CORREDOR MULTIMODAL AMAZONAS NORTE

De ruta potencial a arquitectura nacional de integración logística, productiva y binacional

Policy paper técnico para promoción de inversiones, desarrollo territorial y corredores logísticos estratégicos

Autor: Adolfo Isaias Carrasco Palomo

Lima, Perú | 2026

Resumen ejecutivo

El presente policy paper propone concebir el Corredor Multimodal Amazonas Norte como una estrategia nacional de integración territorial, logística, productiva y binacional. La propuesta parte de una constatación central: el Perú dispone de activos relevantes —puertos marítimos en el Pacífico, red vial transversal, el Terminal Portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma (TPY-NR), ciudades amazónicas y una frontera estratégica con Brasil—, pero dichos activos todavía no funcionan como un sistema integrado capaz de captar flujos internacionales, reducir costos logísticos, formalizar el transporte fluvial y articular nuevas oportunidades productivas del interior.

La tesis del documento es que el corredor no debe ser entendido como una sola obra ni como una promesa comercial de carga hacia Manaos. Debe ser diseñado como una arquitectura de inversión y gobernanza: infraestructura física, infraestructura administrativa, infraestructura digital, infraestructura de seguridad y un modelo de financiamiento que distribuya adecuadamente riesgos entre el Estado, inversionistas privados, operadores y usuarios. El valor diferencial del planteamiento es desplazar el debate desde la construcción de infraestructura aislada hacia la operación de un corredor administrado y bancable.

El foco principal es el Corredor Amazonas Norte, con el eje Paita/Chancay - Tarapoto - Yurimaguas - Hidrovía Amazónica - Iquitos - Santa Rosa/Tabatinga - Manaos. La propuesta incorpora una visión realista de relanzamiento de la Hidrovía Amazónica: una primera fase concentrada en el río Huallaga, la confluencia con el Marañón y el río Amazonas, conectando el TPY-NR con Brasil. Este enfoque evita repetir esquemas sobredimensionados y permite estructurar una intervención escalable, técnicamente verificable y alineada con la generación progresiva de demanda.

El documento reconoce un punto crítico: hoy no existe todavía confianza plena de navieras, generadores de carga e importadores brasileños para utilizar la ruta vía Perú hacia Manaos. Por ello, no se recomienda vender la propuesta como una ruta garantizada, sino como una oportunidad que requiere activación comercial progresiva: estudios actualizados de demanda, pilotos controlados, un operador integrador, acuerdos de nivel de servicio (SLA), trazabilidad digital, seguro multimodal, seguridad de carga y coordinación binacional con Brasil.

La visión de inversión se estructura en capas: bienes públicos habilitantes, proyectos en activos, APP, inversión privada logística, cooperación técnica de organismos multilaterales, financiamiento climático o verde cuando corresponda, y capital de trabajo asumido principalmente por los operadores privados. La propuesta evita incrementar burocracia innecesaria; plantea más bien una gobernanza funcional de corredores, con secretaría técnica, tablero de indicadores y protocolos de coordinación.

Finalmente, el paper sitúa al Amazonas Norte como piloto de una red nacional de corredores multimodales. El norte se desarrolla en profundidad; el centro y el sur se presentan como visión escalable: Chancay/Callao articulado con la ruta Canta – Huánuco – Tingo María – Tarapoto – Yurimaguas; y el sur con Matarani, Ilo, Juliaca, IIRSA Sur, red de ferrocarriles centro y sur, Longitudinal 4 y la nueva Carretera Central como piezas de una arquitectura logística país. Esta visión permite conectar puertos, troncales, alimentadoras y valles productivos para convertir infraestructura en desarrollo territorial.

Decisión estratégica	Contenido
Propuesta central	Corredor Amazonas Norte como piloto de una red nacional de corredores multimodales.
Diferencial del paper	Infraestructura física + administrativa + digital + seguridad + gobernanza binacional.
Condición de viabilidad	Estudios de demanda, pilotos, reducción de riesgo y financiamiento por fases.
Criterio de prudencia	No prometer demanda garantizada; validar mercado y operación con data oficial y pilotos.

1. Introducción y problema público

La Amazonía peruana no puede analizarse únicamente como un espacio geográfico aislado ni como un territorio de baja densidad económica. Desde una perspectiva de política pública, representa una frontera logística, ambiental, energética, productiva y geopolítica. Sin embargo, su integración al sistema económico nacional y a los mercados internacionales sigue siendo limitada por una combinación de barreras: altos costos logísticos, informalidad fluvial, baja interoperabilidad institucional, insuficiente conectividad regular y ausencia de una arquitectura comercial que reduzca riesgos para los usuarios privados.

En el norte del país existe una oportunidad singular. La costa norte cuenta con el puerto de Paita como plataforma marítima especializada en carga del norte peruano; Chancay abre una oportunidad adicional para conectar al país con Asia mediante un puerto de escala global; la IIRSA Norte ya constituye una vía transversal operativa hacia Yurimaguas; y el TPY-NR dispone de infraestructura formal que puede actuar como nodo de transferencia carretera-río. No obstante, estos activos todavía no han sido integrados en una propuesta operativa, comercial y binacional suficientemente robusta para captar flujos hacia Brasil.

El problema público no es solamente la falta de infraestructura. Es, sobre todo, la ausencia de un sistema de corredor. Una carretera sin servicios logísticos, una hidrovía sin gobernanza, un puerto sin demanda regular, una frontera sin protocolos y una ruta sin seguridad de carga no constituyen un corredor competitivo. Por ello, el desafío del Amazonas Norte es construir simultáneamente capacidad física, reglas de operación, confianza de mercado, digitalización, seguridad, financiamiento y sostenibilidad.

La experiencia previa de la Hidrovía Amazónica dejó una lección relevante: una intervención excesivamente amplia, desconectada de la demanda efectiva y de la operación comercial puede enfrentar dificultades de implementación y bancabilidad. El relanzamiento debe ser más acotado, por fases y orientado a la conexión funcional entre el TPY-NR, los ríos Huallaga-Marañón-Amazonas, Iquitos, la triple frontera y Manaos. Esta primera fase permitiría probar la ruta, formalizar flujos, atraer operadores y acumular evidencia para futuras expansiones.

1.1. Problema estructural

- La Amazonía Norte tiene infraestructura formal subutilizada y flujos informales que reducen trazabilidad, recaudación y seguridad.
- Los usuarios privados perciben riesgo operativo en la ruta vía Perú hacia Brasil: incertidumbre de tiempos, vaciante, transbordos, seguridad, seguros y documentación.
- La planificación de inversiones suele fragmentarse por modo de transporte, cuando el mercado requiere una solución logística integrada puerta a puerta.
- El país no cuenta con una gobernanza funcional de corredores que articule puertos, carreteras, hidrovías, frontera, aduanas, seguridad y promoción de inversiones.

1.2. Oportunidad estratégica

La oportunidad no reside únicamente en competir con rutas tradicionales por Panamá o Santos, sino en crear una alternativa logística progresiva que conecte el Pacífico peruano con la Amazonía brasileña y, al mismo tiempo, abra una plataforma de exportación para productos del interior peruano. El corredor puede convertirse en un instrumento para articular desarrollo territorial, formalización, inversión privada, integración fronteriza y competitividad logística.

2. Marco estratégico y enfoque técnico de supply chain para corredores multimodales

El planteamiento se alinea con los grandes instrumentos de planificación nacional que promueven competitividad, integración territorial, infraestructura logística, sostenibilidad y fortalecimiento institucional. El PEDN al 2050 ofrece el marco de visión país; el PNSILT al 2032 proporciona la lógica de corredores, nodos y servicios logísticos; el PNDP 2024-2030 ordena el desarrollo portuario; y las políticas de competitividad, transporte, ambiente, transformación digital, comercio exterior, frontera e inversión privada permiten encuadrar el corredor como una política aplicada, no como una iniciativa aislada.

