

# **Empresas extranjeras interesadas en el proyecto del puerto Almirante Miguel Grau en Tacna**

Tacna está a punto de vivir una gran transformación. El **gobernador regional, Luis Torres Robledo**, anunció que dos empresas extranjeras ya han mostrado interés en invertir en el ambicioso proyecto del **puerto Almirante Miguel Grau**.

Esta noticia llega justo después de que el plan maestro del terminal fuera aprobado por la Autoridad Portuaria Nacional (APN), un paso crucial para atraer inversiones.

La empresa **ANU Global Green Energy Holdings**, con sede en Estados Unidos, envió una carta de intención confirmando su deseo de participar en el desarrollo del puerto. Esta compañía privada maneja un portafolio de inversiones valuado en US\$ 10 billones en Estados Unidos, Brasil y África.



**LEA TAMBIÉN:** Puerto del Callao: concesionarios invertirían US\$ 2 300 millones extras para terminales

## Propuesta de Hong Kong

Hace apenas dos semanas, otra importante oferta llegó de parte del **Consorcio Portuario e Inversiones Tuzel**, con sede en Hong Kong, quienes propusieron una inversión de US\$ 500 millones para financiar todo el proceso de implementación del puerto.

Este interés internacional muestra el enorme potencial que tiene el Terminal Almirante Miguel Grau para convertirse en un

hub comercial clave en la región sur del Perú.

El gobernador Torres Robledo también hizo un llamado al Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) para que el proyecto sea priorizado y se incluya en el **Informe Multianual de Inversiones en Asociaciones Público-Privadas (Imiapp)**. Este paso es fundamental para facilitar los mecanismos de colaboración público-privada necesarios para concretar la inversión.

El respaldo internacional y el interés de empresas de talla mundial son señales claras de que el **puerto Almirante Miguel Grau** puede ser uno de los grandes proyectos de infraestructura de los próximos años. Un impulso que no solo dinamizará la economía tacneña, sino que posicionará a la región como un nuevo polo logístico y comercial en el sur del Perú.

#### **LEA MÁS:**

INDECI anuncia el cierre de 20 puertos por peligro de fuertes olas

Megapuerto de Chancay: promueven nuevas oportunidades de inversión en infraestructura

Megapuerto de Chancay y el Callao atraen misión comercial de Ecuador

---

# **Desarrollo de puertos es**

# clave para productividad y competitividad de empresas

Han pasado más de 20 años de la Ley de Creación del Sistema Portuario Nacional y la Autoridad Portuaria Nacional (APN) que desencadenó grandes concesiones de los puertos públicos como Callao, Paita, Salaverry, Pisco y Yurimaguas, además de habilitaciones portuarias para sectores como la energía.

“Según la **APN**, al 2021 se han invertido cerca de US\$ 2.600 millones en los puertos peruanos y tenemos una proyección interesante porque, como se sabe, la inversión en **infraestructura portuaria** tiene que ir por delante de lo que es la demanda de las exportaciones e importaciones de la carga de contenedores a granel que hace Perú”, explicó el docente de la Escuela de Posgrado de la USIL y ex director de la **Autoridad Portuaria Nacional (APN)**, Luis Torres.

Destacó que, en 2021, se batió el récord de **exportaciones**, con más de US\$ 55.000 millones; y que, entre enero y junio de este año, se ha dado un crecimiento del 18%.

“Esto quiere decir que el **movimiento de carga** ha significado, primero, que el Perú siga despachando sus productos al exterior; pero, adicionalmente, hubo una posibilidad de aumentar el valor de los productos peruanos respecto a lo que es el volumen del mercado”, refirió Torres.

# Competitividad en puertos

En tal sentido, el experto de la USIL mencionó que el sector portuario es clave y determinante en la productividad y la competitividad de las empresas peruanas que exportan y producen para el mercado local y para los consumidores.

