

Radiografía de los corredores logísticos en el Perú

Existen ciudades que, por su importancia, son consideradas las grandes locomotoras del crecimiento de los países, pues concentran las principales actividades económicas y un gran número de población.

Por otro lado, también existen zonas rurales, cuya accesibilidad se encuentra limitada por la escasa infraestructura de conectividad y un desarrollo comercial con poco avance.

Es, en este contexto, que los corredores económicos, también llamados logísticos, se constituyen como el camino más viable al desarrollo regional porque, como ejes de integración, permiten el flujo o circulación de mercancías y factores productivos, a partir del encuentro entre la oferta y la demanda sustentada en la existencia de relaciones de interdependencia de una o más ciudades centrales, intermedias y menores.

Es importante precisar que pasar de un corredor físico a uno económico moderno, requiere de varias etapas que implican una mayor eficiencia operacional, avance logístico, un desarrollo urbano amplificado a lo largo del corredor y, finalmente, un marco efectivo de inversión privada.

Según el *Plan Nacional de Servicios e Infraestructura Logística de Transporte al 2032*, elaborado por el Ministerio

de Transportes y Comunicaciones (MTC), a la fecha, el Perú cuenta con 41 corredores logísticos, de los cuales 20 son los estructurantes y consolidados que movilizan actualmente la carga del país.

De los 21 restantes, 17 son corredores en consolidación y cuatro clasifican como potenciales. Estas categorías responden al número de cadenas logísticas que movilizan; así, un corredor estructurante moviliza más de 30 cadenas logísticas, en tanto que uno potencial menos de cinco.

Corredores Logísticos Consolidados

	Nombre del corredor	Ámbito de origen/destino
1	Eje Estructurante Norte	Lima Metropolitana y provincias/Costa sur-Chile
2	Eje Estructurante Sur	Lima Metropolitana y provincias/Costa norte-Ecuador
3	Corredor Central	Lima Metropolitana y provincias/Sierra Central
4	Corredor Piura - Tumbes - Frontera con Ecuador	Costa Norte- Ecuador/Ecuador
5	Corredor Arequipa - Moquegua - Tacna - Frontera con Chile	Costa Sur- Chile/Chile
6	Corredor Callejón de Huaylas	Norte Chico/ Norte Chico
7	Corredor Ciudad de Dios - Cajamarca -Chachapoyas	Chiclayo - Trujillo -Cajamarca/Selva Alta Norte
8	Corredor IIRSA Norte	Costa Norte - Ecuador/Selva Alta Norte
9	Corredor Hidrovía Yurimaguas - Iquitos	Selva Alta Norte/Selva Baja Oriental
10	Corredor Hidrovía Pucallpa - Iquitos	IIRSA Centro/ Selva Baja Oriental
11	Corredor Los Libertadores	Sur Chico/ Sierra Central
12	Corredor Nazca - Abancay - Cusco	Sur Chico/ Cusco - Abancay
13	Corredor Minero	Cusco - Abancay/ Costa Sur - Chile
14	Corredor Arequipa - Juliaca	Costa Sur - Chile/Altiplano - Bolivia
15	Corredor La Oroya - Pucallpa	Sierra Central/ Altiplano - Bolivia
16	Corredor La Oroya - Huanayo - Ayacucho	Sierra Central/ Sierra Central
17	Corredor Cusco - Puno - Frontera con Bolivia	Cusco - Abancay/ Bolivia
18	Corredor Cusco - Puerto Maldonado frontera con Brasil	Cusco - Abancay/ Brasil
19	Corredor Tarma - La Merced - Satipo	Sierra Central/ Selva Central - VRAEM
20	Corredor Marginal de la Selva	Selva Alta Norte/ IIRSA Centro

Fuente: MTC-DPNTAL

Elaboración: IEDEP

Entre los principales rasgos que caracterizan a los

corredores, sobresale la unimodalidad (cuenta con un solo medio de transporte). **Asimismo, de los 20 corredores consolidados, únicamente dos presentan competencia intermodal, es decir una modalidad adicional al de la carretera.** Estos son el Corredor Central, que une Lima Metropolitana con la Sierra Central; y el Corredor Minero, que une Cusco- Abancay con la Costa Sur- Chile. Este último usa carretera más ferrocarril.

En el referido ***Plan Nacional de Servicios e Infraestructura Logística de Transporte al 2032*** se realizó un diagnóstico sobre los principales problemas del sistema logístico del país. Uno de ellos es la alta centralización logística de Lima y Callao, que no hace más que amplificar las desigualdades de crecimiento de la costa frente a la sierra y selva.

