

# CAPITULO V

## PROPUESTA ESTRATEGICA DE ACONDICIONAMIENTO DEL TERRITORIO PROVINCIAL



Los desafíos que enfrentan el departamento y la provincia hacen necesaria la reflexión sobre cuál será el futuro del territorio provincial de Trujillo. Esta reflexión le compete tanto a las autoridades provinciales y distritales, dirigentes provinciales y locales, a las instituciones públicas y privadas, como de la comunidad en general, con el fin de extraer soluciones encaminadas a identificar un derrotero común de desarrollo, que guíe las acciones de corto, medio y largo plazo, en el que el interés general prime sobre el individual.

La **prospectiva territorial**, como ciencia de planificar desde el futuro, es una excelente herramienta para superar las acciones de corto plazo que por su urgencia tienden a ser resueltas de manera inmediata para sortear la crisis; pero estas soluciones no resuelven los problemas, pues en ellas prima la inmediatez y la urgencia, cayendo en acciones reactivas, con un alto grado de improvisación, y lo que realmente se necesita es atender lo importante mediante soluciones estructuradas. Con la práctica de pensar y actuar prospectivamente se puede desarrollar una actitud proactiva para abordar la planificación y el desarrollo de la provincia y su territorio de manera estratégica.

En tal sentido, para llegar a la propuesta estratégica del Plan de Acondicionamiento Territorial de Trujillo 2013 – 2021, con actores sociales claves (instituciones públicas y privadas, profesionales, municipios distritales, Grupo Técnico de ZEE y OT Trujillo) se realizaron ejercicios prospectivos territoriales, cuyos aportes resultaron valiosos para plantear propuestas de desarrollo territorial para la provincia de Trujillo, con la perspectiva de actuar apropiadamente frente a la globalización, a la descentralización, a las megas tendencias mundiales, a los impactos territoriales, teniendo en cuenta los aspectos económico, social, cultural, tecnológico, ambiental y político. El ejercicio prospectivo nos llevó a situarnos en el futuro para desde este punto establecer estrategias y acciones, que desde el presente se deben realizarse para producir los cambios necesarios y poder llegar a la situación futura deseada.

## EL PROCESO DE PROSPECTIVA





### 5.1 Análisis FODA

Para efectos de contar con un conocimiento amplio de la situación actual del territorio provincial es muy importante realizar el análisis del contexto, tanto de los factores externos (oportunidades y amenazas) que pueden afectar a la Provincia en su desarrollo, así como de los factores internos (fortalezas y debilidades) con los que se cuenta.

**CUADRO N° 82: ANÁLISIS FODA DE ACONDICIONAMIENTO TERRITORIAL DE LA PROVINCIA DE TRUJILLO**

SUB-SISTEMA	INDICADOR	FACTORES INTERNOS		FACTORES EXTERNOS	
		FORTALEZAS	DEBILIDADES	OPORTUNIDADES	AMENAZAS
FISICO ESPACIAL	<b>SUPERFICIE</b>	Los distritos de Poroto, Simbal y Huanchaco, son los que cuentan con mayor extensión territorial.	Los distritos de Trujillo, El Porvenir, La Esperanza y Moche son los que cuentan con menor extensión territorial.	Ser atractores para crecimientos territoriales ordenados.	Grandes limitaciones en su crecimiento territorial ordenado por falta de territorio
	<b>POBLACION PROYECTADA 2011</b>	El distrito de Trujillo presenta la mayor población con 313,969 hab. de la provincia.	Los distritos que presentan menor población de la Provincia son Simbal con 4,307 hab. y Poroto con 3,486 hab.	Ser polo de Desarrollo y concentración poblacional.	Decrecimiento poblacional por las migraciones hacia los distritos costeros.
	<b>DENSIDAD</b>	Los distritos de Simbal con 11.11 hab./km2 y Poroto con 11.49 hab./km2 presenta la densidad más baja de la Provincia.	El distrito de Florencia de Mora con 16,779.20 hab./km2 presenta la densidad más alta de la Provincia.	Presenta mayor cantidad de territorio por persona.	Escases de territorio para el desarrollo de las actividades humanas.
	<b>CENTROS POBLADOS URBANOS Y RURALES</b>	La ciudad de Trujillo tiene la mayor población urbana con el 99.94%, siendo la capital de la provincia, teniendo los roles y funciones de mayor importancia de la Provincia: Político, Administrativa, Industrial y Comercial.	Las Ciudades de Simbal y Poroto tienen la mayor población rural con 80.3% y 69.7% respectivamente, teniendo los roles y funciones básicas de la Provincia: Abastecedora Recreativa y Agropecuaria	Ser Polo de Desarrollo Regional.	Escaso desarrollo de las zonas rurales por débiles políticas provinciales, regionales y nacionales.
	<b>ARTICULACION PROVINCIA – REGION - PAIS</b>	El distrito de Trujillo presenta la más alta articulación por ser de tipo: Provincial, Regional y Nacional.	Los distritos de El Porvenir, Florencia de Mora, y La Esperanza presentan la articulación más baja por ser de tipo Distrital.	Ser Plataforma Logística de Rango Regional, Nacional e Internacional.	Deterioro Urbano en las vías Conectoras o vinculadoras con las vías de Rango Regional y Nacional.
	<b>NIVELES DE TRANSITABILIDAD PROVINCIAL</b>	El distrito de Trujillo presenta el nivel alto de transitabilidad por ser de rango nacional y estar en buen estado.	Los distritos de El Porvenir, Florencia de Mora, y La Esperanza presentan el nivel bajo de transitabilidad por ser de rango distrital en buen estado.	Fluidez en las diversas operaciones logísticas territoriales.	Tener pocas posibilidades de ser parte de las Plataformas logísticas Territoriales.



SUB-SISTEMA	INDICADOR	FACTORES INTERNOS		FACTORES EXTERNOS	
		FORTALEZAS	DEBILIDADES	OPORTUNIDADES	AMENAZAS
BIOFÍSICO	SUELO	Disponibilidad de áreas de suelos con aptitud agrícola y pecuaria en el valle moche; y en parte baja del valle Virú.	Carencia de estudio de suelos y mal manejo provocando erosión y salinización, hasta pérdida de suelos agrícolas con la expansión urbana actual.	Presencia de organismos no gubernamentales e instituciones públicas y privadas que promueven uso y conservación del suelo agrícola.	Presión de inversionistas nacionales o extranjeras por suelos para actividades de expansión urbana en áreas agrícolas.
		Proyecto de irrigación CHAVIMOCHIC que promueve el uso de suelos agrícolas en los distritos de Moche y Salaverry para cultivo agroindustriales.	Proceso de implementación lento en cuanto a infraestructura de riego y almacenamiento.	PECH órgano desconcentrado de ejecución del Gobierno Regional La Libertad y constituye una Unidad Ejecutora que cuenta con autonomía técnica, económica, financiera y administrativa.	Tierras e infraestructura del PECH susceptibles a desastres naturales por FEN y cambio climático.
		Áreas urbanas consolidadas y otras en expansión planificada (PDUM).	Descontrol de la ocupación urbana que atenta contra suelo de aptitud agrícola, crecimiento vertical no planificado.	Normativa nacional que orienta la expansión urbana eficiente.	Asentamientos humanos e infraestructura social y económica expuesta a peligros de inundación, tsunamis y sismos.
	SUBSUELO	Existencia de recursos mineros metálicos y no metálicos en zona continental y de hidrocarburos en la zona marítima (petróleo).	Explotación de recursos mineros metálicos y no metálicos generan degradación ambiental.	Inicio de las actividades de formalización de actividad minera, con utilización de tecnologías limpias.	Posiciones anti mineras que alientan el conflicto social en el país.
	ÁREAS DE PROTECCIÓN Y CONSERVACIÓN ECOLÓGICA	Existencia de áreas naturales protegidas por normas (ordenanza municipal) como propuesta a ser ANP.	Desprotección de recursos patrimoniales naturales exponiéndolos a la degradación.	Desarrollo de eonegocios.	Falta de identidad con los recursos naturales de la provincia.
		La existencia de numerosos recursos naturales (playas, biodiversidad), con potencial económico.	Deficiencia en investigación, conservación y puesta en valor de los recursos naturales.	Marco normativo que promueve el aprovechamiento y protección de recursos naturales renovables y no renovables.	Vulnerables a inadecuadas actividades antrópicas.
	BIODIVERSIDAD	Existencia de ecosistemas con diversidad de especies de flora, fauna y hábitat.	Deforestación de bosques secos de montaña y escasas de áreas de bosques.	Recuperación de zonas impactadas por actividad minera y otras actividades antrópicas.	Cambio climático y pérdida de biodiversidad.