Desde un enfoque técnico-profesional de supply chain management y logística multimodal, el corredor debe analizarse como una red integrada de flujos, nodos, capacidades, tiempos, costos, niveles de servicio, riesgos, información y gobernanza. Bajo esta mirada, el problema no consiste únicamente en conectar puntos geográficos, sino en diseñar una cadena logística confiable, trazable y escalable, capaz de articular puertos marítimos, carreteras, ríos, terminales fluviales, patios, depósitos, centros de control, aduanas, operadores privados y autoridades públicas bajo una lógica de servicio integral.

El paper utiliza criterios técnicos propios de la planificación moderna de cadenas de suministro: estimación de demanda, segmentación de cargas, diseño de redes multimodales, gestión de inventarios y buffers, programación operativa por ventanas hidrológicas, análisis de riesgos, seguridad de carga, trazabilidad digital, sostenibilidad y gobernanza colaborativa. Por ello, la propuesta no se sustenta en una intuición de oportunidad, sino en una arquitectura logística que busca convertir una ruta potencial en un corredor operable, bancable y sostenible en el tiempo.

Criterio técnico SCM / logística	Aplicación al corredor
Diseño de red logística	Identificación de nodos marítimos, terrestres, fluviales, fronterizos y productivos.
Planificación de la demanda	Estimación de flujos Manaos/SUFRAMA, carga amazónica y oferta exportable del interior.
Transporte multimodal	Integración marítima, carretera, fluvial y aérea complementaria.
Niveles de servicio	Definición de tiempos, frecuencia, confiabilidad, seguridad y trazabilidad.
Gestión de inventarios y buffers	Necesidad de patios, depósitos, centros de acopio, frío y zonas de espera por estacionalidad fluvial.
S&OP / planificación operativa	Programación de convoyes y ventanas de operación según creciente, vaciante e intermedio.
Gestión de riesgos	Mitigación de riesgos de demanda, seguridad, informalidad, clima, frontera, seguros y coordinación binacional.
Logística 4.0	PCS, manifiesto digital, GPS/AIS, torre de control, interoperabilidad de datos.
Sostenibilidad logística	Formalización, reducción de externalidades, eficiencia energética, control ambiental y desarrollo territorial.
Gobernanza de cadena	Coordinación entre Estado, operadores, navieras, cargadores, aduanas y autoridades binacionales.

2.1. Principio rector: de ruta física a servicio logístico confiable

El principio técnico de diseño del corredor es que toda inversión debe estar vinculada a un flujo logístico real o potencial debidamente sustentado; todo flujo debe contar con un responsable operativo; todo responsable debe operar bajo reglas claras; toda regla debe ser fiscalizable; y todo riesgo relevante debe tener una medida de mitigación. Bajo este criterio, el Corredor Amazonas Norte no se justifica únicamente por la existencia de una ruta física entre el Pacífico, Yurimaguas y Manaos, sino por su capacidad de convertirse en un servicio logístico confiable, seguro, trazable, financiable y sostenible.

3. Corredor Multimodal Amazonas Norte: definición y alcance

El Corredor Multimodal Amazonas Norte se define como una red integrada de infraestructura, servicios, procedimientos y actores que conecta los puertos del Pacífico peruano con Yurimaguas, la Hidrovía Amazónica, la triple frontera y Manaos. Su núcleo operativo está compuesto por cuatro tramos: marítimo, terrestre, fluvial y fronterizo-binacional. Su núcleo institucional está compuesto por el Estado peruano, operadores privados, autoridades de Brasil, usuarios de carga, gobiernos regionales y organismos de financiamiento.

La ruta norte principal utiliza Paita como puerta marítima natural del norte peruano y la IIRSA Norte como eje terrestre hacia Yurimaguas. Esta ruta capitaliza infraestructura existente y una base productiva ya articulada al comercio exterior. La ruta centro-natural Chancay/Lima – Canta – Huánuco – Tingo María – Tarapoto – Yurimaguas debe tratarse como vía estratégica de conexión entre el hub portuario central y la Amazonía Norte. No debe duplicarse conceptualmente con otros paquetes viales; debe presentarse como una alternativa complementaria y de resiliencia para conectar Chancay con el TPY-NR.

La carretera Moyobamba – Balsapuerto – Yurimaguas debe entenderse como una segunda vía estratégica de acceso amazónico, especialmente relevante para resiliencia logística, reducción de vulnerabilidades y desarrollo territorial. Su eventual aceleración debe analizarse bajo criterios de viabilidad técnica, ambiental y social, y podría vincularse prudentemente con marcos normativos de adelanto de inversiones cuando corresponda, sin asumir automáticamente su ejecución.

El nodo central del corredor es Yurimaguas/TPY-NR. Su valor no se agota en la infraestructura portuaria; depende de su capacidad para operar como plataforma intermodal: recepción de carga terrestre, consolidación, despacho fluvial, depósito temporal, control, trazabilidad, servicios logísticos y conexión con Iquitos y Brasil.

En esta arquitectura, el TPY-NR/Yurimaguas actúa como ancla inicial del corredor por su función intermodal terrestre-fluvial y su relación directa con la Fase 1 de la Hidrovía Amazónica. Sinchicuy/Iquitos debe entenderse como nodo amazónico de continuidad hacia la frontera y Manaos, mientras que Pucallpa y Saramiriza corresponden a una expansión posterior de la red fluvial amazónica, vinculada a las hidrovías del Ucayali y del Marañón respectivamente. Esta diferenciación evita sobredimensionar la fase inicial, pero permite mostrar que el corredor puede escalar hacia una red amazónica nacional.

Componente	Función estratégica	Observación técnica
Paita	Puerta marítima norte y plataforma agroexportadora/refrigerada.	Debe integrarse con servicios logísticos, frecuencia hacia Yurimaguas y conexión con IIRSA Norte.
Chancay/Callao	Conexión con Asia y hub portuario central.	Debe articularse con la ruta centro-natural hacia Yurimaguas y con el eje centro-selva hacia Pucallpa.
IIRSA Norte	Eje terrestre principal Paita–Yurimaguas.	Requiere servicios, seguridad, nodos logísticos y digitalización, no solo transitabilidad.
Ruta Canta–Huánuco–Tingo María–Tarapoto–Yurimaguas	Vía natural Chancay/Lima–Amazonía Norte.	Debe evaluarse como corredor complementario asociado a futuras concesiones o paquetes viales a validar.
Moyobamba–Balsapuerto–Yurimaguas	Segunda vía estratégica y resiliencia logística.	Sujeta a viabilidad técnica, ambiental, social y financiera.
TPY-NR/Yurimaguas	Nodo ancla intermodal terrestre-fluvial.	Debe ser el punto operativo inicial de la Fase 1 hidroviaria y plataforma de formalización de carga.
Iquitos/Sinchicuy	Nodo amazónico de continuidad hacia frontera y Manaos.	Debe articularse con operación fluvial, control, servicios logísticos e infraestructura portuaria promovida o evaluada.
Santa Rosa/Tabatinga	Nodo fronterizo y binacional.	Requiere protocolos, control integrado e interoperabilidad con Brasil. La infraestructura pública proyectada debe articularse con seguridad de carga, formalización fronteriza y eventual CEMAF amazónico.
Pucallpa	Nodo futuro de integración con la selva central y la Hidrovía del Ucayali.	Debe incorporarse en Fase 2, según demanda validada, estudios de navegabilidad, seguridad y viabilidad ambiental-social.
Saramiriza	Nodo futuro de integración del Marañón y Datem del Marañón.	Debe incorporarse en Fase 2, articulado con el Eje Vial N.° 4 Amazonas–Loreto y la futura expansión de la Hidrovía del Marañón.
Manaos/SUFRAMA	Mercado industrial objetivo.	La demanda potencial debe validarse con estudios oficiales actualizados de SUFRAMA, Comex Stat/MDIC y ANTAQ.

