



**INSTITUTO DE ECONOMÍA Y EMPRESA**

www.iee.edu.pe

**TEMAS PARA EL DESARROLLO<sup>1</sup>**

**n° 12**

---

# **∴ BRECHA DE INFRAESTRUCTURA EN LA LIBERTAD<sup>2</sup> ∴**

**Francisco Huerta Benites**

institutoeconomia@iee.edu.pe

**Trujillo-Perú, febrero 2013**

---

<sup>1</sup> "Temas para el Desarrollo", es una publicación de análisis, reflexión y propuesta del Instituto de Economía y Empresa (IEE), que trata de temas diversos de economía, desarrollo y negocios. Usualmente son escritos debido a la importancia coyuntural y estructural del tema, y/o a solicitud de publicaciones impresas de diversas instituciones.

<sup>2</sup> Publicado en Revista "Visión empresarial" (Ed impresa, febrero 2013). Siendo distribuido entre los empresarios de la región La Libertad, como en varias cámaras de comercio del país, así como a los gremios empresariales de la ciudad de Lima.

## BRECHA DE INFRAESTRUCTURA EN LA LIBERTAD

La Infraestructura para la integración y desarrollo en La Libertad debería considerar que:

- Cada vez hay mayor demanda por servicios de calidad y competitivos.
- 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.
- El desarrollo de plataformas logísticas ayudarán a optimizar los flujos de transporte y reducción de los costos logísticos<sup>3</sup>.

La estructuración de 57 cadenas logísticas ha permitido comprender la demanda de servicios de valor agregado y que permitieron identificar 22 corredores logísticos del País. Los flujos de mercancías –y las relaciones logísticas consolidadas– del país se estructuran radialmente a partir de los principales puertos, fronteras terrestres y los principales centros de consumo. En La Libertad se ha identificado 01 Corredor Logístico: Salaverry- Trujillo-Shorey – Huamachuco.

El siguiente cuadro nos introduce en los diferentes conceptos de infraestructura (vial, hidroviaria, portuaria, aeroportuaria, banda ancha), y las cifras estimadas de inversiones en infraestructura para el 2012-2016 en el Perú<sup>4</sup>.

**Cuadro 1. Resumen de inversiones, Perú  
(En millones de US\$)**

CONCEPTO	OBRA PUBLICA	CONCESIONES APP	TOTAL
INFRAESTRUCTURA VIAL	7,887	3,534	11,421
INFRAESTRUCTURA HIDROVIARIA	-	87	87
INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA	-	500	500
INFRAESTRUCTURA PORTUARIA	-	548	548
COMUNICACIONES BANDA ANCHA	-	420	420
LINEA 2 METRO	-	3,000	3,000
<b>TOTAL</b>	<b>7,887</b>	<b>8,089</b>	<b>15,976</b>

<sup>3</sup> "Infraestructura para la integración", Carlos Paredes R., Ministro de Transportes y Comunicaciones, Lima octubre 2012.

<sup>4</sup> Ob. cit.

Para la presente nota nos referiremos a infraestructuras vial y portuaria

### Infraestructura vial en La Libertad<sup>5</sup>

El siguiente cuadro muestra que en La Libertad habría 4549 km de carreteras, de las cuales el 27% es red nacional, el 34,7% es red departamental, y el 38,3% es red vecinal. Dentro de la red departamental el 54% es carretera a nivel de “trocha”, (sólo el 6% es “asfaltada”, el resto es “afirmada” y “sin afirmar”. En caso de red vecinal, el 85,3% está a nivel de “trocha”. En la red nacional la situación es menos deficitaria

**Red vial en La Libertad, 2012**

Tipo Red Vial	Total de Kilómetros	Asfaltados (Km)	Afirmados (Km)	Sin Afirmary (km)	Trochas (Km)
<b>Red Nacional</b> (Conexión de La Libertad con la carretera Panamericana)	1,229.22	539.11	571.01	19	100.10
<b>Red Departamental</b> (Conexión de la Red Nacional con algunas provincias y distritos)	1,579.87	93.46	438.27	194.65	853.49
<b>Red Vecinal</b> (Conexión de distritos con centros poblados y caseríos)	1,740.55	161.50	22.05	71.80	1,485.20

Fuente: Dirección de Caminos del Gobierno Regional de La Libertad.

La situación deficitaria descrita es más marcada en la sierra respecto a la costa. En efecto, el 46% de la trocha carrozable se halla en la sierra (el 10% en la costa), de las carreteras afirmadas el 14,5% se halla en la sierra (el 2,8% en la costa).

Es de indicar que en La Libertad del 2007 al 2010, se ha intervenido en cerca de 1 300 Km de la vía regional, con una inversión de cerca de 234 millones de soles (se ha asfaltado 1456 Km de carreteras, se han afirmado otros 652 km, y se da dado mantenimiento vial a 460 Km de carretera<sup>6</sup>).

El GRLL para mantenimiento de carreteras para los años 2011-2012, consideró un presupuesto de 30 millones de soles. Asimismo, el GRLL señala que entre el 2011/2012 invirtió 57 millones de soles en el asfaltado de caminos.