“Un elemento fundamental en todo el rol que tienen los puertos es su vinculación con la ciudad. Nosotros tenemos un sistema portuario relativamente joven. La primera concesión portuaria se hizo en 1999, con el Puerto de Matarani; y luego con el Muelle Sur, en 2006”, remarcó.

## Plan Nacional de Desarrollo Portuario

Asimismo, Luis Torres indicó que el Plan Nacional de Desarrollo Portuario así como el **Plan Estratégico Nacional de Exportaciones** han logrado trascender diferentes gobiernos.

“No obstante, hoy día tenemos que asumir otro rol. La COVID-19 ha acelerado todo el tema de transformación digital y también todo el tema de conectividad logística por lo menos unos 10 años. En ese sentido, el desarrollo portuario peruano se tiene que adecuar prontamente para poder incorporarse a la gran inversión, ya comprometida y confirmada de US\$ 1.600 millones, que se está haciendo en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez”, puntualizó.

---

# Leonie Roca de AFIN: “Las APP no son una opción ideológica, sino una herramienta para el Estado”

¿Cuál es la situación de la infraestructura en el Perú?

Tenemos un tremendo atraso por donde quiera que uno mire. Quizá los sectores que destacan son puertos donde se ha avanzado muchísimo en los últimos 25 años y casi todo con inversión privada, autosostenibles sin recursos del Estado. Tenemos los dos puertos del Callao. Uno de ellos, incluso, en este momento, incrementando capacidad. El otro con proceso de adendar su contrato para hacer una inversión adicional como de US\$ 1.100 millones (APM Terminals). Tenemos Salaverry, Paita, el Puerto de Pisco, Matarani, toda una red portuaria que ha dado un tremendo salto cualitativo mejorando la competitividad del país de manera notable.

Aquí el principal riesgo es el retroceso y para que esto no suceda en este proceso ha sido clave la Autoridad Portuaria Nacional (APN) que se ha mantenido fuerte, independiente, técnica y debemos cuidarla para que se mantenga así y ojalá no se dé marcha atrás porque se acaban de dar cambios en la APN y nosotros estaremos vigilantes.

En aeropuertos, el Internacional Jorge Chávez sabemos que tuvo

un salto y ahora está por dar otro en el incremento de capacidades para generar condiciones de conectividad pese a los retrasos que se ha tenido en la entrega de tierras y por el tema de la pandemia. (Tenemos) los aeropuertos regionales que podrían avanzar más rápido pero que también requieren que el Estado apruebe expedientes técnicos que se están demorando y, por lo tanto, las expectativas de regiones crecen y no se está respondiendo.

En carreteras se ha avanzado muchísimo. El 25% de la red vial nacional está concesionada y se ha logrado contar con tramos que hace 20 años no imaginábamos tener como la autopista Lima-Ica, también demorado por entrega de terrenos y por propias demoras de la relación con el Estado, pero se ha avanzado.

**Pero se sigue teniendo un déficit en carreteras.**

Sigue existiendo un gran déficit en carreteras. Tenemos el 16% de la red vial nacional pendiente de pavimentar y proyectos grandes como el Anillo Vial Periférico con la Longitudinal de la Sierra que están en ProInversión hace muchísimos años. Entonces, yo diría que la agenda más grande está en el sector de transporte en todo lo que son metros en Lima y eventualmente en algunas otras ciudades grandes del país.

Esta brecha no puede ser cerrada solo por Provias. Ellos sueñan hacerlo todo por obra pública, pero lo cierto es que al ritmo de adjudicación y ejecución que tiene esta obra pública según nuestros cálculos se demoraría 108 años en cerrar esta brecha.