Santa Rosa debe ser tratada como nodo fronterizo funcional del corredor, no solo como punto geográfico. La existencia o proyección de activos públicos de control permite plantear una estrategia incremental: fortalecer primero la fiscalización y atención básica; luego interoperar con Tabatinga y Leticia; y finalmente consolidar un nodo binacional o multinacional de tránsito, comercio y control.

3.1. Nodos funcionales y servicios mínimos

Para que el corredor sea operativo, cada nodo debe cumplir una función distinta y no duplicar inversiones. Paita y Chancay deben operar como puertas marítimas con conexión a cadenas internacionales; Tarapoto y Moyobamba deben actuar como nodos regionales de consolidación, mantenimiento y servicios; Yurimaguas debe concentrar la transferencia modal y el control documental; Iquitos y Santa Rosa deben funcionar como nodos fluviales y fronterizos; Tabatinga y Manaos deben integrarse como puntos de destino, tránsito y distribución brasileña. El diseño por funciones evita construir infraestructura sin demanda y permite priorizar inversiones de acuerdo con el cuello de botella que cada nodo resuelve.

El estándar mínimo de nodo logístico para el corredor debe incluir seguridad, conectividad digital, servicios a transportistas, capacidad de almacenamiento, trazabilidad documental, atención a contingencias y articulación institucional. En el caso de nodos de mayor jerarquía, como Yurimaguas, Iquitos y Santa Rosa/Tabatinga, debe añadirse capacidad aduanera, servicios de inspección, coordinación binacional, protocolos de mercancías sensibles y respuesta ante emergencias fluviales.

Tipo de nodo	Servicios mínimos	Inversión asociada
Puerta marítima	Conexión naviera, patios, frío, aduanas, servicios a contenedores.	Ampliación logística, digitalización, seguridad y conexión terrestre.
Nodo terrestre regional	Mantenimiento, descanso, combustible, pesaje, talleres, almacenes.	Truck centers, estaciones energéticas, patios y servicios.
Nodo intermodal	Transferencia carretera-río, depósitos, control, consolidación.	TPY-NR, depósito temporal, patios, grúas, seguridad y PCS.
Nodo fluvial	Embarque, desembarque, control de naves, apoyo a convoyes.	Embarcaderos formales, señalización, servicios fluviales.
Nodo fronterizo	Control integrado, aduanas, sanidad, seguridad, interoperabilidad.	CEMAF, ventanilla única, escáneres y plataforma digital.
Nodo industrial destino	Distribución, recepción de insumos, retorno de carga.	Acuerdos con operadores y usuarios de Manaos/SUFRAMA.

La secuencia Paita/Chancay – Yurimaguas – Manaos debe estudiarse como una cadena de procesos. En cada tramo deben identificarse actividades, tiempos, responsables, documentos, costos y riesgos. Esta lectura de procesos es indispensable para evitar que una mejora de infraestructura termine trasladando el cuello de botella al siguiente nodo. La propuesta, por tanto, no es únicamente construir o concesionar activos, sino diseñar la continuidad operativa del flujo.

4. Hidrovía Amazónica fase 1 y TPY-NR/Yurimaguas

La nueva convocatoria vinculada a la Hidrovía Amazónica debe evitar un alcance inicial excesivamente ambicioso. El enfoque recomendado es faseado, con una primera etapa centrada en los tramos que habilitan la conexión directa del corredor: río Huallaga, confluencia con el Marañón y río Amazonas hasta la conexión con Iquitos, Santa Rosa/Tabatinga y Manaos. Esta delimitación convierte la hidrovía en un instrumento operativo del corredor y no en un proyecto aislado de navegación general.

La fase 1 debe concentrarse en información hidrográfica, señalización, gestión de malos pasos, monitoreo de niveles, dragado selectivo si corresponde, seguridad de navegación, protocolos de zarpe y arribo, formalización de embarcaderos, definición de convoyes por temporada y sistemas de información para operadores. La prioridad no es prometer navegación perfecta todo el año, sino ofrecer reglas claras para operar por ventanas hidrológicas con estándares verificables.

El TPY-NR / Terminal Portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma debe ser el punto de anclaje de la fase 1 hidroviaria. Si la hidrovía se relanza sin vincularla operativamente a este nodo intermodal, se corre el riesgo de repetir una lógica de infraestructura sin captura de demanda. En cambio, si se estructura como componente de un corredor, la hidrovía puede activar servicios logísticos formales, atraer operadores, fortalecer el depósito temporal, consolidar carga y formalizar progresivamente flujos que hoy utilizan embarcaderos informales.

Fase	Alcance	Resultado esperado
Fase 1	Huallaga - confluencia Marañón - Amazonas - Iquitos/Sinchicuy - Santa Rosa/Tabatinga - Manaos, con TPY-NR/Yurimaguas como ancla inicial.	Conectar TPY-NR con Brasil mediante operación fluvial controlada, formal y medible.
Fase 2	Extensión condicionada hacia Ucayali-Pucallpa y Marañón-Saramiriza, articulando el Eje Vial N.º 4 Amazonas-Loreto cuando corresponda.	Integrar nuevos nodos amazónicos según demanda validada, estudios técnicos, desempeño de la Fase 1 y viabilidad ambiental-social.
Fase 3	Red hidroviaria amazónica integral con nodos fluviales, seguridad, digitalización y gobernanza común.	Consolidar una red multimodal nacional y binacional con gobernanza, seguridad y trazabilidad.

La priorización de la Fase 1 facilita la estructuración técnica, operativa y financiera de la nueva Hidrovía Amazónica. Un alcance inicial acotado reduce el riesgo de inversión, permite medir desempeño, favorece pilotos comerciales y genera información real para futuras ampliaciones. Bajo esta lógica, la incorporación posterior del Ucayali hacia Pucallpa y del Marañón hacia Saramiriza debe responder a demanda validada, estudios hidrológicos actualizados, viabilidad ambiental-social y desempeño comprobado de la Fase 1. En el caso del Marañón, esta expansión debería articularse con el Eje Vial N.º 4 Amazonas-Loreto, como pieza complementaria de integración territorial hacia Datem del Marañón y Saramiriza. En términos de política pública, es preferible iniciar con una fase viable, funcional y medible, antes que relanzar una convocatoria demasiado amplia sin suficiente validación de mercado ni operación.

Esta lógica faseada también permite articular los nodos fluviales promovidos o evaluados para la Amazonía peruana. En la Fase 1, el TPY-NR/Yurimaguas debe actuar como ancla operativa del corredor y Sinchicuy/Iquitos como nodo amazónico de continuidad hacia Santa Rosa, Tabatinga y Manaos. En una Fase 2, Pucallpa debe incorporarse mediante la Hidrovía del Ucayali y Saramiriza mediante la expansión por el Marañón, evitando que la nueva convocatoria inicial repita un alcance excesivamente amplio.

4.1. Programa operativo por temporadas hidrológicas

La hidrovía debe planificarse por temporadas y no con un supuesto plano anual. El régimen de creciente, intermedio y vaciante modifica calado, tamaño de convoy, frecuencia, tiempos y riesgos. En temporada favorable puede priorizarse mayor volumen; en vaciante debe priorizarse seguridad, menor calado, programación estricta y buffers de inventario. Esta lógica debe estar incorporada en el contrato, en el manual operativo y en los estudios de demanda, porque el usuario necesita saber bajo qué condiciones opera la ruta en cada mes del año.

La planificación operativa debe incluir ventanas de zarpe, control de niveles, alertas hidrometeorológicas, clasificación de malos pasos, protocolos de convoy, puntos de emergencia y comunicación con usuarios. También debe definir cuándo se permite carga sensible y cuándo solo carga general. De esa manera, la ruta deja de ser percibida como una apuesta incierta y empieza a comportarse como un servicio logístico programado.

Temporada	Criterio operativo	Implicancia logística
Creciente	Mayor margen de navegación y posibilidad de convoyes más eficientes.	Programar mayores volúmenes y cargas menos sensibles al tiempo.
Intermedia	Operación estable con monitoreo regular.	Frecuencia programada y ajustes según niveles.
Vaciante	Restricciones de calado y mayor riesgo de malos pasos.	Convoyes adaptados, menor carga, buffers, planificación conservadora.
Eventos extremos	Riesgo de suspensión temporal.	Protocolos de contingencia, rutas alternas y comunicación al usuario.

