

# **GESTION MODERNA DE PUERTOS**

**DICTADO POR LA CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS PARA EL  
COMERCIO Y DESARROLLO (UNCTAD) CON EL AUSPICIO DE LA  
AUTORIDAD PORTUARIA NACIONAL (APN)**



**“IMPLEMENTACIÓN DE SERVICIOS PORTUARIOS  
AL PASAJERO EN LOS TERMINALES  
PORTUARIOS FLUVIALES”**

**Sr. Elar Julio Salvador Granda**

**Lima – 2012**

**INDICE**

- I. **IMPLEMENTACION DE SERVICIOS PORTUARIOS AL PASAJERO EN LOS TERMINALE PORTUARIOS FLUVIALES**
  - 1.1 Situación Problemática
  - 1.2 Formulación del Problema
  - 1.3 Justificación de la Investigación
  - 1.4 Objetivos de la Investigación
    - 1.4.1 Objetivo General
    - 1.4.2 Objetivo Específicos
- II. **MARCO TEÓRICO**
  - 2.1 Antecedentes del Problema
  - 2.2 Bases Teóricas
  - 2.3 Marcos Conceptuales
- III. **HIPOTESIS**
  - 3.1 Hipótesis General
  - 3.2 Hipótesis Específica
- IV. **METODOLOGÍA**
  - 4.1 Tipo y Diseño de Investigación
  - 4.2 Técnicas de recolección de Datos
  - 4.3 Evaluación de la información
- V. **ANALISIS DE LA INFORMACIÓN**
- VI. **CONCLUSIONES**
- VII. **REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS**

## I. IMPLEMENTACIÓN DE SERVICIOS PORTUARIOS A LOS PASAJEROS EN LOS TERMINALES PORTUARIOS FLUVIALES

### 1.1 Situación Problemática

El aspecto portuario en la Amazonía, está plagado de la informalidad, ésta se presenta como una práctica común y extendida, debido a que en muchos aspectos en la orilla del río se puede establecer un lugar para la atención de embarque y desembarque de pasajeros y carga de las embarcaciones fluviales.

Los principales Terminales portuarios fluviales de Iquitos (1980), Yurimaguas y Pucallpa, se han visto limitados en la atención de pasajeros y de carga, debido a una serie de situaciones, tanto naturales (alejamiento del cauce del río, arenamiento, etc), como también por una falta de planificación del desarrollo de la actividad portuaria y en particular en brindar servicios portuarios a los pasajeros, por la falta de infraestructura adecuada, entre otros.

Los puertos fluviales de Iquitos y Yurimaguas, cuentan con una instalación portuaria administrada por la Empresa Nacional de Puertos S.A. (ENAPU S.A.), que no tienen instalado una infraestructura que permita brindar las facilidades para la atención de los pasajeros, que se embarcan o desembarcan en las naves fluviales para trasladarse a través de las vías fluviales de las diferentes cuencas de la Amazonía.

De igual manera, el puerto de Pucallpa, contó con una instalación portuaria administrada también por ENAPU S.A., hasta los años 80' y luego, debido al alejamiento del cauce del río Ucayali, dejó de prestar los servicios portuarios hasta la fecha. También esta instalación no contó con las facilidades para la atención de pasajeros en la misma Terminal Portuaria, solo tuvo un pontón de pasajeros para el atraque de las naves fluviales.

El crecimiento de pasajeros en la Amazonía se ha visto incrementado a través de los años, lo que ha dado lugar al crecimiento del parque de transporte fluvial de pasajeros y mixto (carga y pasajeros), quedando la oferta portuaria existente y formal relegada al incremento de la demanda de pasajeros para su atención a través de dichas instalaciones portuarias.

Las consecuencias de este déficit de oferta portuaria, se vio aprovechado por personas naturales y jurídicas que a través de la autoridad competente (Autoridad Marítima) antes de la dación de la Ley del Sistema Portuario Nacional, otorgó el uso de áreas acuáticas en los puertos fluviales, para el desarrollo de diferentes actividades, entre ellas las de embarque y desembarque de personas o pasajeros y también las de carga o material.

Las autorizaciones otorgadas por la Autoridad Marítima para el desarrollo de las actividades portuarias, no tuvo una planificación y ordenamiento basados en el crecimiento y modernización de las instalaciones ni tampoco en brindar servicios portuarios competitivos; dejando al administrado a utilizar dichas áreas acuáticas sin la menor inversión de infraestructura portuaria para la atención de las naves fluviales y mucho menos para los pasajeros.

Hoy en día, se observa en los principales puertos de la Amazonía, una competencia desleal entre las instalaciones existentes que brindan servicios portuarios (TP Iquitos y Yurimaguas) y los embarcaderos naturales que realizan actividades portuarias informal, estos últimos que sin contar con infraestructura portuaria, embarcan y desembarcan pasajeros, así como carga.

La falta de infraestructura para la atención de los pasajeros en el ámbito fluvial, ha dado lugar que los servicios a los pasajeros no se tome en cuenta en la operación de los Terminales y mucho menos en los embarcaderos naturales; lo que genera que el pasajero no cuente con las facilidades portuarias para su espera en un espacio adecuado y seguro, tanto para el embarque y desembarque; así como de otros servicios que toda estación de pasajeros debe brindar.

La Ley del Sistema Portuario Nacional y su Reglamento, y modificatorias, así como el Plan Nacional de Desarrollo Portuario, revelan la falta de infraestructura para brindar facilidades portuarias a los pasajeros, estableciendo políticas, estrategias, objetivos y metas para la atención de los pasajeros a nivel nacional, de ahí la preocupación de implementarlos en la Amazonía y de fijar en forma obligatoria una organización portuaria en las instalaciones que brinde los servicios a los pasajeros.

## 1.2 Formulación del Problema

Falta de infraestructura para brindar facilidades portuarias al pasajero en los Terminales Portuarios de la Amazonía, lo que limita su implementación.

## 1.3 Justificación de la Investigación

- La necesidad de implementar las facilidades portuarias a los pasajeros que utilizan las instalaciones portuarias existentes.
- Brindar comodidad, protección y seguridad a los pasajeros en las estaciones de espera y en el desplazamiento para su embarque y desembarque.
- Cubrir las expectativas de la planificación del Sistema Portuario Nacional en el segmento de la atención a los pasajeros en los Terminales Portuarios Fluviales, brindando servicios de calidad y competitivos.
- Preservar el medio ambiente

## 1.4 Objetivos de la Investigación

Establecer mecanismos para la implementación de las facilidades portuarias a los pasajeros en los Terminales Portuarios de la Amazonía y su organización para el desarrollo de una moderna y eficiente infraestructura portuaria, que permita resolver la falta de facilidades portuarias y brindar los mejores servicios a los pasajeros a través de una estación de pasajeros.

## 1.5 Objetivo General

Dar cumplimiento a la normatividad portuaria vigente, respecto a la implementación de los servicios portuarios al pasajero en los principales puertos de la Amazonía y formular acciones que permitan la mejor atención al pasajero durante su espera antes del embarque y en el desembarque en los Terminales Portuarios debidamente constituidos.

## 1.6 Objetivo Específicos

- Determinar el universo de pasajeros que se movilizan a través de los principales puertos de la Amazonía y su proyección en los próximos 20 años.
- Evaluar la oferta portuaria existente y su posibilidad de implementar facilidades portuarias al pasajero.

- Proponer medidas necesarias a implementar las facilidades portuarias a los pasajeros en los Terminales Portuarios de Iquitos y Yurimaguas, y posteriormente de Pucallpa.

## II. MARCO TEÓRICO

### 2.1 Antecedentes del Problema

Hasta antes de la dación de la Ley del Sistema Portuario Nacional – Ley 27943 (03 marzo de 2003) y su Reglamento con sus respectivas modificatorias, no se contaba con una política portuaria que establezca la obligatoriedad de brindar facilidades portuarias al pasajero a través de los Terminales Portuarios de la Amazonía.

De otro lado, la falta de una autoridad competente que vele por el desarrollo y modernización de los puertos, trajo consigo el otorgamiento desmesurado de usos de áreas acuáticas en los puertos principales de la Amazonía, para realizar actividades portuarias sin que se invierta en infraestructura y se preste las facilidades y servicios portuarios a los pasajeros en el ámbito fluvial.

La falta de interés de brindar comodidad, protección y seguridad al pasajero en una estación de espera y la idiosincrasia del lugareño, han dado lugar que esta actividad siga desarrollándose a lo largo del tiempo en estas condiciones, con riesgo de la vida humana.

### 2.2 Bases Teóricas y Marco conceptual

Análisis del marco legal e institucional de los puertos fluviales

#### a) Leyes

##### **Ley del Sistema Portuario Nacional - LEY N° 27943**

Objetivo y finalidad

La presente ley regula las actividades y servicios en los terminales, infraestructura e instalaciones ubicados en los puertos marítimos, fluviales y lacustres, tanto los de iniciativa, gestión y prestación pública, como privados, y todo lo que atañe y conforma el Sistema Portuario Nacional. La presente Ley tiene por finalidad promover el desarrollo y la competitividad de los puertos, así como facilitar el

transporte multimodal, la modernización de las infraestructuras portuarias y el desarrollo de las cadenas logísticas en las que participan los puertos.

