



AMPLIACIÓN Y  
MODERNIZACIÓN DEL  
PUERTO DE SALAVERRY

## MEJORES PUERTOS PARA CRECER Y MEJORES VÍAS FERROVIARIAS MODERNAS EN TODO EL LITORAL NORTE Y SUR DEL PERÚ

Urge modernizar puertos marítimos para impulsar a las regiones y fortalecer los puertos marítimos para tener un comercio exterior más competitivo a nivel mundial. La modernización portuaria es un compromiso primordial y más aún si queremos convertir al Perú en el **HUB Regional** del movimiento comercial marítimo del Pacífico.

Nuestro país debe usar y aprovechar el **Acuerdo del Pacífico** que lo forman: el Perú, México, Colombia y Chile, y también usar y aprovechar los países de la **Cuenca Asiática del Pacífico (APEC)** .

El Perú debe usar y aprovechar la Cuenca Amazónica que está formada por el Río Amazonas, que comparten el Perú y Brasil, para que los productos de esa **Cuenca Amazónica puedan ser exportados a los países del APEC.**

**La Cuenca Amazónica** es el granero del mundo, por su abundancia de productos de la agroindustria y una red de ríos para instalar grandes centrales hidráulicas, para vender energía eléctrica a Ecuador, Colombia, Brasil, Bolivia y Chile.



En el Perú los costos logísticos marítimos se encarecen por problemas en el **transporte terrestre de carga**, almacenaje y muchas trabas burocráticas y las limitaciones en la infraestructura de los terminales portuarios, incluyendo la que corresponde a la Empresa Nacional de Puertos; la brecha que hay que cubrir en esa infraestructura es del orden de US\$ 5,400'000,000.

Debemos impulsar la modernización de nuestros terminales marítimos nacionales, esto implica tener un transporte seguro y que nos facilite cumplir con los plazos de entrega que asumimos al exportar o importar mercaderías y maquinarias por nuestros puertos marítimos.

Por estudios del Banco Mundial y del Banco Interamericano de Desarrollo demuestran que los costos logísticos marítimos en el Perú y en Sudamérica son muy altos, llegando al **30% del valor del producto** y que en los países desarrollados este costo logístico marítimo sólo representa 9%.

Esta diferencia de 21% nos resta competitividad y no sólo de una empresa, sino de todo el país.



## MEJORES PUERTOS MARÍTIMOS Y MEJORES VÍAS FERROVIARIAS

El sector logístico del país  
empieza a recuperarse y también  
a reconfigurarse

El Viceministro de Transporte **Carlos** Extremadoyro, afirmó que es tarea del Gobierno Nacional, así como del sector público y privado el desarrollo de sistemas de transporte multimodal e indicó que estamos fortaleciendo el desarrollo de proyectos y mejorando la modernización de los puertos nacionales y regionales marítimos, para ser más competitivos en el mercado mundial. Indicó que el objetivo de desarrollar los puertos es abaratar costos, incrementar la carga de productos y mejorar los tiempos de transporte terrestre y modernizar la infraestructura para disminuir los tiempos de carga y descarga de los contenedores mediante grúas pórtico.

Las mejoras y alternativas al transporte terrestre que podría ser a futuro la vía ferroviaria en los puertos del litoral norte y del litoral sur.

La mejora y la modernización de la infraestructura portuaria permitirá **implementar el tema de cabotaje marítimo**, que tantos años llevamos esperando por su ejecución.

**TERMINAL PORTUARIO  
MULTIPROPÓSITO DE SALAVERRY**

# Puerto Modernizado



La concesión del Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry permitirá aumentar su capacidad operativa para atender a las naves y sus cargas de contenedores, cargas generales, graneles, minerales, entre otras.

El puerto actualmente

## OBRAS QUE SE CONSTRUIRÁN EN EL TERMINAL PORTUARIO MULTIPROPÓSITO DE SALAVERRY

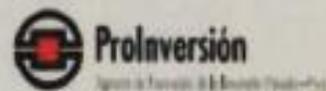
**OBRAS OBLIGATORIAS**

Obras que se construirán en los cinco primeros años de concesión



**OBRAS SUJETAS A DEMANDA**

Obras obras que se ejecutarán con el aumento de la demanda de servicios



Uno de los más importantes obras que se realizará es el dragado a -30.5 metros del canal de navegación y la zona de maniobras para aumentar la profundidad del acceso al muelle, lo que permitirá el ingreso de naves de mayor tamaño.

### Beneficios del proyecto

- Generación de empleo directo e indirecto
- Aumento de la capacidad operativa del puerto
- Mejora de la seguridad en la operación portuaria
- Agilización del proceso de carga y la descarga
- Ordenamiento del tráfico vehicular en accesos al terminal
- Especialización de la operación de carga por etapas según demanda



**Beneficios para el norte del Perú**

- Diminución de la economía regional y nacional
- Impulso del comercio exterior

**El Puerto Marítimo de Salaverry** impulsará el norte del país. Este terminal portuario multipropósito busca convertirse en un elemento fundamental para impulsar el Comercio Exterior.

En Mayo del 2018, la modernización del Puerto Marítimo de Salaverry fue adjudicada al Consorcio **Transportadora Salaverry TRAMARSA** que acordó invertir casi US\$ 240 millones.

El Ing. Diego Cassinelli, Gerente General del Consorcio indicó que con el nuevo puerto marítimo modernizado de Salaverry, se busca impulsar el Comercio Exterior y el desarrollo económico en el Norte del país crecerá basado en la captación de cargas contenedoras futuras.

Durante los 10 ó 15 años de la concesión esperamos apoyar al comercio regional para consolidar un crecimiento de 4.3%. El Ing. Diego Cassinelli indicó que los principales productos que atenderá el terminal marítimo pertenece al sector agroindustrial y a la mediana minería.

La demanda de base sólida del Puerto de Salaverry está conformada por maíz, trigo, fertilizantes y los minerales, que se extraen de los yacimientos de Michiquillay, Chavimochic, Conga, Gold Field, Cerro Corona, entre otros.

