

**MARINA DE GUERRA DEL PERÚ  
ESCUELA SUPERIOR DE GUERRA NAVAL  
ESCUELA DE POSTGRADO**



**Tesis presentada para obtener el Grado Académico de  
Maestro en Política Marítima**

**“Propuesta de Diseño y Formulación de una Política  
Nacional Fluvial Amazónica del Perú 2021-2030, Respecto al Componente  
de Transporte Fluvial del Eje de Contribución al Desarrollo”**

**Presentado por**

**C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias**

<https://orcid.org/0000-0002-4691-8269>

**Doctor Joaquín Lombira Echevarría**

<https://orcid.org/0000-0002-9268-1821>

**Asesor Metodológico**

**Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores**

<https://orcid.org/0000-0001-6449-4650>

**Asesor Técnico**

**La Punta, 2020**



C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

## ÍNDICE

|   | Pág.     |
|---|----------|
| Índice.....   | i        |
| Listado de tablas.....                              | iv       |
| Listado de figuras.....                             | v        |
| Resumen.....  | vi       |
| Abstract.....                                       | vii      |
| <b>Introducción</b> .....                           | <b>1</b> |
| <b>CAPÍTULO I. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA</b> ..... | <b>3</b> |
| 1.1. Situación problemática.....                    | 3        |
| 1.2. Formulación del problema.....                  | 4        |
| 1.2.1. Problema principal.....                      | 4        |
| 1.2.2. Problemas secundarios.....                   | 4        |
| 1.3. Objetivos de la investigación.....             | 5        |
| 1.3.1. Objetivo general.....                        | 5        |
| 1.3.2. Objetivos específicos.....                   | 5        |
| 1.4. Justificación de la investigación.....         | 5        |
| 1.5. Limitaciones de la Investigación.....          | 6        |



C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

|  |    |
|--|----|
| <b>CAPÍTULO II. MARCO TEÓRICO</b> .....  | 8  |
| 2.1. Antecedentes de la investigación.....                                       | 8  |
| 2.2. Bases teóricas.....   | 14 |
| 2.3. Base normativa.....   | 27 |
| 2.4. Definiciones conceptuales.....  | 28 |
| <br>   |    |
| <b>CAPÍTULO III. METODOLOGÍA</b> .....   | 30 |
| 3.1. Diseño Metodológico.....  | 30 |
| 3.2. Población y muestra.....  | 31 |
| 3.3. Variables, dimensiones e indicadores.....                                   | 33 |
| 3.4. Formulación de hipótesis.....   | 34 |
| 3.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos.....                        | 34 |
| 3.6. Técnicas para el procesamiento de la información y prueba de hipótesis..... | 35 |
| 3.7. Aspectos éticos.....  | 35 |
| <br>   |    |
| <b>CAPITULO IV. RESULTADOS DE LA INVESTIGACIÓN</b> .....                         | 37 |
| 4.1. Entrevistas realizadas.....   | 37 |
| 4.1.1. Elaboración y validación de los cuestionarios.....                        | 39 |
| 4.1.2. Procedimientos organizativos para la realización de las entrevistas.....  | 40 |
| 4.1.3. Resultados y análisis de las entrevistas.....                             | 41 |
| 4.2. Diseño de la propuesta de Política Nacional Fluvial Amazónica.....          | 98 |
| 4.2.1. Delimitación del problema público.....                                    | 99 |





C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

|  |            |
|--|------------|
| 4.2.2. Enunciación y estructuración del problema público.....                        | 110        |
| 4.2.3. Determinación de la situación futura deseada.....                             | 113        |
| 4.2.4. Selección de alternativas de solución.....                                    | 114        |
| 4.3. Formulación de la propuesta de Política Nacional Fluvial Amazónica.....         | 115        |
| 4.3.1. Elaboración de los objetivos prioritarios e indicadores.....                  | 115        |
| 4.3.2. Elaboración de lineamientos.....  | 117        |
| 4.3.3. Identificación de los servicios y estándares de cumplimiento.....             | 120        |
| 4.3.4. Identificación de las políticas relacionadas.....                             | 124        |
| 4.4. Contrastación de hipótesis.....   | 126        |
| <b>CAPITULO V: CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....</b>                               | <b>129</b> |
| 5.1. Conclusiones.....   | 129        |
| 5.2. Recomendaciones.....  | 130        |
| <b>Referencias bibliográficas.....</b>   | <b>131</b> |
| <b>Anexos.....</b>   | <b>141</b> |
| Anexo 1: Informe de validación de los cuestionarios para las entrevistas.....        | 141        |
| Anexo 2: Resumen de las hojas de vida de expertos y especialistas entrevistados..... | 153        |
| Anexo 3: Modelo de solicitud de consentimiento informado.....                        | 159        |
| Anexo 4: Cartas de aceptación del consentimiento informado.....                      | 161        |
| Anexo 5: Validación de hipótesis por especialistas.....                              | 169-177    |