5. Demanda, mercado y estudios actualizados

La demanda es el punto más sensible del paper. El corredor no debe sustentarse en una afirmación genérica de que Manaos utilizará la ruta peruana. El enfoque correcto es sostener que existe una oportunidad estratégica razonable, pero que su bancabilidad exige estudios actualizados de mercado, demanda, costos, tiempos, riesgos, estacionalidad y procesos. Dichos estudios no son accesorios: son inversión pública habilitante para estructurar correctamente APP, proyectos en activos y pilotos comerciales.

Manaos/SUFRAMA constituye un mercado objetivo por su escala industrial, sus flujos de insumos, su relación con cadenas globales y su ubicación amazónica. Sin embargo, la capacidad de capturar parte de esa demanda por Perú dependerá de factores concretos: frecuencia, confiabilidad, costo total puerta a puerta, seguridad, seguros, retorno de carga, tiempos aduaneros, facilidad de transbordo y existencia de un operador integrador. La ruta solo será atractiva si reduce el riesgo total del usuario, no solo si promete menor distancia geográfica.

Las fuentes oficiales brasileñas para cerrar esta brecha son SUFRAMA para indicadores del Polo Industrial de Manaos; MDIC/Comex Stat para importaciones y exportaciones por municipio, producto, país y vía de transporte; y ANTAQ para movimiento portuario y acuaviario. Antes de estructurar compromisos de inversión, deben extraerse tres grupos de cifras: dimensión económica del Polo Industrial de Manaos -facturación, empresas, empleo, sectores e insumos-, comercio exterior de Manaos por origen/producto y movimiento portuario/fluvial en Manaos, Itacoatiara y Tabatinga.

Estudio requerido	Pregunta que debe responder	Uso para inversión
Demanda Manaos/SUFRAMA	¿Qué importa/exporta Manaos, desde dónde y en qué volúmenes?	Dimensionar mercado objetivo y carga potencial capturable.
Carga peruana hacia Brasil	¿Qué productos puede exportar el interior peruano hacia Brasil?	Evitar corredor de una sola dirección.
Flujos amazónicos actuales	¿Qué carga ya se mueve entre Yurimaguas, Iquitos, Pucallpa y frontera?	Formalizar y capturar carga existente.
Costos y tiempos comparativos	¿La ruta Perú compite frente a Panamá/Santos u otras rutas?	Sustentar competitividad con datos y no solo con narrativa.
Operación por temporadas	¿Cómo cambia capacidad en creciente, intermedio y vaciante?	Definir flota, frecuencia, convoyes y buffers.
Seguros y riesgos	¿Qué requiere el mercado para asegurar la carga?	Reducir temor de navieras e importadores.
Infraestructura requerida	¿Qué patios, frío, depósitos, grúas y seguridad se necesitan?	Traducir la demanda estimada en proyectos de inversión concretos: depósitos, frío, patios, grúas, seguridad, sistemas digitales y servicios logísticos.

5.1. Demanda como preinversión estratégica

El Estado, PROINVERSIÓN, el MTC y la cooperación multilateral deberían considerar estos estudios como parte de la preinversión estratégica del corredor. Sin demanda actualizada no hay dimensionamiento correcto; sin dimensionamiento correcto no hay estructura financiera sólida; y sin estructura financiera sólida no hay inversión privada sostenible. En este punto, financiar estudios actualizados no constituye burocracia adicional; por el contrario, es una forma de reducir incertidumbre, ordenar prioridades y mejorar las condiciones para atraer capital privado.

5.2. Metodología mínima para cerrar la demanda

La demanda debe cerrarse mediante una metodología clara. Primero, se debe estimar el mercado total relevante: importaciones y exportaciones de Manaos, consumo industrial, insumos del Polo Industrial, carga de retorno y comercio fronterizo. Segundo, se debe identificar la demanda servible por tipo de carga: contenedores secos, carga general, reefer, carga proyecto, químicos, insumos industriales y productos peruanos exportables. Tercero, se debe determinar la demanda capturable, es decir, aquella que realmente podría usar la ruta peruana bajo condiciones de costo, tiempo, seguridad y frecuencia competitivas.

La diferencia entre mercado total, mercado servible y demanda capturable es crítica. No todo lo que importa Manaos es capturable por Perú; no toda carga capturable será captada en el corto plazo; y no toda carga potencial justifica inversión inmediata. Por ello, se recomienda trabajar tres escenarios: conservador, base y alto. El escenario conservador debe sostener los primeros pilotos; el escenario base debe sustentar proyectos logísticos; el escenario alto debe justificar escalamiento de la hidrovía y nodos productivos.

Nivel de análisis	Contenido	Decisión que permite
Mercado total	Flujos de Manaos/SUFRAMA y comercio amazónico.	Dimensionar oportunidad.
Mercado servible	Carga compatible con la ruta por tipo, tiempo y costo.	Priorizar familias logísticas.
Demanda capturable	Carga que podría cambiar de ruta bajo condiciones competitivas.	Definir pilotos y capacidad inicial.
Demanda inducida	Nueva oferta exportable y formalización de flujos actuales.	Diseñar proyectos productivos y alimentadoras.

Este estudio también debe mapear procesos. Para cada flujo relevante debe definirse origen, destino, incoterm o condición comercial cuando corresponda, unidad logística, requerimientos de temperatura, seguridad, documentación, frecuencia, lote mínimo, costo total y sensibilidad a demoras. Sin este nivel de detalle, la infraestructura podría quedar sobredimensionada o mal ubicada.

6. Activación comercial y reducción de riesgo operativo

El mayor obstáculo comercial no es la inexistencia de una ruta física, sino la falta de confianza del mercado. Navieras, operadores logísticos e importadores no trasladan carga sensible por rutas que no ofrecen previsibilidad. Por ello, la activación del corredor debe plantearse como un proceso de reducción progresiva de riesgo operativo, documental, comercial y asegurador.

La primera etapa debe ser un piloto controlado con carga general no crítica y contenedores secos, evitando iniciar con carga de alto valor, perecible o de alta sensibilidad. El objetivo del piloto no es mover grandes volúmenes, sino medir tiempos reales, tiempos muertos, costos, documentación, seguridad, transbordos, comportamiento hidrológico, coordinación institucional e incidencias. Esta evidencia permitirá ajustar procedimientos y construir credibilidad.

El segundo elemento es designar o estructurar un operador integrador del corredor. El usuario no quiere contratar cinco tramos y asumir todos los riesgos; quiere un responsable de punta a punta. El integrador debe coordinar puerto marítimo, carretera, TPY-NR, fluvial, frontera y entrega en Brasil. Debe ofrecer un SLA con compromisos de tiempo, trazabilidad, seguridad, comunicación e incidencia. Este SLA debe ser realista por temporada hidrológica.

Instrumento	Función	Riesgo que reduce
Piloto controlado	Medir operación real antes de escalar.	Riesgo de prometer tiempos/costos no comprobados.
Operador integrador	Responsable único del servicio puerta a puerta.	Fragmentación de responsabilidades.
SLA logístico	Compromisos medibles de tiempo, trazabilidad y comunicación.	Incertidumbre del usuario de carga.
Manual operativo	Procedimientos de documentación, transbordo, emergencias y control.	Improvisación operativa.
Torre de control	Seguimiento GPS/AIS, clima, nivel de río, convoyes y alertas.	Falta de visibilidad.
Paquete de seguro	Cobertura multimodal según riesgos del corredor.	Rechazo de carga de mayor valor.
Cartas de interés	Validación de usuarios, navieras, operadores y clientes ancla.	Demanda no comprobada.

La meta comercial inicial debe ser modesta: demostrar confiabilidad antes que volumen. Una frecuencia mensual inicial puede ser más útil que una promesa de operación intensiva sin respaldo. Una vez validado el circuito, puede escalarse a contenedores secos, carga industrial seleccionada, reefer, carga de exportación interior y cargas especiales, siempre en función de demanda comprobada.