## PERIODO 1999-2005

Año	Naves (Unidades)		Carga ( TM)	TEU
	Alto Bordo	Menores*		
1999	118	28	714,619	134
2000	133	0	792,017	28
2001	144	0	871,250	352
2002	118	1	853,643	8
2003	141	0	961,426	100
2004	125	0	989,370	82
2005	159	680	1,074,536	9,381

\* Menores a 500 UAB

El Ing. Diego Cassinelli detalló que la modernización y ampliación del Puerto Marítimo de Salaverry implica solucionar:

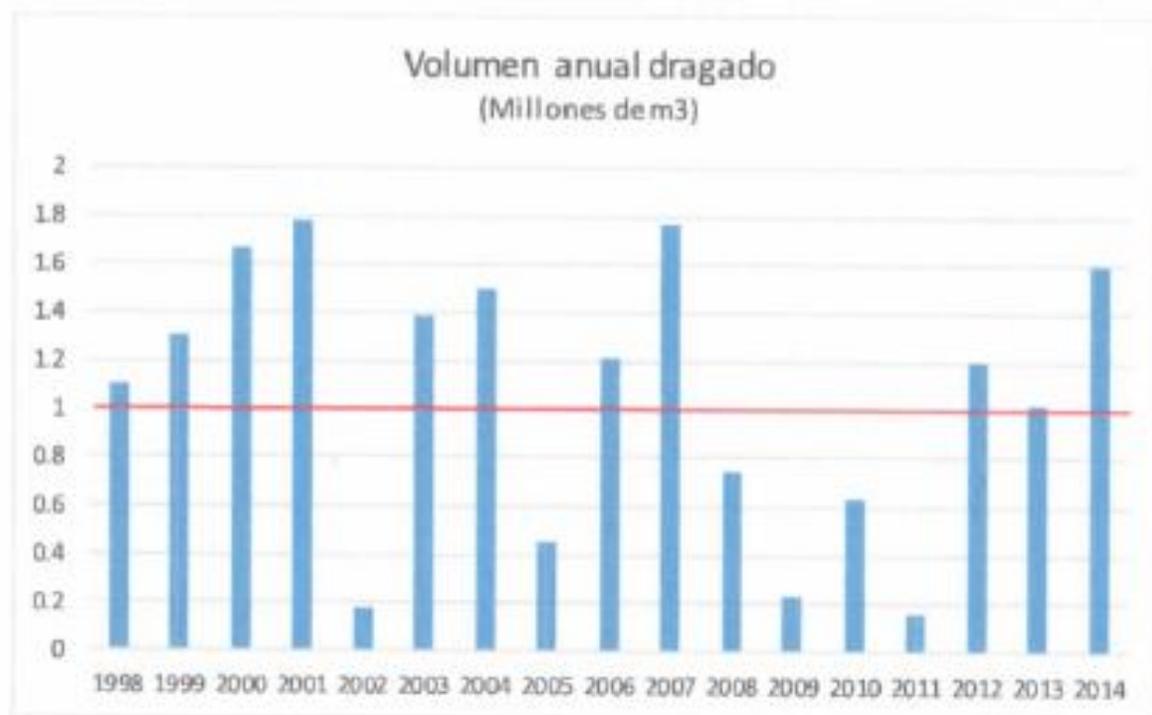
**Primero:** El **arenamiento** actual del terminal marítimo de Salaverry, este problema origina que la profundidad, calado o batimetría sea de 9 metros (09 m), lo cual genera riesgos de encallamiento para los embarques de las naves.

**Segundo:** El otro reto es la captación de los contenedores. Para cumplir este objetivo es necesario el trabajo conjunto del **terminal portuario, los agro-exportadores y las líneas navieras.**

El Ing. Cassinelli precisó y recalcó: que la zona de influencia del Puerto Marítimo de Salaverry es muy potente y se estima que al año llegarán 20 mil naves contendoras anuales, los cuales no tienen una alternativa portuaria en el norte y tienen que desviarse hacia Paita o el Callao. Esto ocasiona pérdidas económicas a cada nave.

Por otro lado, el Ing. Cassinelli destacó las mejoras en la infraestructura portuaria. **El Puerto Marítimo de Salaverry contará con dos muelles modernos, dos grúas móviles y cuatro almacenes móviles.**

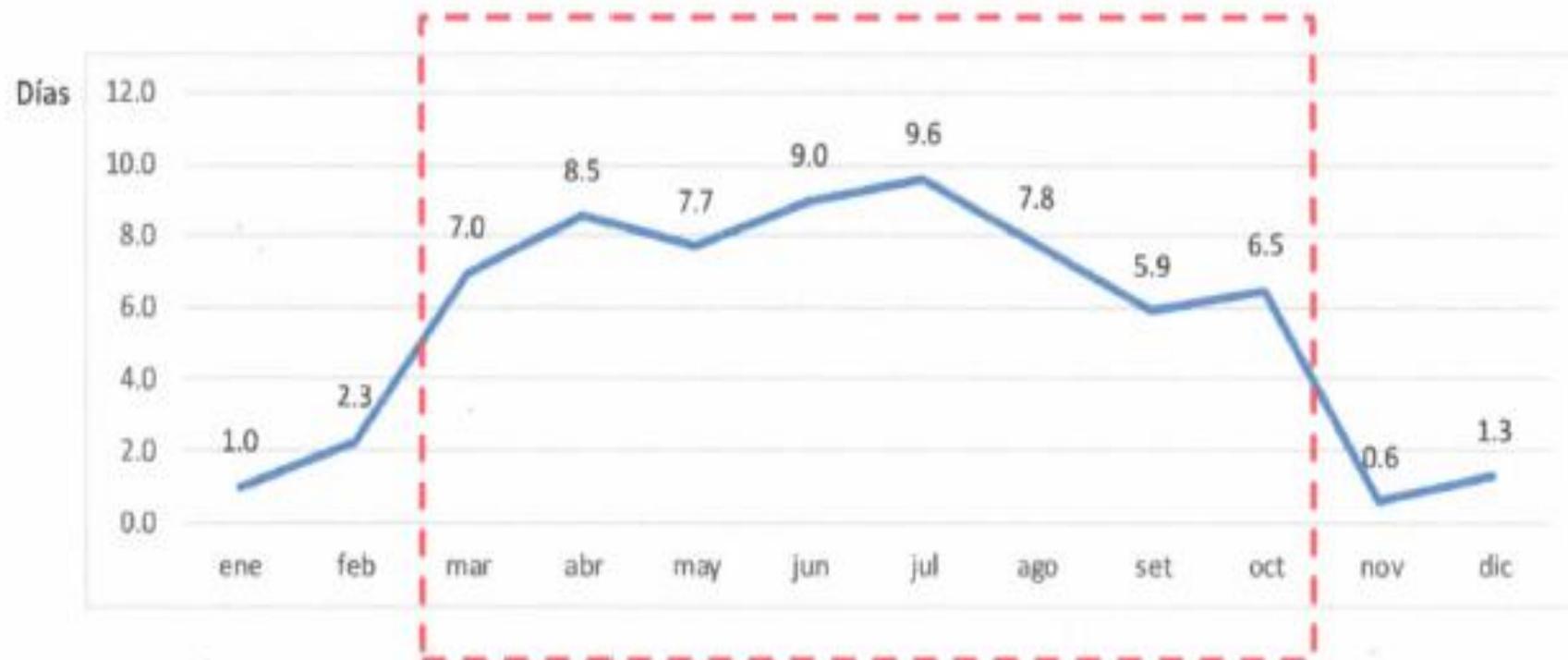
- Se estima que la sedimentación anual del puerto está por el orden del millón de m<sup>3</sup> anuales.
- Poca profundidad genera riesgos a la navegación → protestos de capitanes de las naves indican tocar fondo de manera repetitiva.
- Poca profundidad genera incremento en la agitación de oleaje en la rada interior → incremento de movimientos de la nave en muelle generando rotura de cabos de naves.



