

El verdadero sentido de la infraestructura de transporte

Las vías de comunicación, llámense carreteras, puentes y caminos, tienen como principal objetivo brindar un servicio óptimo en beneficio de los ciudadanos.



COSTO LOGÍSTICO POR SECTORES

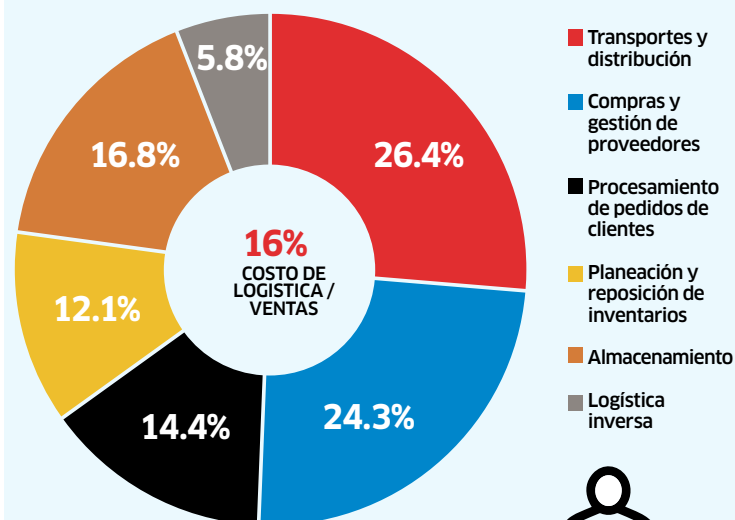


Escribe
Víctor Lozano Alfaro
vlozano@editoraperu.com.pe

desplazan de múltiples maneras por el Perú. “En el sector Transportes se cree que lo que entregamos es la carretera, la vía, el puente o el túnel. Esa infraestructura es solo un elemento, muy importante por cierto, que compone lo que realmente entregamos a la población, que es el servicio de transporte para que las personas se trasladen de un lugar a otro, para que los productos puedan comercializarse y satisfagan una necesidad. Ese es el verdadero sentido de la logística en el transporte”, afirmó el titular del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), Raúl Pérez Reyes.

Precisó que toda la infraestructura en la logística de transporte está asociada a los servicios. “Esta infraestructura sirve para brindar servicios y eso es lo que no debemos quitarnos de la cabeza. Probablemente, hace 30 años era muy importante tener una pista, por lo que esta significa en mate-

COSTO LOGÍSTICO Y SU COMPOSICIÓN



Fuente:
Encuesta Nacional de Logística 2020



ria de obra visible. Hoy, el Perú ha cambiado. Es cierto que hay mucho por mejorar, pero tenemos que pensar en servicios de calidad porque el servicio es dignidad. Ese es el enfoque que debemos tener. Si no miramos el sector transporte como un sector que presta servicios, nos quedaremos con un problema de ingeniería civil”, refirió.

El plan

Pérez Reyes detalló que el Plan Nacional del Servicio de Infraestructura Logística de Transporte al 2032 se basa en el desarrollo de dos planes logísticos a través del tiempo. El primero, elaborado en el 2011, es el Plan Nacional de Desarrollo de los Servicios Logísticos y comprende el estudio de 20 corredores logísticos y dos corredores estructurales.

El segundo es el Plan de Desarrollo Logístico de Vías Subnacionales (2016), el cual comprende el estudio de vías alimentadoras

El Plan Nacional del Servicio de Infraestructura Logística de Transporte (PNSILT) al 2032 se ha convertido en una de las principales herramientas impulsadas por el Estado para mejorar el transporte en el país.

El beneficio de esta iniciativa no se circunscribe propiamente a la infraestructura, es decir, las carreteras, el asfalto, los puentes y demás vías de comunicación. El objetivo principal de este plan es brindar un servicio de calidad para los ciudadanos que diariamente se

¿QUÉ ES EL PNSILT - 2032?

El Plan Nacional de Servicios e Infraestructura Logística de Transporte al 2032 es una herramienta de planificación estratégica del sector en la cual se detallan las necesidades, oportunidades de desarrollo, acciones e inversiones en infraestructura y servicios de transporte y logística.