## LISTADO DE TABLAS

|   |    |
|---|----|
| Tabla 1. Variables, dimensiones e indicadores.....                    | 33 |
| Tabla 2. Respuestas a la pregunta 1(entrevistados nacionales).....    | 41 |
| Tabla 3. Respuestas a la pregunta 2 (entrevistados nacionales).....   | 44 |
| Tabla 4. Respuestas a la pregunta 3 (entrevistados nacionales).....   | 47 |
| Tabla 5. Respuestas a la pregunta 4 (entrevistados nacionales).....   | 50 |
| Tabla 6. Respuestas a la pregunta 5 (entrevistados nacionales).....   | 53 |
| Tabla 7. Respuestas a la pregunta 6 (entrevistados nacionales).....   | 56 |
| Tabla 8. Respuestas a la pregunta 7 (entrevistados nacionales).....   | 59 |
| Tabla 9. Respuestas a la pregunta 8 (entrevistados nacionales).....   | 62 |
| Tabla10. Respuestas a la pregunta 9 (entrevistados nacionales).....   | 65 |
| Tabla 11. Respuestas a la pregunta 10 (entrevistados nacionales)..... | 69 |
| Tabla 12. Respuestas a la pregunta 11 (entrevistados nacionales)..... | 72 |
| Tabla 13. Respuestas a la pregunta 12 (entrevistados nacionales)..... | 75 |
| Tabla 14. Respuestas a la pregunta 13 (entrevistados nacionales)..... | 78 |
| Tabla 15. Respuestas a la pregunta 1 (entrevistados extranjeros)..... | 81 |
| Tabla 16. Respuestas a la pregunta 2 (entrevistados extranjeros)..... | 83 |
| Tabla 17. Respuestas a la pregunta 3 (entrevistados extranjeros)..... | 84 |
| Tabla 18. Respuestas a la pregunta 4 (entrevistados extranjeros)..... | 86 |
| Tabla 19. Respuestas a la pregunta 5 (entrevistados extranjeros)..... | 88 |
| Tabla 20. Respuestas a la pregunta 6 (entrevistados extranjeros)..... | 89 |
| Tabla 21. Respuestas a la pregunta 7 (entrevistados extranjeros)..... | 91 |



C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

|   |     |
|---|-----|
| Tabla 22. Respuestas a la pregunta 8 (entrevistados extranjeros).....   | 94  |
| Tabla 23. Respuestas a la pregunta 9 (entrevistados extranjeros).....   | 95  |
| Tabla 24. Respuestas a la pregunta 10 (entrevistados extranjeros).....  | 96  |
| Tabla 25. Respuestas a la pregunta 11 (entrevistados extranjeros).....  | 97  |
| Tabla 26. Ventajas del transporte fluvial frente a otros medios de transporte.....  | 100 |
| Tabla 27. Naves según matrículas y clasificación de la embarcación.....   | 101 |
| Tabla 28. IDH por departamentos (evolución del 2012 al 2019) .....  | 105 |
| Tabla 29. Escenario apuesta del departamento de Loreto al 2021.....   | 106 |
| Tabla 30. IDH por departamentos (evolución del 2012 al 2019) .....  | 108 |
| Tabla 31. Escenario apuesta del departamento de Ucayali.....  | 109 |
| Tabla 32. Evolución de las alternativas de solución.....  | 115 |
| Tabla 33. Servicios y estándares de cumplimiento para el Obj. Prioritario 1.....  | 120 |
| Tabla 34. Servicios y estándares de cumplimiento para el Obj. Prioritario 2.....  | 121 |
| Tabla 35. Servicios y estándares de cumplimiento para el Obj. Prioritario 3.....  | 122 |
| Tabla 36. Servicios y estándares de cumplimiento para el Obj. Prioritario 4.....  | 122 |
| Tabla 37. Servicios y estándares de cumplimiento para el Obj. Prioritario 5.....  | 123 |
| Tabla 38. Servicios y estándares de cumplimiento para el Obj. Prioritario 6.....  | 124 |
| Tabla 39. Alineamiento vertical de los objetivos prioritarios de la propuesta<br>de la Política Nacional Fluvial Amazónica con las Políticas de Estado<br>del Acuerdo Nacional..... | 125 |
| Tabla 40. Alineamiento vertical de los objetivos prioritarios de la propuesta<br>de la Política Nacional Fluvial Amazónica con el Plan Estratégico<br>de Desarrollo Nacional.....   | 126 |