Fuente: Incostas (2015)

## Retos del puerto de Salaverry – Cierres de Puerto (Downtime)

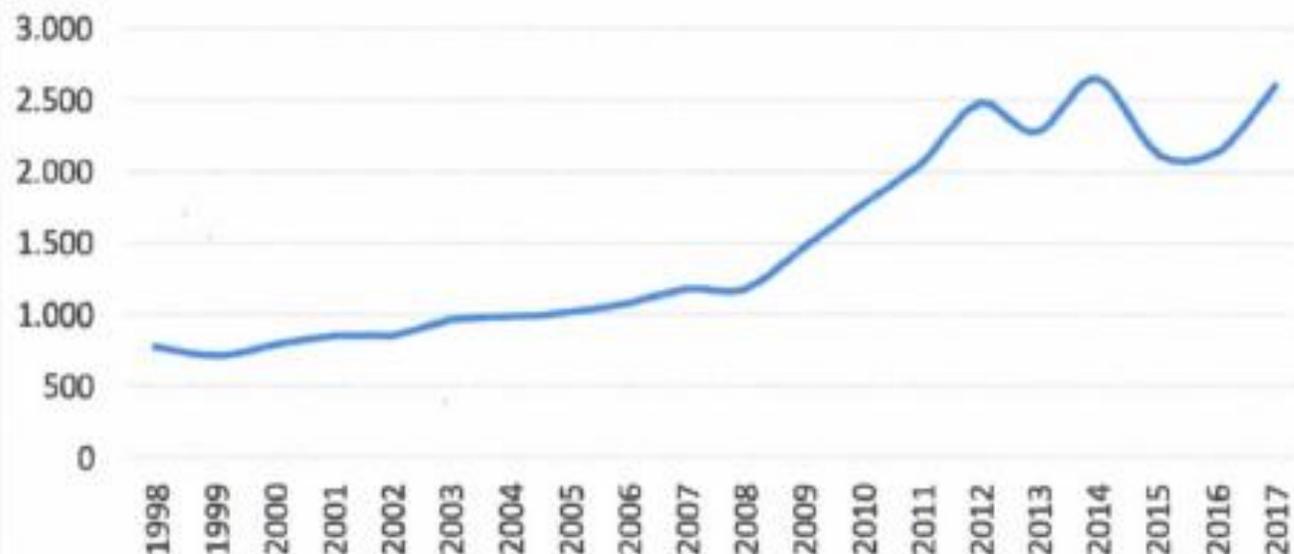
Grupo Tramarsa



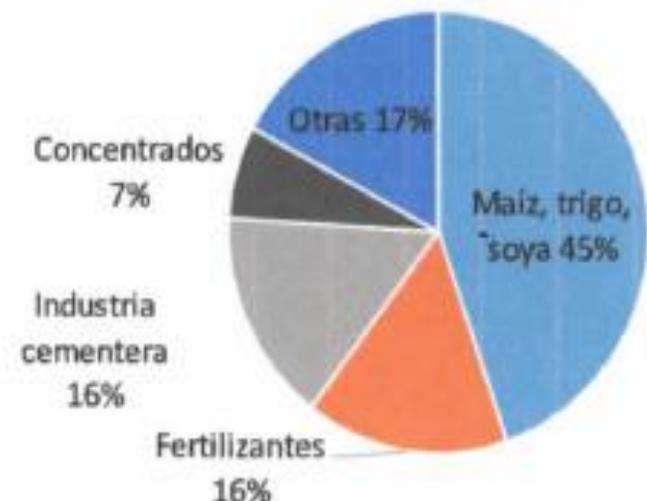
Año	Total	% Cierre
2009	38.3	10%
2010	66.0	18%
2011	90.7	25%
2012	75.5	21%
2013	47.0	13%
2014	59.5	16%
2015	48.8	13%
2016	72.2	20%
2017	89.5	25%
2018*	51.3	14%
<b>Total</b>	<b>63.9</b>	<b>18%</b>