SUB-SISTEMA	INDICADOR	FACTORES INTERNOS		FACTORES EXTERNOS	
		FORTALEZAS	DEBILIDADES	OPORTUNIDADES	AMENAZAS
BIOFISICO	RECURSOS HÍDRICOS	Disponibilidad del recurso hídrico proveniente del río Moche y trasvase a través del proyecto CHAVIMOCHIC; así como aguas subterráneas con infraestructura para su uso.	Alteración del acuífero ocasionando elevación de la napa freática en algunas zonas de la provincia.	Proyecto CHAVIMOCHIC (III Etapa) que garantiza la disponibilidad del recurso hídrico, para consumo humano y actividades agrícolas.	Deforestación en cuenca alta del río Moche.
		Existencia de instancias de regulación del uso del agua por cuencas (ANA, ALA, etc.).	Contaminación del agua por relaves mineros y por descargas de aguas residuales sin tratamiento, agroquímicos y arrojado de residuos sólidos.	Política de Estado sobre los recursos hídricos, Ley de aguas y otra normativa e interés público por la defensa y conservación del agua.	Limitada planificación para el uso y manejo del agua y bajos niveles de coordinación interinstitucional: Ala, Junta de Usuario, Comités de Regantes, Agricultura).
	AIRE	SEGAT monitorea la calidad del aire.	Débil aplicación y cumplimiento de las políticas de gestión ambiental.	Organismos no gubernamentales e instituciones públicas y privadas que trabajan el tema ambiental.	Incremento de empresas informales que generan contaminación del aire.
		No hay riesgos de concentración de contaminantes excepto por las PTS.	Los elementos con mayores emisiones son el CO2 por del parque automotor y las PTS por la quema de biomasa (caña de azúcar por empresas agroindustriales), fábricas de ladrillos de arcilla, briquetas, molinerías entre otras.	Normas legales que reglamentan Estándares de calidad del aire (ECA's) y Límites máximos permisibles (LMP) de elementos contaminantes.	Incremento de los niveles de concentración de elementos contaminantes en el aire.
	LITORAL	Belleza escénica del litoral que atrae el turismo de verano.	Playas expuestas a la contaminación por aguas con residuos contaminantes vertidas por ríos y drenes.	Clima favorable para actividades playeras.	Incremento de constantes mareas fuertes, litoral vulnerable a Tsunamis, FEN, Sismos, erosión.



SUB-SISTEMA	INDICADOR	FACTORES INTERNOS		FACTORES EXTERNOS	
		FORTALEZAS	DEBILIDADES	OPORTUNIDADES	AMENAZAS
ECONÓMICO	<b>DINÁMICA ECONÓMICA</b>	Liderazgo de la Provincia de Trujillo en la Dinámica Económica Regional (Departamento de la Libertad), concentraos en los distritos de Trujillo, Huanchaco y Salaverry.	Insuficientes plataformas de servicios (articulación e infraestructura de la seguridad ciudadana y servicios sociales) y logística (deterioro del puerto y de las vías de acceso, parque industrial no implementado) para liderar la región.	Fortalecimiento de la Provincia de Trujillo como Polo de Desarrollo Regional, en la Dinámica Económica.	Generación de desequilibrios territoriales en la Dinámica Económica, por la preferencia en el desarrollo sólo de los distritos de Trujillo, Huanchaco y Salaverry.
	<b>PEA POBLACION NO POBRE</b>	Presencia importante de autoempleo en sectores de servicios, comercio y transformación.	Informalidad de los pequeños productores manufactureros, con falta beneficios laborales.	Acceso a créditos para inversión con una demanda sostenida de bienes y servicios y con servicios de capacitación especializados	Presencia de subempleo en centros comerciales y despido por crisis económica.
	<b>SECTOR AGROPECUARIO</b>	Diversidad de productos agrícolas como caña de azúcar, esparrago, palta, etc.; con uso de tecnologías nuevas de productores exportadores y asociaciones de productores como junta de usuarios del valle moche.	Inestabilidad del Mercado para el Sector Agrícola y débil manejo empresarial por parte de pequeños productores agropecuarios con escasos conocimientos técnicos sobre producción agropecuaria.	Ampliación de frontera agrícola con el Proyecto de Irrigación de CHAVIMOHIC con programas de control sanitario y programas nacional de apoyo a la actividad agropecuaria (agroideas, procompite), implementando de Cadenas Productivas en el Sector Agrícola.	Cambio climático, plagas y variabilidad de los precios de productos agrícolas que afecta al Sector Agrícola.
		Diversidad Pecuaria, debido a la presencia de diversos pisos ecológicos en la Provincia.	Producción Pecuaria para autoconsumo.	Tecnificación del Sector Pecuario en la Provincia.	Mercado copado por productos externos que afecta el Sector Pecuario de la Provincia.
	<b>SECTOR PESQUERO</b>	Existencia del Puerto Comercial de Salaverry con fácil acceso por carretera a los cargadores y receptores(principalmente harina de pescado, fertilizantes, concentrados de minerales, arroz, azúcar, etc)	Ineficiencia del Puerto Comercial de Salaverry con falta de mantenimiento.	Puerto Comercial Exportador.	Gran acumulación de arena en los accesos de entrada y salida del puerto con amenaza de que las embarcaciones encallen.



SUB-SISTEMA	INDICADOR	FACTORES INTERNOS		FACTORES EXTERNOS	
		FORTALEZAS	DEBILIDADES	OPORTUNIDADES	AMENAZAS
ECONÓMICO	SECTOR MINERO	Presencia de Minas no metálicas y canteras. (Distrito Salaverry, Huanchaco y Laredo, etc)	Existencia de minería informal en los distritos de Salaverry, Huanchaco y Laredo, etc.	Desarrollo de Industria Minera en la Provincia de la Provincia de Trujillo y el crecimiento de nuevos proyectos de vivienda.	Impacto Negativo en la Economía Provincial.
	SECTOR TURISMO	Presencia de Recursos Turísticos Arqueológicos y no Arqueológicos ubicados en todos los distritos de la provincia de la Provincia de Trujillo. Posicionamiento de la Provincia de Trujillo como destino del destino turístico del norte del Perú.	Fragilidad y Escasa Infraestructura y equipamiento turístico.	Ser Destino Turístico con la promoción internacional del Turismo (MINCETUR).	Deterioro de recursos turísticos en todos los distritos de la provincia de Trujillo. Fenómeno del niño. Nuevos destinos turísticos
	SECTOR COMERCIO	Existencia de Centros Comerciales y mall's en el área metropolitana. Oferta diversa de empresas de transporte de carga y pasajeros infraestructura turística Red vial en adecuadas condiciones que facilitan el transporte	Centralización de los centros comerciales en el casco urbano. Saturación de la oferta provincial del Sector Comercio en los servicios de consumo en la Provincia de Trujillo.	Inversión privada nacional y extranjera en la actividad comercial. Apertura de mercados según sectorización a nivel provincial en el Sector Comercio para los servicios de consumo masivo.	Disminución de Economías de Escala en el Sector Comercio para los servicios de consumo.
	SECTOR TRANSPORTES	Alta demanda del Sector Transportes en la Provincia.	Parque Automotor antiguo que eleva el costo de transportes en la Provincia.	Renovación y modernización del Transporte Provincial.	Falta de inversión privada y pública en el Sector Transportes.
	SECTOR INDUSTRIAL	Presencia de Empresas de Transformación Industrial a mediana y gran escala.	Disminución de la Industria Pesada en la Provincia.	Desarrollo de la Industria para la Exportación.	Bajos costos de producción Industrial en el Mercado Externo.
	SECTOR FINANCIERO	Existencia de Banca Financiera especializada.	Informalidad empresarial que afecta el Sector Financiero.	Accesibilidad de Líneas de Créditos.	Presencia de Cartera Pesada en el Sector Financiero.