C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

## LISTADO DE FIGURAS

Figura 1. Evolución de la prevalencia de anemia.....105

Figura 2. Diagrama del Árbol de Problemas.....112



## Resumen

El presente trabajo de investigación ha sido desarrollado con un enfoque metodológico cualitativo, y está orientado a efectuar una propuesta de diseño y formulación de la Política Nacional Fluvial Amazónica del Perú, para el periodo 2021 – 2030, en lo concerniente al componente del transporte fluvial del eje de contribución al desarrollo. Esta propuesta de política nacional tiene la finalidad de presentar alternativas de solución al problema público identificado y enunciado en esta investigación, como bajo nivel de aprovechamiento de las vías fluviales de la Amazonía peruana, con la participación activa de todos los organismos públicos y privados que interactúan en la actividad del transporte fluvial de esta región.

Para la ejecución del trabajo de investigación se efectuaron entrevistas a especialistas en la actividad del transporte fluvial que se desarrolla en la región amazónica, así como a expertos extranjeros, y se analizaron múltiples documentos normativos e información estadística relevante. La propuesta de Política Nacional Fluvial Amazónica se elaboró siguiendo la metodología establecida por la Guía de Políticas Nacionales del CEPLAN, organismo técnico especializado que ejerce la rectoría efectiva del Sistema Nacional de Planeamiento Estratégico del Perú.

Finalmente, la propuesta de Política Nacional Fluvial Amazónica elaborada fue enriquecida con la opinión de expertos, que afirmaron en plantear que, de implementarse posteriormente, permitirá reducir el limitado desarrollo regional y mejorar la condición social de los pobladores amazónicos integrados al país.

Palabras claves: diseño de política nacional, formulación de política nacional, transporte fluvial, contribución al desarrollo





**C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias**

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

## Abstract

This research work with a qualitative approach is aimed at making a proposal for the design and formulation of the Amazonian National Fluvial Policy, for the period 2021 - 2030, regarding the river transport component of the axis of contribution to development. This national policy proposal has the purpose of presenting alternative solutions to the public problem identified and stated in this research, as a low level of use of the waterways of the Peruvian Amazon, with the active participation of all public and private organizations that interact in the river transport activity in this region.

For the development of the research work, interviews were carried out with specialists in the river transport activity that takes place in the Amazon region, as well as foreign experts, and multiple normative documents and relevant statistical information were analyzed. The proposal for a national Amazon River policy was prepared following the methodology established by the national policy guide of CEPLAN, a specialized technical body that exercises effective leadership of the National System of Strategic Planning of Peru.

Finally, the proposal for a national Amazonian fluvial policy was enriched with the opinion of experts, who affirmed that, if implemented later, it will reduce the limited regional development and improve the social condition of the Amazonian inhabitants integrated into the country.

Keywords: national policy design, national policy formulation, river transport, contribution to development



## Introducción

La Amazonía peruana ocupa más del 60% del territorio nacional y tiene una gran riqueza porque concentra la mayor biodiversidad con 31 ecosistemas y más de 14,000 especies de animales y acoge a una pluralidad de culturas ancestrales con más de 60 etnias. En el ámbito económico, aporta más del 5% del PBI nacional con la realización de actividades productivas y aprovechamiento sostenible de las áreas naturales protegidas por el Estado.