\*Cierres a la fecha

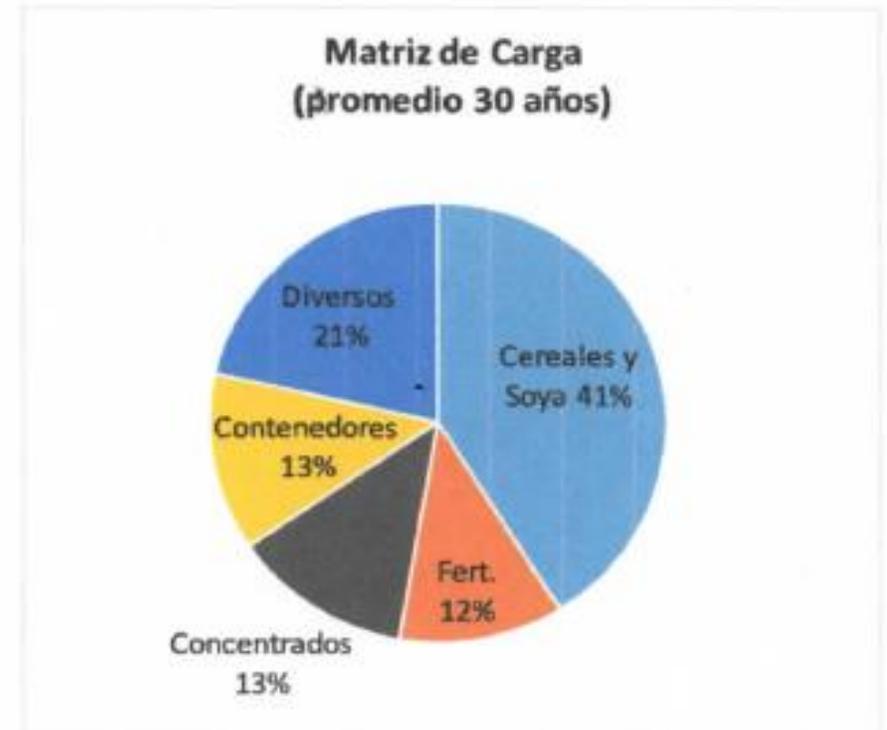
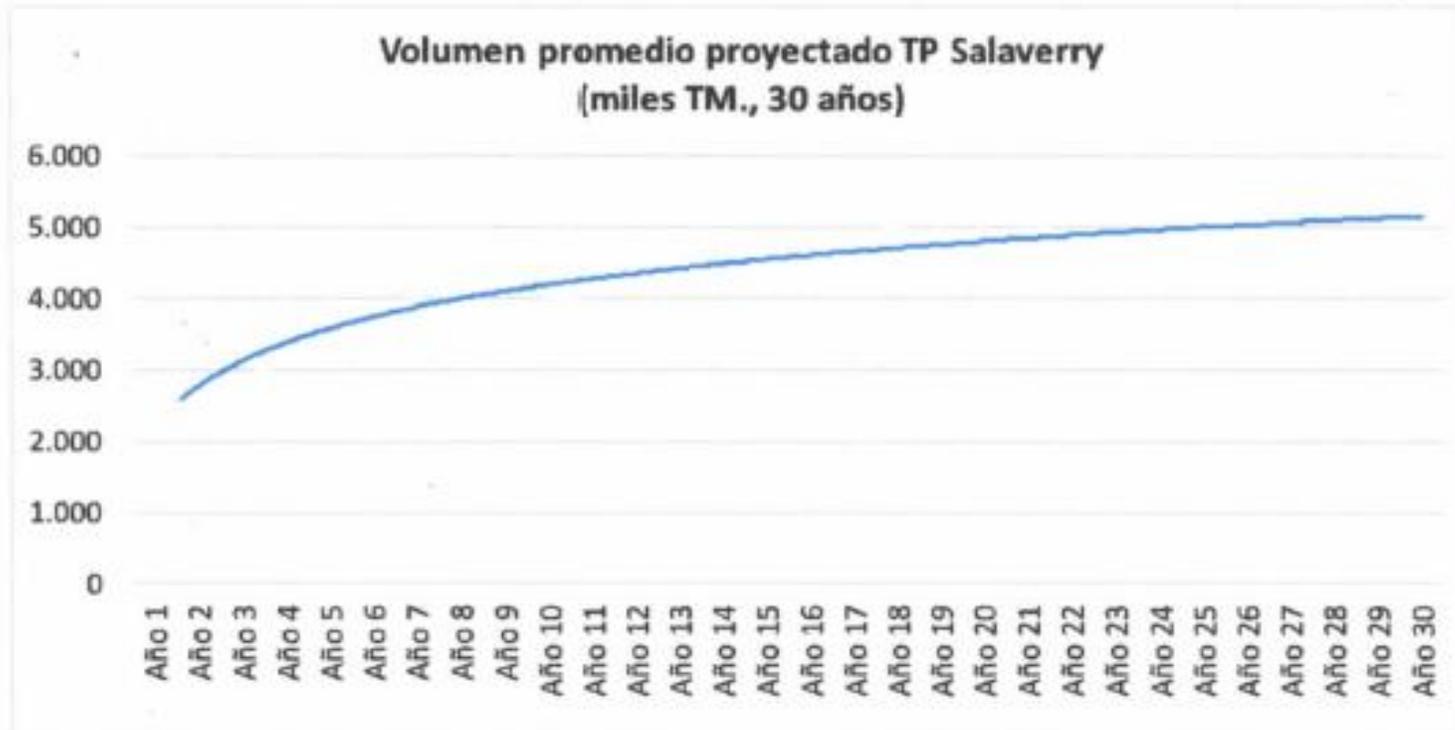
Volumen histórico TP Salaverry  
(miles TM., 1998 – 2017)



Matriz de carga  
(promedio 2013 - 2017)



- ✓ Crecimiento promedio 6.6% anual.
- ✓ Crecimiento impulsado por los graneles limpios y fertilizantes 6.9% y 6.1% promedio anual.
- ✓ Crecimiento en cargas no tradicionales: industria cementera y carbón de exportación.
- ✓ Los concentrados de mineral representan el 7% de la matriz de carga.



- ✓ Crecimiento por captación de contenedores de la zona de influencia.
- ✓ Crecimiento sostenido de cargas tradicionales: graneles limpios y fertilizantes.
- ✓ Los concentrados mantienen una participación baja en la matriz de carga.

El Ing. Diego Cassinelli señaló en el XVII del Foro los Puertos Regionales en la CCL el 4 de julio, que en los próximos 6 meses el terminal marítimo de Salaverry reunirá las condiciones necesarias para brindarle a los navíos las garantías de un puerto marítimo seguro y de salida a la agroexportación.

### Puertos marítimos de categoría mayor en el Perú

Departamento	Puerto	Provincia	Distrito
Ancash	Chimbote	Santa	Chimbote
Arequipa	Matarani	Islay	Islay
Arequipa	Mollendo	Islay	Mollendo
Callao	Callao	Callao	Callao
Ica	San Martín	Pisco	Paracas
Ica	San Nicolás	Nazca	Marcona
La Libertad	Salaverry	Trujillo	Salaverry
Moquegua	Ilo	Ilo	Ilo
Moquegua	Ilo-Southern	Ilo	Ilo
Piura	Paita	Paita	Paita
Piura	Talara	Talara	Pariñas