SUB-SISTEMA	INDICADOR	FACTORES INTERNOS		FACTORES EXTERNOS	
		FORTALEZAS	DEBILIDADES	OPORTUNIDADES	AMENAZAS
SOCIAL	DEMOGRAFÍA	El Distrito de Trujillo tiene mayor proyección poblacional al 2021 con 338,358 habitantes, teniendo al Distrito de Huanchaco con la tasa de crecimiento más alta (5.96).	El Distrito de Poroto tiene la menor proyección poblacional al 2021 con 2,921 habitantes, teniendo una tasa de crecimiento negativa (-1.42).	Crecimiento poblacional sostenido el Distrito de Trujillo.	El despoblamiento el Distrito de Poroto.
	EDUCACIÓN	El Distrito de Trujillo cuenta con mayor oferta educativa y mayor índice de alfabetismo.	Los Distritos de Poroto y Simbal son los que cuentan con menor oferta educativa y menor índice de alfabetismo.	Integración y articulación de la oferta educativa en la capital de la Provincia.	Disminución de a tasa de alfabetismo en las zonas rurales de la Provincia
	SALUD	El Distrito de Trujillo cuenta con mejor cobertura de los equipamientos de Salud y menor índice de desnutrición.	Los Distritos de Poroto y Simbal son los que cuentan con la menor cobertura de los equipamientos de salud y mayor índice de desnutrición.	Integración y articulación de la oferta de salud en la capital de la Provincia.	Incremento del índice de desnutrición en las zonas rurales de la Provincia
	Nº VIVIENDA SEGÚN REGIMEN DE OCUPACIÓN	El Distrito de Trujillo cuenta con mayor cantidad de viviendas propias compradas (42,866).	El Distrito de El Porvenir cuenta con mayor cantidad de viviendas propias por invasión (4,659).	Mejoramiento de la tipología habitacional en el Distrito de Trujillo.	Incremento de los índices de deterioro de la tipologías habitacionales en el Distrito del Porvenir.
	COBERTURA DE SERVICIOS BASICOS	El Distrito de Trujillo cuenta con la mejor cobertura de Servicios Básicos en la Provincia.	El Distrito de Huanchaco cuenta con la peor cobertura de Servicios Básicos.	Implementar programas nacionales de cobertura de Servicios Básicos para la Provincia (Zona Urbana y Rural)	Incremento de los porcentajes de déficit en los Servicios Básicos Provinciales (Agua, Desagüe y Luz).
	SEGURIDAD CIUDADANA	El Distrito de Trujillo cuenta con la mayor cantidad de comisarías y efectivos policiales de la Provincia.	Los Distritos de Simbal y Poroto son los Distritos con menor número de Efectivos Policiales de la Provincia.	Integración y articulación de la Seguridad Ciudadana en la capital de la Provincia.	Incremento de la Inseguridad Ciudadana en las Zonas Rurales de la Provincia.
	COMUNICACIÓN E INFORMACIÓN	El Distrito de Trujillo cuenta con mayor número de líneas telefónicas y televisión en la Provincia.	Los Distritos de Simbal y Poroto no cuentan con líneas telefónicas y televisión en la Provincia.	Integración y articulación de Comunicación e Información en la capital de la Provincia.	Deterioro de la Comunicación e Información en las zonas rurales.





SUB-SISTEMA	INDICADOR	FACTORES INTERNOS		FACTORES EXTERNOS	
		FORTALEZAS	DEBILIDADES	OPORTUNIDADES	AMENAZAS
CULTURAL	<b>PATRIMONIO HISTÓRICO</b>	El Distrito de Trujillo cuenta con mayor número de Patrimonios Históricos.	Los Distritos de El Porvenir, Florencia de Mora y Poroto no cuentan con Patrimonio Histórico.	Convertir a la Provincia de Trujillo en destino turístico arqueológico internacional.	Turismo centralizado en la capital de la Provincia.
	<b>AREAS DE PROTECCIÓN Y CONSERVACIÓN CULTURAL</b>	El Distrito de Trujillo tiene la mayor cantidad de acontecimientos programados y folklore en la Provincia.	Los Distritos de Florencia de Mora, La Esperanza y Salaverry no cuentan con acontecimientos programados y folklore en la Provincia.		
POLITICO INSTITUCIONAL	<b>Situación actual de límites</b>	Los distritos de Laredo y Salaverry presentan sus límites parcialmente definidos.	Los distritos de Trujillo, Moche, La Esperanza, El Provenir, Florencia de Mora, Víctor Larco, Huanchaco, Simbal, y Poroto con límites indefinidos.	Mejor administración político – territorial, con la implementación del Plan de Demarcación Territorial Provincial.	Conflictos territoriales provinciales por falta de definición de límites.
	<b>Ejecución presupuestal</b>	Los Distritos de Florencia de Mora, Huanchaco y Simbal presentan los mayores porcentajes de ejecución presupuestal.	Los distritos de Víctor Larco y La Esperanza presentan los menores porcentajes de ejecución presupuestal.	Mayor inversión en el desarrollo de obras públicas en la provincia de Trujillo.	Postergación de la inversión pública en la provincia de Trujillo.
	<b>Transferencia presupuestal</b>	Huanchaco es el distrito que recibe mayor porcentaje de la transferencia presupuestal de la provincia.	Salaverry y La Esperanza son los distritos que reciben menor porcentaje de la transferencia presupuestal de la provincia.	Alta gobernabilidad y mejora de la eficiencia de la gestión municipal.	Débil gobernabilidad por deficiente gestión municipal.
	<b>Capacidad operativa y logística</b>	Los distritos de Trujillo, El Porvenir, La Esperanza y Víctor Larco tienen una alta capacidad operativa y logística.	Los distritos de Laredo, Poroto y Simbal tienen una baja capacidad operativa y logística.	Implementación del sistema de plataforma logística provincial.	Plataforma logística centralizada en la capital y desarticulada en el resto de la provincia.
	<b>Monto de inversión 2008-2011</b>	El distrito de Trujillo cuenta con un mayor monto de inversión 2008 – 2011 (S/. 2'959,237.50)	El distrito de Salaverry cuenta con un menor monto de inversión 2008 - 2011 (S/. 64,387.40)	Desarrollo de obras de impacto provincial.	Uso inadecuado de los recursos públicos.

## 5.2 Escenarios

Un escenario es un retrato significativo y detallado de un plausible (aprobable), admisible, recomendable y coherente mundo futuro. En él se pueden ver y comprender claramente los problemas, amenazas y oportunidades que tales circunstancias pueden presentar. No es una predicción o un pronóstico específico, es la descripción de eventos y tendencias que pueden ocurrir. (Ernesto H. Firmenich Bianchi, Método para construir escenarios)



Inicio del Taller de elaboración de los Escenarios Territoriales



Proceso de elaboración de los Escenarios Territoriales en Taller

### a) Escenario Tendencial

Aquí hicimos proyecciones del comportamiento futuro de las variables que determinan los modos de uso y ocupación del territorio provincial, bajo la hipótesis de que se deje fluir libremente y no se toman algunas medidas. Esto nos permitió identificar problemas derivados y que deben ser atendidos mediante la planificación territorial (Primer Taller de Trabajo).

### b) Escenario Alternativo

Aquí hicimos proyecciones del comportamiento futuro de las variables que determinan los modos de uso y ocupación del territorio provincial, bajo la hipótesis de que se deje fluir cob soluciones parciales y no se toman algunas medidas coyunturales pero que no trascienden.

### c) Construcción del escenario Deseable

Son las diversas posibilidades de desarrollo territorial, de acuerdo a los intereses y pretensiones de los principales actores provinciales. Éstos se obtienen a partir de las situaciones hipotéticas, metas o aspiraciones que cada actor o grupo social pretende.



Participantes del Taller de Elaboración de Escenarios territoriales.

En el siguiente Cuadro se sintetiza los escenarios determinados en proceso participativo y que pueden ocurrir en la provincia de Trujillo:



**CUADRO N° 83: ESCENARIOS DE ACONDICIONAMIENTO TERRITORIAL DE LA PROVINCIA**

SUB SISTEMA	TENDENCIAL	ALTERNATIVO	DESEABLE
<b>FISICO TERRITOTIAL</b>	Los distritos de Trujillo, El Porvenir, La Esperanza y Moche cuentan con menor extensión territorial teniendo grandes limitaciones en su crecimiento territorial ordenado; los distritos de Simbal y Poroto con menor población urbana y mayor población rural provincial, teniendo sus roles y funciones provinciales básicas (Abastecedora Recreativa y Agropecuaria), con decrecimiento poblacional por las migraciones hacia los distritos costeros; el distrito de Florencia de Mora con la densidad más alta provincial y con escasas de territorio para el desarrollo de las actividades humanas; con los distritos de El Porvenir, Florencia de Mora, y La Esperanza presentan la articulación y nivel de transitabilidad tipo y rango Distrital, con el deterioro de las vías vinculadoras y pocas posibilidades de integrarse a las plataformas logísticas provinciales.	Los distritos de Trujillo, El Porvenir, La Esperanza, Florencia de Mora y Moche tienen crecimiento territorial vertical con problemas, con articulación y nivel de transitabilidad tipo y rango Distrital, con vías vinculadoras en buen estado e integradas a las plataformas logísticas provinciales.; los distritos de Simbal y Poroto equilibran la población urbana y rural provincial, teniendo sus roles y funciones provinciales básicas (Abastecedora Recreativa y Agropecuaria), disminuyendo la tasa de migraciones hacia los distritos costeros.	Los distritos de Poroto, Simbal y Huanchaco, son Atractores para crecimientos territoriales ordenados; El distrito de Trujillo es un polo de Desarrollo y concentración poblacional Regional; con la Plataforma Logística de Rango Regional, Nacional e Internacional, que brinda Fluidez en las diversas operaciones logísticas territoriales.
<b>BIÓFISICO</b>	La provincia de Trujillo tiene un manejo deficiente de áreas naturales y agrícolas; con el aire contaminado por deficiencia en planes de manejo ambiental en la quema de caña, hornos de ladrilleras y carboneras; con litoral marino impactado por inadecuadas actividades antrópicas; con oferta hídrica natural y de CHAVIMOCHIC que garantiza el desarrollo de las áreas bajo riego actuales en los Valles de Virú y Moche, y garantiza la demanda de consumo humano; con el incremento en la degradación del suelo con aptitud agrícola en la parte baja de la provincia por la salinización y presión urbana – industrial; con las concesiones mineras en actividad que generan contaminación.	La provincia de Trujillo tiene un manejo ecoeficiente de las áreas naturales y agrícolas, con deficiencia en sus planes de manejo ambiental, con un litoral turístico e impactado por actividades antrópicas, con oferta hídrica natural garantizada, con el incremento de suelo urbano, generando degradación de suelo agrícola, con el incremento de las concesiones mineras no metálicas con débil control de su impactos ambientales.	La provincia de Trujillo tiene una adecuada gestión de sus áreas naturales y recursos del subsuelo dándoles valor agregado para el aprovechamiento sostenible; con el litoral costero protegido, con el aire libre de contaminantes; suelos agrícolas con alto rendimiento productivo y ocupación territorial eficiente, generando el desarrollo sostenible.



SUB SISTEMA	TENDENCIAL	ALTERNATIVO	DESEABLE
<b>SOCIAL</b>	La Provincia de Trujillo tiene a los distritos de Poroto y Simbal con menores indicadores de desarrollo social provincial; con el distrito de El Porvenir con mayor cantidad de viviendas propias por invasión y con deterioro en sus tipologías habitacionales; con el distrito de Huanchaco con la peor cobertura de Servicios Básicos; con el incremento de los porcentajes de déficit de desabastecimiento de los Servicios Básicos; con el incremento de la Inseguridad Ciudadana en las Zonas Rurales de la Provincia.	La Provincia de Trujillo presenta mejoras en los Indicadores de Desarrollo Social de los Distritos de Poroto y Simbal; con disminución de viviendas propias por invasión en el Distrito de El Porvenir y sus tipologías habitacionales remodeladas; con disminución de los déficit de desabastecimiento de servicios básicos provinciales; y con cobertura parcial de la seguridad ciudadana de las zonas rurales de la Provincia.	La Provincia de Trujillo tiene un crecimiento poblacional equilibrado entre su zona costera y su zona alto andina; con la oferta educativa, de salud y seguridad ciudadana articulada e integrada entre sus zonas urbanas y rurales, con los servicios básicos y dotaciones de vivienda según la distribución poblacional y nivel social; con un sistema de comunicaciones e información masificado a nivel provincial.
<b>CULTURAL</b>	La Provincia de Trujillo en los distritos de El Porvenir, Florencia de Mora, Poroto, La Esperanza y Salaverry no cuentan con Patrimonio Histórico, acontecimientos programados ni folklore generando la concentración del turismo en la capital de la Provincia.	La Provincia de Trujillo en el distrito de Trujillo cuenta con mayor número de Patrimonios Históricos, acontecimientos programados y folklore, convirtiéndose en destino turístico arqueológico nacional.	La Provincia de Trujillo cuenta con Patrimonios Históricos, acontecimientos programados y folklore, convirtiéndose en destino turístico arqueológico internacional.
<b>ECONÓMICO</b>	El desarrollo de la provincia de Trujillo se basa en las actividades terciarias sobre actividades primarias, con mercados provinciales inestables, con producción pecuaria para autoconsumo, con parque automotor provincial antiguo, con disminución de industria pesada y con informalidad empresarial poco atractivo para el sistema financiero.	Industrialización de Actividades Primarias, con cadenas de productivas en la Provincia de Trujillo, con proyectos de mejoramiento del Sector Pecuario, con mejoramiento en las operaciones logísticas del Puerto de Salaverry, con renovación parcial del Parque Automotor, y con un Sistema Financiero involucrado y desarticulado en el Crecimiento Económico Provincial.	La provincia de Trujillo es polo de Desarrollo Económico Regional en los sectores Bienes y Servicios, Comercio, Industria y Agroindustria, con Salaverry como puerto comercial exportador, con el Sector Pecuario Tecnificado, con un parque automotor provincial moderno y sistema financiero articulado al Desarrollo Económico.





SUB SISTEMA	TENDENCIAL	ALTERNATIVO	DESEABLE
<b>POLITICO INSTITUCIONAL</b>	La provincia de Trujillo, cuenta con la mayor parte de sus distritos con límites indefinidos, generando conflictos territoriales; con los distritos de Víctor Larco y La Esperanza con los menores porcentajes de ejecución presupuestal, generando postergación en su inversión pública; Salaverry y La Esperanza reciben menor porcentaje de la transferencia presupuestal de la provincia, presentando débil gobernabilidad por deficientes gestiones municipales; los distritos de Laredo, Poroto y Simbal con baja capacidad operativa y logística desarticulados del resto de la provincia; con un inadecuado uso de los recursos públicos a nivel provincial.	La provincia de Trujillo presenta los límites distritales parcialmente definidos, ejecutándose el Plan de Demarcación Territorial, con mayor inversión de obras públicas a nivel distrital, con mayor porcentaje de transferencia presupuestal generando usos inadecuados del presupuesto por deficientes gestiones municipales, con alta capacidad operativa de su plataforma logística centralizada en la capital de la provincia.	La provincia de Trujillo presenta los límites distritales definidos, dentro del Plan de Demarcación Territorial Provincial; con mayor inversión en el desarrollo de obras públicas a nivel provincial; con mayor porcentaje de la transferencia presupuestal generando gobernabilidad y eficiencia de la gestión municipal; con alta capacidad operativa de su plataforma logística provincial.



Proceso de elaboración de Escenarios territorial



Parte del Equipo Técnico del Taller de Elaboración de Escenarios territorial



### 5.3 Visión de Desarrollo

**Capital cultural del norte peruano, segura, atractiva y articulada con su plataforma logística provincial para invertir y vivir dignamente.**

#### Descripción de la Visión:

La Provincia de Trujillo tiene crecimientos territoriales ordenados y equilibrados, que generan polos de Desarrollo integrados entre su Zona Costera y su Zona Alto andina; con la Plataforma Logística Territorial con Fluidez en las diversas operaciones logísticas.

Con una adecuada gestión de sus recursos naturales renovables y no renovables, con una alta calidad ambiental, y suelos con alto rendimiento productivo generando el desarrollo sostenible.

Con la oferta de educación, salud, seguridad ciudadana, comunicación e información eficiente en el ámbito urbano y rural, con servicios básicos y de vivienda satisfechos a nivel provincial.

Siendo destino turístico internacional por contar con un sistema de Patrimonios Históricos, Acontecimientos programados y Folklore trascendentales que forman la Marca Trujillo.

Con Plataforma Logística de soporte económico para el impulso del turismo, la industria y los productos de exportación.

Con un Proceso de Demarcación Territorial Provincial; con una Gestión Municipal Ecoeficiente, que genere mayor Inversión y Transferencia Presupuestal en el desarrollo de obras públicas a nivel provincial.





**GRÁFICO N° 24:** VISION PAT DE LA PROVINCIA DE TRUJILLO POR PLATAFORMAS LOGISTICAS





#### 5.4 La provincia como plataforma logística

En los últimos años, la logística internacional se ha transformado en la respuesta más relevante a la globalización y a la creciente competitividad de los mercados. Este fenómeno internacional ha generado la aparición de Plataformas de desarrollo que dan sustento a las actividades más avanzadas de movimiento de carga, servicios y de valor agregado.

A nivel global, el desarrollo de infraestructura multimodal ha sido clave en la integración comercial y, en particular, para dar soporte a los complejos patrones de intercambio de inventarios a una escala nunca antes vista. Para soportar estos complejos patrones, la integración de los modos marítimo, terrestre y aéreo han resultado fundamental para el buen desempeño de dichas redes. En las economías desarrolladas, el desarrollo portuario y, en particular, el desarrollo de plataformas logísticas han sido un elemento crucial para enfrentar dicho desafío.