#### Ámbito de Aplicación

El ámbito de aplicación de la presente ley son las actividades portuarias y servicios portuarios realizados dentro de las zonas portuarias, así como las competencias y atribuciones de las autoridades vinculadas al Sistema Portuario Nacional.

Están comprendidos dentro del alcance de la presente Ley los puertos, marinas, infraestructuras e instalaciones portuarias de la República así como las actividades y servicios que se realicen dentro de las zonas portuarias.

No están comprendidos en el ámbito de esta Ley, los puertos y las infraestructuras e instalaciones portuarias a cargo de las Fuerzas Armadas en cuanto cumplan fines propios de la Defensa Nacional, los que se regirán por sus normas pertinentes.

Tampoco comprende, las marinas, fondeaderos, zonas de alije, los muelles y embarcaderos dedicados a brindar facilidades a embarcaciones recreativas y/o deportivas pertenecientes a los clubes náuticos, asociaciones privadas, personas naturales, los muelles, embarcaderos, atracaderos e instalaciones privadas en las que no se realizan actividades ni servicios portuarios, ni los muelles artesanales pesqueros, ni muelles pesqueros pertenecientes a empresas pesqueras, todos los que se registran por la normativa correspondiente emitida por la Autoridad Marítima.

#### De la Política Portuaria

##### Lineamiento de la Política Portuaria Nacional

Estado fomenta, regula y supervisa, a través de los organismos competentes establecidos por la presente Ley, las actividades y los servicios portuarios, con sujeción a los lineamientos de política portuaria que ella establece.

Constituyen lineamientos esenciales de la Política Portuaria Nacional:

- El fomento y planeamiento de la competitividad de los servicios y la promoción del comercio nacional, regional e internacional.
- El fomento del cabotaje y la intermodalidad (el transbordo y tránsito de mercancías)

- La promoción de la inversión en el Sistema Portuario Nacional.
- El fomento de las actividades para dar valor agregado a los servicios que se presentan en los puertos.
- La promoción del libre acceso, la leal competencia y libre concurrencia al mercado de los servicios portuarios.
- El fomento de la participación del sector privado, preferentemente a través de la inversión en el desarrollo de la infraestructura y equipamiento portuario .
- La promoción y fortalecimiento de la descentralización y desconcentración del sistema portuario, la tecnificación y desarrollo de los puertos.
- La constante renovación tecnológica en el Sistema Portuario Nacional.
- La promoción del empleo portuario, como consecuencia de la capacitación y profesionalización de los trabajadores.
- La promoción de los sistemas de calidad total en la gestión portuaria.
- La protección y cuidado del medio ambiente, con arreglo a la legislación sobre la materia.

#### **Plan Nacional de Desarrollo Portuario**

El Plan Nacional de Desarrollo Portuario es el documento técnico normativo elaborado por la Autoridad Portuaria Nacional que tiene como objeto orientar, impulsar, ordenar, planificar y coordinar el desarrollo, modernización, competitividad y sostenibilidad del Sistema Portuario Nacional.

Clasificación de los puertos y terminales portuarios, con su infraestructura e instalaciones portuarias

Los puertos y terminales portuarios, con su infraestructura e instalaciones portuarias, para los efectos de la presente Ley, se clasifican de la siguiente forma:

1. Por la titularidad de sus obras e instalaciones, los puertos o terminales portuarios pueden ser Públicos o Privados. Son Públicos cuando la infraestructura y/o instalaciones son de propiedad del Estado y son Privados cuando dichos bienes son de propiedad privada.

2. Por la ocupación y uso de sus obras e instalaciones o por la fórmula de administración de las mismas, con independencia de su titularidad, pueden ser de Uso General o Público y de Uso Exclusivo o Privado.
3. Por la actividad esencial que en ellos se desarrolla, pueden ser: Multipropósito o especializados; dentro de estos últimos, se pueden distinguir puertos completos o terminales portuarios: Comerciales, minero-industriales, pesqueros y marinas. Son multipropósito, los que pueden atender demandas portuarias diversas, y especializados los que principalmente operan para un fin portuario predeterminado.
4. Por su ubicación: Marítimos, Fluviales y Lacustres.

Los Terminales Portuarios de Iquitos y Yurimaguas de titularidad y uso público, el nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas en Nueva Reforma y próximamente el Terminal Portuario de Pucallpa, se enmarcará como un puerto fluvial de uso público propiedad del estado peruano y entregado en concesión para su construcción, operación y administración al sector privado.

#### Adscripción de bienes y áreas al uso portuario

El Plan Nacional de Desarrollo Portuario califica como Áreas de Desarrollo Portuario, determinadas zonas del litoral del territorio nacional y aguas jurisdiccionales, tanto en la costa o riberas para instalaciones portuarias, como en las áreas necesarias para los accesos y actividades auxiliares del transporte y la logística.

Las zonas a que se refiere el párrafo anterior, se destinan exclusivamente para el desarrollo y actividades portuarias, prohibiéndose su cambio de uso o la implantación de bienes o actividades ajenos a este fin por cualquier medio o en virtud de cualquier norma de planeamiento o gestión territorial.

El ministerio de Transportes y Comunicaciones delega en la Autoridad Portuaria Nacional, afectar bienes al uso portuario, sea general o exclusivo, de acuerdo con los proyectos establecidos en el Plan Nacional de Desarrollo Portuario o compromisos contractuales suscritos con el sector privado, siempre que el requerimiento de afectación se derive del Plan de Desarrollo Portuario o de la política portuaria. Las modalidades y procedimientos de las afectaciones se precisaran en el reglamento.

Podrán existir bienes de titularidad privada adscritos al uso público portuario que establezca la Autoridad Portuaria Nacional en la habilitación correspondiente.

#### Autorización de Uso de Áreas Acuáticas y Franja Ribereña

Las autorizaciones de uso de área acuática y franja ribereña son de dos clases: temporales y definitivas. La autorización temporal permite a su titular realizar los estudios correspondientes para la futura construcción de infraestructura portuaria. Para obtener una autorización definitiva, el solicitante debe acreditar la posesión de las áreas terrestres adyacentes a la franja ribereña, donde se construirá la infraestructura portuaria. La Autoridad Portuaria Nacional o la Autoridad Portuaria Regional, según sea el caso, evalúa las solicitudes de autorizaciones temporales y definitivas de uso de área acuática y franja ribereña para el desarrollo de actividades portuarias, comprobando previamente la idoneidad técnica de los proyectos presentados y su conformidad con los lineamientos de Política Portuaria Nacional y el Plan Nacional de Desarrollo Portuario. Constituye el requisito previo para las habilitaciones portuarias. La Autoridad Portuaria competente emitirá pronunciamiento mediante un informe técnico aprobado por su Directorio, respecto al otorgamiento de autorizaciones de uso temporales y definitivas de área acuática y franja ribereña, el cual deberá ser elevado al MTC.

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones otorgará la autorización temporal o definitiva siempre que el proyecto se encuentre conforme con las políticas, lineamientos y con lo señalado en el Plan Nacional de Desarrollo Portuario. La autorización deberá ser elevada al MTC.

#### Inversiones en Infraestructura Portuaria

La infraestructura portuaria podrá ser entregada en administración al sector privado hasta por 30 años y en cualquiera de las modalidades siguientes:

- a) Asociación en Participación.
- b) Contratos de Arrendamiento.
- c) Contratos de Concesión.
- d) Contratos de Riesgo Compartido.
- e) Contratos de Gerencia.

- f) Contratos Societarios; y,
- g) Otras modalidades establecidas en la legislación.

La Autoridad Portuaria Nacional y las Autoridades Portuarias Regionales, de acuerdo a lo establecido por la presente Ley, celebran compromisos contractuales con el sector privado para la explotación de una área de desarrollo portuario o de un área dentro de una zona portuaria, con la finalidad que se desarrolle, construya y equipe por cuenta y riesgo del titular del contrato, una infraestructura portuaria nueva, en cuyo caso se podrá otorgar al sector privado el Uso Exclusivo de dicha infraestructura. La infraestructura portuaria nueva que se hubiese desarrollado, construido y/o equipado conforme al presente numeral, podrá entregarse al sector privado, bajo las modalidades establecidas en el numeral 10.3 de la presente Ley.

#### Requisitos mínimos de los contratos y compromisos portuarios

Los compromisos contractuales portuarios suscritos con base al Plan Nacional de Desarrollo Portuario, contienen las siguientes disposiciones o cláusulas generales.

- a) Que garanticen el cumplimiento de estándares internacionales sobre sistemas de calidad en la actividad portuaria.
- b) Que prevengan cualquier modalidad de abuso de posición de dominio y/o prácticas restrictivas en actividades y servicios portuarios, que afectan la libre y leal competencia.
- d) Que prevengan cualquier modalidad de abuso de posición de dominio y/o prácticas restrictivas en actividades y servicios portuarios, que afectan la libre y leal competencia.
- e) Que establezcan programas de inversiones, tarifas y servicios permitidos.
- f) Que establezcan plazo, penalidades, responsabilidades, infracciones y sanciones relativas a los incumplimientos contractuales y cesión de los compromisos contractuales.
- h) Que garanticen la capacitación y seguridad del trabajador portuario.
- i) Que garanticen la protección del medio ambiente, con arreglo a la legislación sobre la materia.