7. Gobernanza e infraestructura administrativa

La propuesta sostiene que el Perú necesita infraestructura administrativa para corredores estratégicos. Esto no significa crear más burocracia ni nuevas entidades pesadas. Significa establecer una gobernanza funcional, con roles definidos, secretaría técnica, tablero de indicadores, protocolos, mecanismos de coordinación y capacidad de resolver cuellos de botella. La infraestructura administrativa es el conjunto de reglas, procesos, acuerdos y sistemas que convierte una ruta en un corredor operativo.

La experiencia de la Hidrovía Paraguay-Paraná es un referente conceptual: un corredor fluvial internacional requiere órganos políticos y técnicos, protocolos aduaneros, reglas de navegación y seguridad, seguros, solución de controversias y evaluación periódica. El

Amazonas Norte no debe copiar mecánicamente ese modelo, pero sí aprender de su lógica: la hidrovía se administra con reglas comunes, no solo con dragado o señalización.

El modelo institucional del corredor debe ser evolutivo. En la fase piloto, no se recomienda crear una nueva entidad pública, sino implementar un mecanismo funcional de coordinación apoyado en entidades existentes, con baja carga burocrática y alta capacidad de articulación. Este mecanismo debe actuar como secretaría técnica de coordinación, seguimiento e impulso del corredor, articulando estudios, inversiones, indicadores, protocolos, seguridad, digitalización y solución de cuellos de botella. Su primera aplicación sería el Corredor Amazonas Norte.

En una fase de crecimiento, si la demanda se valida, la operación se regulariza y la cartera de inversiones empieza a ejecutarse, el mecanismo podría evolucionar hacia una unidad especializada de gestión de corredores. Solo en una etapa de madurez, con varios corredores activos, ingresos recurrentes, mayor complejidad operativa y necesidad real de especialización permanente, debería evaluarse la conveniencia de una Autoridad Nacional de Corredores Multimodales Estratégicos. No se propone crear burocracia antes de crear mercado; se propone construir institucionalidad en la medida en que el corredor genere demanda, ingresos, complejidad y necesidad de coordinación especializada.

A nivel internacional, se recomienda impulsar un Comité Binacional Perú–Brasil del Corredor, con participación del MTC, APN, DICAPI, SUNAT, MINCETUR, RREE, gobiernos regionales y sus contrapartes brasileñas —ANTAQ, Marinha do Brasil, Receita Federal, autoridades del Estado de Amazonas y actores portuarios— para coordinar navegación, aduanas, seguridad, frontera, trazabilidad y facilitación de carga.

Fase institucional	Instrumento recomendado	Condición de activación	Función principal
Piloto	Mecanismo funcional de coordinación / secretaría técnica del corredor	Estudios, pilotos y estructuración inicial	Coordinar entidades, destrabar permisos, articular estudios, seguridad, digitalización y pilotos comerciales.
Crecimiento	Unidad especializada de gestión de corredores	Demanda validada, operación regular e inversiones en ejecución	Gestionar indicadores, cartera de proyectos, riesgos, interoperabilidad, contratos y coordinación binacional.
Madurez	Evaluación de Autoridad Nacional de Corredores Multimodales Estratégicos	Varios corredores activos, ingresos recurrentes y alta complejidad operativa	Coordinar una red nacional de corredores, estándares, datos, seguridad, gobernanza, expansión e integración internacional.
Binacional	Comité Perú–Brasil del Corredor Amazonas Norte	Activación de operación internacional hacia Tabatinga/Manaos	Protocolos de navegación, aduanas, seguridad, frontera, trazabilidad y facilitación logística.
Digital	PCS / manifiesto digital / observatorio del corredor	Pilotos y operación regular	Interoperabilidad de datos, trazabilidad, indicadores y control operativo.

7.1. Protocolos mínimos de infraestructura administrativa

La infraestructura administrativa debe traducirse en protocolos concretos. Un comité sin protocolos no modifica la operación. Los protocolos mínimos deben cubrir tránsito aduanero, reconocimiento de embarcaciones, seguros, manifiesto digital, mercancías peligrosas, control de frontera, respuesta ambiental, solución de incidencias, intercambio de información y tratamiento de carga en tránsito. Cada protocolo debe tener responsables, plazos, documentos, canales de comunicación e indicadores.

Protocolo	Contenido mínimo	Actores
Tránsito aduanero fluvial	Declaración, precintos, transbordo, depósito, tornaguía o equivalente digital.	SUNAT, Receita Federal, operadores.
Navegación y seguridad	Zarpe, arribo, inspección, convoy, certificados, emergencias.	DICAPI, Marina, Marinha do Brasil, ANTAQ.
Seguros	Coberturas por tramo, responsabilidad, siniestros y carga sensible.	Aseguradoras, operadores, usuarios.
Manifiesto digital	Carga, nave, tripulación, contenedor, permisos y trazabilidad.	MTC, APN, SUNAT, Receita, operadores.

Protocolo	Contenido mínimo	Actores
Frontera integrada	Control aduanero, sanitario, migratorio, seguridad y coordinación binacional.	RREE, SUNAT, Receita, gobiernos regionales.
Ambiental y HAZMAT	Mercancías peligrosas, residuos, derrames, contingencias.	MINAM, OEFA, DICAPI, operadores.

Estos protocolos no deben diseñarse como trámites adicionales, sino como simplificación y previsibilidad. La clave es reducir redundancias, evitar controles duplicados, aumentar trazabilidad y permitir que el usuario conozca de antemano qué documentos, tiempos y responsabilidades tendrá la operación.

8. Seguridad, trazabilidad y control de carga

Sin seguridad no habrá carga internacional de valor. El corredor atraviesa territorios complejos, con riesgos de informalidad, carga no declarada, siniestralidad, narcotráfico, mercancías peligrosas, pérdida de carga y baja trazabilidad. Por tanto, la seguridad debe ser tratada como inversión habilitante y no como un componente secundario.

El sistema de seguridad debe incluir capacidades terrestres, portuarias, fluviales, aduaneras, fronterizas y digitales. En la carretera se requieren puntos seguros, truck centers, asistencia vial, control de velocidad, pesaje y comunicaciones. En el puerto y terminal se requieren patios seguros, CCTV, iluminación, control de accesos, segregación de carga y protocolos. En la vía fluvial se requiere coordinación con DICAPI y Marina, control de zarpes, inspección de naves, patrullaje y respuesta a emergencias. En frontera se requiere interoperabilidad con Receita Federal, ANTAQ y Marinha do Brasil.

La trazabilidad debe operar sobre tres objetos logísticos principales -la carga, la unidad de transporte y la documentación-, incorporando además el registro del personal autorizado y la tripulación como componente de seguridad operativa y control de acceso. Esto incluye identificación, habilitación, rol operativo, turnos, ingreso y salida de zonas restringidas, especialmente en puertos, embarcaderos, convoyes fluviales, frontera y centros de control. El manifiesto digital, los precintos electrónicos, el GPS/AIS, la torre de control y la validación de documentos reducen la incertidumbre del usuario y permiten que aseguradoras y operadores acepten mayor exposición al corredor.

Componente	Actores	Inversión / herramienta
Seguridad terrestre	MTC, concesionarios, PNP, operadores.	Truck centers, cámaras, pesaje, asistencia vial, zonas seguras.
Seguridad portuaria	APN, operador portuario, SUNAT, PNP.	Control de accesos, CCTV, escáneres, patios seguros.
Seguridad fluvial	DICAPI, Marina, APN, armadores.	Control de zarpe, inspección, patrullaje, AIS, respuesta a emergencias.
Seguridad aduanera	SUNAT, Receita Federal.	Precintos, manifiesto digital, interoperabilidad y control de tránsito.
Seguridad digital	MTC, PCM, operadores, aduanas.	PCS, torre de control, alertas, trazabilidad GPS/AIS.
Carga sensible	Operadores, aseguradoras, autoridades.	Protocolos HAZMAT, frío, carga de alto valor, madera legal.

