

Puerto de Yurimaguas espera despegue para interconectar la Amazonía

La capacidad instalada del terminal fluvial es de 600,000 toneladas métricas (TM) anuales, pero a julio del presente año la carga movilizada alcanzó tan solo las 14,263 TM, lejos de su potencial.

SILVIA PÉREZ BARTRA

silvia.perez@diariogestion.com.pe

A diferencia de Lima donde el transporte de carga hacia otras regiones se realiza sobre pavimento, en la región Loreto el traslado de diversos productos (industriales, alimentos y otros) se realiza mayormente a través de puertos fluviales.

En la región del oriente el Terminal Portuario de Yurimaguas - Nueva Reforma (TPY-NR), cobra importancia debido a la robusta infraestructura portuaria en su Fase I: muelle de 120 metros de longitud, muelle flotante de 12 metros para pasajeros, patio de contenedores de 10,000 metros cuadrados (m²), terminal de pasajeros, cámara de frío de 600 m², entre otros.

El terminal se sitúa en la ciudad de Yurimaguas, en la localidad de Nueva Reforma, provincia de Alto Amazonas, sobre el río Huallaga. Cumplió 12 años de operación este año desde la suscripción del contrato de concesión con el operador del proyecto, la Concesionaria Puerto Amazonas S.A. (Copam). Pese a sus grandes cimientos, a la fecha opera por debajo de su capacidad.

De acuerdo con datos del

Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (Ositrán), con base en la información de la Autoridad Portuaria Nacional (APN), entre enero y julio de este año, el volumen de carga movilizado alcanzó un nivel de 14,263 toneladas métricas (TM), cifra ampliamente inferior a su capacidad instalada que es de 600,000 TM.

En el 2022, el volumen de carga movilizada fue de 26,854 TM y para el cierre del 2023 se espera llegar a las 27,660 TM.

Pendiente la Fase II

Para la Fase I de la obra se demandó una inversión de US\$36.09 millones y las obras de esa etapa se realizaron entre el 2014 y el 2016. El informe del órgano supervisor señala que durante el 2017 y 2022 no se ejecutaron inversiones, de manera que no se ha iniciado la Fase II, debido a que se encuentran condicionadas a alcanzar –precisamente– la capacidad instalada.

“La segunda fase se activará en función de la demanda, cuando se alcancen las 600,000 TM anuales o cuando la tasa de ocupación del muelle sea de 44%, lo que resulte primero”, dijo el informe del Ositrán.

De iniciar la segunda fase, se tiene prevista una inversión de US\$ 16.4 millones para la construcción de un amarradero adicional de 60 metros de longitud y 12 metros

Área de influencia del Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas Nueva Reforma



FUENTE: COPAM

de ancho para la ampliación del área de almacenamiento techado en 5,628 m², la ampliación del patio para el almacenamiento de contenedores en 6,977 m², entre otras infraestructuras.

Pronta recuperación

Consultado sobre por qué no se ha llegado a las cifras que se fijaron como capacidad instalada, el Ositrán –encargado de hacer el monitoreo a las obras de concesión– indicó a **Gestión** que tanto la movilización de carga del puerto de Yurimaguas Nueva Reforma como la tasa de ocupación dependen del movimiento mercantil de la región, por lo que dado los eventos de carácter mundial como la pandemia

del covid-19, todos los sectores se han visto impactados. “En ese sentido, se espera la pronta recuperación del movimiento comercial de la región”, sostuvo.

De igual manera, respecto a cuándo se lograría alcanzar la capacidad instalada, el Ositrán dijo que la proyección de crecimiento del movimiento de carga depende de un cúmulo de factores, de manera que en este momento dada las circunstancias actuales de la economía, “es difícil establecer una estimación dado que existen factores exógenos al contrato de concesión, tales como el movimiento comercial de la región (oferta y demanda de mercancías), entre otros”.

Etapas de la Concesión del Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas - Nueva Reforma (TPY NR)

Fase I: Obras iniciales (US\$ 36.09 millones)

- Muelle de 120 metros de longitud y 47 metros de ancho (incluye antemuelle 35 m)
- Muelle flotante de 12 metros para pasajeros
- Almacén techado de 6,092 m²
- Cámara de frío de 600 m² (congelados y refrigerados)
- Patio de contenedores de 10,000 m²
- Balanzas de ingreso (2)
- 72 Tomas reefers para contenedores
- Terminal de pasajeros (aforo 100 personas)
- Áreas de consolidación y desconsolidación
- Almacén para carga peligrosa
- Taller de mantenimiento/estación de combustible
- Oficinas de Sunat-Senasa-APN-Ositrán-Sanidad
- Fluvial - Capitanía de puertos