En la actualidad, producto de los profundos cambios acontecidos en la economía global en general y en particular en los sistemas de producción y distribución de mercadería antes comentados, la concepción misma de la logística ha variado hasta convertirse en un motor de la competitividad de la industria y el comercio. La logística avanzada, definida como la sincronización de las actividades de múltiples organizaciones participantes en la cadena logística y de transporte, permite el surgimiento de sistemas logísticos complejos, basados en la sincronización de procesos y la retroalimentación de información que dan origen a esquemas multimodales de transporte, definidos en función de las características de la carga, tiempo, distancia y geografía que deben recorrer y que aprovechan las ventajas de cada modo de transporte en beneficio de la competitividad de la carga.

##### 5.4.1 PLATAFORMA LOGÍSTICA

Una Plataforma Logística se reconoce así por su estratégica ubicación, una integrada infraestructura y por su extensa disponibilidad de espacio físico, lo cual, unido a las actividades de movimiento de carga, servicios y de valor agregado, han permitido lograr constantes disminuciones en los costos logísticos, consolidación de polos de desarrollo y aumentos sostenidos de la competitividad, poniendo este concepto a la vanguardia del intercambio mundial.

Una **Plataforma Logística** se define conceptualmente, como aquellos puntos o áreas de ruptura de la cadena de transporte y distribución en los que se concentran actividades y funciones técnicas y de valor añadido. Estas se han desarrollado preferentemente en torno a los puertos.

Por otro lado la **European Association of Freight Villages EUROPLATFORMS** define a la plataforma logística como “Un área dentro de la cual todas las actividades relativas al



transporte, logística y la distribución de bienes, tanto para el tránsito nacional o internacional, son llevadas a cabo por varios operadores. Su gestión puede ser pública o privada y en ambos casos se podrá contar con los servicios públicos requeridos para prestar sus servicios”.

En términos más simples, podemos definir una plataforma logística como una zona especializada que cuenta con la infraestructura y los servicios necesarios para facilitar la complementariedad modal y servicios de valor agregado, donde distintos agentes coordinan sus acciones en beneficio de la competitividad

#### **5.4.2 CRITERIOS PRELIMINARES PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE UNA PLATAFORMA LOGÍSTICA**

Estos criterios hacen énfasis en la necesidad de abordar la implementación de una plataforma logística desde una perspectiva integral y coordinada entre el sector público y privado, de modo de asegurar que la inversión en este tipo de infraestructuras obedezca a una necesidad real del sector y no a un mero negocio inmobiliario.

##### **a) Centros de distribución locales**

Este tipo de plataformas se orientan a mercados locales finales, donde el tamaño de mercado que atienden es básicamente la población de una ciudad o un conjunto de ciudades pequeñas, como una forma de regular la congestión vehicular en las grandes ciudades o para asegurar el adecuado suministro de víveres y alimentos a las pequeñas ciudades.

##### **b) Zonas logísticas de distribución**

En este tipo de infraestructuras las economías de escala comienzan a ser importantes y se ubican por lo general en torno a centros portuarios, usualmente en el contexto de las rutas marítimas, o bien, en rutas interregionales y nacionales. Los centros regionales también tienen dos tipos de mercado; uno local o inmediato y otro secundario, usualmente pequeño y abastecido por los centros de distribución. En la misma lógica anterior, la importancia del tamaño de mercado local está dada por la disminución de riesgo operativo, donde el mercado local está asociado a la cobertura de los costos fijos. Algunos gobiernos dada la importancia que estas infraestructuras poseen para el desarrollo de la competitividad nacional han generado las bases para ordenar la participación y localización de este tipo de plataformas.

#### **5.4.3 CARACTERÍSTICAS**

Una Plataforma Logística reconocida como un polo de desarrollo empresarial, productivo y logístico que comparten las siguientes características:

##### **a) Cuenta con una ubicación estratégica**

- **Excelente ambiente para la inversión y para hacer negocios.**



- **Expeditas condiciones de Acceso.**  
Condiciones preferentes, con que se cuenta para acceder a los principales insumos de producción (materias primas, competencias laborales, tecnologías, conocimientos, etc.) y a los principales centros de consumo.
  - **Acceso y cercanía directa a puertos y otros puntos de transferencia de carga.**
- b) Extensa disponibilidad de espacio físico para desarrollo**  
El éxito de una Plataforma Logística radica en su capacidad para planificarse y desarrollarse en el tiempo y cuentan con grandes superficies de respaldo que garantiza la potencialidad de mover grandes volúmenes de carga.
- c) Infraestructura y servicios logísticos de Primer Nivel**
- Altos estándares de diseño de espacios, vialidad y accesos.
  - Operadores logísticos especializados en actividades de manejo de la carga, agregación de valor y servicios.
- d) Generan constantes Aumentos de Competitividad**
- Creciente capacidad de agregar valor en la cadena de transporte y mantener la continuidad en el flujo de carga.
  - Gran capacidad de generar valor en la cadena de comercialización (venta y postventa), manejo, y distribución de mercaderías, tanto entre proveedores y clientes.
- e) Permite la coexistencia de una multiplicidad de actividades**  
Una Plataforma Logística integra en una misma área actividades logísticas, empresarial y de servicio, productivas y recreación.

#### 5.4.4 ACTIVIDADES

Una Plataforma Logística concentra el desarrollo y la interactividad, en un área común, de las siguientes actividades:

- a) Manejo físico de la carga y el transporte:** manipulación, consolidación, desconsolidación, almacenamiento, custodia, gestión de inventario, distribución, etc.
- b) Actividades de valor agregado** en el manejo físico de las mercaderías (televenta y telemarketing, toma de pedidos, etiquetado, embalaje, courier, etc.), servicios de información (toma de inventario, información de mercadería en tránsito, información a clientes sobre el estado de sus órdenes de pedido, etc.).
- c) Servicios de apoyo** como son servicios asociados a la carga y al transporte, servicios financieros y administrativos, servicios complementarios y de recreación.
- d) Actividades industriales y productivas:** dedicadas a la manufactura de diversos productos y/o la prestación de servicios a terceros.



**PARA EL EFICIENTE DESARROLLO DE LA PROVINCIA SE HA PROPUESTO SU FUNCIONAMIENTO INTEGRAL COMO PLATAFORMA LOGÍSTICA, FORMADA POR:**

**PLATAFORMA LOGÍSTICA COSTERA:**

Esta plataforma comprende espacialmente la zona costera de la provincia y está basada en las actividades productivas que tienen relación con la actividad comercial, agroexportadora, industrial y todo lo que ella involucra, además del actual sector económico comercio, salud, educación y cultura. Conformada por infraestructura física de transporte y de soporte para la distribución de los bienes nacionales o internacionales, públicos o privados, de insumos o personas, contando con el terminal marítimo Salaverry y el aeropuerto Capitán FAP Carlos Martínez de Pinillos para el desarrollo óptimo de la zona donde se desarrolla la plataforma logística costera, complementada por los servicios públicos requeridos por las urbes.

**PLATAFORMA LOGÍSTICA ALTO ANDINA:**

Esta plataforma logística involucra el funcionamiento de las actividades económicas primarias, destacando la minería, agricultura y ganadería, y actividades económicas secundarias como centros de acopio, la actual plataforma logística a ser fortalecida está formada por los valles agrícolas de la cuenca del Río Moche, está destinada a lograr el equilibrio entre el desarrollo y el aprovechamiento sostenible de los recursos naturales, esta plataforma integra el desarrollo de actividades económicas como el ecoturismo, turismo vivencial, turismo paisajista, como la conservación y la investigación de áreas naturales que deben ser protegidas. La plataforma logística Alto Andina está conformada por infraestructura física de transporte y de soporte para la distribución de los bienes regionales y nacionales públicos y privados de insumos o personas, complementada por los servicios públicos requeridos por la industria y las ocupaciones urbanas.