Nombre sugerido para esta línea de acción: **Sistema Integral de Seguridad, Trazabilidad y Control del Corredor Amazonas Norte.** Este sistema debe considerarse parte de la cartera de inversión, no un anexo operativo.

9. Financiamiento y cartera de inversiones

El modelo de financiamiento debe evitar dos extremos: pretender que el Estado financie todo o esperar que el privado asuma riesgos que no puede controlar. El criterio técnico es asignar riesgos y costos según naturaleza del activo. Los bienes públicos habilitantes, estudios, seguridad pública, interoperabilidad institucional y preinversión deben tener liderazgo estatal o multilateral. La operación comercial, capital de trabajo, flota, servicios logísticos y gestión de clientes deben ser principalmente privados.

Los instrumentos aplicables pueden incluir APP cofinanciadas o autofinanciadas, proyectos en activos, obras por impuestos, inversión privada directa, cooperación técnica del BID/CAF, financiamiento climático para componentes de reducción de emisiones y

cofinanciamiento público limitado cuando sea necesario para cerrar brechas de bancabilidad. Lo esencial es que el financiamiento esté vinculado a fases, demanda validada y riesgos mitigados.

La cartera de inversiones del corredor no debe presentarse como una lista de deseos, sino como un portafolio priorizado por capas: infraestructura física, logística, digital, de seguridad, administrativa, productiva y binacional. Cada inversión debe responder a un cuello de botella identificado, una demanda potencial, una fuente de financiamiento y un responsable institucional u operativo.

Tipo de inversión	Ejemplos	Fuente recomendada
Pública habilitante	Estudios de demanda y preinversión estratégica, hidrovía fase 1, señalización, información hidrológica, accesos, seguridad pública y CEMAF.	Estado, APP cofinanciada, BID/CAF y cooperación técnica.
Logística privada	Truck centers, almacenes, depósitos, patios, frío, flota, astilleros.	Operadores privados, proyectos en activos y APP.
Digital común	PCS, manifiesto digital, torre de control, observatorio.	Público-privado, cooperación técnica, operadores.
Seguridad	Escáneres, precintos, CCTV, patrullaje, centros de respuesta.	Estado + operadores + aduanas + cooperación.
Productiva	ZEEP o plataforma productiva-logística, centros de acopio, madera legal, café/cacao, agroindustria y frío.	Privados, gobiernos regionales, Procompite, Obras por Impuestos y APP locales.
Binacional	Santa Rosa–Tabatinga, protocolos, interoperabilidad y control integrado.	Perú/Brasil, cooperación regional, CAF/BID.

9.1. Cartera prioritaria preliminar

Fase 1 — Prioridad inmediata del Corredor Amazonas Norte

- Relanzamiento faseado de la Hidrovía Amazónica – Fase 1: Huallaga – confluencia Marañón – Amazonas – Iquitos/Sinchicuy – frontera – Brasil, conectada al TPY-NR/Yurimaguas.
- Plataforma logística y depósito temporal en Yurimaguas articulados al TPY-NR
- Articulación de la ruta centro-natural Chancay/Callao – Canta – Huánuco – Tingo María – Tarapoto – Yurimaguas como corredor complementario hacia el TPY-NR, sujeto a estructuración, conservación vial, niveles de servicio y validación dentro de la cartera de PROINVERSIÓN/MTC.
- PCS amazónico y manifiesto digital multimodal para carga y naves.
- Centro de control del corredor y sistema de seguridad de carga.
- CEMAF o centro integrado en Santa Rosa–Tabatinga–Leticia.
- Truck centers y estaciones de servicio/logística segura en Paita, Olmos, Rioja, Tarapoto y Yurimaguas.

Fase 2 — Expansión condicionada

- Extensión hidroviaria condicionada: incorporación progresiva del Ucayali hacia Pucallpa y del Marañón hacia Saramiriza, según demanda validada, desempeño operativo, estudios hidrológicos y viabilidad ambiental-social.
- Articulación del Eje Vial N.º 4 Amazonas-Loreto con la futura expansión por el Marañón.
- Integración del nodo Pucallpa con la Carretera Central actual, la nueva Carretera Central y la futura Hidrovía del Ucayali.

Proyectos productivos y de soporte

- Astillero certificado amazónico y servicios de mantenimiento fluvial.
- ZEEP o plataforma productiva-logística en Yurimaguas, sujeta a viabilidad normativa, demanda, disponibilidad de suelo y articulación con agroindustria, madera legal y servicios logísticos.
- Centros de acopio, frío, certificación y formalización productiva para oferta exportable del interior.

9.2. Principios de estructuración financiera

La estructuración debe seguir cuatro principios. Primero, gradualidad: invertir según evidencia y desempeño, no según aspiraciones máximas. Segundo, adicionalidad: el financiamiento público debe habilitar inversión privada, no reemplazarla. Tercero, asignación eficiente de riesgos: el Estado asume riesgos regulatorios, de coordinación y bienes públicos; el privado asume riesgos operativos y comerciales controlables; y los riesgos de demanda se reducen con estudios, pilotos y contratos. Cuarto, trazabilidad de la inversión: cada proyecto debe vincularse a un indicador verificable del corredor, como reducción de tiempos, aumento de carga formalizada, mejora de seguridad, disponibilidad operativa, reducción de riesgos o generación de servicios logísticos.

Riesgo	Quién debe liderar su gestión	Instrumento
Riesgo de demanda	Estado en preinversión + operadores en validación comercial.	Estudios, pilotos, cartas de interés, contratos marco.
Riesgo constructivo	Concesionario/contratista según contrato.	APP, contrato EPC —ingeniería, procura y construcción—, supervisión técnica y garantías.
Riesgo regulatorio	Estado.	Marco normativo, permisos, ventanilla única, coordinación.
Riesgo operativo	Operador integrador.	SLA, manual operativo, KPIs y seguros.
Riesgo hidrológico	Estado/operadores según tramo.	Información hidrológica, ventanas de operación, contingencias.
Riesgo binacional	Estados Perú-Brasil.	Comité binacional y protocolos.

Los organismos multilaterales pueden aportar valor no solo con financiamiento, sino con disciplina técnica: estudios de demanda, estructuración APP, evaluación ambiental/social, gobernanza, indicadores y sostenibilidad. El BID y la CAF son especialmente relevantes por su experiencia regional en integración física, infraestructura y logística. Sin embargo, el paper debe ser prudente: se trata de posibles fuentes o aliados, no compromisos asegurados.

10. Sostenibilidad en el tiempo del corredor

La sostenibilidad del corredor debe evaluarse en varias dimensiones. La sostenibilidad comercial exige demanda recurrente, clientes ancla, retorno de carga y frecuencia. La sostenibilidad operativa exige adaptación a temporadas hidrológicas, mantenimiento de infraestructura, gestión de contingencias y protocolos claros. La sostenibilidad institucional requiere una gobernanza que no dependa de un solo funcionario ni de un solo gobierno. La sostenibilidad financiera exige que los costos permanentes del corredor cuenten con fuentes de pago identificables y que la operación comercial -incluido el capital de trabajo, flota, combustible, personal operativo, mantenimiento ordinario e inventarios- sea asumida principalmente por operadores privados, bajo esquemas contractuales o tarifarios claros. El rol del Estado debe concentrarse en bienes públicos habilitantes, preinversión estratégica, regulación, seguridad, facilitación, cofinanciamiento selectivo cuando corresponda y reducción de riesgos que impidan atraer inversión privada.

La sostenibilidad ambiental es especialmente sensible en la Amazonía. El corredor no puede promoverse como una expansión logística sin controles. Debe incorporar prevención de contaminación, respuesta a derrames, gestión de residuos, transporte de mercancías peligrosas, control de madera legal, eficiencia energética y monitoreo ambiental. Una ruta formal y trazable puede ser parte de la solución frente a la informalidad ambiental, siempre que se diseñe con estándares claros.