Los ríos amazónicos tienen un papel muy importante al convertirse en vías de comunicación, gracias al caudal de los ríos navegables, con inmensas reservas acuíferas y ser fuentes de recursos ictiológicos, contando con una numerosa variedad de especies de peces que son utilizados para el consumo de la población ribereña.

Sin embargo, esta región es la que presenta menos nivel de desarrollo en el país, muy por debajo del promedio, producto de la limitada visión integral del Estado, evidenciándose en la escasa inversión pública y privada en el desarrollo sostenible del ámbito fluvial, que es la principal vía de comunicación para el intercambio de bienes y servicios. Ante esta situación, se ha identificado el siguiente problema público: “bajo nivel de aprovechamiento de las vías fluviales de la Amazonía”. Razón por la cual, el interés de proponer una política nacional que busque dar solución al problema público.

Es por ello, que el presente trabajo de investigación propone el diseño y la formulación de la Política Nacional Fluvial amazónica, para el periodo 2021 – 2030, en lo concerniente al componente del transporte fluvial del eje de contribución al desarrollo, desarrollado en cinco capítulos:

El Capítulo I, referido al planteamiento del problema y dentro del mismo la situación problemática, la formulación del problema y los objetivos que se pretende alcanzar al concluir el trabajo de investigación.

El Capítulo II, se encuentra referido al marco teórico, identificando los antecedentes y las bases teóricas que ha permitido tomar investigaciones que brinden



**C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias**

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

el soporte científico al trabajo de investigación, complementándolo con las bases teóricas y normativas que regulan la actividad del transporte fluvial, como pilar fundamental para el desarrollo de la región amazónica.

En el Capítulo III, se detalla la metodología empleada en la investigación, considerando que se está desarrollando una política nacional, se ha tomado como base la Guía de Políticas Nacionales del CEPLAN. Asimismo, se han identificado la muestra y las categorías de análisis con sus respectivas dimensiones que serán de vital importancia, al momento de aplicar las técnicas e instrumentos de recolección de datos y finalmente la formulación de las hipótesis.

El Capítulo IV, está referido a los resultados de la investigación, en la cual, mediante el empleo de entrevistas a especialistas, análisis de documentos y la experiencia profesional del investigador, ha permitido contar con información procesada y contrastada que ha servido para obtener alternativas de solución y desarrollar el diseño y formulación de la política nacional de acuerdo a la guía del CEPLAN. Se realiza la contrastación cualitativa de las hipótesis de investigación, mediante el juicio de una muestra de expertos seleccionados, los cuales han formulado recomendaciones y aceptado como válidas los planteamientos de las mismas.

Finalmente, el Capítulo V, presenta las conclusiones y recomendaciones a las que se han llegado evidenciar al concluir el trabajo de investigación.



## CAPÍTULO I.

### PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

#### 1.1. Situación problemática

La Amazonía peruana tiene una vasta extensión del territorio nacional, según el Ministerio del Ambiente (2012) señaló “La selva se ubica en la vertiente oriental de los Andes, y se constituye como territorio llano amazónico, de vertientes orientales y contrafuertes andinos, cuyas laderas están cubiertas de bosque. Caracterizada por su densa vegetación y ríos de gran caudal.” (p. 44). Sin embargo, respecto a la población que la habita, el Instituto Nacional de Estadística e Informática (2018) señaló que es la región menos poblada, alberga solo al 13% de la población total del Perú y que en ella existen 2,703 comunidades nativas, las cuales han declarado pertenecer a 44 pueblos indígenas u originarios.

En la región Amazónica, la navegación fluvial es la principal forma de comunicación, componente central de la identidad de los pueblos que une con las aguas de sus ríos toda su dimensión. El Manual de Conceptos y Terminología sobre la Realidad Marítima de la Marina de Guerra del Perú (2014), hace referencia que la navegación fluvial es el modo de transporte más conveniente para su preservación ambiental y un excelente factor de integración, ya que los ríos principales y los cientos de afluentes de distinta magnitud que la penetran pueden ser transformados en vías permanentes de navegación, para el intercambio de bienes y servicios y su gran posibilidad de desarrollo sostenible.