# **CINCO PUERTOS REGIONALES YA HAN EMPEZADO MEJORAS PARA SU INTERNACIONALIZACIÓN**

## **INFRAESTRUCTURA PORTUARIA EN EJECUCIÓN**

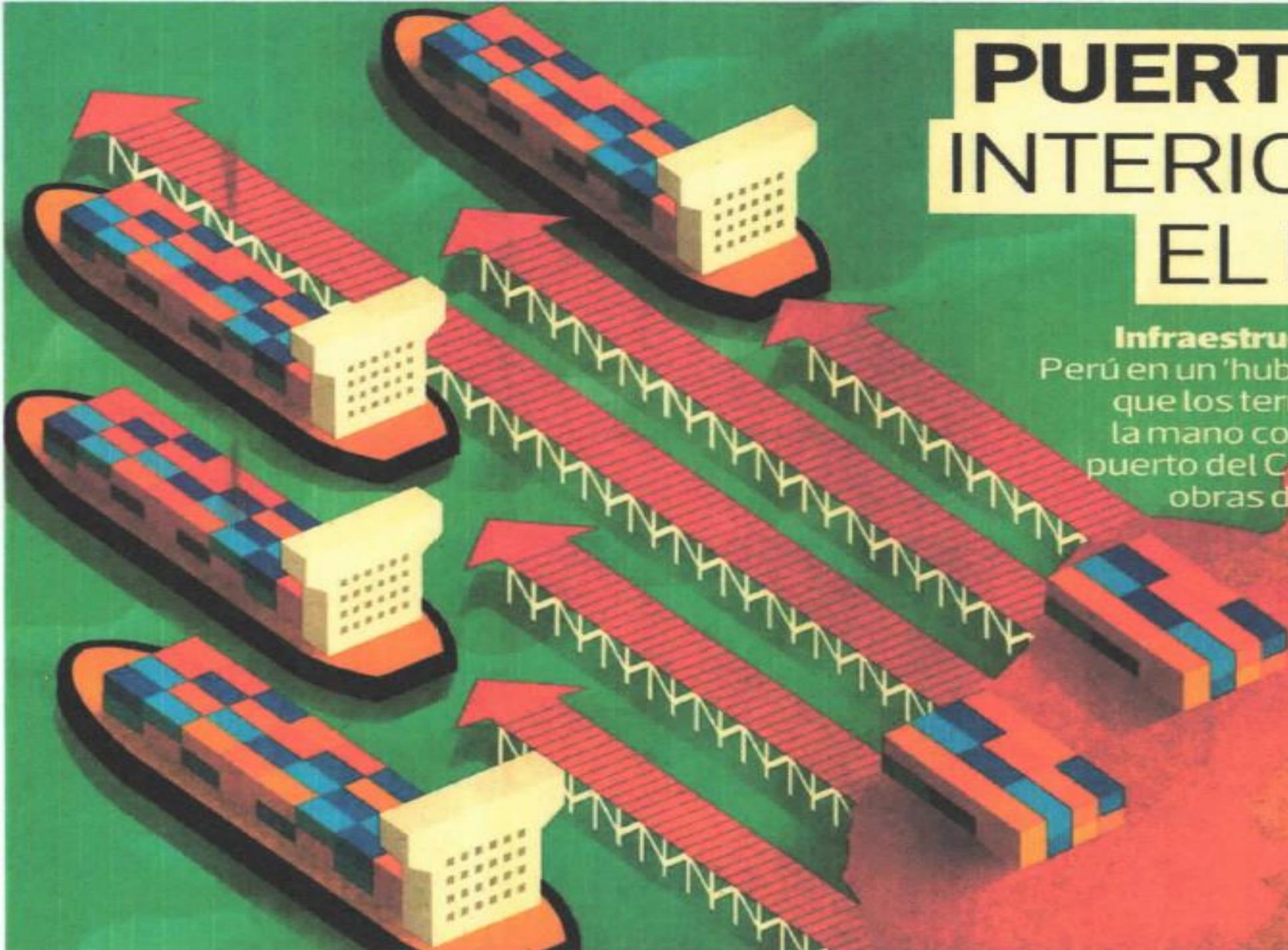
- ✓ Terminal Portuario de Paita
- ✓ Terminal portuario de Salaverry
- ✓ Terminal Portuario de Chancay
- ✓ Terminal Norte Multipropósito (Muelle Norte Callao)
- ✓ Nuevo Terminal de Contenedores (Muelle Sur Callao)
- ✓ Terminal Portuario general San Martín
- ✓ Terminal Portuario Mollendo
- ✓ Terminal Portuario de Ilo

### **Entidades Privadas:**

- Lambayeque
- Chimbote
- San Juan de Marcona

# PUERTOS: DEL INTERIOR PARA EL MUNDO

**Infraestructura.** Para convertir al Perú en un 'hub' marítimo, se necesita que los terminales regionales, de la mano con la modernización del puerto del Callao, también realicen obras de mejora y ampliación. Esos trabajos van en camino. / 12, 13



# PUERTOS GLOBALES

Del Callao como Hub  
hacia el Perú como Hub



**Evolución del movimiento de contenedores a nivel nacional (TEUS)**  
(En terminales portuarias)



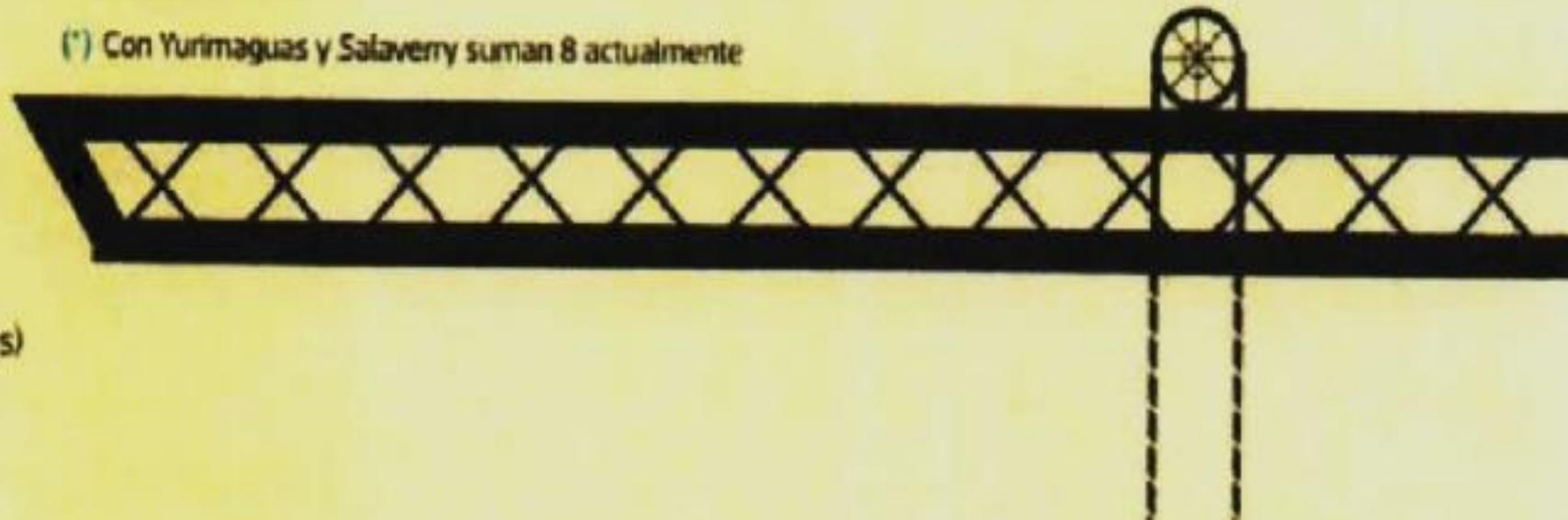
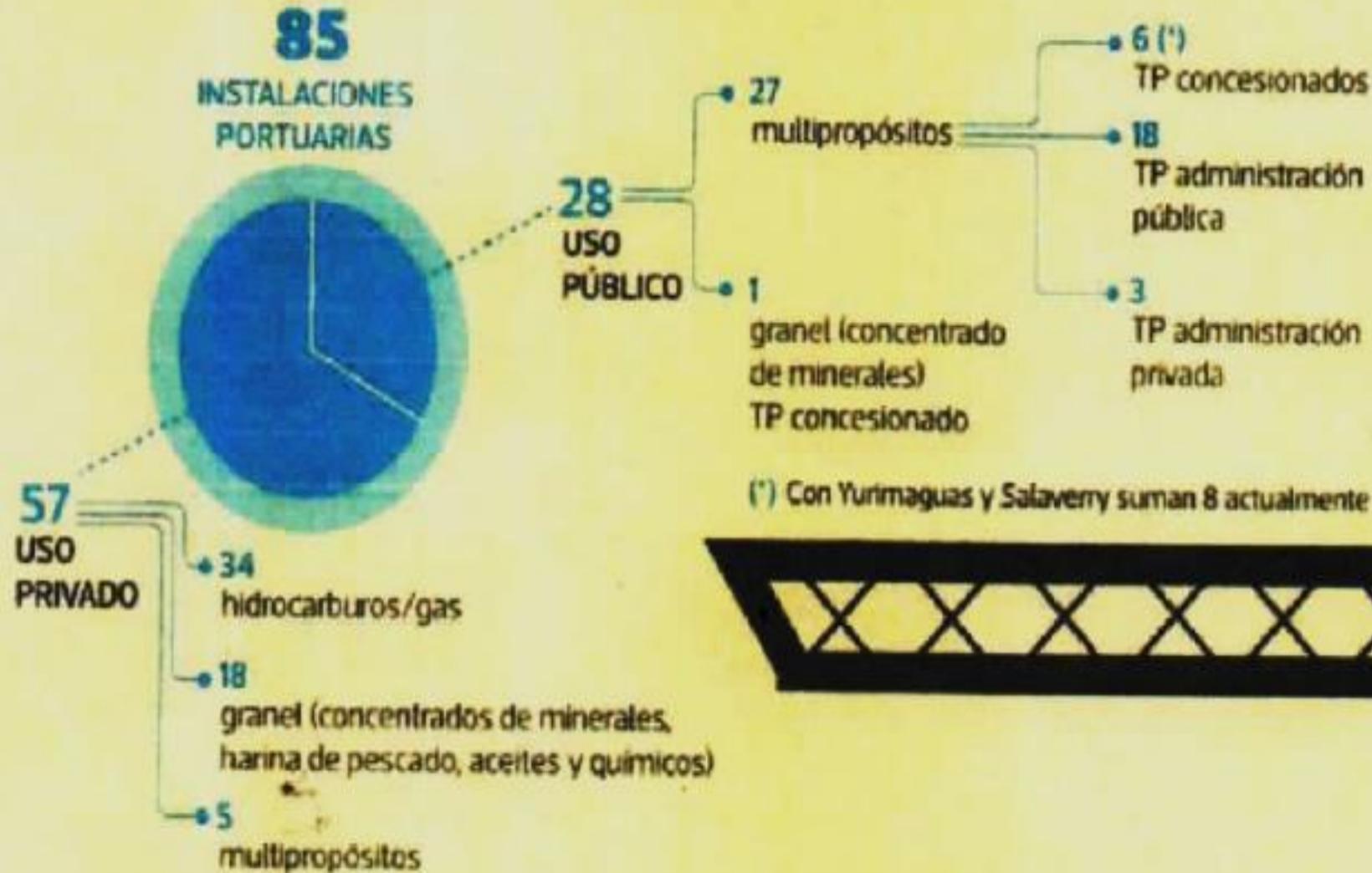
**Brecha de infraestructura**  
En millones de US\$