**¿Qué pasa con los sectores de infraestructura que brindan servicios más relacionados con el día a día de las personas?**

Aquí tenemos telecomunicaciones, electricidad, salud, educación, agua, desagüe. Hay un paquete de servicios y es ahí donde tenemos una deuda gigantesca. En agua y saneamiento es una vergüenza porque ahí no solamente tenemos un problema de cobertura, sino también de calidad. No obstante, ahora casi el 92% de aguas en Lima son tratadas gracias a tres concesiones por Asociación Público Privadas (APP) en La Chira, Taboada y Provisur, que tienen su planta de tratamiento de aguas residuales que les permite reusar el agua para otros fines agrícolas.

En agua hay una agenda inmensa y se requiere participación privada, hay muchos proyectos de plantas de tratamiento, además de proyectos de cabeceras de cuenca que deberían ser acelerados.

Después en salud, donde la pandemia nos ha desvestido y ha quedado en evidencia el déficit que tenemos, la provisión que hay en el Perú es básicamente pública, abarcando el 95%, y está muy fragmentada y, en este momento, no se cuenta con una política para solucionar el problema. No es posible que un asegurado de EsSalud no se pueda atender en hospitales del Ministerio de Salud (Minsa) y viceversa.

**¿En cuánto está el déficit de infraestructura en el país?  
¿Aumentó a raíz de la pandemia?**

El déficit de salud es histórico y como dejamos de atender los problemas de salud durante la pandemia hoy tenemos un pico de demanda de los servicios en este sector. Lo mismo pasa en el privado. Si sacamos la fotografía de la pandemia igual este déficit existe. Nos faltan cientos de hospitales, miles de postas médicas, policlínicos, centros de diálisis, de imágenes, ambulancias, etc. En el Perú, por ejemplo, no existen ambulancias aéreas. No puede ser que las Fuerzas Armadas tengan que movilizar a pacientes de emergencia.

Por eso es necesario armar todo un sistema de salud que con todas las deficiencias que se tenga siquiera opere a un mínimo de capacidad. Hoy lo que tenemos es un desorden completo. Lo poco que tienes no lo usas al máximo. Quizá el primer esfuerzo que deberíamos hacer es poner al máximo de capacidad de lo que tenemos.

En educación pasa algo parecido. El Perú no tiene tanto problema de cobertura, básicamente todos los niños del Perú tienen una escuela donde ir, pero buena parte de las escuelas –más del 50%– no tienen servicios básicos o están en riesgo de colapso. Entonces, ahí tenemos una brecha de calidad muy grande.

**¿Cuánto se tendría que invertir para cerrar el déficit de infraestructura?**

Hace muchos años en **AFIN** se hizo el ejercicio y se estimó que deberíamos invertir el 7% del producto bruto interno (PBI) todos los años y por varios y no lo estamos haciendo. Entonces, acá en realidad lo que se tiene que hacer en todos

los sectores es un esfuerzo de coordinación y establecer prioridades porque la brecha es tan grande que no puedes hacer todo.

Nos tenemos que poner de acuerdo en cosas básicas tanto gobierno central, regional, local para que en los próximos cuatro años las tres instancias ejecuten obras en agua, desagüe y salud y no estén gastando dinero en pistas o en estadios, que, si bien son importantes, para la población que no tiene agua y recursos, (el Estado) se debe concentrar en esas prioridades.

### **¿Las APP y las obras por impuestos ayudarían a cerrar brechas de infraestructura?**

La principal ventaja de una APP frente incluso a las obras por impuesto es que cuando se habla de **infraestructura** de servicios públicos no es **infraestructura**, es el servicio. Si bien la infraestructura te genera empleo e inversión, lo importante es que el servicio le llegue a la gente y la **APP** te garantiza la operación y mantenimiento con estándares de servicio.

La obra pública no puede terminar siendo un elefante blanco al que nunca le metiste un médico dentro y que incluso si logras hacerlo no tienes ningún estándar de diferimiento de citas, de tiempo para las operaciones, de cantidad de infracciones intrahospitalarias. Está el hospital, están los médicos, pero lo que te entregan es incierto, no tiene estándares de calidad.

