



Sobre nuestros puertos

La mayor productividad de los terminales no habría sido posible sin la inversión 100% privada en mejoramiento y ampliación de la infraestructura portuaria.

De los 14 terminales portuarios de uso público en todo el país, solo ocho (siete marítimos y uno fluvial) se encuentran en concesión y representan 97.9% del tráfico de carga portuaria. En el 2023, los terminales en concesión movilizaron cuatro veces el volumen de carga de 1998 e incrementaron en 40 el movimiento de contenedores.

La mayor productividad trajo la reducción del tiempo de atención para el retiro de mercancía, lo que representa mejora de eficiencia, menores costos logísticos, menores precios finales de las mercancías transportadas.

Lo anterior no habría sido posible sin la inversión 100% privada en mejoramiento y ampliación de la infraestructura portuaria. A febrero de este 2024, estas inversiones superaron los US\$ 2,100 millones, y aún está por iniciarse la ampliación del Muelle Norte en el Callao y culminar las obras del Muelle Sur.

Un estudio encargado por AFIN a Macroconsult estimó que, en el 2019, el impacto en la economía de las concesiones portuarias asociadas a AFIN era del 2.3% del Valor Agregado Bruto del sector transporte y generaron aproximadamente 61,000 empleos (directos, indirectos e inducidos). Asimismo, contribuyeron con US\$ 106 millones de impuestos (a la renta e IGV), además



de retribuciones al Estado y pagos de aportes por regulación que ascendieron a US\$ 27 millones.

Estas concesiones también han tenido un importante aporte social, ya que parte de los ingresos de los concesionarios financian fondos sociales para el desarrollo de las comunidades de su entorno, lo que ha permitido el desarrollo de programas sociales en educación, salud, emprendimiento femenino, fortalecimiento de capacidades, gestión emocional, entre otros.

Recientemente se adjudicó la concesión del nuevo terminal de San Juan de Marcona (Nazca) con una inversión referencial de US\$ 405 millones, que beneficiará a las regiones de Ica, Apurímac, Arequipa, Ayacucho y Cusco, donde se localizan importantes proyectos mineros. El nuevo terminal portuario incrementará las exportaciones mineras entre 5%

y 10%, y generaría 1,500 puestos de trabajo directos e indirectos, según ProInversión.

Pero existen algunos temas pendientes. La falta de conectividad de estos puertos con las redes viales es un problema crítico que no ha merecido ninguna atención. La congestión en el puerto del Callao, donde circulan diariamente más de 4,000 camiones se duplicará cuando culmine la modernización de los terminales. Algo similar sucede con los demás puertos.

La Ley del Sistema Portuario Nacional establece un máximo de 30 años para las concesiones portuarias, a diferencia de las demás concesiones que tienen un plazo máximo de 60. Mayores plazos permitirían nuevas inversiones no solo en mayor infraestructura portuaria, sino también en la articulación con las ciudades y las vías nacionales.

Chancay es un gran proyecto al que hay que dar reglas de juego claras, pero necesitamos tener una red portuaria bien conectada con las redes viales y ferroviarias, y una ley de cabotaje que permita derivar al mar el tráfico carretero que hoy ya es insostenible. Hay todavía bastante por hacer y en el Congreso hay proyectos para avanzar. ¿Qué estamos esperando?

“**La falta de conectividad de estos puertos con las redes viales es un problema que no ha merecido ninguna atención”.**