Fuentes: AFIN / APN (Plan Nacional de Desarrollo)

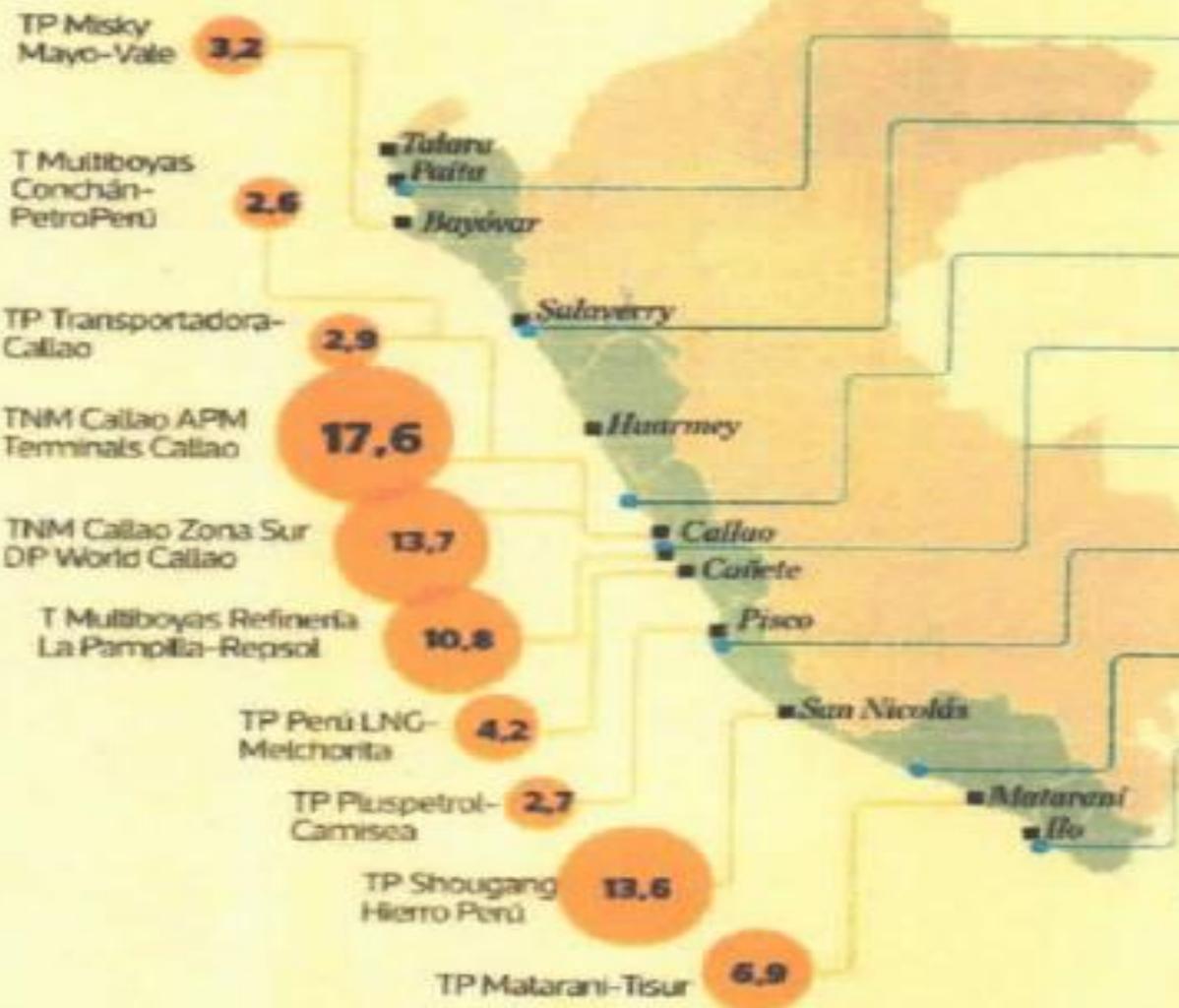
# RADIOGRAFÍA A ESCALA NACIONAL

## SISTEMA PORTUARIO NACIONAL



## Ranking de terminales portuarias

(Peso en millones de toneladas)



## Infraestructura portuaria en ejecución

- TERMINAL PORTUARIO DE PAITA (Terminales Portuarias Euroandinos)
- TERMINAL PORTUARIO SALAVERRY La Libertad (Consortio Transportadora Salaverry)
- TERMINAL PORTUARIO MULTIPROPÓSITO DE CHANCAY
- TERMINAL NORTE MULTIPROPÓSITO Muelle Norte Callao (APM Terminals)
- NUEVO TERMINAL DE CONTENEDORES Muelle Sur Callao (IDP World)
- TERMINAL PORTUARIO GENERAL SAN MARTÍN Pisco (Terminal Portuario Paracas S.A.)
- TERMINAL MULTIBOYAS DE MOLLENDO Arequipa (Consortio Terminales)
- NUEVO TERMINAL DE ILO (Petróleos del Perú S.A.)