Ante esta situación, en el año 2017, el Estado de la República del Perú actuando a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) suscribió una serie de proyectos, entre ellos el Contrato de Concesión de la “Hidrovia Amazónica: ríos Maraón y Amazonas, tramo Saramiriza – Iquitos – Santa Rosa; río Huallaga, tramo Yurimaguas – Confluencia con el río Maraón; río Ucayali, tramo Pucallpa – confluencia con el río Maraón”, con el Consorcio Hidrovia Amazónica S.A., como Concesionario; el mismo que tiene por finalidad mejorar las condiciones de navegación



C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

en los tramos concesionados de los ríos, logrando transportar productos de dos puntos y a su vez facilitar el desarrollo en lugares que no eran económicamente accesibles.

Al respecto, durante la implementación de este gran proyecto de inversión, que busca incrementar el estándar del transporte fluvial a través de la mejora de la navegabilidad de los ríos, se han presentado una serie de problemas técnicos, ambientales y se han generado conflictos sociales debido que la población amazónica considera a los ríos no solo como fuente de trabajo, comercio e integración sino también como parte de su cosmovisión, esta situación ha movilizó a la población nativa, transportistas, organizaciones no gubernamentales, navieros, armadores, comunidad civil organizada y pobladores en general. La situación mencionada nos permite evidenciar que a pesar que se están desarrollando proyectos en demanda del desarrollo del transporte fluvial, incluyendo entre ellos inversiones importantes en infraestructura portuaria, estos aún no permiten de forma efectiva mejorar el transporte fluvial en la región, por lo que, se debe considerar la promulgación de normativas eficientes y el funcionamiento adecuado de las instituciones públicas para que no solo puedan gestionar adecuadamente los proyectos, sino conseguir su sostenibilidad, trayendo de esta forma el desarrollo del transporte fluvial, reduciendo y/o mitigando cualquier impacto al ambiente y a la población de la región amazónica.

## 1.2. Formulación del problema

### 1.2.1. Problema principal

¿Cuál debería ser el diseño y formulación a elaborar, como parte de una propuesta de la Política Nacional Fluvial Amazónica del Perú 2021 – 2030, respecto al componente de transporte fluvial del eje de contribución al desarrollo?

### 1.2.2. Problemas secundarios

¿Cuál debería ser el diseño a elaborar, como parte de una propuesta de la Política Nacional Fluvial Amazónica del Perú 2021 – 2030, respecto al componente de transporte fluvial del eje de contribución al desarrollo?



C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

¿Cuál debería ser la formulación a elaborar, como parte de una propuesta de la Política Nacional Fluvial Amazónica del Perú 2021 – 2030, respecto al componente de transporte fluvial del eje de contribución al desarrollo?

### 1.3. Objetivos de la investigación

#### 1.3.1. Objetivo general

Diseñar y formular una Política Nacional Fluvial Amazónica del Perú 2021 – 2030, respecto al componente de transporte fluvial del eje de contribución al desarrollo.

#### 1.3.2. Objetivos específicos

a. Diseñar una Política Nacional Fluvial Amazónica del Perú 2021 – 2030, respecto al componente de transporte fluvial del eje de contribución al desarrollo.

b. Formular una Política Nacional Fluvial Amazónica del Perú 2021 – 2030, respecto al componente de transporte fluvial del eje de contribución al desarrollo.

### 1.4. Justificación de la investigación

El Instituto de Investigaciones de la Amazonía Peruana (2009) hace referencia a que la Amazonía peruana es vista a nivel global, con singular importancia estratégica por su cuantiosa riqueza en recursos genéticos, servicios ambientales y gran cantidad de agua que le convierte en zona atractiva para la defensa nacional y las negociaciones internacionales.