Objetivos

- Integrar el Sistema Logístico Nacional.
- Potenciar la diversificación de modos de transporte de carga.
- Institucionalizar la logística en el Perú.
- Diversificación y transformación tecnológica de la logística.

asociadas a los corredores logísticos (vías departamentales y vías vecinales).

Ahora, el Plan Nacional del Servicio de Infraestructura Logística de Transporte al 2032 comprende el estudio de corredores logísticos, corredores alimentadores más el sistema logístico multimodal (41 corredores logísticos en total).

“Este plan es una herramienta de planificación estratégica. No hay forma de crecer económicamente y desarrollar una infraestructura si no planificamos. Para ello, necesitamos un plan estructurador y este plan nos permite tener claras las necesidades, las oportunidades de desarrollo, ver dónde se pueden hacer inversiones y qué tipo de intervenciones efectuar. Todo esto se reflejará en inversiones futuras en infraestructura y en servicio de transporte logístico”, refirió Pérez Reyes.

Estrategias

Las estrategias que comprende esta iniciativa son la integración del sistema logístico nacional mediante la promoción del *hub* logístico Callao-Chancay, así como el fortalecimiento del eje costero con diversificación de modos de transporte y mejora de la infraestructura. Asimismo, la diversificación del sistema modal de carga mediante el fortalecimiento de los diversos modos de transporte de carga, con prioridad en aquellos modos alternativos a la carretera, como el cabotaje marítimo, las rutas ferroviarias y aéreas, buscando siempre la eficiencia, la resiliencia y la sostenibilidad ambiental.

Otra estrategia es el sistema de los servicios logísticos y el transporte. Esto significa lograr servicios logísticos de calidad, especializados y seguros, fortaleciendo el sector transporte.

El sistema de institucionalidad y gobernanza también es una estrategia importante, pues la institucionalización de la gobernanza

¿QUÉ PUEDE HACER LA LOGÍSTICA DEL PERÚ?



• Mejora la competitividad de las exportaciones e importaciones.



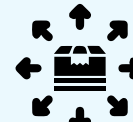
• La logística puede favorecer la posición del Perú como destino de las inversiones, asociada a la eficiencia productiva y de servicios.



• La logística genera empleo: la especialización de los recursos humanos favorece la estabilidad laboral.



• La logística promueve la descentralización: aumentando el comercio local y ampliando la cadena de suministros.



• La logística genera costos de distribución más competitivos y favorece el crecimiento de las pymes.

Anillo Vial Periférico

El Anillo Vial Periférico Lima Callao, cuya inversión suma 3,400 millones de dólares, fue declarado de interés por la Agencia de Promoción de la Inversión Privada (ProInversión) y el MTC en diciembre último.

El proyecto comprende el diseño, financiamiento, construcción, operación y mantenimiento de una autopista de 34.8 kilómetros de longitud, así como también el costo para la gestión en la adquisición de predios, entre otros.

Esta iniciativa privada, presentada por el Consorcio Anillo Vial Periférico, que lo conforman las empresas

Cintra Infraestructuras SE, Acciona Concesiones de Infraestructuras y Sacyr Concesiones Perú, beneficiará a 4.3 millones de personas en la capital, integrando en su recorrido a 11 distritos en Lima Metropolitana y un distrito del Callao.

El proyecto generará 70,000 empleos (directos e indirectos) en la fase de construcción y 20,000 empleos anuales (directos e indirectos) en la fase de operación, lo que favorecerá también a más de 1,800 familias con viviendas informales mediante programas de viviendas sostenibles.

caso de las inversiones en terminales portuarios, APM Terminals y DP World Callao han invertido, en conjunto, alrededor de 1,798 millones de dólares.

La inversión efectuada por APM Terminals asciende a 1,426 millones de dólares y comprende tres etapas; las dos primeras ya están culminadas y este mes se iniciará la etapa 3A.

Por su parte, DP World ha invertido 372 millones de dólares. La fase 1 está culminada, mientras que la fase 2 se encuentra en un 81% de avance en su ejecución. En abril de este año se prevé que culminará esta segunda etapa.

