La congestión también golpea el bolsillo: ATU propone reducir los costos logísticos en Lima y Callao

El costo logístico representa, en promedio, el 16% del valor de los productos que se comercializan en Lima y Callao. Para enfrentar esta situación, la ATU trabaja en una hoja de ruta de largo plazo que será presentada durante Transporte Sostenible 2026.

La congestión vehicular no solo representa horas perdidas para los conductores y transportistas. También tiene un efecto directo en el bolsillo de los ciudadanos: encarece el traslado de mercancías y, con ello, el precio final de los productos que llegan a los mercados, comercios y hogares de Lima y Callao.

Según Gustavo Diaz Paz, subdirector de Planificación de la **Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao** (ATU), los costos logísticos representan, en promedio, el 16% del valor de los productos que se comercializan en ambas jurisdicciones. La cifra contrasta con la de países como Chile, donde este componente se ubica entre el 8% y el 10%.

"En cualquier producto siempre estamos pagando este costo ineficiente de la gestión logística", advierte Diaz. El impacto es incluso mayor para las micro y pequeñas empresas (mypes), cuyo costo logístico alcanza el 21%, de acuerdo con las cifras mencionadas por el funcionario.

Uno de los factores que explica esta situación es la baja velocidad de circulación de los camiones. En hora punta, estos vehículos se desplazan a un promedio aproximado de 13 kilómetros por hora, lo que reduce la cantidad de recorridos que pueden completar durante una jornada y eleva los costos de operación. Ese sobrecosto, finalmente, se traslada a la cadena de distribución y al consumidor.

Frente a este escenario, la ATU viene elaborando el **Plan de Desarrollo Logístico para Lima y Callao**, una propuesta que busca ordenar el transporte de carga y articular las principales infraestructuras vinculadas al abastecimiento de la capital. El documento tendrá un horizonte de 20 años y será presentado por Díaz durante el evento **Transporte Sostenible 2026**.

La hoja de ruta considera la conexión entre los principales puntos de ingreso y distribución de mercancías, entre ellos los puertos de Callao y Chancay, el aeropuerto Jorge Chávez y las zonas logísticas y de almacenamiento ubicadas en sectores como Gambetta, Lurín, Villa El Salvador, Huachipa y Santa Anita. Sumado a ello, propone el desarrollo de plataformas logísticas y anillos viales en los alrededores de la ciudad, con el objetivo de evitar que la carga ingrese a las zonas urbanas, reducir la congestión y garantizar el tránsito fluido hacia las grandes zonas de abastecimiento y puertos.

Sin embargo, el desafío no es únicamente de infraestructura. Díaz sostiene que Lima y Callao funcionan como una sola metrópoli, pero la planificación, fiscalización y gestión del

transporte de carga continúan repartidas entre distintas entidades. *“El transporte logístico en términos de gestión metropolitana integral está huérfano”*, señala.

Por ello, el plan plantea impulsar un comité de gestión en el que participen el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, las municipalidades de Lima y Callao, los gremios de transportistas, operadores portuarios, empresas logísticas y representantes del sector empresarial y académico. La propuesta busca dar seguimiento a las iniciativas y coordinar su implementación.

La ATU también identifica medidas que podrían ejecutarse en el corto plazo. Entre ellas figura habilitar carriles exclusivos para camiones en tramos de avenidas como Gambetta, Atalaya, Contralmirante Mora y Tomás Valle, además de recuperar el uso de los carriles laterales de Gambetta. Según la estimación expuesta por Díaz, estas intervenciones podrían reducir entre 50% y 60% las colas de camiones detectadas en determinados accesos. Algunas de estas acciones podrían concretarse en un plazo de hasta seis meses.

La meta de largo plazo es reducir el peso de los costos logísticos en el precio de los productos, acercándolo al 8% en un horizonte de 20 años. Para Díaz, el reto será articular las inversiones y asegurar que las medidas no queden como intervenciones aisladas.

Los alcances del plan, sus propuestas de gobernanza y las acciones para mejorar el transporte de carga serán parte de la agenda de **Transporte Sostenible 2026**, que se desarrollará **del 25 al 27 de noviembre en el Centro de Exposiciones Jockey**. Este espacio pondrá sobre la mesa un problema que va más allá de los camiones: cuánto cuesta, en tiempo y dinero, mover las mercancías que abastecen a la ciudad.




B71809
MF874
DE GUALAMITA
AFR711