El Estado durante los últimos gobiernos ha venido implementando una serie de medidas para mejorar las condiciones de vida del poblador amazónico. Por ejemplo, a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones se vienen desarrollando proyectos de inversión entre ellos, la hidrovía amazónica que considera los tramos de los principales ríos navegables de la Amazonía, que permitirá mejorar el transporte fluvial, la integración de la región y la economía. Al respecto, no se cuenta con un marco normativo y funcional que permita el adecuado funcionamiento y navegabilidad por los ríos, siendo responsabilidad del Estado peruano brindar los dispositivos





C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

regulatorios necesarios, involucrando a los diferentes sectores y grupos de interés que tienen participación directa e indirecta en el transporte fluvial, con la finalidad de no limitar el aprovechamiento adecuado de los ríos como fuente de desarrollo a las comunidades nativas y las organizaciones dedicadas al transporte fluvial, evitando poner en riesgo su ejecución y sostenibilidad en el tiempo.

Es preciso señalar, que en el artículo 69° de la Constitución Política del Perú, se establece el desarrollo sostenible en la Amazonía, con una legislación adecuada, situación que, en este sector del país, no se evidencia la existencia de una normatividad que permita la articulación con los organismos competentes mediante políticas sectoriales en la región amazónica, afectando la institucionalidad y el adecuado uso de los ríos navegables de la región amazónica del país.

Es por ello, una vez aprobada la propuesta de la política fluvial amazónica del transporte fluvial del eje de contribución al desarrollo, tendrá un impacto positivo para la región amazónica, mejorando el transporte por los ríos navegables, llevando desarrollo a las zonas menos favorecidas de la región, logrando un mejor horizonte de vida de los pobladores y brindando mayores divisas para el país.

### **1.5. Limitaciones de la investigación**

El diseño de la investigación tuvo la limitación, que la propuesta de Política Nacional Fluvial Amazónica 2021 – 2030 respecto al componente de transporte fluvial del eje de contribución al desarrollo, no podrá ser aplicada ni se llevará a cabo en el marco de la tesis, debido al nivel de decisión que ello implicaría, por lo que no se podrá evaluar su efecto a través de un trabajo experimental de campo. Para compensar esta limitación se consideró que la propuesta de política fluvial respecto al componente de transporte fluvial del eje de contribución al desarrollo fue sometida al juicio de expertos, con que se perfeccionó y validó la misma.

### **1.6. Viabilidad del estudio**

El presente trabajo de investigación respecto de los recursos humanos para su desarrollo es viable, debido a que el investigador cuenta con el conocimiento y experiencia profesional para elaborar la tesis.



**C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias**

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

Con relación a los recursos materiales y económicos la investigación también es factible, ya que se pueden obtener los medios necesarios para su realización, la inversión principal contempla únicamente materiales de escritorio e impresión, servicio de internet, y otros.

En adición, se accederá a la información pública de las siguientes instituciones: Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI), Marina de Guerra del Perú (MGP), Autoridad Portuaria Nacional (APN), Empresa Nacional de Puertos (ENAPU), Entidades Públicas de la Región Loreto y Ucayali, entre otros. También se recolectará información a través de entrevistas a expertos y especialistas en los temas relacionados al transporte fluvial.





## CAPÍTULO II. MARCO TEÓRICO

### 2.1. Antecedentes de la investigación

Prieto (2015), presentó una investigación que tuvo como objeto proponer una infraestructura fluvial a lo largo del río Magdalena en Colombia, la misma que es uno de los ejes más importantes de desarrollo económico del país, debido a la escasa infraestructura e instalaciones apropiadas que cuenta este río para su desarrollo y que exigen los nuevos procesos y mecanismos económicos que rigen en la economía mundial. Es de esta manera como se ha buscado generar una estructura a lo largo del río, la cual está compuesta por una red de puertos fluviales que entran a responder diferentes dimensiones, valores y énfasis dependiendo de la región y ciudades aledañas a esta. La metodología empleada en esta investigación está desarrollada bajo un enfoque cualitativo, estableciendo un modelo de comprobación, el cual debe adquirir características y particularidades específicas, que permitan generar un modelo arquitectónico y urbano a lo largo del río. Es importante resaltar las dos circunstancias que permiten conformar un proyecto, en donde la permanencia y la pre existencia del río permiten conformar una propuesta de reestructuración de los puertos fluviales a lo largo de éste, teniendo como base principal y económica el costo en comparación con la vía férrea (70 veces más costoso en tren que por río) y la vía vehicular (130 veces más costoso en camión que por río), es decir, es mandatorio el uso de los ríos para las regiones y para el país. Los resultados de esta investigación han permitido presentar una red de puertos fluviales que conforman una estructura económica a lo largo de la hidrovía del río Magdalena, como vía principal y de desarrollo para la región y el país, así como también establecer un sistema de producción que logre reconocer el carácter de la región. Esta investigación contribuirá en conocer cómo interviene el estado colombiano en este proyecto generando grandes ingresos económicos y desarrollo a