Otra inversión importante es el Antepuerto del Callao, que demandará una inversión de 20.7 millones de soles. Actualmente se encuentra en etapa de preinversión y se espera iniciar su convocatoria en el primer trimestre de este año.

El puerto de Chancay tiene un avance de 61% y demandará una inversión total de 1,431 millones de dólares. Se calcula que en noviembre se concluirá este terminal.

Por su parte, el terminal portuario de San Juan de Marcona requerirá una inversión de 404 millones de dólares y actualmente se encuentra en proceso de concesión. Se espera que la adjudicación de este proyecto se dé en el primer trimestre de este año.

En relación con los proyectos de carreteras destaca el Anillo Vial Periférico de Lima y Callao, el cual demandará una inversión de 6,771 millones de soles, así como la carretera Oyón-Ambo, cuya inversión estimada asciende a 1,390 millones de soles.

En lo que a carreteras se refiere, otro proyecto importante es el de Lima-Canta, que demandará una inversión de 1,311 millones de soles. Tiene una longitud de 21 kilómetros y se prevé que estará lista en marzo de este año.

La Nueva Carretera Central es otro proyecto de gran envergadura.

El PNSILT-2032 contó con la participación activa de una gran cantidad de actores involucrados en el transporte y la logística del país.

ra. Su inversión asciende a 24,315 millones de soles. Consiste en una autopista de 185 kilómetros, 32 km de túneles (siete túneles de más de un kilómetro), 13 kilómetros de viaductos, 13 kilómetros de muros de contención, ocho intercambios viales, cinco áreas de descanso y tres zonas de servicios.

El estudio de perfil fue declarado viable el 13 de diciembre del año pasado y se espera que en agosto del 2025 esté listo el Estudio Definitivo de Ingeniería (EDI).

Entre los proyectos ferroviarios destaca la Línea 2 del Metro de Lima y Callao, que demandará una inversión de 5,346 millones de soles, obra que se encuentra en un 52.64% de avance físico. El proyecto consta de tres etapas de implementación, Etapa 1A (5.23 kilómetros) en marcha blanca, Etapa 1B (7.34 kilómetros) y Etapa 2 (4.22 kilómetros).

Menos costos

El ministro de Transportes y Comunicaciones afirmó que la implementación del Plan Nacional de Servicios e Infraestructura Logística de Transporte al 2032 permitirá, en los próximos 10 años, un ahorro de más de 187,000 millones de soles en costos de transporte y distribución.

“Como país, necesitamos reducir el costo logístico, que ahora alcanza el 26.4%. Queremos bajarlo a 13.5% en el 2032. Para ello, necesitamos proyectos que nos permitan disminuir el costo logístico y ayudar a que nuestra actividad económica sea más competitiva”, puntualizó.

BENEFICIOS EN 10 AÑOS

• Beneficia a todas las familias del país reduciendo el costo de la canasta familiar

• Más de 1.7 millones de empresas beneficiadas a nivel nacional.

• Reducción de costos en transporte y distribución de 26.4% a 13.8% mediante la implementación del PNSILT.

• Reducción de la distancia total recorrida por km por el transporte de carga del país en 28.4%, reducción de los costos operativos de transporte y reducción de la emisión de CO₂.

• Cierre de brechas en infraestructura y servicios logísticos a través de la ejecución del PNSILT por más de S/ 92,000 millones en base a 22 programas de Actuaciones

logística colaborativa y regionalizada es fundamental.

Finalmente, es importante impulsar sistemas tecnológicos y transformación digital. La digitalización en trámite de transporte de carga nacional es básica en los actuales tiempos, así como también modernizar las infraestructuras tecnológicas.

“Debemos introducir sistemas tecnológicos de transformación digital. Esa es la razón por la que estamos planteando que la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías (Sutrán) adquiera este año 117 pódicos que podamos colocar en todas las principales carreteras del Perú, a fin de determinar la velocidad del vehículo, si cuenta con inspección técnica, si la placa es verdadera, es decir, información inmediata que nos facilitará la tecnología”, refirió.

Inversiones

En lo que se refiere a inversiones, el titular del MTC detalló que en el

Prohibida su reproducción y/o difusión