En las obras por impuesto pasa un poco lo mismo, construyes y lo dejas ahí y después que venga el Estado a mantenerlo y operarlo y ni qué decir ponerle estándares de calidad. Entonces, nosotros creemos que las **APP** generan justamente eso, tener la certidumbre respecto a qué servicios, cuando y con qué estándar de calidad vas a recibirlo, por eso promovemos tanto los mecanismos de APP.

Igual va a haber obra pública. Las obras por impuestos, solitas las APP no van a resolver todos los problemas, pero sí tenemos que tener claridad de las prioridades y una vez (estas) se tengan se trabajen en los tres sistemas: obra pública, obra por impuesto y **APP** para que, en paralelo, vayamos cerrando las brechas.

**¿Hasta el momento cuánto se ha invertido a través de las APP?**

Solo en transportes entre el 2017 y el 2020 se ha invertido US\$ 5.340 millones y se ha generado medio millón de puestos de trabajo directos, indirectos e inducidos, es decir, más o menos el 3,2% de la población económicamente activa (PEA).

**¿Si las APP son un modelo que funciona, por qué los gobiernos se resisten a usarla?**

Hay temas que debemos de empezar a hablar claro. El primero es que se ha ideologizado el tema de las APP como liberal, pero hasta Cuba tiene sus sistemas de agua bajo esta modalidad. Las APP no son una opción ideológica sino simplemente una herramienta para el Estado, porque el Estado sigue siendo el

dueño de la **infraestructura** y es quien dice desde el momento en que licita cuanto se va cobrar.

Por lo tanto, lo importante es tener absoluta claridad de que lo que hay que hacer y lo que se debe hacer es desideologizar a las APP porque, finalmente, es una herramienta que tiene más el Estado que le permite traer capital, conocimiento y recursos humanos capacitados.

El otro tema muy trágico. Se trata de los casos de corrupción en las APP y que han generado desconfianza en el sistema. No obstante, cuando uno escarba un poco lo cierto es que hay más casos de corrupción en Lava Jato y en el Club de la Construcción, que son obras públicas, que en las APP.

Por ello la transparencia en los procesos parte por planificarlos adecuadamente, evaluar los proyectos, contrastarlos con otros y tomar la mejor opción.

---

## **Edgar Patiño: «Perú debe consolidar el desarrollo de más comunidades portuarias»**

¿Qué tema principal ha fomentado desde que inició su gestión como presidente de la Autoridad Portuaria Nacional (APN)?

Desde que asumí el cargo en 2014, uno de los temas que he

promovido es la integración del sector público y del sector privado, cambio que ha sido muy favorable para nuestro sector. Antes no había esa comunicación directa entre estos dos sectores. Ha sido un trabajo progresivo de este organismo que, durante sus 18 años, ha contado con la participación de diferentes actores.

Gracias a la gestión de mis antecesores, el sistema portuario nacional, ha logrado una buena proyección en relación a las inversiones portuarias. Con mi ingreso se ha continuado con esa gestión estableciendo nuevas inversiones en diferentes puntos del país.

### **¿En cuánto ascienden las inversiones portuarias?**

En la actualidad estas inversiones ascienden a los US\$ 2.600 millones, donde el 99% proviene del sector privado, con puertos concluidos y operativos, de ahí su importancia de seguir promoviendo más inversiones para poder alcanzar mayores cifras. Estas inversiones se han logrado gracias a que contamos con una política portuaria clara, la que se manifiesta en la Ley del Sistema Portuario Nacional (Ley N° 27943).

### **¿Qué proyectos portuarios están encaminados?**

Entre ellos tenemos la construcción del Terminal Portuario Multipropósito de Chancay, la modernización del Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry, el Terminal Portuario de Engie y la ampliación del Terminal de Contenedores Zona Sur del Puerto del Callao (Lima), entre otros puertos que están en proceso de obra y que concluirían entre el 2023 y 2024, a excepción del puerto de Salaverry, el cual finalizaría este

año.