## 5.5 Objetivos estratégicos

**CUADRO N° 84: OBJETIVOS ESTRATÉGICOS DE ACONDICIONAMIENTO TERRITORIAL DE LA PROVINCIA DE TRUJILLO – PLATAFORMA LOGÍSTICA COSTERA**

PLATAFORMA LOGISTICA	EJES DE DESARROLLO	COMPONENTE	OBJETIVOS ESTRATEGICOS	EJE DE ACONDICIONAMIENTO TERRITORIAL
<b>COSTERA</b>	<b>FISICO ESPACIAL</b>	<b>Crecimientos territoriales ordenados y equilibrados</b>	Desarrollar un sistema de centros poblados ordenados y equilibrados en la zona costera.	Sistema Urbano Regional
		<b>Plataforma Logística Territorial</b>	Desarrollar el ordenamiento territorial de la zona costera para su funcionamiento como plataforma logística.	Ordenamiento Territorial
			Desarrollar una red vial integral articuladora entre plataformas logísticas de la zona Costera.	Viabilidad y transporte
	<b>BIOFISICO</b>	<b>Gestión de sus recursos naturales renovables y no renovables</b>	Desarrollar las actividades ecoturísticas, y eco negocios en toda la plataforma logística costera de manera sostenible.	Gestión del territorio
			Recuperar y poner en valor los recursos naturales con potencial turístico de la zona costera.	Gestión ambiental y gestión del riesgo
		<b>Suelos con alto rendimiento productivo</b>	Aprovechar los recursos naturales de la zona costera (agua superficial, subterránea, suelo, mar y aire) de manera sostenible y segura.	Gestión ambiental y gestión del riesgo
	<b>SOCIAL</b>	<b>Oferta de educación, salud, seguridad ciudadana, comunicación e información eficiente</b>	Mejorar la cobertura y calidad de los servicios de educación (básica y superior) y salud (puestos de salud rurales) de la zona costera.	Equipamiento Urbano Provincial
		<b>Servicios básicos y de vivienda satisfechos</b>	Mejorar la cobertura y calidad de los servicios básicos de la zona costera (agua, desagüe, luz).	Infraestructura de Servicios a nivel Provincial
	<b>CULTURAL</b>	<b>Destino turístico internacional</b>	Desarrollar e implementar la infraestructura turística de la zona costera (marítima, industrial, gastronómica y ecológica).	Equipamiento Urbano Provincial
		<b>Sistema de Patrimonios Históricos, Acontecimientos programados y Folklore</b>	Promover el desarrollo de la marca Trujillo.	Gestión del territorio



PLATAFORMA LOGISTICA	EJES DE DESARROLLO	COMPONENTE	OBJETIVOS ESTRATEGICOS	EJE DE ACONDICIONAMIENTO TERRITORIAL
	ECONOMICO	Plataforma Logística de soporte económico	Desarrollar los sectores productivos de la plataforma logística costera de manera eco eficiente.	Equipamiento Urbano Provincial
		Impulso del turismo, la industria y los productos de exportación	Desarrollar un sistema financiero articulado y descentralizado que impulse el turismo, la industria y los productos de exportación, desde la zona costera.	Sistema Urbano Regional
	POLITICO INSTITUCIONAL	Demarcación Territorial	Desarrollar un proceso de Demarcación Territorial de la Zona Costera.	Gestión del territorio
		Gestión Municipal Ecoeficiente	Desarrollar la competitividad en la gestión municipal y del medio ambiente de la zona costera.	Gestión ambiental y gestión del riesgo
			Implementar la Gestión Urbano Ambiental de la zona costera.	

Fuente y elaboración: Equipo técnico PAT

CUADRO N° 85: OBJETIVOS ESTRATÉGICOS DE ACONDICIONAMIENTO TERRITORIAL DE LA PROVINCIA DE TRUJILLO – PLATAFORMA LOGÍSTICA ALTO ANDINA

PLATAFORMA LOGISTICA	EJES DE DESARROLLO	COMPONENTE	OBJETIVOS ESTRATEGICOS	EJE DE ACONDICIONAMIENTO TERRITORIAL
<b>ALTO ANDINA</b>	FISICO ESPACIAL	Crecimientos territoriales ordenados y equilibrados	Desarrollar un sistema de centros poblados ordenados y equilibrados en la zona Alto Andina.	Sistema Urbano Regional
		Plataforma Logística Territorial	Desarrollar el ordenamiento territorial de la zona Alto Andina para su funcionamiento como plataforma logística.	Ordenamiento Territorial
			Desarrollar una red vial integral articuladora entre plataformas logísticas de la zona Alto andina.	Viabilidad y transporte
	BIOFISICO	Gestión de sus recursos naturales renovables y no renovables	Desarrollar las actividades ecoturísticas, y eco negocios en toda la plataforma logística Alto Andina de manera sostenible.	Gestión del territorio
			Recuperar y poner en valor los recursos naturales con potencial turístico de la zona Alto Andina.	Gestión ambiental y gestión del riesgo
		Suelos con alto rendimiento productivo	Aprovechar los recursos naturales de la zona Alto Andina (agua superficial, subterránea, suelo, y aire) de manera sostenible y segura.	Gestión ambiental y gestión del riesgo





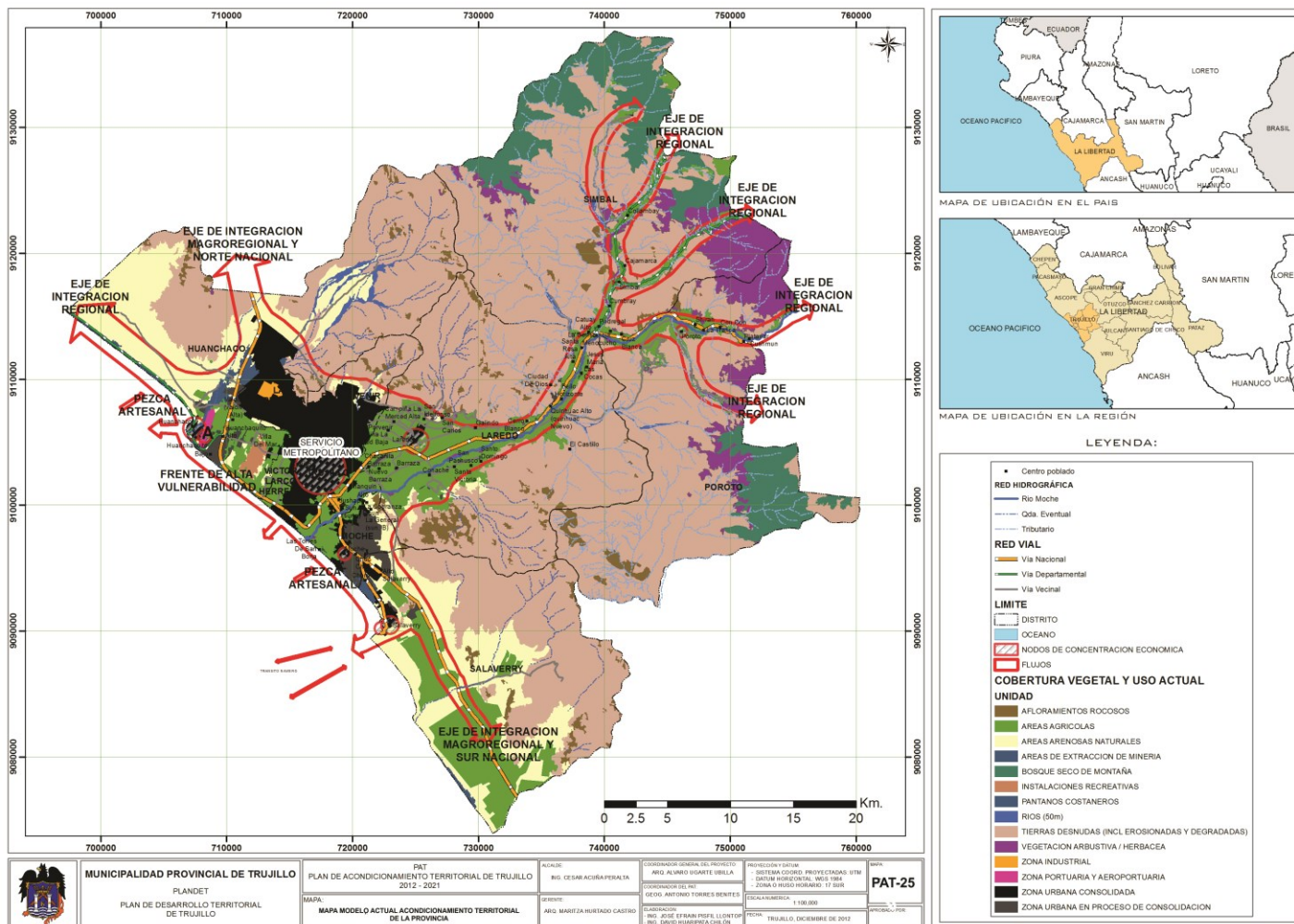
PLATAFORMA LOGISTICA	EJES DE DESARROLLO	COMPONENTE	OBJETIVOS ESTRATEGICOS	EJE DE ACONDICIONAMIENTO TERRITORIAL
	SOCIAL	Oferta de educación, salud, seguridad ciudadana, comunicación e información eficiente	Mejorar la cobertura y calidad de los servicios de educación (básica y superior) y salud (puestos de salud rurales) de la zona Alto Andina.	Equipamiento Urbano Provincial
		Servicios básicos y de vivienda satisfechos	Mejorar la cobertura y calidad de los servicios básicos de la zona Alto Andina (agua, desagüe, luz).	Infraestructura de Servicios a nivel Provincial
	CULTURAL	Destino turístico internacional	Desarrollar e implementar la infraestructura turística de la zona Alto Andina (marítima, industrial, gastronómica y ecológica).	Equipamiento Urbano Provincial
		Sistema de Patrimonios Históricos, Acontecimientos programados y Folklore	Promover el desarrollo de la marca Trujillo.	Gestión del territorio
	ECONOMICO	Plataforma Logística de soporte económico	Desarrollar los sectores productivos de la plataforma logística Alto Andina de manera eco eficiente.	Equipamiento Urbano Provincial
		Impulso del turismo, la industria y los productos de exportación	Desarrollar un sistema financiero articulado y descentralizado que impulse el turismo, la industria y los productos de exportación, desde la zona Alto Andina.	Sistema Urbano Regional
	POLITICO INSTITUCIONAL	Demarcación Territorial	Desarrollar un proceso de Demarcación Territorial de la Zona Alto Andina.	Gestión del territorio
		Gestión Municipal Ecoeficiente	Desarrollar la competitividad en la gestión municipal y del medio ambiente de la zona Alto Andina.	Gestión ambiental y gestión del riesgo
			Implementar la Gestión Urbano Ambiental de la zona Alto Andina.	