- j) Que establezcan los derechos de los usuarios.
- k) Que establezcan las obligaciones en cuanto a la ejecución de obras de construcción, rehabilitación, ampliación o mejora de los bienes portuarios.
- l) Que establezcan las responsabilidades de los titulares de las instalaciones portuarias.

**Líneas estratégicas del PNDP:**

**5. Integrar en el territorio de manera sostenible la relación Puerto-Ciudad**

La integración en el territorio de la relación Puerto-Ciudad es fundamental desde el punto de vista del desarrollo sostenible del SPN. Este concepto añade al desarrollo económico dos nuevas perspectivas, la ambiental y la social.

Esta línea estratégica refuerza dentro de la estrategia del SPN la integración de la seguridad, la protección y la supervisión del cumplimiento de la normativa ambiental, e introduce el fomento de la integración Puerto-Ciudad y la promoción del tráfico de pasajeros y de cruceros; todo ello con el objetivo de ampliar el respaldo y la identificación del ciudadano con el sistema portuario, minimizando el impacto ambiental y los incidentes de seguridad y protección. El fin último de esta línea es la creación de valor para el ciudadano mediante la integración social del sistema portuario, persiguiendo que potencie la economía para el logro de un modelo social responsable, cohesionado y justo.

**Objetivos estratégicos:**

Promover el tráfico de naves de pasajeros, Número de terminales portuarios con facilidades para la atención de pasajeros en el SPN.

**Número de terminales portuarios con facilidades para la atención de pasajeros.**

Este indicador se encarga de medir el número total de terminales portuarios que cuentan con facilidades para la atención de pasajeros. Para el año 2011 empezamos sin ninguna facilidad para la atención de pasajeros, y luego según la proyección estimada en base a los datos que proporcionará la APN, se estarían implementando progresivamente, en beneficio de brindar las mejores condiciones de oferta que ofrecerá el terminal portuario para la seguridad y comodidad de los pasajeros.

## “Implementación de servicios portuarios al pasajero en los Terminales Portuarios Fluviales

Se espera que al 2015 se hayan implementado 02 facilidades para los pasajeros a nivel nacional.

### Metas

Los principales indicadores y las metas a alcanzar en el mediano plazo para el cumplimiento de los objetivos estratégicos, se describen, y cuantifican, respectivamente a continuación

### Tráfico de pasajeros de cabotaje (Fluvial)

Este indicador se obtiene a través de las estadísticas anuales que debe llevar la APN, se encarga de medir el número total de pasajeros que se movilizan entre puertos marítimo, fluvial y lacustre nacionales; de tal manera que anualmente podamos observar su incremento o decrecimiento según la fórmula siguiente:

Indicador: Número pasajeros viaje cabotaje (n+1)

“n” = año

Para el año 2015 se espera tener un tráfico de pasajeros de cabotaje de 126,504 personas que embarquen y desembarquen por vía fluvial.

### Metas estratégicas del SPN

COD.	OBJETIVO ESTRATÉGICO	INDICADOR	UNIDADES	Metas				
				2010-2011 (punto de partida)	2012	2013	2014	2015
P.4	Integrar seguridad y protección	Número de personas capacitadas en seguridad y protección.	ud.	18.200	19.000	20.000	21.000	22.000
		Número de puertos con Centro de Control de Emergencias (CCE)	ud.	0	2	4	6	8
		Número de terminales portuarios certificadas con el código PBIP	ud.	45	60	66	68	60
P.5	Promover el tráfico de naves de pasajeros	Número de terminales portuarios con facilidades para la atención de pasajeros en el SPN.	ud.	0	0	0	0	2
		Ingreso de extranjeros por medio marítimo, fluvial o lacustre en el SPN	ud.	19,632	21,595	23,754	26,130	26,743
		Salida de nacionales según medio de transporte marítimo, fluvial o lacustre en el SPN.	ud.	5,619	6,181	6,799	7,479	8,226
		Tráfico de pasajeros de cabotaje (Fluvial)	ud.	117,458	120,031	122,184	124,349	126,504

### **Tarifas Portuarias**

- 13.1 La utilización de los bienes portuarios de uso público, de titularidad pública o privada, cuando se realice fuera del régimen de libre competencia, está sujeta al pago de tarifas, en la forma que determine el régimen tarifario que establezca el Organismo Supervisor de la Inversión Privada en Infraestructura de Transporte (OSITRAN) a propuesta de la Autoridad Portuaria Nacional y/o de las Autoridades Portuarias Regionales, según la delegación de facultades señaladas en el artículo 21.2 de la presente Ley. Los administradores portuarios pueden presentar sus propuestas tarifarias de acuerdo a lo señalado en el artículo 21.2 de la presente Ley.
- 13.2 La utilización de los bienes portuarios de uso público, de titularidad pública o privada, cuando se realice en régimen de libre competencia, está sujeta al pago de precios establecidos libremente por sus prestadores.

### **Mercado de actividades y servicios portuarios**

La Autoridad Portuaria Nacional y las Autoridades Portuarias Regionales fomentan y afianzan la libre y leal competencia en la ejecución y prestación de actividades y servicios portuarios. Asimismo, facilita el cumplimiento de la legislación laboral a cargo del Ministerio de Trabajo, y protege a los trabajadores ante cualquier decisión empresarial que viole sus derechos.

Las personas que realicen actividades y/o servicios portuarios, están obligados a hacerlo en las condiciones y bajo las responsabilidades que establezca el Reglamento, acordes con la legislación y las convenciones aplicables al trabajo de los puertos. Deben hacer pública la lista de precios de los servicios portuarios en la forma que determine el Reglamento y Suministra al Estado información estadística de las mismas y de su ejecución, sin perjuicio de respetar la confidencialidad y los derechos constitucionales de dichas personas en el ejercicio de sus actividades económicas.

### **Tratamiento de las naves y mercancías en los puertos**

El ingreso y salida de naves y el embarque y descarga de mercancías al Puerto, así como su recepción, permanencia y tratamiento en el Puerto y/o recinto portuario, es de responsabilidad exclusiva de la Autoridad Portuaria Nacional y de las Autoridades Portuarias Regionales, según lo establecido en la presente Ley. La Autoridad Portuaria Nacional coordinará con las autoridades correspondientes para el mejor cumplimiento de los requerimientos de cada autoridad de acuerdo a lo establecido en el Reglamento de Recepción y Despacho de Naves en los Puertos de la Republica. La calificación de un puerto como punto de ingreso o salida internacional la otorga la Autoridad Portuaria Nacional. No están comprendidas las naves pesqueras y recreativas nacionales en navegación en aguas jurisdiccionales nacionales; el control de los zarpes y arribos de estas le corresponde a la Autoridad Marítima.

La Autoridad Portuaria Nacional, y las Autoridades Portuarias Regionales, según lo establecido en la presente Ley, son las encargadas de autorizar la presentación de servicio al cabotaje, y al trasbordo de las mercancías, incluyendo la descarga y carga de las mercancías al recinto portuario con fines de reembarque reestiba o reparación.

#### **Conclusión**

##### **Uso de Área Acuática:**

En la ley, se establece claramente que toda la actividad portuaria es de responsabilidad de la APN en lo que se refiere a las autorizaciones temporales y definitivas de uso de área acuática y franja ribereña para el desarrollo de actividades portuarias. La Autoridad Portuaria competente emitirá pronunciamiento mediante un informe técnico aprobado, respecto al otorgamiento de autorizaciones de uso temporales y definitivas de área acuática y franja ribereña, el cual deberá ser elevado al MTC para su aprobación.

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones otorgará la autorización temporal o definitiva siempre que el proyecto se encuentre conforme con las políticas, lineamientos y con lo señalado en el Plan Nacional de Desarrollo Portuario.

#### **Movimiento de Naves y Faenas de Carga y/o Descarga**

El ingreso y salida de naves y el embarque y descarga de mercancías al Puerto, así como su recepción, permanencia y tratamiento en el Puerto y/o recinto portuario, es de responsabilidad exclusiva de la Autoridad Portuaria Nacional y de las Autoridades Portuarias Regionales.

En conclusión la Autoridad Portuaria, sea de ámbito nacional o regional, tienen responsabilidad en aspectos que tienen intervención directa en lo que se refiere a puertos:

- a. Uso de área acuática y franja ribereña.
- b. Autorización de ingreso y salida de naves en el puerto (Arribos y zarpes)
- c. Faenas de carga y descarga de las naves en el puerto.
- d. Servicios portuarios prestados por el concesionario, o por usuarios intermedios (Transferencia, almacenamiento, consolidación y demás servicios logísticos).
- e. Control documentario del movimiento portuario (manifiestos de carga y relaciones de pasajeros) y supervisión del llenado de documentos para la elaboración de estadísticas.