Estos proyectos en conjunto suman inversiones por más de US\$ 1.600 millones. Pero la idea no solo es dejar obras programadas, sino también generar nuevas iniciativas. Aquí tenemos varios proyectos que todavía no están adjudicados y deben terminar su proceso de evaluación.

En este grupo tenemos la modernización del Terminal Portuario de Chimbote (Áncash), el Terminal Portuario de Lambayeque (Lambayeque), el Terminal Portuario San Juan de Marcona (Ica), el Terminal Portuario de Pucusana (Lima), el Terminal Portuario de Tacna (Tacna) y la ampliación del nuevo muelle de Shougang en San Nicolás (Ica).

A estos proyectos se suman la adenda de APN Terminals con la modernización de sus puertos de US\$ 800 millones, la que ya está lista para su firma. Todas estas iniciativas, cuyas inversiones superan los US\$ 2.000 millones, deben ser concluidas para generar un gran impacto económico.

### **¿Cómo mejoramos el aspecto logístico?**

En el tema logístico se ha apostado por el desarrollo de las Comunidades Portuarias, nuevo concepto que está establecido en el Plan Nacional de Desarrollo Portuario. Las comunidades portuarias son el futuro y a eso debe apuntar el país para su desarrollo, pues unifica a todos los participantes dentro de las operaciones de comercio exterior.

El Callao ya cuenta con una comunidad portuaria, de la misma manera se está encaminando en los puertos de Pisco, Matarani, Paita, Ilo y Salaverry. Algunos presentan un mayor avance que otros, pero la senda está hecha.

### **¿Qué otros temas se deben tomar en cuenta para optimizar el sistema portuario?**

Si bien el sector portuario peruano requiere de más inversiones y de comunidades portuarias, también es importante seguir impulsando las plataformas tecnológicas de comunicación.

En ese sentido, para ser más eficientes es preciso adoptar el Port Community System (PCS) o mejor conocido como Sistemas de Comunidad Portuaria, proyecto que lidera el Mincetur, vía secretaria técnica de la APN.

Esta plataforma tecnológica permite intercambiar información de manera segura y rápida entre todos los actores del sector portuario, sean instituciones públicas o privadas, así como empresas relacionadas al comercio exterior. Por ello, mi pedido es que se defina lo más pronto esta plataforma, la que ya cuenta con un plan director.

### **¿Y en el tema de conectividad?**

Ese es otro punto clave que se debe seguir impulsando, tanto la conectividad marítima como terrestre. Los puertos necesitan carreteras y vías ferroviarias, tema que continúa pendiente por parte del Estado.

Hay iniciativas que pueden contribuir a una mayor conectividad. Por ejemplo, el Anillo Vial Periférico de Lima y Callao, proyecto que unirá a nueve distritos y que va ayudar sustancialmente en mejorar el flujo de camiones de carga.

También está el Antepuerto del Callao y el proyecto de la Carretera Central; entre otros. Lo que debe primar en esta coyuntura es convocar empresas que tengan el compromiso de concluir con estos distintos proyectos.

Durante mi gestión en la APN, todas las empresas del sector privado participantes de estas inversiones han cumplido con ese compromiso, desde aquí envío mi agradecimiento hacia ellas por haber contribuido a que el Perú mejore en su capacidad portuaria.

Por ello, quiero recalcar que la seguridad jurídica del Perú en los últimos años ha sido un factor importante para generar interés en más operadores logísticos e inversionistas. Por eso, los gobernantes tienen la obligación de mantenerla, porque ello trae mayor desarrollo.

**¿Cómo ha recibido el reconocimiento de la CCL a su labor en la APN?**

En toda mi gestión como presidente de la APN he sostenido una relación muy buena con diferentes instituciones involucradas al sector portuario. Una de ellas ha sido la Cámara de Comercio de Lima, gremio empresarial de gran reconocimiento mundial que, a través de su Comisión de Asuntos Marítimos,

Portuarios y Aduaneros, me ha permitido, en muchas oportunidades, apoyar y promover a que este sistema portuario funcione.