Fase II: Función de la demanda (US\$ 16.4 millones)

- Ampliación del muelle con un amarradero adicional de 60 metros de longitud y 12 metros de ancho
- Ampliación de 5,628 m² del área de almacenamiento techado
- Ampliación de 6,977 m² del patio para el almacenamiento de contenedores

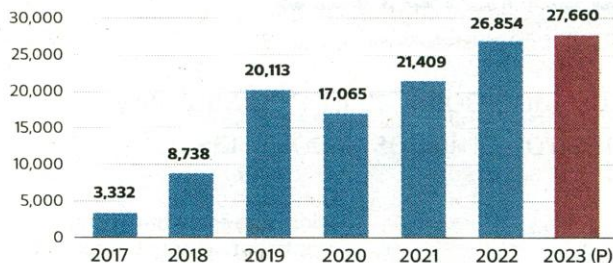
FUENTE: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán/ Plan de Negocios 2023 - COPAM



Recursos. De iniciar la segunda fase, se tiene prevista una inversión de US\$ 16.4 millones para la construcción de diversa infraestructura.

TPY NR - Evolución y proyección de carga atendida

(Total de carga en TM)



FUENTE: Plan de Negocios 2023 - COPAM

(P) Proyección

Agregó que, si bien la principal función del Ositrán es supervisar el cumplimiento de las obligaciones contractuales de los concesionarios, la segunda es la de regulación de tarifas dentro del marco de lo establecido en dichos contratos de concesión. En ese sentido, aspectos como el impulso o incentivo a las actividades comerciales en la región se encuentran fuera de

su alcance.

Según las políticas comerciales del concesionario, dijo el regulador, publicadas en la dirección electrónica y en cumplimiento del Reglamento General de Tarifas del Ositrán, la Copam cuenta con una política comercial de descuentos a ser brindados en el Terminal Portuario de Yurimaguas-Nueva Reforma, los cuales se aplican desde el 01

de marzo del 2022, y tiene un periodo de vigencia de dos años.

Punto de conexión

Víctor Ramírez, presidente de la Cámara de Comercio, Industria, Turismo y Producción de Alto Amazonas - Yurimaguas, señaló a **Gestión** que el TPY-NR es un punto referencial de los corredores logísticos a nivel nacional, debido a que permite una conexión con las demás ciudades de la Amazonía, el interior del país y fuera de ellas.

Así, dijo que desde este terminal los comerciantes y pasajeros pueden dirigirse a las ciudades de la costa y sur del país (por su conectividad terrestre); y también pueden partir (usando la vía fluvial) hacia la triple frontera: Colombia (Leticia), Brasil (Tabatinga y Manaos) y Perú (Santa Rosa); pasando previamente por la ciudad de Iquitos.

“Estratégicamente el puerto de Yurimaguas está ubicado como el centro logístico de

mayor importancia en la Amazonía peruana. [...] Definitivamente debe estar operativo al 100%, será de mucha importancia para agilizar el comercio exterior”, apuntó Ramírez, al señalar que este terminal también espera ser punto de conexión con el futuro megapuerto de Chancay, cuya operación está prevista para el 2024.

‘Carretera de agua’

Carlos Posada, director institucional de la Cámara de Comercio de Lima (CCL), señaló que dicho puerto fue pensado directamente para la interconexión entre Loreto, San Martín, Amazonas, Piura, Lambayeque y Cajamarca, de manera que se pueda formar una especie de “carretera de agua”.

Dichas regiones forman parte del área de influencia del eje intermodal de la carretera IIRSA Norte, que une el puerto de Paita con la ciudad de Yurimaguas, pasando por las regiones mencionadas.

De este modo, explicó Posada, se busca que la concesión del puerto de Yurimaguas complete el Eje Multimodal Amazonas Norte - IIRSA Norte, que comprende el tramo Yurimaguas - Tarapoto - Rioja - Corral Quemado - Olmos - Piura - Paita.

“Busca ser un eje logístico multimodal para conectar la parte terrestre con la parte fluvial que llegue a la costa y que desde ese punto se pueda conectar con terminales marítimos como Paita o con aeropuertos que de alguna manera permitan el tráfico aéreo de mercancía”, sostuvo.

Actualmente, precisó, a través del TPY-NR, la carga que se moviliza son principalmente petróleo, peces ornamentales, productos forestales (madera), aceite de palma, cacao en grano y café, los mismos que podrían incrementarse en la medida que el puerto aumente su capacidad.