#### **Ley de Promoción de la Inversión en la Amazonia - Ley N° 27037 30/12/1998**

Esta ley tiene por objeto promover el desarrollo sostenible e integral de la Amazonia, estableciendo las condiciones para la inversión pública y privada y la promoción de la inversión privada

En el artículo Séptimo de las Disposiciones Complementarias - Ejecución de Obras, se establece que:

Durante los ejercicios 1999 al 2001, se dispondrán recursos, entre otros, para:

- a. Estudio de ingeniería del Puerto Fluvial de Iquitos
- b. Realizar las siguientes obras
  - Embarcadero fluvial de Nauta
  - Embarcadero de San Lorenzo
  - Embarcadero San Pablo
  - Embarcadero fluvial de Requena II etapa
  - Terminal fluvial de Saramiriza
  - Reubicación y rediseño del Terminal fluvial de Pucallpa

#### Conclusión

En lo referente a la realización de los estudios y obras de embarcaderos, el MTC ha realizado los estudios y construido los embarcaderos mencionados y otros más en la región amazónica, con excepción del Terminal Fluvial de Saramiriza.

En particular, sobre el TP Pucallpa, la firma CESEL en el año 2005, elaboró el Estudio de Factibilidad para la rehabilitación del Terminal Portuario de Pucallpa, Este estudio fue revisado por el Consorcio Macroinvest – Currie & Brown en el mes de julio del 2007, y otras actualizaciones particulares sobre el estado de pontones y otras estructuras, aprobados por la APN; como no existe Proyecto Referencial para este terminal, se está empleando estos estudios como referencia. Actualmente se está realizando los estudios de validación económica financiera y el proceso de promoción para la viabilidad y marcha del proceso de entrega en concesión del TP Pucallpa.

#### c) Reglamentos

Reglamento de Agencias Generales, Marítimas, Fluviales, Lacustres, Empresas y Cooperativas de Estiba y Desestiba. Decreto Supremo N° 010-99-MTC – 09/04/1999

El presente reglamento se refiere a los requisitos para ejercer las actividades de las Agencias Generales, Agencias Marítimas, Fluviales y Lacustres y Empresas y Cooperativas de Estiba y Desestiba, así como las demás normas complementarias.

#### Las Agencias Marítimas, Agencias Fluviales y Agencias Lacustres

Son personas Jurídicas, que, por cuenta o delegación del capitán, propietario, armador, fletador u operador de nave mercante o Agencia General se encuentran en capacidad de cumplir una o varias de las siguientes actividades:

- Operaciones de recepción, despacho y avituallamiento de naves mercantes y de pasajeros; trámites para el movimiento de tripulación, pasajeros y carga; y, en general, atender a las naves en todos sus requerimientos desde su recepción hasta el zarpe de las mismas;
- Operaciones portuarias conexas a las indicadas en el inciso precedente;
- Practicar las diligencias necesarias para dar cumplimiento a las disposiciones emanadas de las autoridades competentes, en el ejercicio de sus atribuciones;
- Emitir, firmar y cancelar, por cuenta y en nombre de sus principales, los conocimientos de embarque y demás documentos pertinentes.
- Designar a las empresas de estiba, en los puertos nacionales donde arriben las naves mercantes que agencien

#### Empresas de Estiba

Son personas jurídicas que cuenten con sus Licencias vigentes, efectuar las nombradas de los trabajadores de estiba y desestiba que contraten.

Las Empresas de Estiba deberán hacer constar en sus Boletas de Nombrada, numeradas en forma correlativa y por triplicado, la designación del personal a su servicio, para cada operación; las mismas que deberán contener la información siguiente:

- Nombre y dirección de la Empresa de Estiba;
- Relación de trabajadores y su identificación;
- Lugar de nombrada;

- Nombre y ubicación de la nave en puerto;
- Tipo de operación a ser efectuada, (embarque, desembarque, transbordo o movilización).

Las licencias para operar como Agentes Fluviales y/o Empresas de Estiba son otorgadas por la DGTA del MTC, el reglamento establece un sistema de control y fiscalización e infracciones y sanciones.

#### Conclusión

Este reglamento permite a la DGTA fiscalizar las actividades de los Agentes Fluviales en el tráfico fluvial y el uso de puertos autorizados, así como a las empresas de Estiba realicen la prestación de los servicios dentro de la ley.

#### d) Decretos

Decreto Supremo N° 014-2006-MTC, Aprueban Reglamento de Transporte Fluvial

##### Artículo 1º.-Ámbito de aplicación

El presente Reglamento regula la prestación del servicio del transporte fluvial en el país, en concordancia con las disposiciones establecidas en la Ley NQ28583, Ley de Reactivación y Promoción de la Marina Mercante Nacional en lo concerniente al servicio de transporte fluvial comercial y con las demás normas sobre la materia.

##### Artículo 5º.- Remisión de las listas de pasajeros y/o manifiestos de carga

- 5.1. El administrado que presta el servicio de transporte fluvial de pasajeros, carga o mixto, incluyendo a las empresas navieras extranjeras registradas ante la Dirección General, deben remitir a ésta copia de la lista de pasajeros, indicando origen y destino, y/o de los manifiestos de carga, vía electrónica o documentaria.
- 5.2. La lista de pasajeros debe remitirse dentro de los quince (15) días posteriores al vencimiento de cada trimestre.
- 5.3. El manifiesto de carga debe remitirse dentro de los quince (15) días posteriores al vencimiento de cada mes.

Artículo 6º.- Prestación del servicio de transporte fluvial con embarcaciones mayores a 30 unidades de arqueado bruto

El administrado que preste el servicio de transporte fluvial de pasajeros, carga o mixto con embarcación mayor a treinta (30) unidades de arqueado bruto (UAB) es responsable de que las operaciones de embarque y desembarque se realicen a través de puertos o embarcaderos autorizados; así como de que los servicios de estiba y desestiba sean realizados por empresas o cooperativas con licencia vigente expedida por la Autoridad Portuaria correspondiente.

Artículo 13º.-Presentación y contenido del manifiesto de carga

13.1. El administrado debe presentar, documentaria o electrónicamente, a la Dirección General, el manifiesto de carga, dentro de los quince (15) días siguientes al vencimiento de cada mes.

## TÍTULO V

### De las Direcciones Regionales

Artículo 34º.- Competencia de las Direcciones Regionales para el otorgamiento del permiso de operación y procedimientos relacionados a las embarcaciones de acuerdo a su arqueado bruto.

34.1. Las Direcciones Regionales son competentes para otorgar permiso de operación para prestar el servicio de transporte fluvial de pasajeros, carga o mixto, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 20º del presente Reglamento y siempre que las embarcaciones tengan menos de cincuenta (50) unidades de arqueado bruto inclusive.

34.2. El administrado autorizado por la Dirección Regional que requiera incrementar su flota con embarcaciones con cincuenta (50) o más unidades de arqueado bruto deberá solicitar el permiso de operación a la Dirección General. El permiso de operación otorgado por la Dirección General deja sin efecto todo permiso de operación otorgado por la Dirección Regional.

- 34.3. El permiso de operación para prestar el servicio de transporte fluvial de apoyo logístico propio y de apoyo social, podrá ser otorgado por la Dirección Regional, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 20º del presente Reglamento, cualquiera sea el arqueo bruto de la embarcación.
- 34.4. Las Direcciones Regionales están obligadas a informar a la Dirección General de Transporte Acuático, dentro de los quince (15) días calendarios posteriores al vencimiento de cada mes, la relación de los permisos de operación otorgados, durante ese mes, indicando la (s) nave (s) con la (s) que se presta el servicio de transporte fluvial autorizado.
- 34.5. Las personas naturales que operan con embarcaciones menores de dos (2) unidades de arqueo bruto sólo requerirán inscribirse en el Registro de Personas Naturales y Jurídicas de Transporte Fluvial de las Direcciones Regionales.

## TÍTULO VI

Del Control y Fiscalización la Dirección General y de las Direcciones Regionales.

- 35.1. La Dirección General se encargará de organizar, planificar, coordinar, dirigir y ejecutar las acciones de control y fiscalización al administrado que haya sido autorizado a prestar servicio de transporte fluvial, en concordancia con lo establecido en el presente Reglamento y en las demás disposiciones legales complementarias y conexas, sea directamente o a través de las Direcciones Regionales de Transportes y Comunicaciones de los Gobiernos Regionales, acorde con las disposiciones que imparta la Dirección General.
- 35.2. La Dirección Regional es responsable del control y fiscalización al administrado autorizado a prestar servicios de transporte fluvial en el ámbito de su competencia.

#### Artículo 36°.- Obligación del administrado

El administrado que cuente con permiso de operación para la prestación del servicio de transporte fluvial se encuentra obligado a mantener actualizada y vigente la documentación exigida por el presente Reglamento, así como a tenerla disponible en sus oficinas administrativas para ser verificada por los inspectores que designe la Dirección General o la Dirección Regional.

### TÍTULO VII

#### De las Infracciones y Sanciones

#### Artículo 37°.- Dispositivos legales aplicables

Las acciones u omisiones que constituyan incumplimiento de las normas contenidas en el presente Reglamento serán sancionadas de conformidad con lo dispuesto en la Ley N° 28356, Ley que faculta al Ministerio de Transportes y Comunicaciones a ejercer la potestad sancionadora en el ámbito de los servicios del transporte fluvial, de agenciamiento general, de transporte marítimo en tráfico nacional o cabotaje y su reglamento y en sus normas reglamentarias.

#### Comentario

El Reglamento de Transporte Fluvial DS No 014 – 2006, es una actualización del Reglamento anterior a las necesidades actuales del transporte comercial fluvial.

