotaje en función de la naturaleza diversa de la carga, de la necesaria interconexión con los corredores biocéánicos en actual ejecución y, a su eficaz complementación con el transporte multimodal en procura de mayor competitividad del transporte y del comercio.

GEOPOLÍTICA



MARÍTIMA

- **Mega Terminales de Transporte Multimodal, Flota Mercante Interoceánica y de Cabotaje, Flota Pesquera de Litoral y Oceánica, Mega Astilleros, ...**



FLUVIAL

- **Mega Terminales de Transporte Multimodal, Flota Mercante Fluvial, Canalización, Exclusas, Balizaje, Astilleros; Pesca, Acuicultura, Biogenética, ...**



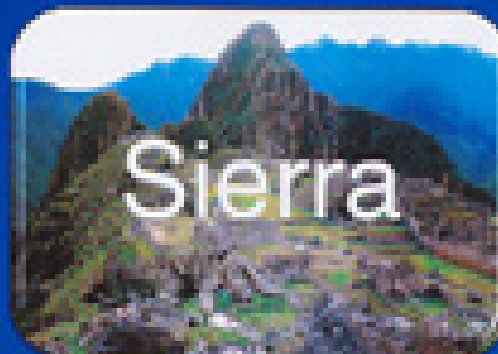
LACUSTRE

- **Mega Terminales de Transporte Multimodal, Flotilla Mercante lacustre, Canalización, Exclusas-represas, Abalizar, Astilleros; Pesca, Acuicultura, Biogenética, Hidro-energía, ...**

GEPOLÍTICA TURÍSTICA



- Aprovechar el turismo internacional por ser la principal actividad económica del mundo, en crecimiento a razón de 4.5 % anual en la última década, generando empleo y prosperidad en su entorno:
1997 = 612 millones de turistas, 10% de trabajadores, 443 mil Mills de \$ de ingresos.
2020 = 1,600 millones de turistas, 10% de trabajadores, 2 Billones de \$ de ingresos.
El turismo nacional interno en los países en desarrollo es 10 veces mayor que el turismo internacional (Fuente OMT)



- Aprovechar las tendencias del turismo mundial, 1999 :
Turismo de descanso (sol, mar, playa, paisaje, recreación) 394.2 Mills.= 60%
Turismo de visitas (Familiar, negocios, ecoturismo, cultural) 223.4 Mills.= 34%
Turismo alternativo (Monumental, Histórico, científico) 39.4 Mills.= 6%
Turismo en el Perú: insertado en el Turismo alternativo, en la tendencia de menor demanda internacional, 1.5 Millones turistas / año = 0.11% del turismo internacional: se debe reorientar, movilizar y desarrollar sus potencialidades hacia el turismo de descanso y de visitas.



- Promover, movilizar y desarrollar el turismo con la finalidad de fomentar el desarrollo multi - sectorial, integral y sostenible para generar beneficios económicos con proyección social y ecológica - ambiental (cada 10 millones de de turistas/año genera Doce mil millones de \$/año y tributación anual superior a dos mil millones/ año, mas de un millón de nuevos puestos de trabajo, y recuperación ecológica ambiental), mediante convenios de cooperación financiera, tecnológica, comercial y turística con países y entidades nacionales e internacionales. CASO CHINA.

GEOPOLÍTICA AÉREA: Es reivindicar la implementación de rutas aéreas internas, bioceánicas e internacionales de transporte de pasajeros y carga en apoyo de los ejes de desarrollo socio económico con fines de integración, globalización y mundialización nacional y de la INA.



EL PODER MARÍTIMO DEL PERÚ ES ESENCIAL Y DETERMINANTE EN LA EXPLOTACION DEL PODER Y POTENCIAL NACIONAL, EN INTERACCIÓN MARÍTIMA, FLUVIAL, LACUSTRE, TERRESTRE, AÉREA Y ANTÁRTICA; A LA VEZ, DESARROLLA, INTEGRA Y PROTEGE SU GEOPOLÍTICA EN LA INTEGRACIÓN, GLOBALIZACIÓN Y MUNDIALIZACIÓN DEL ACCIONAR SOCIO-ECONÓMICO NACIONAL MEDIANTE MEGA PUERTOS, MEGA TERMINALES DE TRANSPORTE MULTIMODAL Y CORREDORES BIOCEANICOS PACÍFICO-ATLÁNTICO.



BENEFICIOS TRASCENDENTES EN DESARROLLO, INTEGRACIÓN Y SEGURIDAD NACIONAL, CON PROYECCION GEOPOLÍTICA EN LA GLOBALIZACIÓN DEL TRANSPORTE Y DEL COMERCIO

- **GENERACIÓN DESCENTRALIZADA A LAS REGIONES DE MAS DE UN MILLÓN Y MEDIO DE NUEVOS PUESTOS DE TRABAJO.**
- **GENERACIÓN DE UN SHOCK FINANCIERO POR INVERSIÓN PRIVADA DESCENTRALIZADA A LAS REGIONES EN MAS DE DOCE MIL MILLONES DE DÓLARES.**
- **CAPTACIÓN DE INGRESOS TRIBUTARIOS NO MENORES DE 4,500 MILLONES DE DÓLARES/AÑO, Y UN 20% DE ESTOS INGRESOS EN APOYO DE LA DEFENSA NACIONAL Y ORDEN INTERNO.**
- **REDUCCIÓN DE LOS ACTUALES ELEVADOS COSTOS PORTUARIOS Y NAVIEROS EN MÁS DEL 25%, MAYOR COMPETITIVIDAD INTERNACIONAL DEL TRANSPORTE Y COMERCIO, RENACIMIENTO DE LA MARINA MERCANTE Y TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL.**
- **APROVECHAMIENTO DE LA VENTAJA ESTRATÉGICA DEL PERÚ EN INCREMENTO DE SU COMPETITIVIDAD EN EL TRANSPORTE Y EN EL COMERCIO INTERNACIONAL Y CON LOS PAÍSES VECINOS.**