## Iniciativas privadas

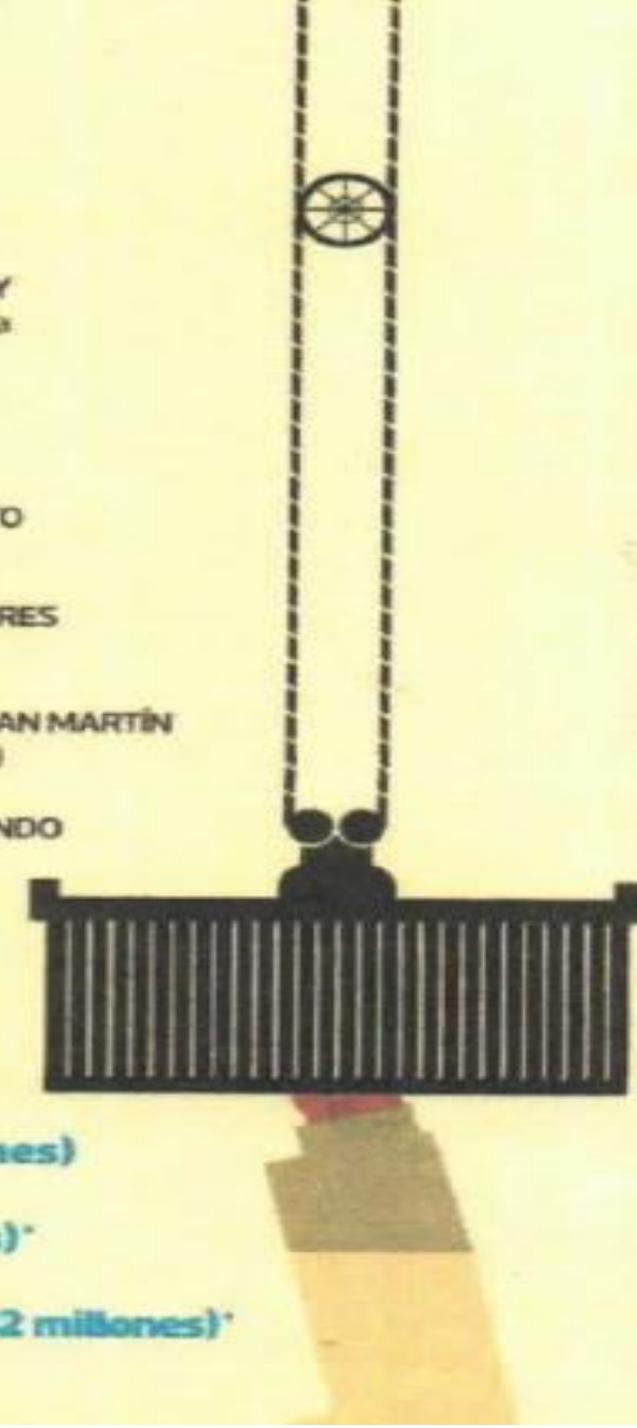
Terminales portuarias

LAMBAYEQUE (US\$577 millones)

CHIMBOTE (US\$110 millones)\*

SAN JUAN DE MARCONA (US\$582 millones)\*

\* En proceso





**Inversión  
US\$ 216 millones**  
Concesionado por un plazo de 30 años

La concesión del terminal portuario permitirá aumentar su capacidad operativa para atender a las naves y su carga de contenedores, cargas generales, graneles y minerales, entre otras.

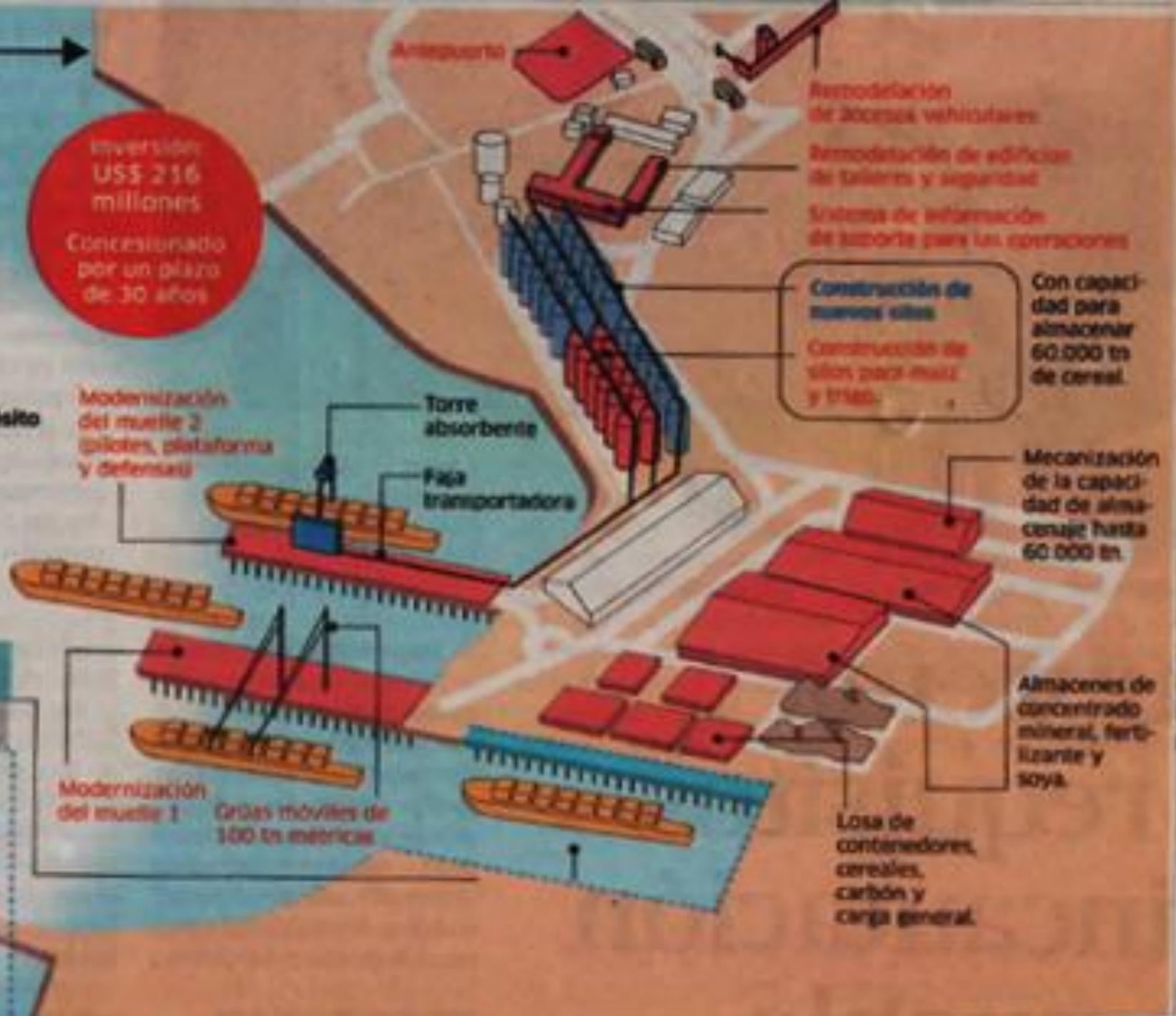
**Obras que se construirán en el terminal portuario multipropósito**