En lo que se refiere a las operaciones de embarque o desembarque para naves que tengan mayor a treinta (30) Unidades de Arqueo Bruto de establece que dichas actividades deben realizarse en Puertos o embarcaderos autorizados; así como de que los servicios de estiba y desestiba sean realizados por empresas o cooperativas con licencia vigente expedida por la Autoridad Portuaria correspondiente.

#### Conclusión

La DGTA del MTC dispone de un dispositivo legal para ejercer el control de las naves en el tráfico fluvial y tiene los elementos para ordenar este parque naviero.

### 2.3 Marcos Conceptuales

La LSPN, modificada por el Decreto Legislativo N° 1022, que se aprobó y entró en vigor en el año 2003, respondía a la necesidad de disponer de un marco jurídico que posibilitara, fomentara y facilitara la modernización del SPN desarrollando puertos competitivos, con inversión y participación del sector privado, y con mecanismos de regulación que garanticen el uso de la infraestructura de titularidad pública de uso público.

A partir de ello se observó que el conjunto de terminales portuarios de uso público, de alcance nacional y regional, marítimos, fluviales y lacustres, los terminales portuarios privados, el modelo de negocio, gestión y relación, y las condiciones de acceso del sector privado a la prestación de los servicios portuarios, requieren de una nueva ordenación, planificación y Dimensionamiento que sea capaz, no sólo de responder a nuevas exigencias, sino de garantizar la seguridad jurídica para facilitar el necesario flujo de inversión en el SPN.

En el 2012 se aprobó la actualización del Plan Nacional de Desarrollo Portuario, en el que ha considerado:

#### **Misión y Visión del Sistema Portuario Nacional (SPN)**

La Misión y Visión del SPN se definen de la siguiente manera:

##### **Misión del SPN**

Facilitar la articulación y eficiencia de sus servicios en el ámbito marítimo, fluvial y lacustre aportando valor y competitividad a las cadenas intermodales y logísticas de mercancías y pasajeros para un mejor desarrollo sostenible de la nación.

##### **Visión del SPN**

Disponer de un conjunto de puertos marítimos, fluviales y lacustres eficientes que favorezcan la movilidad de las personas y una mayor conectividad en las cadenas de suministro, estimulando la iniciativa privada, la competitividad, la calidad de servicio, el equilibrio regional, la autonomía de gestión y la seguridad jurídica, configurándose así como la plataforma logística más importante de la Costa Oeste de Sudamérica.

### **Transporte de Cabotaje**

El transporte acuático en tráfico nacional o cabotaje, comprende el traslado de pasajeros y mercancías por medio de buques, entre los puertos marítimos, fluviales y lacustres del país.

En cuanto al transporte de carga fluvial en el Perú, éste se circunscribe al movimiento de pasajeros y carga a través de los ríos navegables que utilizan los diferentes embarcaderos fluviales, principalmente los terminales portuarios de Iquitos y Yurimaguas, así como el puerto de Pucallpa.

Finalmente, corresponde al Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), el establecimiento de políticas para el desarrollo del cabotaje en el Perú, teniendo en cuenta que este tráfico puede impulsar el desarrollo de los puertos.

## **III. HIPOTESIS**

### **3.1 Hipótesis General**

“La prestación de servicios portuarios a los pasajeros requiere de una infraestructura adecuada”

### **3.2 Hipótesis Específica**

“La implementación de los servicios portuarios a los pasajeros disminuirá la informalidad de esta actividad en los puertos de la Amazonía”

## **IV. METODOLOGÍA**

### **4.1 Tipo y Diseño de Investigación**

Se desarrolla una investigación explicativa, para determinar el porqué de los hechos mediante el establecimiento de relaciones causa – efecto, mediante pruebas de hipótesis, dando a conocer un aspecto de la realidad y explicar su significatividad dentro de una teoría de referencia, a la luz de las leyes, normas o generalizaciones que dan cuenta de hechos que se producen en determinadas condiciones. Y que a partir de la información recopilada y el diagnóstico realizado a los estudios, se procedió a efectuar un análisis analógico de los aspectos social, normativo y modus operandi de los servicios a los pasajeros en las instalaciones portuarias.

#### 4.2 Unidad de Análisis

El objetivo es encontrar las variables relevantes en la identificación de causas y efectos de la informalidad portuaria en la atención a los pasajeros en las principales ciudades de la Amazonía. Para definir la causalidad se ha empleado la metodología del árbol de causas y efectos empleada en evaluación social de proyectos donde se identifica el problema central, para revertirse en el árbol de medios y fines, que es el eslabón necesario para pasar a la última etapa de elaboración de propuestas para combatir y reducir la informalidad portuaria en la atención a los pasajeros.

#### 4.3 Técnicas de recolección de Datos

La recolección de datos se basa en la recopilación de información (estudios relacionados a las actividades portuarias en la Amazonía), y la propia experiencia del autor de esta monografía por las diferentes visitas realizadas a los puertos fluviales en estudio.

#### 4.4 Análisis e interpretación de la información

La información que será analizada e interpretada estará basada en los siguientes datos:

- Características de los Terminales Portuarios Fluviales en estudio
- Estadísticas del movimiento de pasajeros a través de los puertos principales de la Amazonía
- Crecimiento de la población y turistas
- Carencia de los servicios portuarios a los pasajeros en la Amazonía

### V. ANALISIS DE LA INFORMACIÓN

#### 5.1 Vías fluviales y población:

El Sistema Fluvial en la Región del Amazonas en el Perú posee mas de 7.000 kilómetros de vías navegables que posibilitan el desarrollo del transporte fluvial comercial, modo por el cual se realiza más del 90 % del transporte de pasajeros y carga, es decir constituye el principal medio de transporte en dicha región. El sistema conformado por los ríos Marañón, Huallaga, Ucayali y Amazonas, constituyen un sistema fluvial, fundamental para la intercomunicación entre las poblaciones de una vasta región ya que el sistema de transporte terrestre es muy limitado por la falta de carreteras y su alto costo de construcción.

En este contexto, la vía fluvial constituye el eje de desarrollo intermodal a partir del cual se facilita el incremento de flujos comerciales y el desarrollo de sectores productivos de la región, asimismo, constituye el instrumento integrador entre los pueblos más alejados, de los centros de distribución de carga y el transporte de personas entre un origen y destino. Conforman, conjuntamente con las carreteras, los aeropuertos y terminales portuarios fluviales, los modos de un sistema de transporte intermodal para el desarrollo socioeconómico de las regiones.

Las ciudades (gateways) Iquitos, Pucallpa, Yurimaguas y Saramiriza con sus interfaces son definidos como los polos principales por sus características de puntos de entrada a la región.

La accesibilidad de la ciudad de Iquitos con las otras regiones del Perú se da a través de los “gateways” Pucallpa, Yurimaguas y Saramiriza que son los puntos de conexión entre el transporte fluvial y el sistema de transporte terrestre. Estos “gateways” están localizados en los ríos Huallaga, Marañón, Amazonas y Ucayali, y como principales puertos fluviales: en el Marañón, el embarcadero de Saramiriza; en el Huallaga, el Puerto Fluvial y los embarcaderos informales de Yurimaguas; en el Amazonas, el Puerto de Iquitos y los puertos informales existentes; y, finalmente, en el Ucayali, los embarcaderos informales en la ciudad de Pucallpa.

La interconexión mas allá de los “gateways” se realiza a través de las carreteras transversales Piura – Olmos - Tarapoto - Yurimaguas, Lima - La Oroya – Huanuco - Tingo María - Pucallpa y San Ignacio - Bagua - Santa María de Nieva - Saramiriza.

Asimismo se ha considerado la accesibilidad fluvial de los diversos poblados hacia la ribera de los ríos por medio de vías naturales de acceso como es la existencia de afluentes de los ríos que se conectan a la ribera del río Ucayali, Huallaga, Marañón y Amazonas.

La figura siguiente visualiza el concepto descrito:



De ello podemos determinar que la movilización de los pobladores de dichas zonas, en su mayoría utiliza el transporte fluvial como un medio más accesible a su economía, a continuación se muestra la población de los departamentos de Loreto y Ucayali y su densidad:

Departamento	Provincia	Superficie Km2	Población Censo Año 2007	Densidad	Capital
LORETO	Maynas	119859	492.992	3,8	Iquitos
LORETO	Alto Amazonas	18.764	104.664	5,6	Yurimaguas
LORETO	Loreto	67.434	62.165	0,9	Nauta
LORETO	Requena	49.478	65.692	1,3	Requena
LORETO	Ucayali	29.293	61.816	2,1	Contamana
UCAYALI	Coronel Portillo	36.816	333.890	9,2	Pucallpa
<b>Total</b>		<b>321.644</b>	<b>1.121.219</b>		

Fuente: INEI-Censo 2007

Las tasas de crecimiento de la población según el INEI son las siguientes:

Período	Tasa de Crecimiento Promedio Anual
2000-2005	3,6 %
2005-2010	2,2 %
2010-2015	2,0 %

Fuente: INEI – Proyecciones de PEA

Esta disminución de la tasa de crecimiento observada no corresponde con la percepción posterior de un aumento migratorio en las provincias de los departamentos en estudio. En tal sentido, se ha estimado que en el futuro dicha tasa no siga disminuyendo y se adopta 2,0% para el crecimiento anual en los departamentos de Loreto y Ucayali.