<sup>5</sup> Lo anotado en esta presentación corresponde al “Plan de Inversiones 2013-2015, La Libertad”, cuyo autor es el suscrito.

<sup>6</sup> Presidente Regional de La Libertad, José Murgia Zannier., Presentación en “Obras y proyectos para despegar, 2007-2010”, GRLL / PNUD-Perú, Trujillo, noviembre 2012.

### **a. Estableciendo la brecha de carreteras en La Libertad**

La realidad de La Libertad en infraestructura vial muestra un evidente déficit<sup>7</sup>, no sólo por los elevados porcentajes de carreteras (camino) a niveles de trocha, sin afirmar y/o simplemente afirmados, sino también porque los 4 549 Km de carreteras, son insuficientes para la región, estimándose realísticamente que por lo menos deberíamos tener un 50% más de longitud, es decir, tener alrededor de 7 mil km<sup>8</sup>.

Para la estimación de la brecha sólo se considerará la red vial departamental y vecinal, pues la nacional está a cargo del gobierno central, y tiene un programa ambicioso de inversiones. Se ha asumido los siguientes supuestos, que son factibles:

- La necesidad de construcción de 2500 Km a niveles de trocha y afirmado sobre trocha.
- Que la mitad de la carretera existente a nivel de trocha pase a niveles de afirmado.
- Que la mitad de la carretera existente sin afirmar pase a nivel de afirmado.
- Que la mitad de la carretera existente afirmada pase a nivel de asfaltado.

Así, en base a costos de mercado por km a diferentes niveles señalados, se puede establecer que la brecha monetaria en la región, para cubrir lo señalado en longitud de carreteras y mejoramiento, sería de S/. 10,8 mil millones de soles. Ello contribuiría a una evidente mejor calidad de vida respecto a la situación actual. La meta para ello debería ser al 2021, y desarrollar un conjunto de estrategias, como se ha planteado a nivel nacional (véase Cuadro 1).

Es importante agregar que las inversiones viales deberían basarse en una perspectiva territorial, no necesariamente con la tradicional sectorial<sup>9</sup>. El mapa adjunto muestra los espacios territoriales de referencia en función a una perspectiva territorial transversal<sup>10</sup>.

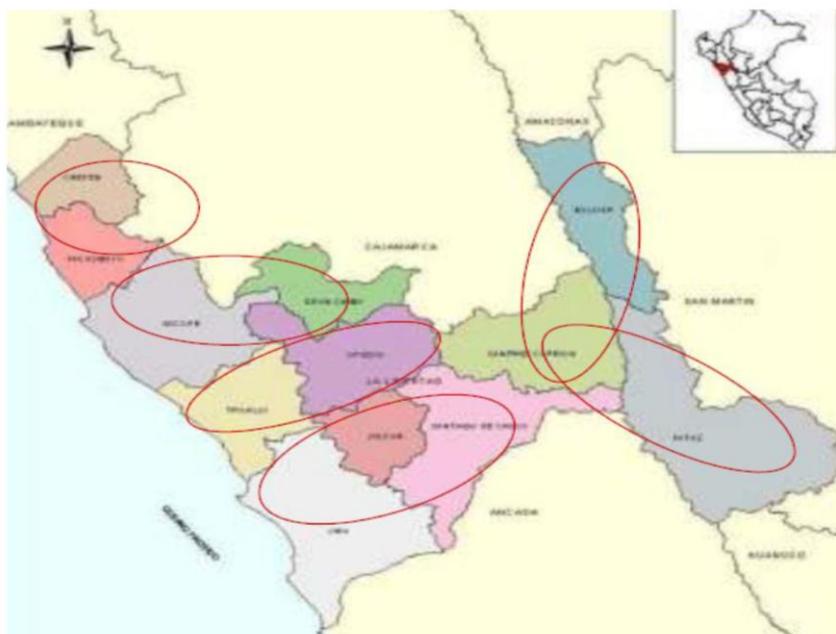
---

<sup>7</sup> En particular en la red vial departamental y vecinal, como se mostró en cuadro previo

<sup>8</sup> Aunque se sostiene que por lo menos en La Libertad, se debería tener 20 mil Km (Suplemento Emprendedores del diario La Industria, enero 29, 2013).

<sup>9</sup> Que acepta un manejo integrador de los factores que afectan los procesos de desarrollo en ámbitos espaciales diferenciados, frente a la tradicional perspectiva sectorial, que tiene la dificultad de enlazarse con elementos que no responden a una determinada categoría de este ámbito; por ello se han identificado de manera participativa y concertada espacios socio económicos o Zonas de Desarrollo que en muchos casos corresponden a cuencas o zonas que comparten potencialidades comunes, y una estructura vial y/o comunicacional como sustento de un Corredor Económico, Subcorredor Económico o zona de producción especializada, cuyas actividades y/o roles se complementan.