Por ello, agradezco a la Cámara y al presidente de la referida Comisión, el señor Alberto Ego-Aguirre, por otorgarme este reconocimiento a mi labor por más de 7 años al frente de la presidencia de la Autoridad Portuaria Nacional.

---

# **Gobierno garantiza continuidad de servicios de transporte de carga y mercancías**

La **Autoridad Portuaria Nacional (APN)**, entidad adscrita al Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), informó que están exceptuados de la inmovilización social obligatoria, decretada por el Gobierno, el personal que participa en la prestación de los servicios de transporte de carga y mercancías y actividades conexas.

Cabe indicar que hoy se publicó el decreto de Estado de Emergencia en la provincia de Lima y Callao, anunciado en la víspera por el Gobierno, con el objetivo de contrarrestar las protestas.

# Servicios de transporte

Conforme al artículo 2.3 del Decreto Supremo No. 034-2022-PCM, la medida alcanza a los servicios de transporte de carga y mercancías prestados por operadores/administradores de infraestructura portuaria de uso público y privado, agencias generales, agencias marítimas, agencias de aduanas y agencias de carga, almacenes.

De igual manera, están exceptuados de la inmovilización social obligatoria, los operadores logísticos, proveedores de precintos aduaneros, proveedores de material de embalaje, proveedores de pallets, empresas de custodia vehicular, inspectores de carga, prestadores de envío de documentos, grúas remolque, talleres de mantenimiento vehicular, entre otros, según informó la APN.

## Pérdidas

Cabe indicar que la Cámara de Comercio de Lima (CCL) cuestionó hoy la sorpresiva orden de inamovilidad social y paralización total de actividades económicas dispuestas por el gobierno, por el grave perjuicio que provoca a millones de familias, empresas y emprendimientos que debido a la grave crisis por la que atraviesa el país, necesitan ahora más que nunca seguir trabajando.

Advirtió que, por cada día de inmovilización, solo en Lima Metropolitana y el Callao, el Producto Bruto Interno (PBI) del

país pierde alrededor de S/ 1.000 millones (mil millones de soles).

Puso como ejemplo que solo en el caso del comercio mayorista y minorista se perderían 140 millones de soles diarios - afectando a un millón 100 mil personas que laboran en el sector tanto formal como informalmente- mientras en el rubro de alojamiento y restaurantes se perderían otros 51 millones de soles.

---

## **Puertos peruanos movilizaron más de 110 millones de toneladas de carga en 2021**

La continuidad de sus operaciones y servicios durante los 365 días del año, le han permitido al Sistema Portuario Nacional garantizar la atención en la cadena de suministros y el abastecimiento en los diferentes sectores productivos del país, alcanzando un movimiento de carga de 110'802.662 de toneladas métricas (TM) durante el 2021.

De acuerdo con el último reporte de la Autoridad Portuaria Nacional (APN), entidad adscrita al Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), el puerto del Callao se encuentra encabezando el Ranking Top 20 del Sistema Portuario Nacional, a través del Terminal Norte Multipropósito, operado por APM Terminals, ubicándose en el 1° lugar con más de 19,9 millones de toneladas métricas; manteniendo su posición por sexto año

consecutivo, con una participación del 18% a nivel nacional.

## **Puertos**

**Le sigue el Terminal Portuario Shougang Hierro Perú, ubicado en San Nicolás, que registró más de 18,6 millones de toneladas métricas, ubicándose en el segundo lugar del ranking, con una participación de 16,8% a nivel nacional.**

Descendiendo una posición en el ranking de puertos, en comparación al año 2020, se encuentra el Terminal de Contenedores Zona Sur, operado por DP World Callao, que, ocupa el tercer lugar con más de 16,5 millones de toneladas métricas movilizadas, con una participación de 14,9% a nivel nacional.

