



Perú proyecta más de US\$ 8.000 millones para los puertos en los próximos 20 años y acelera conexión a Asia



US\$ 11 MIL MILLONES EN DESEMBOLSOS PARA LOS PUERTOS SE REALIZARÍAN EN 40 AÑOS.

El Puerto de Chancay, junto a el Callao, son los que han recibido inversiones más recientemente.

■ Expertos advierten que, para aprovechar el auge de inversiones, el país debe priorizar la conectividad vial y ferroviaria, reducir la burocracia y garantizar estabilidad normativa que incentive la participación privada.

POR DÉBORAH DONOSO MOYA

En los últimos 25 años, Perú ha recibido más de US\$ 3.500 millones en inversiones en infraestructura portuaria, con el puerto de Chancay y el del Callao entre los más recientes beneficiarios.

Según el Instituto de Investigación y Desarrollo de Comercio Exterior (Idexcam), estos desembolsos “han mejorado la competitividad de los puertos del litoral peruano, impulsando el dinamismo económico del sector y fortaleciendo el movimiento de carga”.

Actualmente, la costa peruana cuenta con cerca de 30 terminales marítimas, entre grandes y pequeños, que permiten operaciones de comercio internacional o de exportación. 13 son considerados

principales y, de estos, 9 están activos mediante concesiones público-privadas.

“En los últimos dos años se han intensificado las inversiones y promesas de más desembolsos”, señaló a **DFSUD** el presidente del directorio de la Autoridad Portuaria Nacional (APN), Juan Carlos Paz.

Con él coincidió el titular de la Comisión Marítima Portuaria y Aduanera de la Cámara de Comercio de Lima (CCL), Ego Aguirre, quien aseguró que “el crecimiento de los puertos avanza porque el país sigue creciendo”.

Sin embargo, reconoció que “siempre falta algo y, como ocurre en la mayoría de los países, el Estado no va al mismo ritmo que los privados”.

¿Qué falta?

Uno de los grandes desafíos es la infraestructura complementaria. El desarrollo de Chancay y la expansión del Callao requieren inversiones adicionales en conectividad vial y ferroviaria. “Faltan carreteras exclusivas para transporte de carga de importación y exportación, que no pasen por ninguna ciudad y que no tengan sobrecostos logísticos. Llevamos tiempo tratando de convencer a las autoridades”, dijo.

El plan de la CCL es conectar los puertos con las principales carreteras que cruzan el país de norte a sur, además de impulsar la infraestructura ferroviaria. “Perú no tiene casi ferrocarriles, pero hay dos proyectos en desarrollo: uno en el norte y otro en el sur”, añadió.

A ello se suman temas pendientes como la ley de cabotaje que permita el movimiento de carga desde puertos más lejanos -como Paita y Capaz- hacia Chancay, “buscando la salida y llegada rápida a Asia”.

“Tenemos mapeados más de US\$ 70.000 millones en desarrollos

públicos y privados”. De ese total, se estima que lo destinado a puertos deberían superar los US\$ 8.000 millones en los próximos 20 años.

Por su parte, Paz complementó señalando que, “si se suma lo ejecutado en los últimos 20 años más lo proyectado, hablamos de más de US\$ 11.000 millones en inversiones portuarias, amparadas en la Ley 27.943, que incluso podría modificarse para permitir una mayor inversión en beneficio del país”.

A pesar del dinamismo, Aguirre subrayó la necesidad de mejorar la tramitación de permisos, para evitar que un solo proyecto demore 20 años en obtenerlos. “El Estado debe reducir la burocracia, simplificando los pasos para todos, desde quien quiere construir una casa hasta quien hace un puerto, un aeropuerto o carreteras”, señaló.

Efecto “nuevo Gobierno”

Perú celebrará elecciones presidenciales en abril de 2026. Consultado sobre el impacto de este

proceso en la agenda de infraestructura, Aguirre fue claro: “Este interés por el desarrollo portuario es transversal. Hay proyectos que, por su envergadura, no pueden depender de un solo Gobierno. Por eso, desde la CCL buscamos diálogo permanente con distintas administraciones”.

Este enfoque coincide con los planes del Gobierno de Dina Boluarte, que a través de la APN proyecta un fuerte crecimiento en infraestructura portuaria hacia 2030. El principal foco será la carga de contenedores, que se espera aumente de 28,9 millones de toneladas métricas en 2023 a más de 60 millones en 2030.

En esa línea, destacó la importancia del manejo de reglas claras. “Cuando se da al inversionista un horizonte más largo, hay un flujo continuo de inversiones. En caso contrario, en 10 años el puerto se puede desactualizar por falta de interés”, indicó.

Lee la nota completa en DFSUD.com.