dicho país, rescatando las buenas prácticas de gestión pública en el ámbito fluvial que podrían ser útiles en el desarrollo de la tesis que se viene elaborando.

Banda et al (2016), realizaron una investigación que tuvo por objeto desarrollar una red de transporte multimodal soportada por la actual infraestructura de la selva peruana, debido a los altos costos de operación derivados de la estacionalidad de los ríos e ineficiencias en el actual servicio de transporte fluvial. Esta investigación se suma a un nuevo modo de transporte más eficiente, mediante la incorporación del Hovercraft, que es un vehículo anfibia soportado en un colchón de aire que operativamente no tiene dependencia con el volumen de caudal en los ríos por los que circule, lo que le otorga autonomía de navegación, asegurando la continuidad del flujo de materiales a distintos proyectos u operaciones en la región amazónica. Asimismo, se identificaron los siguientes grupos de interés: (1) Contratantes del servicio de transporte fluvial, empresas que tienen operaciones en la zona de influencia y cuyo acceso a éstas se da por vía fluvial o aérea. (2) Usuarios del servicio, conformado por las empresas contratantes del servicio o por empresas que sólo hacen uso del servicio como parte de la movilización de sus equipos y herramientas para prestar algún servicio a empresas contratantes. Para el caso de estudio, el enfoque estuvo sobre el grupo que sólo es usuario del servicio para no repetir los actores del grupo anterior. (3) Empresas prestadoras del servicio de transporte fluvial.

Esta investigación contribuirá en conocer las estrategias de competitividad y productividad que se encuentran implementadas por empresas de soporte logístico que se desarrollan en la Amazonía, ya que serán de gran ayuda en el desarrollo de la tesis, como información relevante de los grupos de interés que intervienen en el transporte fluvial de la región.

Bedriñana et al (2016), realizaron el Modelo Secuencial del Proceso Estratégico del Puerto de Pucallpa, que tuvo por objetivo presentar herramientas útiles, claves de gestión en el desarrollo de los servicios de comunicaciones y seguridad, dinamizando de esta manera el crecimiento de la región; debido a la falta de infraestructura y la informalidad creciente en el transporte de productos que contribuyen al atraso de la ciudad y al encarecimiento de las operaciones comerciales que se desarrollan en esta



**C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias**

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

región.

Ante ello, en la investigación se realizó una evaluación externa, interna e identificación de los intereses del puerto, así como también la elaboración del proceso estratégico (análisis FODA) y finalmente la propuesta de implementación del Plan Estratégico del Puerto de Pucallpa, lo que ha permitido alcanzar una visión deseada de llegar a ser el mejor Puerto Fluvial del Perú al año 2025, líder en costos, siendo el puerto hub de distribución de la selva en mercadería y tránsito de pasajeros, con el objetivo de dinamizar el intercambio comercial, elevar el nivel de vida de los pobladores y dinamizar el crecimiento de la Región Ucayali, siendo un eslabón importante en la intención de ser un país bioceánico. Esta investigación contribuirá en conocer aspectos importantes que considera este modelo estratégico desarrollado para el Puerto de Pucallpa, importantes a tomar en cuenta en el desarrollo de la tesis, respecto a la gestión y utilización adecuada del transporte fluvial en la Amazonía.