**En el cuarto lugar se ubica el Terminal Multiboyas Refinería La Pampilla, ubicado en el distrito de Ventanilla, que registró un movimiento de 7,5 millones de toneladas métricas, con una participación de 6,8% a nivel nacional.**

Sobresale también, en el quinto lugar, el Terminal Portuario de Matarani, operado por Terminal Internacional del Sur (Tisur), que movilizó más de 6 millones de toneladas métricas de carga en contenedores, carga general (metales, granos, fertilizantes, químicos, entre otros) y concentrado de minerales, con una participación del 5,8%.

# Tipo de carga

A nivel general, del total de carga movilizada en los terminales portuarios de uso público y privado, destacan con mayor participación del 32.8% corresponde a minerales a granel, seguido del 26,7% que corresponde a granel líquido, el 25,2% a la carga en contenedores, 10,2% a la carga en granel sólido (agro y fertilizantes), carga fraccionada en 4,7% y carga rodante en 0,4%.

Esto ha sido posible gracias al compromiso de todos los actores que intervienen en las actividades en cada uno de los puertos del país, con el liderazgo de la APN.

---

## **Inversiones en puertos superan los US\$ 2.600 millones en los últimos 20 años**

Las inversiones en puertos en el Perú superan los US\$ 2.600 millones en los últimos 20 años, contribuyendo a mejorar la eficiencia y competitividad de la cadena logística, en beneficio del comercio exterior, señaló hoy la Autoridad Portuaria Nacional (APN).

En las últimas dos décadas, el sector portuario nacional ha

desarrollado nuevas instalaciones portuarias, y ha modernizado sus infraestructuras ya existentes, concesionando a la fecha ocho (8) terminales portuarios en la modalidad de Asociaciones Público-Privadas (7 autosostenibles y 1 cofinanciado, bajo el concepto de rentabilidad social), uno (1) por obra pública y 14 habilitaciones portuarias otorgadas en el marco de la Ley N° 27943 – Ley del Sistema Portuario Nacional.

**En el sector portuario se han invertido US\$ 1.726 millones en la modalidad de APP y US\$ 919 millones en la modalidad de habilitaciones portuarias y obras públicas en puertos en las dos últimas décadas.**

«Esto representa una importante contribución económica para el país, así como significativas mejoras en infraestructura y equipamiento, las cuales traen consigo reducciones de costos y tiempos en la cadena logística portuaria del país”, indicó el presidente de la APN, Edgar Patiño.

## **Obras portuarias en ejecución**

**Actualmente, existen 12 obras de infraestructura portuaria, entre las modalidades de APP, habilitaciones portuarias y obras públicas, que se encuentran en ejecución y que implican una inversión de más de US\$ 1.900 millones.**

Entre las principales obras figura la ampliación del muelle en el Terminal Portuario de Paita (Piura), la ampliación del Terminal de Contenedores Zona Sur del puerto del Callao

(Lima), la modernización del Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry (La Libertad), la construcción del Terminal Portuario Multipropósito de Chancay (Lima), el mejoramiento y rehabilitación del Terminal Portuario de ENAPU-Ilo (Moquegua), el Terminal Portuario de Engie (Moquegua), entre otras.

## **¿Qué se viene para el sector?**

El presidente de la APN recalcó que se han logrado avances significativos y que, actualmente se vienen evaluando propuestas de mejoras como es el caso del Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao, del Terminal Portuario de Paita y del Terminal Portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma.

Estas se vienen trabajando en la elaboración de adendas a sus contratos de concesión generando mayores montos de inversión para la mejora de sus infraestructuras portuarias, así como en la optimización de sus servicios.