Consecuentemente a lo expresado, se estima que la población de dichos departamentos crecerá de la siguiente manera:

Año	Población
2010	1.196.859
2011	1.220.797
2012	1.245.213
2013	1.270.117
2014	1.295.519
2015	1.321.429
2016	1.347.858
2017	1.374.815
2018	1.402.312
2019	1.430.358
2020	1.458.965
2021	1.488.144
2022	1.517.907
2023	1.548.265
2024	1.579.231
2025	1.610.815
2026	1.643.031
2027	1.675.892
2028	1.709.410
2029	1.743.598
2030	1.778.470

Proyección de la población en los departamentos de Loreto y Ucayali

## 5.2 Respecto a la demanda de pasajeros:

Los datos utilizados están basados en información antecedente cuyas fuentes referidas son roles de pasajeros entregados a APN y DRTC y la información consignada en el estudio del consorcio Indesmar-EGP.

El cuadro abajo muestra una cantidad movilizada de pasajeros por toda la Amazonía de 220,890 pasajeros en el año 2008. Se aprecia que en el año considerado, existieron pasajeros no declarados por el 16.4% de los pasajeros declarados.

Más del 50% de los pasajeros tenían origen o destino en Iquitos.

**Pasajeros arribados y zarpados en los atracaderos de las ciudades principales de la Amazonia, 2008**

<b>Ciudad</b>	<b>Pasajeros Declarados</b>	<b>% estimado exceso</b>	<b>Total Pax Estimados</b>
Iquitos	121,538	20%	145,846
Pucallpa	28,272	10%	31,099
Yurimaguas	39,950	10%	43,945
<b>TOTAL</b>	<b>189,760</b>		<b>220,890</b>

Fuente: Roles de pasajeros entregados a APN y DRTC y consorcio Indesmar – EGP

Los pasajeros son principalmente residentes de la zona que viajan por razones económicas y/o familiares. Un segundo grupo lo constituyen turistas extranjeros. Sin embargo este grupo es pequeño y principalmente formado por turistas individuales.

Los pasajes se compran en el momento de abordar, el costo de pasaje depende si se compra una cabina o si se ocupa los espacios abiertos con hamaca. De acuerdo al artículo 8.1 del Reglamento de Transporte Fluvial aprobado por DS N° 014-2006-MTC, las motonaves cumplen con mostrar la fecha y horario de zarpe, sin embargo existe una cierta variabilidad en las horas de arribo y zarpe registrado y las horas cuando la embarcación se moviliza.

La manera de cargar y descargar en combinación con la ausencia de terminales apropiados resulta en tiempos de espera largos. Abajo se muestran ejemplos de tiempos promedios de espera para el zarpe de pasajeros. Estos tiempos están también influenciados por el transporte de pasajeros y cargas en la misma embarcación. Por esto el tiempo de espera esta principalmente determinado por los procesos de carga y descarga.

	<b>Iquitos</b>	<b>Pucallpa</b>	<b>Yurimaguas</b>
Días promedio de espera para el zarpe	2.5	3	3

Fuente: INDESMAR

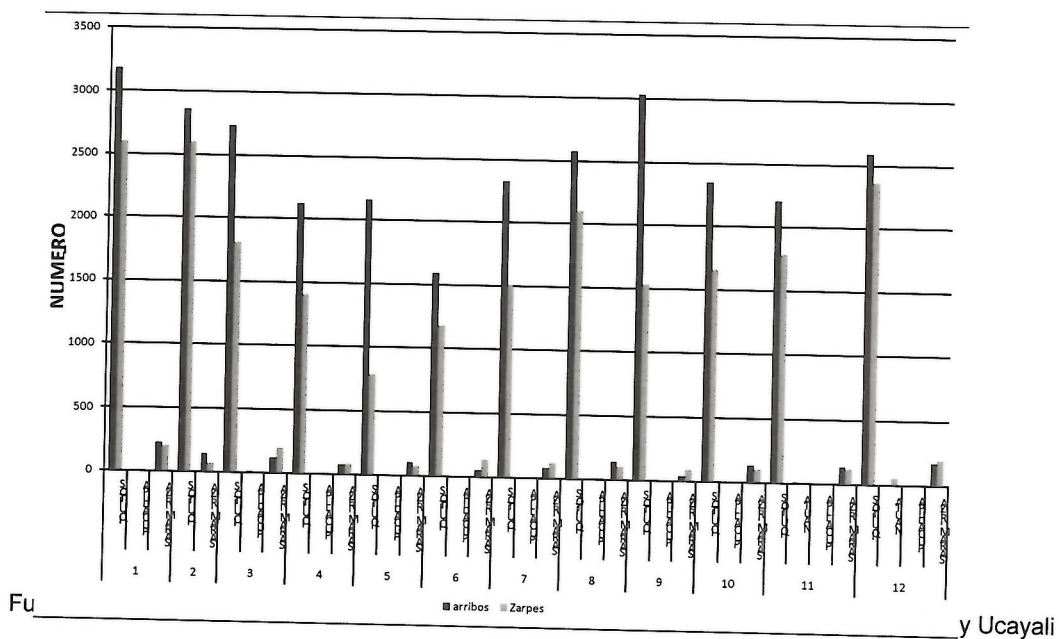
A continuación se presentan consideraciones acerca del movimiento de pasajeros por cada uno de los puertos principales.

### Yurimaguas

En el año 2008 el puerto tuvo un movimiento de pasajeros registrados de 60,113.

En 2009, 57,445 pasajeros registrados embarcaron en los servicios desde/hacia Yurimaguas, mostrando un descenso del 4.44% respecto del año anterior. En los flujos de zarpes y arribos se puede observar un desbalance. En general se movilizan más personas desde Iquitos a Yurimaguas que en la dirección opuesta. Se puede observar una estacionalidad en los flujos con los periodos de flujos más bajos en los meses abril, mayo, junio y también en septiembre y octubre. Los flujos desde/hacia Iquitos representan más del 90% de los flujos de pasajeros registrados. Sin embargo es importante destacar que existen un número significativo de servicios de transporte de pasajeros informales que no registran los pasajeros.

Movimiento de pasajeros desde/hacia Yurimaguas en servicios regulares



Una importante conclusión es que resulta necesario mejorar el registro de datos y su provisión en diferentes niveles de desagregación o detalle.

Para el 2010 los pasajeros registrados fueron 69,168 en el puerto de Yurimaguas. Lo que registra un incremento del 20.4% respecto al año anterior, reflejando las mismas características que el año anterior.

### Pucallpa

En el cuadro abajo se muestra el tráfico fluvial de pasajeros en la ciudad de Pucallpa. Durante el periodo de 2006 a 2008 el tráfico registrado aumento alrededor de 40%. Pucallpa es la ciudad donde se registra el menor volumen de pasajeros en comparación a Yurimaguas e Iquitos.

Tráfico de pasajeros registrados, Pucallpa, 2006 a 2008

	2006	2007	2008 <sup>1</sup>
Pasajeros arribados	9,919	11,875	13,977
Pasajeros zarpados	11,192	9,222	14,295
<b>Total</b>	<b>21,111</b>	<b>21,097</b>	<b>28,272</b>

1/ Datos preliminares de APN Pucallpa

Fuente: DRTC y Consorcio INDESMAR - EGP

Se estima que en 2010 se mantiene el peso relativo del movimiento de pasajeros en el puerto de Pucallpa con relación al total.

### Iquitos

Para Iquitos la provisión de datos no muestra los orígenes y destinos de los pasajeros registrados. Para el año 2010 se estiman 366,898 pasajeros que pasaron por los terminales de Iquitos. Esto es un aumento de 18% en comparación al año anterior. Sin embargo no es posible decir si este aumento de los pasajeros registrados es un aumento real en el número de pasajeros o si este aumento se debe a un nivel más alto de registración de pasajeros en los terminales informales. Es importante hacer hincapié en este elemento porque no existe una terminal de pasajeros en Iquitos y por esto se utilizan los diferentes terminales informales a lo largo de la ribera para embarcar y desembarcar pasajeros. Los informes del puerto mencionan una correlación entre el aumento de pasajeros y del movimiento de naves.

El documento de declaración de los pasajeros transportados en motonaves fluviales se presenta al momento de solicitar la autorización de arribos y zarpes a la Autoridad Portuaria Nacional, y en forma mensual a la DRTC, por parte de las agencias fluviales que representan a los armadores.

La actualización de los datos de 2008 se realiza por aplicación de la tasa de crecimiento de la población económicamente activa (PEA), determinada por el INEI para el período 2005-2010 del 2.2% anual.

Con lo expuesto resulta que el número de pasajeros estimados al 2010 es el siguiente:

Pasajeros 2008	220,890 pasajeros
Tasa de crecimiento anual de la PEA (PEA)	2.2%
Pasajeros estimados a 2010	230,716 pasajeros.

#### **Pronóstico de la Evolución del Tráfico de Pasajeros:**

Los volúmenes pronosticados están calculados en base al desarrollo histórico y en base al crecimiento de la población económicamente activa. La población económicamente activa es la parte de la sociedad que tiene la mayor incidencia en los viajes actuales y por esto es la parte más relevante para la estimación de los flujos futuros. Se excluyen tráficos a corta distancia y en embarcaciones pequeñas porque tales embarcaciones no utilizan los Terminales Fluviales debidamente constituidos.