La sostenibilidad social implica que el corredor no debe beneficiar únicamente a grandes operadores. Debe generar empleo formal, servicios para transportistas, capacitación, integración de pequeñas unidades productivas, mejores condiciones para ciudades-puerto y

oportunidades para gobiernos regionales y locales. La red de carreteras alimentadoras y valles productivos es clave para evitar que el corredor sea solo una línea de tránsito.

Dimensión	Condición de sostenibilidad	Herramienta de gestión
Comercial	Demanda recurrente y retorno de carga.	Estudios de mercado, pilotos, clientes ancla y contratos marco.
Operativa	Servicio confiable por temporadas.	Manual operativo, monitoreo hidrológico, convoyes y buffers.
Institucional	Continuidad de coordinación.	Unidad funcional, comité binacional, tablero de indicadores.
Financiera	Costos permanentes cubiertos.	APP, tarifas, contratos, inversión privada y cofinanciamiento selectivo.
Ambiental	Operación compatible con la Amazonía.	Gestión ambiental, mercancías peligrosas (HAZMAT), residuos, control forestal, reducción de emisiones.
Social	Beneficios territoriales y formalización.	Capacitación, ciudades-puerto, empleo y servicios regionales.
Seguridad	Carga asegurable y trazable.	Torre de control, precintos, patrullaje, escáneres y protocolos.

11. Modelo exportador del interior peruano

El corredor no debe diseñarse únicamente para atraer carga brasileña o asiática hacia Manaos. Su mayor valor país puede estar en anticipar y construir una nueva oferta exportable del interior peruano. Esto implica organizar producción, calidad, certificación, acopio, frío, empaque, trazabilidad, transporte formal y conexión a puertos del Pacífico.

La madera legal y certificada es una oportunidad evidente, pero también un riesgo si no existe trazabilidad. El corredor puede convertirse en herramienta de formalización forestal si se vincula a SERFOR, SUNAT, gobiernos regionales, patios formales, certificación, control de origen y exportación trazable. El mismo principio aplica para cacao, café, pesca amazónica, productos forestales no maderables, frutas tropicales, agroindustria y carga industrial regional.

El modelo exportador del interior requiere carreteras alimentadoras, centros de acopio, servicios logísticos, financiamiento productivo y estándares de calidad. Por ello, la cartera del corredor debe incluir proyectos regionales y locales, no solo infraestructura troncal.

Oferta potencial	Requerimiento logístico	Impacto esperado
Madera legal/certificada	Trazabilidad forestal, patios formales, certificación, contenedores.	Formalización y mayor valor agregado.
Café y cacao	Centros de acopio, calidad, empaque, consolidación.	Exportación desde ceja de selva y Amazonía.
Agroindustria amazónica	Frío, inocuidad, procesamiento, transporte formal.	Nuevos productos con acceso a puertos.
Pesca amazónica	Cadena de frío y control sanitario.	Mercado regional y potencial exportador.
Productos forestales no maderables	Certificación, transformación, consolidación.	Diversificación productiva sostenible.
Carga industrial regional	Parques logísticos, ZEEP, talleres, energía.	Servicios y empleo local.

12. Visión país: red nacional de corredores multimodales

El Amazonas Norte debe desarrollarse como piloto prioritario, pero no como corredor aislado. El país requiere una red nacional de corredores multimodales que integre costa, sierra, selva y fronteras. La Panamericana Norte y Sur puede actuar como eje longitudinal costero; los corredores transversales como conexiones costa-sierra-selva; y las carreteras alimentadoras como capilaridad productiva hacia valles y ciudades intermedias.

Dentro de esta visión, el Eje Vial N.º 4 Amazonas-Loreto debe entenderse como una pieza complementaria de integración de la Amazonía norte, especialmente para articular Bagua, Condorcanqui, Datem del Marañón y Saramiriza con una futura expansión de la Hidrovía del Marañón.

El corredor centro, asociado a Chancay/Callao, debe entenderse en dos direcciones complementarias. La primera conecta el hub portuario central con Tarapoto y Yurimaguas a través de la ruta Canta-Huánuco-Tingo María-Tarapoto-Yurimaguas, reforzando el acceso hacia el TPY-NR y la Amazonía Norte. La segunda conecta Chancay/Callao con Pucallpa mediante la Carretera Central actual y, en el futuro, mediante la nueva Carretera Central, articulando la selva central, la carretera Federico Basadre, la oferta productiva de Ucayali y una eventual Hidrovía del Ucayali. En ambos casos, la expansión debe estar condicionada a estudios de demanda, capacidad vial, seguridad, navegabilidad y viabilidad ambiental-social.

Esta visión no debe diluir el foco del paper. El desarrollo detallado corresponde al Amazonas Norte; el centro y sur se presentan como proyección estratégica para mostrar que el modelo de corredor administrado puede replicarse en otros ejes del país.

Eje	Componentes	Rol estratégico
Norte	Paita/Chancay – IIRSA Norte – Tarapoto – Yurimaguas – Hidrovía – Manaos.	Piloto prioritario Pacífico–Amazonía–Brasil.
Centro	Chancay/Callao - Carretera Central actual / nueva Carretera Central - Huánuco - Tingo María - Pucallpa; y ruta Canta-Huánuco-Tingo María-Tarapoto-Yurimaguas.	Conectar el hub portuario central con la selva central, Ucayali y la Amazonía Norte; habilitar futura integración con la Hidrovía del Ucayali y el TPY-NR/Yurimaguas.
Sur	Terminal Portuario de Matarani (operado por TISUR), Ilo, Juliaca, IIRSA Sur, red ferroviaria del sur y conexión Brasil/Bolivia.	Plataforma bioceánica sur, minera, agroindustrial, ferroviaria y fronteriza.
Longitudinal	Panamericana Norte/Sur y Longitudinal 4.	Ejes de articulación nacional y alimentadores productivos.
Alimentadoras	Nuevos valles productivos y nodos regionales.	Capilaridad territorial, exportación interior y empleo.

12.1. Alimentadoras productivas y cartera regional/local

La red de alimentadoras permite que el corredor no sea solo un eje de tránsito. En el norte, las zonas de Piura, Sullana, Tambogrande, Chulucanas, Olmos, Rioja, Moyobamba, Tarapoto, Lamas, Bellavista y Yurimaguas pueden articular agroindustria, café, cacao, frutas, arroz, palma, madera legal, pesca y servicios logísticos. En el centro amazónico, Huánuco, Tingo María, Tocache y Ucayali pueden integrarse mediante cadenas de cacao, café, forestal y agroindustria. En el sur, Juliaca, Puno, Cusco, Arequipa y Madre de Dios pueden conectarse a cadenas mineras, agroindustriales, textiles, forestales, turísticas y fronterizas.

Estas alimentadoras pueden generar una cartera de proyectos más pequeña pero muy importante: caminos vecinales productivos, centros de acopio, mercados logísticos, cámaras de frío, plantas de empaque, laboratorios de calidad, plataformas de comercio, digitalización de productores y servicios de financiamiento. En términos de estructuración, estas alimentadoras deben organizarse como una cartera multinivel de proyectos. Las troncales y nodos estratégicos corresponden principalmente al Gobierno nacional y a esquemas APP o proyectos en activos; las vías departamentales, accesos productivos y servicios logísticos regionales pueden ser impulsados por gobiernos regionales y municipalidades; y los componentes locales —caminos vecinales, centros de acopio, frío, seguridad, certificación, mercados de productores y servicios básicos— pueden articularse mediante inversión pública subnacional, Obras por Impuestos, programas productivos, inversión privada local y cooperación técnica.