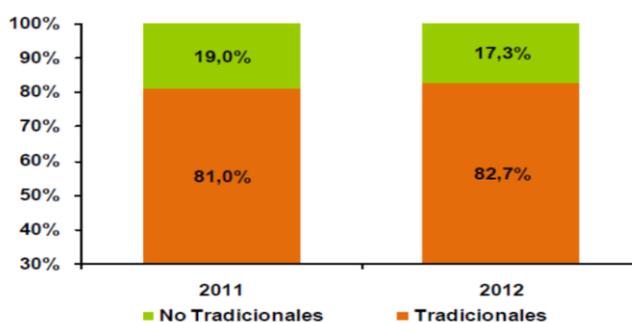
<sup>10</sup> "Plan de Desarrollo Regional Concertado de la Región La Libertad, 2010-2021", pág.14, Cerplan / GRLL, Set. 2009.



**b. Infraestructura portuaria en La Libertad**

Entre enero y noviembre de 2012, las exportaciones de la región La Libertad acumularon un valor de US\$ 3 063 millones, 14,8 por ciento por encima de lo registrado en igual periodo del año 2011<sup>11</sup>.

*Estructura de exportaciones de La Libertad, por grupo de producto, 2011/2012  
(enero –noviembre)*



ELABORACION: BCRP, Sucursal Trujillo. Departamento de Estudios Economicos.

En cuanto al uso de la infraestructura local de embarque, se exportó por el puerto de Salaverry, entre enero y noviembre, 169,8 mil Tm, que equivale al 28,7 por ciento del

<sup>11</sup> Síntesis Económica de La Libertad – Noviembre 2012, BCRP Sede Trujillo, Trujillo enero 2013.

volumen total exportado (590,6 mil Tm), principalmente carbón antracita, harina de pescado y alcohol etílico<sup>12</sup>.

Entre enero y noviembre de 2012, las importaciones (por el Puerto de Salaverry) acumulan un valor de US\$ 459,1 millones, 20,1 por ciento por encima de igual periodo del pasado año. Las compras externas de materias primas para la industria y agricultura aumentaron 11,6 por ciento y 8,9 por ciento, respectivamente<sup>13</sup>.

Si bien hay importaciones locales que se pueden hacer por Salaverry, pero que no se hacen por el tipo de infraestructura existente, en el caso de las exportaciones que se dejan de efectuar por el puerto local si es notorio.

Es decir, si bien el 2012 se exportó US\$ 3063 millones, como se anotó, en términos de volumen sólo se exportó casi el 30%<sup>14</sup> por el Puerto de Salaverry. Sin duda en un puerto en mejores condiciones, las exportaciones no tradicionales se harían por dicho puerto, además de otras tradicionales.

Así, las no tradicionales que se exportarían sería de US\$ 530 millones, además de las tradicionales (minerales, azúcar, alcohol etílico), que al menos la mitad se exportaría localmente, ello ascenderían a US\$ 1250 millones, si a ello le agregamos los casi 500 millones de importaciones actuales, se puede afirmar que el valor de lo exportación e importación anual ascendería a US\$ 2300 millones por el Puerto de Salaverry, en condiciones de inversión apropiadas, es decir casi el doble del valor actual del comercio. La brecha de ingresos del comercio por el Puerto de Salaverry ascendería a US\$ 1200 millones anual. Sería mayor ingreso e impuestos para la región, mayor empleo y mejor competitividad para las empresas<sup>15</sup>. Para ello, hay que hacer todo lo necesario pues el valor actual del incremental del comercio supera cualquier inversión actual que se tenga que hacer.

Este proyecto de terminal portuario, como proceso, se menciona más adelante en la parte de proyectos emblemáticos, el MTC estima que se necesitarían US\$ 129 millones (brecha de inversión), para ponerlo a punto, pero falta definir estudios respectivos. Veamos el siguiente cuadro que es ilustrativo.

---

<sup>12</sup> El mayor volumen embarcado se efectuó por el puerto del Callao (286,1 mil Tm), principalmente, harina de pescado (104,8 mil Tm), espárragos en conserva (35,3 mil Tm) y alimentos para animales (27,1 mil Tm). Lo restante se ha exportado por la frontera de Tumbes (97,2 mil Tm), el puerto de Paíta (13,9 mil Tm), el Aeropuerto Jorge Chávez (11,4 mil Tm) y el puerto de Desaguadero (8,7 mil Tm), principalmente.

<sup>13</sup> Ob. cit.

<sup>14</sup> En términos de valor, según el BCRP-T, el 2012 se habría exportado US\$ 133 millones por el Puerto de Salaverry

<sup>15</sup> Mil dólares cuesta a las empresas locales, el trasladar un contenedor de 15 a 22 km hasta el callao.

### Infraestructura portuaria: principales concesiones en evaluación

CONCESIONES	INVERSIÓN M USD
Terminal Portuario General San Martín (Pisco)	110
Terminal Portuario San Juan de Marcona	149
<b>Terminal Portuario de Salaverry</b>	<b>129</b>
Terminal Portuario de Ilo	100
Terminal Portuario Pucallpa (Fluvial)	35
Terminal Portuario de Iquitos (Fluvial)	25
<b>TOTALES</b>	<b>548</b>

**Nota:** inversión referencial que será ajustada en base a los estudios

-.-