La tasa de crecimiento de población económicamente activa de Loreto estimada por el INEI, es del 2.0% para el periodo 2010-2015, para ambos sexos, mientras que la de Ucayali es del 2.1% para ese mismo periodo. Dada la escasa diferencia entre ambas y se optó por tomar la tasa de Loreto (2.0%) por ser la que corresponde a una mayor participación poblacional.

En conclusión, la proyección de pasajeros esperados es la que se muestra en el cuadro siguiente:

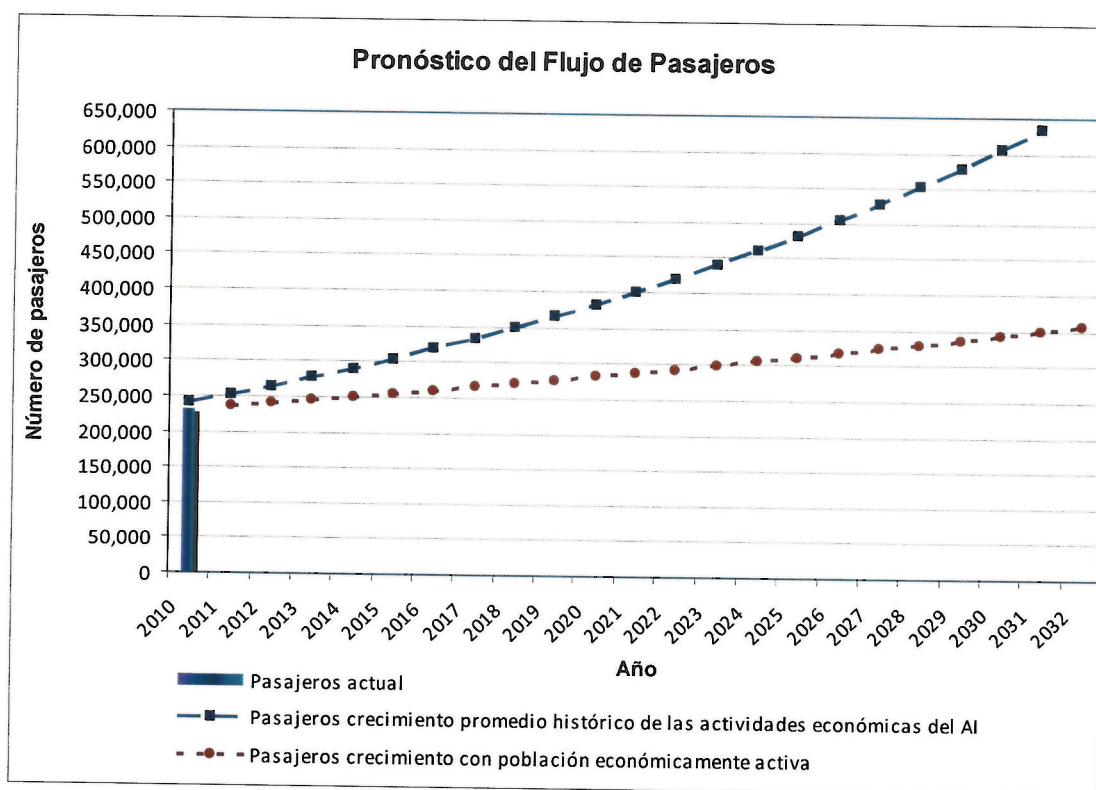
Proyección del tráfico de pasajeros

	Pasajeros Actuales	Pasajeros Estimados	
		PEA	Tasa de Crecimiento Histórico
		2.00%	4.70%
2010	230,716		
2011		235,330	241,560
2012		240,037	252,913
2013		244,838	264,800
2014		249,734	277,245
2015		254,729	290,276
2016		259,824	303,919
2017		265,020	318,203
2018		270,321	333,159
2019		275,727	348,817
2020		281,242	365,212
2021		286,866	382,377
2022		292,604	400,348
2023		298,456	419,165
2024		304,425	438,865
2025		310,513	459,492
2026		316,724	481,088
2027		323,058	503,699
2028		329,519	527,373
2029		336,110	552,160
2030		342,832	578,111
2031		349,688	605,282
2032		356,682	633,731

Se espera que los flujos alcancen entre 356 mil y 634 mil pasajeros en el año 2032.

La banda entre el pronóstico mínimo y máximo, es alta por la ausencia de estadísticas fiables; una de las incertidumbres asociadas a los datos disponibles es que no es posible saber si el crecimiento histórico se origina del mejoramiento que han tenido los registros o de un crecimiento real.

Esta gran dispersión de valores lleva a postular como crecimiento esperado más estable al calculado por medio de la tasa del PEA, asumiendo, ante la duda, una posición conservadora:



### 5.3 Respecto a la oferta portuaria para la atención de pasajeros:

Los Terminales Portuarios Fluviales principales en la Amazonía, no cuentan con facilidades para brindar servicios portuarios a los pasajeros, tales como una estación de espera, servicios higiénicos, movimiento de equipajes, restaurant, etc.

Se adjunta como anexo (1) y (2) las características de las dos instalaciones portuarias fluviales que prestan servicios portuarios formales, Iquitos y Yurimaguas, en esa descripción se observa la falta de instalación para brindar los servicios portuarios al pasajero.

Tanto en el puerto de Iquitos, Yurimaguas y Pucallpa, existe una cantidad considerable de embarcaderos naturales que viene siendo utilizados para el embarque y desembarque de pasajeros y de carga, sin ningún tipo de infraestructura y servicio en beneficio de la seguridad y comodidad del pasajero.

Una limitación técnica actual que provoca el origen de la existencia de atracaderos informales es que la capacidad actual de los terminales portuarios formales es insuficiente para atender toda la demanda del tráfico de naves, carga y pasajeros en las principales ciudades de la Amazonía. Los amarraderos y almacenes de los Terminales Portuarios de Iquitos y en particular el TP Yurimaguas están permanentemente copados por embarcaciones que transportan cerveza, y en menor medida otros productos, pero prácticamente utilizan la plena capacidad operativa de tiempo y espacio de dichos Terminales Portuarios. En el puerto de Pucallpa el TP formal no se encuentra operativo para el manejo de carga desde que el río Ucayali, desde que se desplazó de su cauce hace aproximadamente 20 años. Entonces el surgimiento de atracaderos informales es una respuesta que nace a la necesidad de tráfico de las ciudades de la Amazonía.

#### **5.4 Actividades de servicios portuarios a los pasajeros considerados informales:**

Los servicios portuarios al pasajero se consideran que son aquellos que reciben los pasajeros en tierra para la compra de pasajes, la espera para el arribo a la nave, las condiciones en que se realiza tanto el embarque como el desembarque y la compra de provisiones para el viaje.

Las actividades de servicios portuarios al pasajero catalogadas como informales son las siguientes:

- Venta de pasajes sobre la nave. En los atracaderos informales, las motonaves fluviales que están acondicionadas para el transporte de pasajeros venden los pasajes sobre la misma cubierta, de modo que el pasajero acude al atracadero, aborda la nave, paga y se acomoda en la cubierta para pasajeros, ocupando un sitio con su hamaca según corresponda a la clase de viaje por la que haya pagado. Le entregan un boleto simple, incluso sin rubrica para pedir la comida según la clase del pasaje. Los agentes que participan de esta actividad son los administradores de los atracaderos, los patrones de las embarcaciones (como jefes de tripulación) y los propios pasajeros.

Si bien el Reglamento de Transporte Fluvial, establece que las embarcaciones fluviales mayores a 30 UAB deben realizar sus operaciones de embarque y desembarque de pasajeros y carga en Terminales portuarios debidamente autorizados, en la Amazonía la autoridad competente no supervisa su cumplimiento.

- Inadecuada espera hasta el momento del zarpe. Debido a que la compra del pasaje se realiza sobre la cubierta, el pasajero sube a la embarcación a ocupar su sitio, procurando ir con anticipación para tener un sitio más o menos cómodo (los que suben al último suelen ir en hamacas hacinadas), perdiendo entre 2 hasta 4 días de trabajo (sólo en espera, ya que en el transporte suelen tardar hasta 7 días inclusive). Los agentes que participan de este problema son los pasajeros, los patrones y los administradores de atracaderos.
- Peligros en el embarque de personas. En los atracaderos informales, el arribo de los pasajeros se realiza a través una tabla de madera a manera de rampa de acceso a la nave, operación muy peligrosa ya que un resbalón del pasajero puede hacerle caer al río, poniendo en peligro su integridad y hasta su vida.

#### **5.5 Servicios portuarios al pasajero que deben brindar los Terminales Portuarios Fluviales:**

Teniendo en cuenta otras realidades que se presentan en la Región para la atención de pasajeros en el ámbito fluvial, a continuación se detallan la infraestructura y servicios mínimos que deben contar los Terminales Portuarios Fluviales:

Infraestructura:

- Estación de espera cubierta debe de contar con las instalaciones que otorguen una mayor comodidad a los pasajeros, con áreas de estar, elevadores si fuera necesario, cafeterías, acceso para personas discapacitados, asientos confortables, etc.