Fuente y elaboración: Equipo técnico PAT



## 5.6 Modelo de acondicionamiento territorial de la provincia

### MAPA N° 25: MODELO DE ACONDICIONAMIENTO TERRITORIAL DE LA PROVINCIA





## 5.7 Políticas de acondicionamiento territorial

**CUADRO N° 86: POLÍTICAS DE ACONDICIONAMIENTO TERRITORIAL DE LA PROVINCIA DE TRUJILLO – ZONA COSTERA**

ZONA	EJE DE ACONDICIONAMIENTO TERRITORIAL	OBJETIVOS	POLÍTICAS	ESTRATEGIAS
<b>COSTERA</b>	<b>Sistema Urbano Regional</b>	Desarrollar un sistema de centros poblados en la zona costera.	Articular y fortalecer el sistema de centros poblados de la zona costera	Fortalecer los roles y funciones de cada centro poblado asignados en el sistema de la zona costera para el funcionamiento como plataforma logística Articular los roles y funciones de cada centro poblado de la zona costera para el funcionamiento como plataforma logística.
		Desarrollar un sistema financiero articulado y descentralizado que impulse el desarrollo económico provincial, desde la zona costera.	Fomentar el sistema financiero para su desarrollo articulado y descentralizado, que impulse el desarrollo económico provincial desde la zona costera.	Generar y fomentar núcleos financieros descentralizados y articulados en la zona costera para su funcionamiento como plataforma logística. Promover la banca de fomento descentralizada y articulada en la zona costera para su funcionamiento de la plataforma logística.
	<b>Ordenamiento territorial</b>	Desarrollar el ordenamiento territorial de la zona costera para su funcionamiento como plataforma logística.	Planificar y ordenar el uso y ocupación de la zona costera para su desarrollo sostenible como plataforma logística.	Mejorar el uso y la ocupación en la zona costera para potenciar la plataforma logística costera
	<b>Viabilidad y transporte</b>	Desarrollar una red vial integral articuladora entre plataformas logísticas de la zona Costera	Promover la ampliación y renovación de la red vial entre las plataformas logísticas de la zona Costera.	Fomentar las concesiones para la inversión de asociaciones público-privadas en la ampliación, renovación, construcción y mejoramiento de la red vial de la zona costera, para la interconexión con las plataformas logísticas de la Provincia.



**CUADRO N° 86: POLÍTICAS DE ACONDICIONAMIENTO TERRITORIAL DE LA PROVINCIA DE TRUJILLO – ZONA COSTERA (Cont.)**

ZONA	EJE DE ACONDICIONAMIENTO TERRITORIAL		OBJETIVOS	POLÍTICAS	ESTRATEGIAS
COSTERA	<b>Infraestructura de Servicios a nivel Provincial</b>		Mejorar la cobertura y calidad de los servicios básicos de la zona costera (agua, desagüe, luz).	Fomentar el incremento de la cobertura de los servicios básicos de la zona costera (agua, desagüe, luz).	Ampliar y mejorar la calidad y la cobertura de los servicios básicos de la zona costera (agua, desagüe, luz).
	<b>Equipamiento Urbano Provincial</b>	<b>Educación</b>	Mejorar la cobertura y calidad de los servicios de educación (básica y superior) y salud (puestos de salud rurales) de la zona costera.	Incrementar la cobertura y mejorar la calidad educativa (básica y superior) existente en la zona rural y urbana de la zona costera.	Incrementar la cobertura de acceso a la educación pública (básica y superior) de la zona urbana y rural de la zona costera.
		<b>Salud</b>		Incrementar la cobertura y mejorar la calidad de salud existente en la zona rural y urbana de la zona costera.	Implementar y mejorar el equipamiento educativo urbano y rural de la zona costera.  Incrementar el acceso a la oferta de salud pública en la zona urbana y rural de la zona costera.  Implementar y mejorar el equipamiento de salud urbana y rural de la zona costera.
		<b>Turismo</b>		Desarrollar e implementar la infraestructura turística de la zona costera (marítima, industrial, gastronómica y ecológica)	Promover el desarrollo turístico de la zona costera (marítima, industrial, gastronómica y ecológica).



**CUADRO N° 86: POLÍTICAS DE ACONDICIONAMIENTO TERRITORIAL DE LA PROVINCIA DE TRUJILLO – ZONA COSTERA (Cont.)**

ZONA	EJE DE ACONDICIONAMIENTO TERRITORIAL		OBJETIVOS	POLÍTICAS	ESTRATEGIAS
<b>COSTERA</b>	Equipamiento Urbano Provincial	Marítima	Desarrollar los sectores Productivos de la Plataforma Logística Costera de manera Ecoeficiente.	Promover la inversión público-privada y la competitividad en los sectores marítima, industrial, gastronómica y ecológica de la plataforma logística costera.	Promover la generación del valor agregado y competitividad de los productos con fines de exportación de los sectores pesca, industria y comercio de la zona costera.
		Industrial			Modernizar la infraestructura de soporte económico y desarrollo de capacidades de los agentes económicos de los sectores pesca, industria y comercio de la plataforma logística costera.
		Gastronomía			
		Ecológico			
	Gestión del territorio		Promover el desarrollo de la marca Trujillo de la zona costera	Promover de forma concertada la gestión del desarrollo de la marca Trujillo de la zona costera.	Desarrollar programas concertados para la construcción de la marca Trujillo de la provincia en la zona costera.
					Construir infraestructura pública de promoción de la marca Trujillo de la zona costera.
			Desarrollar las actividades ecoturísticas, y eco negocios en toda la plataforma logística costera de manera sostenible	Promover el desarrollo de actividades ecoturísticas y eco negocios de la plataforma logística costera.	Mejorar e implementar de las cadenas productivas industriales de la zona costera.
					Desarrollar capacidades y asistencia técnica para el establecimiento de actividades ecoturísticas y eco negocios de la plataforma logística costera.



**CUADRO N° 86: POLÍTICAS DE ACONDICIONAMIENTO TERRITORIAL DE LA PROVINCIA DE TRUJILLO – ZONA COSTERA (Cont.)**

ZONA	EJE DE ACONDICIONAMIENTO TERRITORIAL	OBJETIVOS	POLÍTICAS	ESTRATEGIAS
		Desarrollar un proceso de Demarcación Territorial de la Zona Costera	Fomentar el desarrollo de un Plan de Demarcación Territorial de la Provincia en la Zona Costera.	Desarrollar un Plan de Demarcación Territorial de la Provincia en la Zona Costera.
	<b>Gestión ambiental y gestión del riesgo</b>	Recuperar y poner en valor los recursos naturales con potencial turístico de la zona costera.	Fomentar la recuperación y puesta en valor de los recursos naturales con potencial turístico de la zona costera.	Promover y ejecutar el desarrollo de planes de recuperación y planes específicos de recursos naturales con potencial turístico de la zona costera.
		Aprovechar los recursos naturales de la zona costera (agua superficial, subterránea, suelo, mar y aire) de manera sostenible y segura.	Promover el desarrollo sostenible de las actividades de la zona costera.	Promover la explotación sostenible de los recursos naturales de la zona costera (agua superficial, subterránea, suelo, mar y aire).
			Implementar la gestión del riesgo en la zona costera.	Desarrollar programas de prevención, control y mitigación del riesgo en la zona costera.
		Desarrollar la competitividad en la gestión municipal y del medio ambiente de la zona costera.	Promover una gestión municipal y ambiental, competitivas de la zona costera.	Fortalecer y desarrollar capacidades de gestión ambiental municipales en la zona costera.
		Implementar la Gestión Urbano Ambiental de la zona costera	Promover la implementación de la Gestión Urbano Ambiental de la zona costera.	Desarrollar e implementar programas para la implementación de la Gestión Urbano Ambiental de la zona costera.