BENEFICIOS TRASCENDENTES EN DESARROLLO, INTEGRACIÓN Y SEGURIDAD NACIONAL, CON PROYECCION GEOPOLÍTICA EN LA GLOBALIZACIÓN DEL TRANSPORTE Y DEL COMERCIO

- **GENERACIÓN DESCENTRALIZADA A LAS REGIONES DE MAS DE UN MILLÓN Y MEDIO DE NUEVOS PUESTOS DE TRABAJO.**
- **GENERACIÓN DE UN SHOCK FINANCIERO POR INVERSIÓN PRIVADA DESCENTRALIZADA A LAS REGIONES EN MAS DE DOCE MIL MILLONES DE DÓLARES.**
- **CAPTACIÓN DE INGRESOS TRIBUTARIOS NO MENORES DE 4,500 MILLONES DE DÓLARES/AÑO, Y UN 20% DE ESTOS INGRESOS EN APOYO DE LA DEFENSA NACIONAL Y ORDEN INTERNO.**
- **REDUCCIÓN DE LOS ACTUALES ELEVADOS COSTOS PORTUARIOS Y NAVIEROS EN MÁS DEL 25%, MAYOR COMPETITIVIDAD INTERNACIONAL DEL TRANSPORTE Y COMERCIO, RENACIMIENTO DE LA MARINA MERCANTE Y TRANSPORTE AEREO COMERCIAL.**
- **APROVECHAMIENTO DE LA VENTAJA ESTRATÉGICA DEL PERÚ EN INCREMENTO DE SU COMPETITIVIDAD EN EL TRANSPORTE Y EN EL COMERCIO INTERNACIONAL Y CON LOS PAISES VECINOS.**

BENEFICIOS TRASCENDENTES EN DESARROLLO, INTEGRACIÓN Y SEGURIDAD NACIONAL...

TRANSFERENCIA DE TECNOLOGÍA DE PUNTA A LAS EMPRESAS,
PROFESIONALES, TÉCNICOS Y OPERARIOS,

INCREMENTO DEL MOVIMIENTO PORTUARIO, MEGAPORTUARIO Y
AEROPORTUARIO EN MAS DE 135 MILL. DE TM/AÑO,

GANAR TERRENOS AL MAR EN MÁS DE 10 MILLONES DE M2 EN LAS BAHÍAS
DE LIMA Y CALLAO, CON FINES Y USOS DIVERSOS.

DESARROLLO DESCENTRALIZADO Y BINACIONAL PERÚ Y BRASIL DE
INFRAESTRUCTURA TURÍSTICA, PRODUCTIVA ...

INCREMENTO COMERCIAL ENTRE PERÚ Y BRASIL Y CON LOS PAÍSES DE
LAS CUENCAS OCEÁNICAS.

DESCONGESTIÓN DEL TRÁFICO URBANO DE LIMA METROPOLITANA Y DEL
CALLAO MEDIANTE CORREDORES VIALES SUBTERRÁNEOS

INCREMENTOS DE LAS HORAS LABORABLES Y DE DESCANSO DE LA
POBLACIÓN.

NUEVOS PUESTOS DE TRABAJO DESCENTRALIZADO Y NUEVOS INGRESOS POR TURISMO.

Al 3er año	1 millón de turistas /año = 100 mil puestos de Trabj.	US\$ 1,000 Mills/año
Al 5to año	3 millones de turistas/año= 300 mil puestos de Trabj.	US\$ 3,000 Mills/año
Al 7to año	6 millones de turistas/año= 600 mil puestos de Trabj.	US\$ 7,000 Mills/año
Al 10mo año	10 Milns de turistas/año= 1 Mln. de puestos de Trabj.	US\$ 10,000 Mills/año
Al 15da año	14 Milns de turistas/año= 1.4 Milns. de puestos de Trabj.	US\$ 14,000 Mills/año
Al 20 año	17 millones de turistas/año 1.7 Milns. de puestos de Trabj.	US\$ 17,000 Mills/año

Por lo tanto: **LA PROPUESTA DE INICIATIVA PRIVADA DEL PROYECTO: MEGA TERMINAL MULTIMODAL DE LA ISLA SAN LORENZO Y CORREDOR INTEROCEÁNICO SAN LORENZO-PUCALLPA, A EJECUTARSE CON INVERSIÓN PRIVADA INTERNACIONAL, ES LA OPCIÓN MAS EFICAZ y MAS COMPETITIVA DEL PERÚ EN LA GLOBALIZACIÓN, INTEGRACIÓN Y MUNDIALIZACIÓN DE SU ACCIONAR SOCIO-ECONÓMICO Y CULTURAL EN EL PRESENTE SIGLO Y VENIDEROS**

Cortesía : L. Carlos Paredes R.

. GRACIAS,..... VIVA EL CALLAO..!!!!, VIVA EL PERÚ....!!!!