Zona	Oportunidad productiva	Proyecto habilitante
Norte costero	Agroexportación, pesca, fertilizantes y frío.	Centros reefer, acopio, truck centers y conexión portuaria.
Ceja de selva norte	Café, cacao, arroz, palma, frutas y madera legal.	Acopio, calidad, patios formales y rutas alimentadoras.
Amazonía norte	Pesca, forestal, hidrocarburos, consumo amazónico y turismo.	Embarcaderos formales, frío, seguridad y centros de respuesta.
Centro amazónico	Cacao, café, palma, forestal y agroindustria.	Conexión con ruta centro-natural y centros logísticos.
Sur altoandino	Minería, agroindustria, textiles y comercio fronterizo.	Nodos ferroviarios, puertos secos y logística altoandina.
Sur amazónico	Castaña, madera legal, turismo y frontera.	Control forestal, certificación y conexión con IIRSA Sur.

13. Hoja de ruta, indicadores y riesgos

13.1. Hoja de ruta

Horizonte	Acciones prioritarias	Resultado esperado
2026–2027	Estudios de demanda Manaos/SUFRAMA; validación de rutas; mesa Perú-Brasil; pilotos iniciales; diseño de gobernanza.	Evidencia, acuerdos iniciales y reducción de incertidumbre.
2027–2030	Relanzamiento fase 1 hidrovía; PCS; seguridad de carga; operadores integradores; cartera APP/proyectos en activos.	Operación regular inicial y proyectos estructurados.
2030–2040	Escalamiento de carga, ZEEP, parques logísticos, astilleros, centros de acopio, rutas alimentadoras.	Corredor consolidado como plataforma productiva.
2040–2050	Replicabilidad norte-centro-sur, interoperabilidad nacional y corredores administrados.	Red nacional de corredores multimodales.

13.2. Indicadores

Indicador	Línea de medición	Uso
Tiempo total puerta a puerta	Paita/Chancay–Yurimaguas–Manaos por temporada.	Evaluar competitividad real.
Costo logístico por TEU/ton	Comparativo con rutas tradicionales.	Sustentar bancabilidad.
Carga movilizada formalmente	Toneladas/TEU por nodo y por tramo.	Medir activación comercial.
Cumplimiento SLA	Porcentaje de viajes dentro de ventana comprometida.	Confianza del mercado.
Incidencias de seguridad	Eventos por tramo y tipo de carga.	Gestión de riesgos.
Manifiestos digitales	Porcentaje de operaciones trazadas.	Formalización y control.
Inversión movilizada	Pública, privada, APP, cooperación.	Seguimiento de cartera.
Empleo y servicios locales	Empleo formal y servicios logísticos creados.	Impacto territorial.

13.3. Riesgos y mitigación

Riesgo	Efecto	Mitigación
Demanda insuficiente	Baja utilización del corredor.	Estudios actualizados, pilotos y clientes ancla.
Vaciante y malos pasos	Demoras y menor capacidad.	Operación por ventanas, monitoreo, señalización y dragado selectivo.
Informalidad fluvial	Pérdida de trazabilidad y competencia desleal.	Formalización, controles, servicios portuarios y manifiesto digital.
Inseguridad de carga	Rechazo de navieras/aseguradoras.	Sistema integral de seguridad y trazabilidad.
Falta de coordinación Brasil	Cuellos fronterizos y aduaneros.	Comité binacional y protocolos.
Sobredimensionamiento	APP no bancable.	Fases, preinversión y alcance acotado.
Impacto ambiental/social	Conflictos y retrasos.	Evaluación ambiental, consulta, mitigación y monitoreo.
Burocracia adicional	Lentitud institucional.	Gobernanza funcional ligera y basada en entidades existentes.

14. Conclusiones

El Corredor Multimodal Amazonas Norte es una oportunidad estratégica para el Perú, pero solo si se formula con realismo técnico. No debe presentarse como una ruta mágica ni como una obra aislada. Debe presentarse como un sistema: infraestructura física, gobernanza, seguridad, digitalización, financiamiento, sostenibilidad, pilotos y demanda validada.

El relanzamiento faseado de la Hidrovía Amazónica es una pieza central. La primera fase debe priorizar el Huallaga, la confluencia con el Marañón y el Amazonas para conectar el TPY-NR/Yurimaguas con Iquitos, Santa Rosa/Tabatinga y Manaos. Esta delimitación permite reducir riesgo, generar evidencia y articular inversión progresiva.

El problema más delicado es la confianza del mercado. Si navieras, importadores y aseguradoras no perciben una operación controlada, no habrá carga relevante. Por ello, la propuesta incorpora activación comercial por pilotos, operador integrador, SLA (nivel de servicio), manual operativo, trazabilidad y seguridad. Estos elementos deben considerarse tan importantes como las obras físicas.

El financiamiento debe ser sobrio. El Estado debe habilitar bienes públicos, estudios y coordinación; el inversionista debe asumir operación, capital de trabajo y servicios comerciales; la cooperación multilateral puede apoyar estudios, estructuración y componentes de sostenibilidad o integración regional. Esta combinación reduce el riesgo de burocratizar la propuesta o sobrecargar el presupuesto público.

Finalmente, el Amazonas Norte puede ser el piloto de una red nacional de corredores multimodales. Si se demuestra que una ruta puede convertirse en corredor administrado, el modelo puede proyectarse hacia el centro y sur del país. La visión país consiste en integrar Panamericana, puertos, carreteras transversales, ferrocarriles, hidrovías y alimentadoras productivas para conectar nuevos valles y territorios con mercados nacionales e internacionales.

"El Perú no necesita únicamente más obras aisladas; necesita corredores administrados, seguros, digitales, sostenibles y bancables que conecten territorios, mercados y oportunidades."

Fuentes base y referencias de trabajo

- CEPLAN. Plan Estratégico de Desarrollo Nacional al 2050 e indicadores asociados.
- MTC / BID. Plan Nacional de Servicios e Infraestructura Logística de Transporte al 2032.
- APN / MTC. Plan Nacional de Desarrollo Portuario 2024-2030.
- OSITRAN. Informe de desempeño de IIRSA Norte 2024.
- APN / COPAM. Plan Maestro e informes técnicos vinculados al Terminal Portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma.
- MTC. Estrategia para mitigar la informalidad y siniestralidad en el transporte acuático en la Amazonía peruana al 2030.
- Consorcio INDESMAR - EGP. Estudio de informalidad portuaria en Iquitos, Pucallpa y Yurimaguas.
- ALADI. Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra sobre transporte fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná y protocolos adicionales.
- SUFRAMA. Indicadores oficiales del Polo Industrial de Manaus.
- MDIC / Comex Stat. Bases oficiales de comercio exterior de Brasil.
- ANTAQ. Estadístico Aquaviário y datos de instalaciones portuarias de Brasil.
- documentación técnica y presentaciones institucionales recopiladas para el análisis sobre Paita, Chancay, Yurimaguas, Manaos, IIRSA Norte, ZEEP y corredores logísticos.

Nota metodológica y límites del documento

Este policy paper debe leerse como una propuesta estratégica y técnica de orientación para la promoción de inversiones, no como expediente de preinversión, estudio definitivo de demanda, contrato APP ni instrumento regulatorio vinculante. Su valor consiste en ordenar el problema público, proponer una arquitectura de intervención y señalar las condiciones necesarias para que el Corredor Multimodal Amazonas Norte sea estudiado, estructurado e implementado con rigor

Los supuestos de conectividad, demanda, costos, financiamiento y operación deberán ser validados en etapas posteriores mediante estudios especializados, información oficial, pilotos comerciales, evaluación ambiental-social, análisis de riesgos y coordinación binacional. En particular, la demanda Manaos/SUFRAMA, la operación fluvial por temporadas hidrológicas, la estructuración financiera y la participación de organismos multilaterales deben entenderse como hipótesis de trabajo sujetas a confirmación técnica.

Las menciones a APP, proyectos en activos, Obras por Impuestos, Ley 32048, ZEEP, CEMAF, corredores viales, hidrovías, nodos fluviales y cooperación internacional no constituyen compromisos institucionales ni decisiones de inversión; representan rutas posibles de implementación dentro del marco peruano, sujetas a evaluación legal, presupuestal, ambiental, social, financiera y de competencia institucional.