A estas obras, se sumarían los nuevos proyectos como el Terminal Portuario San Juan de Marcona (Ica), el nuevo muelle de Shougang en San Nicolás (Ica), el Terminal Portuario de Lambayeque (Lambayeque), la modernización del Terminal Portuario de Chimbote (Áncash), el Terminal Portuario de Pucusana (Lima), el Terminal Portuario de Tacna (Tacna), el mejoramiento y ampliación del Terminal Portuario de Ilo – Enapu (Moquegua), el nuevo Terminal Portuario Multipropósito de Ilo, en el marco de proyecto “Corredor ferroviario bioceánico central” (Moquegua); así como los nuevos terminales de pasajeros y de carga en la Amazonía.

**“Todos estos proyectos aún se encuentran en proceso de evaluación por parte del Estado y del privado”, puntualizó Patiño.**

Con estos importantes proyectos, la APN reafirma su compromiso con el sector portuario del país, garantizando terminales portuarios eficientes y competitivos en beneficio del comercio exterior.

---

## **Terminal Portuario del Callao movilizó más de 45 millones de toneladas de carga en 2020**

Pese a la pandemia y al estado de emergencia dictado por el Gobierno del Perú para hacer frente al avance de la Covid-19, el sistema portuario nacional se mantuvo operando los 365 días del 2020 para asegurar, con ello, la continuidad de los servicios de transporte de carga, mercancías y actividades conexas en el país, indicó el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC).

En medio de este escenario, **el Puerto del Callao logró movilizar 45 millones 821.845 toneladas métricas en sus 13 terminales portuarios de uso público y privado.**

De esta cifra, **35 millones 782.100 toneladas corresponden al movimiento de carga de los terminales portuarios de uso público** como: el Terminal Norte Multipropósito; el Terminal de Contenedores-Muelle Sur y el Terminal de Concentrado de Minerales del Puerto del Callao. El resto fue movilizadado en los terminales multiboyas de uso privado.

**De acuerdo al Reporte Anual de Estadísticas de la Autoridad Portuaria Nacional (APN)**, el primer puerto del país recibió 2.927 naves durante el 2020, siendo el portacontenedor el tipo de nave de mayor arribo (1.116); seguido de naves graneleras (627); tanqueros (591); Ro-Ro (151); de carga general (150); de pasajeros (12); otros (280).

- ▶ Reglamento del DL 1492 contribuye a transparencia y predictibilidad en transporte de mercancías
- ▶ Transporte marítimo de mercancías se complica a nivel mundial

**Respecto al tipo de carga, el puerto del Callao recibió principalmente mercancía en contenedores (23 millones 052.167 TM); granel líquido (11 millones 648.350 TM); granel sólido (6 millones 486.356 TM); granel sólido-minerales (2 millones 506.081 TM); carga fraccionada (1 millón 923.614 TM); y carga rodante (205.277 TM).**

Todo ello significó la descarga y embarque de productos como trigo, maíz, arroz, avena, legumbres, fertilizantes, alimento para animales, derivados de petróleo, alcohol, químicos, minerales, así como otras cargas en piezas sueltas y vehículos.

## Terminales multiboyas

Los terminales multiboyas de Chancay-Blue Pacific Oils; de la Refinería La Pampilla-Repsol; Repsol Gas; Pure Bio Fuels; Tralsa; Quimpac-Oquendo; Sudamericana de Fibras; Zeta Gas Andino; y de Conchán-Petroperu **sobresalieron por el movimiento de hidrocarburos como granel líquido**, que permitió garantizar la demanda interna y las operaciones en el Puerto del Callao.

Las medidas adoptadas por la **Autoridad Portuaria Nacional (APN)**, en seguimiento a la política del sector liderada por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (**MTC**), han permitido garantizar el abastecimiento de alimentos y diversos productos a escala nacional, así como la continuidad de las operaciones en cada uno de los terminales portuarios del país.

A este esfuerzo, se suma la participación de los trabajadores portuarios y de cada uno de los que intervienen en la cadena logística nacional.