**Fuente y elaboración:** Equipo técnico PAT



**CUADRO N° 87: POLÍTICAS DE ACONDICIONAMIENTO TERRITORIAL DE LA PROVINCIA DE TRUJILLO – ZONA ALTO ANDINA**

ZONA	EJE DE ACONDICIONAMIENTO TERRITORIAL	OBJETIVOS	POLÍTICAS	ESTRATEGIAS
<b>ALTO ANDINA</b>	<b>Sistema Urbano Regional</b>	Desarrollar un sistema de centros poblados en la zona Alto Andina.	Articular y fortalecer el sistema de centros poblados de la zona Alto Andina	Fortalecer los roles y funciones de cada centro poblado asignados en el sistema de la zona Alto Andina para el funcionamiento como plataforma logística
				Articular los roles y funciones de cada centro poblado de la zona Alto Andina para el funcionamiento como plataforma logística.
	Desarrollar un sistema financiero articulado y descentralizado que impulse el desarrollo económico provincial, desde la zona Alto Andina.	Fomentar el sistema financiero para su desarrollo articulado y descentralizado, que impulse el desarrollo económico provincial desde la zona Alto Andina.	Generar y fomentar núcleos financieros descentralizados y articulados en la zona Alto Andina para su funcionamiento como plataforma logística.	
			Promover la banca de fomento descentralizada y articulada en la zona Alto Andina para su funcionamiento de la plataforma logística.	
	<b>Ordenamiento territorial</b>	Desarrollar el ordenamiento territorial de la zona Alto Andina para su funcionamiento como plataforma logística.	Planificar y ordenar el uso y ocupación de la zona Alto Andina para su desarrollo sostenible como plataforma logística.	Mejorar el uso y la ocupación en la zona Alto Andina para potenciar la plataforma logística.
	<b>Viabilidad y transporte</b>	Desarrollar una red vial integral articuladora entre plataformas logísticas de la zona Alto Andina	Promover la ampliación y renovación de la red vial entre las plataformas logísticas de la zona Alto Andina.	Fomentar las concesiones para la inversión de asociaciones público-privadas en la ampliación, renovación, construcción y mejoramiento de la red vial de la zona Alto Andina, para la interconexión con las plataformas logísticas de la Provincia.





**CUADRO N° 87: POLÍTICAS DE ACONDICIONAMIENTO TERRITORIAL DE LA PROVINCIA DE TRUJILLO – ZONA ALTO ANDINA (Cont.)**

ZONA	EJE DE ACONDICIONAMIENTO TERRITORIAL		OBJETIVOS	POLÍTICAS	ESTRATEGIAS	
<b>ALTO ANDINA</b>	<b>Infraestructura de Servicios a nivel Provincial</b>		Mejorar la cobertura y calidad de los servicios básicos de la zona Alto Andina (agua, desagüe, luz).	Fomentar el incremento de la cobertura de los servicios básicos de la zona Alto Andina (agua, desagüe, luz).	Ampliar y mejorar la calidad y la cobertura de los servicios básicos de la zona Alto Andina (agua, desagüe, luz).	
	<b>Equipamiento Urbano Provincial</b>	<b>Educación</b>	Mejorar la cobertura y calidad de los servicios de educación (básica y superior) y salud (puestos de salud rurales) de la zona Alto Andina.	Incrementar la cobertura y mejorar la calidad educativa (básica y superior) existente en la zona rural y urbana de la zona Alto Andina.	Incrementar la cobertura de acceso a la educación pública (básica y superior) de la zona urbana y rural de la zona Alto Andina.	
				Implementar y mejorar el equipamiento educativo urbano y rural de la zona Alto Andina.		
		<b>Salud</b>		Incrementar la cobertura y mejorar la calidad de salud existente en la zona rural y urbana de la zona Alto Andina.	Incrementar el acceso a la oferta de salud pública en la zona urbana y rural de la zona Alto Andina.	
				Implementar y mejorar el equipamiento de salud urbana y rural de la zona Alto Andina.		
		<b>Turismo</b>		Desarrollar e implementar la infraestructura turística de la zona Alto Andina (industrial, gastronómica y ecológica)	Promover el desarrollo turístico de la zona Alto Andina (industrial, gastronómica y ecológica).	Implementar el equipamiento turístico de la zona Alto Andina (industrial, gastronómica y ecológica).
					Poner en valor el recurso turístico de la zona Alto Andina (industrial, gastronómica y ecológica).	



**CUADRO N° 87: POLÍTICAS DE ACONDICIONAMIENTO TERRITORIAL DE LA PROVINCIA DE TRUJILLO – ZONA ALTO ANDINA (Cont.)**

ZONA	EJE DE ACONDICIONAMIENTO TERRITORIAL		OBJETIVOS	POLÍTICAS	ESTRATEGIAS
<b>ALTO ANDINA</b>	Equipamiento Urbano Provincial	Industrial	Desarrollar los sectores Productivos de la Plataforma Logística Alto Andina de manera Ecoeficiente.	Promover la inversión público-privada y la competitividad en los sectores industrial, gastronómica y ecológica de la plataforma logística Alto Andina.	Promover la generación del valor agregado y competitividad de los productos con fines de exportación de los sectores industria y comercio de la zona Alto Andina.
		Gastronómico			Modernizar la infraestructura de soporte económico y desarrollo de capacidades de los agentes económicos de los sectores industria y comercio de la plataforma logística Alto Andina.
		Ecológico			
	Gestión del territorio	Promover el desarrollo de la marca Trujillo de la zona Alto Andina		Promover de forma concertada la gestión del desarrollo de la marca Trujillo de la zona Alto Andina.	Desarrollar programas concertados para la construcción de la marca Trujillo de la provincia en la zona Alto Andina.
		Desarrollar las actividades ecoturísticas, y eco negocios en toda la plataforma logística Alto Andina de manera sostenible		Fomentar y fortalecer las actividades industriales de la zona Alto Andina.	Mejorar e implementar de las cadenas productivas industriales de la zona Alto Andina.
				Promover el desarrollo de actividades ecoturísticas y eco negocios de la plataforma logística Alto Andina.	Desarrollar capacidades y asistencia técnica para el establecimiento de actividades ecoturísticas y eco negocios de la plataforma logística Alto Andina.
		Desarrollar un proceso de Demarcación Territorial de la Zona Alto Andina		Fomentar el desarrollo de un Plan de Demarcación Territorial de la Provincia en la Zona Alto Andina.	Desarrollar un Plan de Demarcación Territorial de la Provincia en la Zona Alto Andina.



**CUADRO N° 87: POLÍTICAS DE ACONDICIONAMIENTO TERRITORIAL DE LA PROVINCIA DE TRUJILLO – ZONA ALTO ANDINA (Cont.)**

ZONA	EJE DE ACONDICIONAMIENTO TERRITORIAL	OBJETIVOS	POLÍTICAS	ESTRATEGIAS
	Gestión ambiental y gestión del riesgo	Recuperar y poner en valor los recursos naturales con potencial turístico de la plataforma logística Alto Andina	Fomentar la recuperación y puesta en valor de los recursos naturales con potencial turístico de la plataforma logística Alto Andina.	Promover y ejecutar el desarrollo de planes de recuperación y planes específicos de recursos naturales con potencial turístico de plataforma logística Alto Andina.
		Aprovechar los recursos naturales de la plataforma logística Alto Andina (agua superficial, subterránea, suelo, mar y aire) de manera sostenible y segura.	Promover el desarrollo sostenible de las actividades de la plataforma logística Alto Andina.	Promover la explotación sostenible de los recursos naturales de la plataforma logística Alto Andina (agua superficial, subterránea, suelo, mar y aire).
			Implementar la gestión del riesgo en la plataforma logística Alto Andina.	Desarrollar programas de prevención, control y mitigación del riesgo en la plataforma logística Alto Andina.
		Desarrollar la competitividad en la gestión municipal y del medio ambiente de la plataforma logística Alto Andina.	Promover una gestión municipal y ambiental, competitivas de la plataforma logística Alto Andina.	Fortalecer y desarrollar capacidades de gestión ambiental municipales en la plataforma logística Alto Andina.
		Implementar la Gestión Urbano Ambiental de la zona costera	Promover la implementación de la Gestión Urbano Ambiental de la zona costera.	Desarrollar e implementar programas para la implementación de la Gestión Urbano Ambiental de la zona costera.

**Fuente y elaboración:** Equipo técnico PAT