El área de espera será independiente del resto del terminal portuario, además la imagen debe de ser agradable tanto del exterior como del interior, así como contará con vistas al exterior en su alrededor.

- Camino o pasarela para el tránsito de los pasajeros desde la estación de pasajeros hasta embarcadero de pasajeros, cubierto para protección del pasajero
- Embarcadero con acceso para personas discapacitadas
- Estacionamiento de vehículos

Servicios:

- Manejo de equipaje
- Servicios Higiénicos
- Cafetería
- Atención para bebés
- Servicios de traslados terrestres

## VI. CONCLUSIONES

- 6.1 Se confirma la hipótesis, donde se plantea que se requiere de infraestructura adecuada para brindar servicios portuarios a los pasajeros en los Terminales Portuarios de la Amazonía, debido a que la existente no responde a los servicios requeridos. Así como es necesario su implementación para otorgarle al pasajero un servicio de calidad y disminuir la informalidad.
- 6.2 Los Terminales portuarios fluviales existentes, tendrían que adecuar su infraestructura para brindar facilidades de atención a los pasajeros, de acuerdo a cada situación real de su actual infraestructura, de tal manera que los propietarios de las naves fluviales mayores a 30 UAB realicen esta actividad en Terminales Portuarios debidamente constituidos, de acuerdo al Reglamento de Transporte Fluvial.

- 6.3 Los proyectos portuarios de modernización y desarrollo en la Amazonía deberá considerar una infraestructura adecuada para brindar servicios al pasajero, de tal manera que la informalidad de este servicio vaya decreciendo en beneficio de la seguridad y comodidad de los pasajeros.
- 6.4 Los embarcaderos que brinden servicios para el transporte de pasajeros deberán contar como mínimo, con lo siguiente:
- Mostrador para venta de pasajes numerados. Se establecerá y se informará adecuadamente el horario de venta de pasajes así como el horario aproximado de partida la cual deberá ser respetada.
  - Un área techada exclusiva para pasajeros en espera, la que contará con SS HH para damas y caballeros, asientos en número adecuado, área de venta de alimentos y bebidas (no alcohólicas) y deberá estar ventilada e iluminada.
  - No se permitirá el ingreso de extraños a las embarcaciones y los pasajeros sólo podrán ingresar al momento señalado para partir y portar en todo el viaje el boleto del pasaje, a efectos de ser mostrados cuando la autoridad lo exija.
  - El ingreso de los pasajeros deberá efectuarse una vez terminada las operaciones de carga y descarga; asimismo al arribo a puerto o embarcadero, el desembarque de los pasajeros se efectuará antes del inicio de las operaciones de descarga.
  - El área para pasajeros deberá estar rodeada y comunicada con el exterior y con la nave mediante pistas y veredas pavimentadas, señalizadas y con las provisiones adecuadas para su uso por personas discapacitadas.
  - El embarcadero deberá disponer de rampas con barandas con longitud suficiente para proporcionar una pendiente adecuada para el acceso de los pasajeros a la embarcación. Las rampas deberán ser resistentes, contar con medios de fijación a la nave para evitar su corrimiento y su piso no deberá ser resbaladizo.

## VII. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- 1) Estudio de Factibilidad del Terminal Portuario de Iquitos, Cesel Ingenieros para el MTC, Febrero 2005
- 2) Estudio de Factibilidad Rehabilitación del Terminal Portuario de Pucallpa. Cesel Ingenieros, Julio 2005.
- 3) Análisis de la Informalidad Portuaria en las Principales Ciudades de la Amazonia: Yurimaguas, Pucallpa e Iquitos, Consorcio Indesmar – EGP, Marzo 2009.
- 4) Estudio "Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas - Localidad Nueva Reforma", Proinversión, Agosto 2010.
- 5) Estudio de Factibilidad "Mejoramiento y Mantenimiento de las condiciones de Navegabilidad en los Ríos Huallaga, Ucayali, Marañón y Amazonas", 2011.
- 6) Boletín N° 61 MEF del 13 agosto 2012, sobre "Regiones en acción"

ANEXO (1)

TERMINAL PORTUARIO DE IQUITOS

CARACT. TÉCNICAS		DESCRIPCIÓN	
UBICACIÓN	DEPARTAMENTO :	LORETO	
	PROVINCIA :	MAYNAS	
	DISTRITO :	PUNCHANA	
SITUACIÓN	Longitud: 73° 17' O, Latitud: 03° 47' S		
ADMINISTRACIÓN	ENAPU S.A		
CATEGORÍA	PUERTO		
CONDICIONES NATURALES	VARIACION MAXIMA NIVEL RIO	12.00 m	
	VIENTO PREVALECIENTE		
	VELOC. CORRIENTE		
	PROFUNDIDAD	6 m	
	CANAL DE ACCESO	2-5 m	
	PRECIPITACION		
	VISIBILIDAD		
SUELO MARINO	Limo-Arcilloso		
INSTALACIONES MARITIMAS	MUELLE		MUELLE
	LONG: 114.00 m, ANCHO: 16.36 m		LONG: ANCHO
	AMARRADEROS		AMARRADEROS
	1 Long: 14 mts Prof: 16.36 mts		
	TUBERIAS SUBMARINAS		( No Dispone)
OBRAS DE ABRIGO		( No Dispone)	
BOYAS		( No Dispone)	
AYUDAS NAVEGACION		Flecha de Posicion en Muelle	
INSTALACIONES TERRESTRES	ALMACENES TECHADO	Almacén No.4=3,284 m <sup>2</sup> , Almacén No.6=1,600m <sup>2</sup> , Almacén No.7=4,080m <sup>2</sup>	
	ZONAS Y/O ANEXOS	Zona No. 1=8,500 m <sup>2</sup> , Zona No.7A=8,500m <sup>2</sup>	
	SILOS	( No Dispone)	
	AREA ADMINISTRATIVA	Superficie = 537 m <sup>2</sup>	
	AREA OPERATIVA	Superficie=825 m <sup>2</sup>	
AYUDAS NAVEGACION	( No Dispone)		
EQUIPAMIENTO	GRUAS DE MUELLE	de 10, 12, 22 Tns(7)	
	GRUAS DE PATIO	de 10, 12, 22Tns(7)	
	EQUIPO TRANSPORTE CARGA	Elev.Horquilla(13); Bobineros(1); Elev.Masti Corto(1); Tractores(9)	
	VAGONETAS	5 Tns(31)	
	RAJANZAS CAMIONERAS	de 20(1), 50(1) Tns	
	REMOLCADORES/LANCHAS	Lanchas(2)	
	DRAGAS	( No Dispone)	
FAJAS TRANSPORTADORAS	( No Dispone)		



ANEXO (2)

TERMINAL PORTUARIO DE YURIMAGUAS

TERMINAL PORTUARIO DE YURIMAGUAS		
CARACT. TÉCNICAS	DESCRIPCIÓN	
UBICACIÓN	DEPARTAMENTO :	LORETO
	PROVINCIA :	ALTO AMAZONAS
SITUACIÓN	DISTRITO :	YURIMAGUAS
ADMINISTRACIÓN	ENAPU S.A	
CATEGORÍA	PÚBLICO	
CONDICIONES NATURALES	VARIACION MÁXIMA NIVEL RÍO	7.00 m
	VIENTO PREVALECIENTE	
	VELOCIDAD CORRIENTE	
	PROFUNDIDAD	
	CANAL DE ACCESO	
	PRECIPITACIÓN	
	VISIBILIDAD	
	SUELO MARINO	
INSTALACIONES MARÍTIMAS	MUELLE	MUELLE
	LONG: 68.98 m - ANCHO: 6.10 m	LONG.: ; ANCHO:
	AMARRADEROS :	AMARRADEROS :
	1 Long. 68.98 m Prof. 7.00 m	
	TUBERIAS SUBMARINAS	( No Dispone)
	OBRAS DE ABRIGO	( No Dispone)
BOYAS	( No Dispone)	
AYUDAS NAVEGACION	Faros de Posicion en Muelle	
INSTALACIONES TERRESTRES	ALMACENES TECHADO	Almacen= 2,676 m2
	ZONAS Y/O ANEXOS	Zona A=998 m2; Zona B=655 m2
	SILOS	( No Dispone)
	AREA ADMINISTRATIVA	Superficie = 450m2
	AREA OPERATIVA	Superficie= 744 m2
	AYUDAS NAVEGACION	( No Dispone)
EQUIPAMIENTO	GRUAS DE MUELLE	de 12 TM (2)
	GRUAS DE PATIO	de 12 TM (2)
	EQUIPO TRANSPORTE CARGA	Elev.Horquilla(6), Tractores(3)
	YAGONETAS	5,14 TM (13)
	BALANZAS CAMIONERAS	de 40 TM (1)
	REMOLCADORES/LANCHAS	Lancha(1)
	DRAGAS	(No Dispone)
	FAJAS TRANSPORTADORAS	(No Dispone)



**FOTOS RELACIONADOS CON LOS EMBARCADEROS INFORMALES QUE EMBARCAN O DESEMBARCAN PASAJEROS**



**Embarcaderos informales de pasajeros y carga en la Amazonía**



**Pasajeros en espera de zarpe de la embarcación**



**Motonave fluvial atracando a un embarcadero fluvial informal**