Obras obligatorias en los cinco primeros años ■ Obras que se ejecutarán con el aumento de la demanda de servicios ■

**Beneficios**

- Generación del empleo directo
- Aumento de la capacidad operativa del puerto
- Mejora de la seguridad portuaria
- Aplicación del proceso de carga y descarga
- Ordenamiento del tráfico vehicular en accesos al terminal
- Especificación de la operación de carga por etapa según demanda

**El dragado**  
Arenas removidas  
Una de las más importantes obras que se realizarán es el dragado a -10,5 m del canal de navegación y la zona de maniobras para aumentar la profundidad del acceso al muelle que permitirá el ingreso de naves de gran tamaño y amarradero.



















MSC TAMARA  
PARANK

















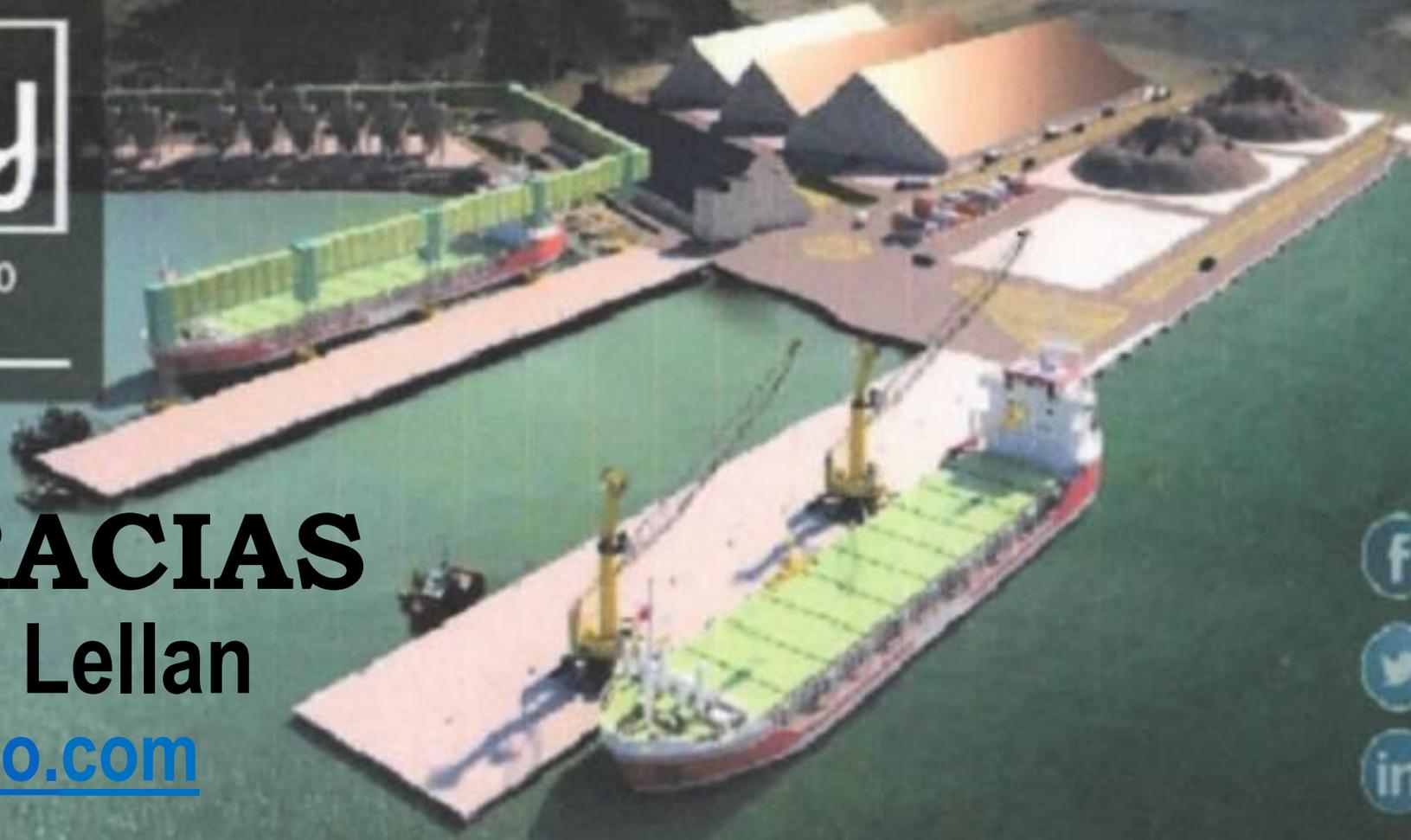


## CONCLUSIONES:

- Es necesario y urgente que el gobierno peruano deberá ampliar y modernizar su principales puertos de categoría mayor marítimos por intermedio del Ministerio de Transporte y Comunicaciones y de la Presidencia de la República.
- Para poder atender mayor número de barcos Panamax 300,000 toneladas y Post Panamax 500,000 toneladas.
- El Perú debe lograr atender en los servicios marítimos en un mayor número de barcos Panamax diario, semanal, mensual y anual.
- El Perú debe lograr alcanzar un mayor número de toneladas para exportación e importación, **exportación > importación**, utilizando las vías ferroviarias futuras.
- El gobierno del Perú debe aprovechar y beneficiarse como miembro del APEC, todos los beneficios que le corresponde a todos los miembros.
- El acuerdo del Pacífico que lo forman Perú, México, Colombia y Chile debe ser aprovechada y ser usada para beneficio del gobierno peruano y del Ministerio de Transportes.

# Salaverry

El gran puerto multipropósito del norte peruano



**MUCHAS GRACIAS**

**Ing. Dugald Mc. Lellan**

[dugaldmc@yahoo.com](mailto:dugaldmc@yahoo.com)

**998546678**