Dicha disfuncionalidad se aprecia, por ejemplo, en la cadena de alcachofas, donde el principal productor, que es Arequipa, tiene que transportar su contenedor casi 1 000 kilómetros (km.) hasta Callao, en lugar de solo recorrer los 100 km para llegar y embarcar vía el puerto de Matarani (Arequipa).

Por otra parte, no se ha mostrado avances respecto al desarrollo de la logística modo fluvial y un sistema de embarcaderos que lo complemente, reforzando la premisa de que el Perú cuenta con un alto potencial multimodal sin explotar.

De otro lado, el desarrollo tecnológico y de comunicaciones es desigual, con grandes avances en los aspectos de comercio exterior y pocos en la logística del interior del país, una brecha que no debe estar presente en la logística moderna.

Respecto a la implementación de proyectos, en la última década no se avanzó en materia de gobernanza logística que permita una colaboración entre el sector público y privado para la incorporación de nuevas vías de financiamiento al cierre de brechas.

Estas diferencias se aprecian en la visión de desarrollo de la logística nacional y coordinación entre el sector privado y las entidades gubernamentales. En cuanto a las Mipymes (micro, pequeñas y medianas empresas) logísticas de transporte y carga, estas no logran acceder al mercado de manera competitiva.

Nuevas oportunidades

El proyecto del puerto multipropósito de Chancay (Huaral-Lima) supone el mayor avance logístico de la última década y un factor clave para el descongestionamiento y descentralización del puerto del Callao, a lo que se suma una infraestructura y procesos logísticos a nivel hub. Asimismo, en torno al nodo portuario de Chancay se construirá, sobre una extensión de 843 hectáreas (has.), un complejo logístico industrial llamado Chancay Park.

En lo referente a las vías ferroviarias, al haber sido culminadas en el 2020, las ocho líneas férreas operativas abarcaron un total de 1 940 km de longitud, es decir no mostró ampliaciones desde el 2016. Entre las opciones de inversiones a dinamizar se encuentran proyectos en manos del sector público no concesionados como el **Ferrocarril Huancayo-Huancavelica**, por **US\$ 263 millones**, a cargo del MTC; y el

Ferrocarril Tacna-Arica, a cargo del Gobierno Regional de Tacna.

Índice de Desempeño Logístico 2023

Con la finalidad de determinar el avance y el desarrollo de los corredores económicos o logísticos de nuestros pares en la región realizamos un análisis de los resultados del **Índice de Desempeño Logístico** (LPI, por sus siglas en inglés), publicado en abril de 2023 por el **Banco Mundial**. El LPI cuantifica para 139 países la facilidad para establecer conexiones confiables en la cadena de suministro y los factores estructurales.

Este índice no se publicaba desde el año 2018, y, a pesar de que el entorno operativo es más desafiante desde la pandemia, se observa que el puntaje de los países incluidos en el LPI 2023 se ha mantenido de cierto modo estable. No obstante, persiste una brecha del desempeño logístico entre las naciones desarrolladas y en desarrollo.

En **América Latina**, el país que encabeza la lista es **Brasil**, con una puntuación de 3,2, ubicándose en puesto 51. Sin embargo, se encuentra muy por debajo de **Singapur** (4,3); **Finlandia** (4,2); **Dinamarca, Alemania, Países Bajos y Suiza**, con una puntuación de 4,1 cada uno; o **Austria, Bélgica, Canadá, Hong Kong, Suecia y Emiratos Árabes Unidos**, con una puntuación de 4. La mayoría de estas estos países han sido durante años actores dominantes en lo que se refiere al desarrollo de corredores logísticos.

Panamá, ocupa el segundo lugar en la lista de países latinoamericanos del LPI y el puesto 57 en la lista general,

con una puntuación de 3,1. Le siguen **Chile, Perú y Uruguay**, que comparten la posición 61, con una puntuación de 3 cada uno; y más rezagados se encuentran **Colombia, Honduras y México**, ubicados en la posición 66, con 2,9 puntos.

Es importante mencionar que, en Latinoamérica, se presentaron cambios significativos en el ranking del LPI frente al reporte de 2018. Ello, debido a que se observan avances sustanciales para **Perú (+22), Uruguay (+24), Costa Rica (+7)** y **Honduras (+27)**. Por su parte, cayeron significativamente **Panamá (-19), Chile (-27), Colombia (-8)** y **México (-15)**.

Índice de Desempeño Logístico (LPI) - 2023

País	Ranking 2023	Puntaje (máx. 5)	Cambio frente 2018
Brasil	51	3,2	▲ 5
Panamá	57	3,1	▼ -19
Chile	61	3,0	▼ -27
Perú	61	3,0	▲ 22
Uruguay	61	3,0	▲ 24
Colombia	66	2,9	▼ -8
Costa Rica	66	2,9	▲ 7
Honduras	66	2,9	▲ 27
México	66	2,9	▼ -15