Moreno (2016), realizó una investigación que tuvo como objeto diseñar un esquema de planificación que sirva para ejecutar y controlar el proyecto de utilización del río Bogotá como un sistema fluvial de transporte, partiendo del diagnóstico actual del río. Para ello, se realizó un acercamiento por escalas, que permitió profundizar en las condiciones económicas, físicas, ambientales e institucionales. Esta división de escalas se concibió desde el nivel regional, pasando por una escala intermedia que incluyó los municipios que se encuentran en la sección del río comprendido entre el puente La Virgen en el norte de Bogotá hasta el puente Icollantas en el sur de la ciudad. Se logró generar un diagnóstico actual, para definir y aplicar criterios de intervención sobre el río, que permitan utilizarlo como sistema de transporte y determinar las estrategias para implementar y operar el sistema, trayendo grandes beneficios al río tales como el control de vertimientos de las aguas, control de inundaciones y generando un polo de desarrollo social y económico en su cuenca, para la ciudad y para el país. Esta investigación contribuirá en conocer cómo se maximizan esfuerzos por parte de los organismos públicos y privados colombianos en obtener mejores beneficios en el transporte fluvial y su economía con la utilización adecuada del río Bogotá, rescatando las buenas prácticas de gestión pública y privada en el ámbito fluvial que podrían ser útiles en el desarrollo de la tesis que se viene elaborando.

Este trabajo está sujeto a <https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>

**C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias**

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

Cabanillas et al (2017), realizaron una investigación que tuvo por objeto desarrollar un plan estratégico de la Empresa Transtotal Logística Selva al 2021, siguiendo el modelo secuencial, que es una metodología desarrollada por D'Alessio (2015), basado en un análisis detallado de los factores externos e internos que afectan a la empresa a partir de los cuales se determinaron las fortalezas y debilidades de la empresa y las oportunidades y amenazas de la industria. Las estrategias planteadas en este trabajo se centran en el crecimiento de la empresa hacia otras ciudades de la región amazónica, como Yurimaguas e Iquitos, y en el aprovechamiento de la oportunidad que representa el corredor transoceánico propuesto por la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA) que unirá el puerto de Paita con el océano Atlántico, a través del río Amazonas. Esta investigación ha contribuido en conocer estrategias de productividad que se encuentran implementadas por empresas de soporte logístico que operan en la Amazonía, ya que serán de gran ayuda en el desarrollo de la tesis, como información relevante de los grupos de interés que intervienen en el transporte fluvial de la región.

Acosta et al (2017), realizaron una investigación que tuvo por objeto evaluar la factibilidad técnica-económica de la actividad portuaria tanto en Pucallpa como en Iquitos, sobre la base de lo existente y las mejoras que propone el gobierno en cuanto a este tramo fluvial como es la construcción del puerto de Pucallpa y la hidrovía amazónica, con la finalidad de estudiar el modelo de este negocio se visitaron los puertos de Pucallpa e Iquitos, así como las instalaciones de algunas empresas que brindan dicho servicio, realizando encuestas tanto a personas naturales que demandan dicho servicio como a personas jurídicas y a expertos que están vinculados a este servicio; debido a la intensa actividad portuaria y comercio existente en Pucallpa y en Iquitos, tanto en los puertos informales como en el tráfico de personas y mercancías de una ciudad a otra. Es así, que la presente investigación llegó a la conclusión que el plan de negocios para el servicio de transporte fluvial de carga y de pasajeros en la hidrovía amazónica, tramo Pucallpa – Iquitos y viceversa es técnica y económicamente factible, siendo sustentado por que este proyecto se encuentra alineado a las políticas del gobierno en mejorar la transitabilidad del río Ucayali, en la construcción de puerto de Pucallpa, la formalización del transporte fluvial y brindar satisfacción a la población en



**C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias**

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

el servicio de transporte fluvial ofertado. Esta investigación contribuirá en conocer aspectos importantes que considera este modelo estratégico desarrollado para los puertos más importantes de la Amazonía, datos estadísticos e información relevante a tomar en cuenta en el desarrollo de la tesis, respecto a la satisfacción de la población respecto al servicio y utilización adecuada del transporte fluvial en la Amazonía.

Gastelo (2018), realizó una investigación que tuvo por objetivo determinar cómo el planeamiento estratégico suministra elementos para la eficiencia del sistema hidroviario en la Amazonía peruana, debido a muchos inconvenientes, entre ellos la falta de infraestructura portuaria adecuada con equipamiento moderno y desinterés de las autoridades por participar en la modernización y mejoramiento de la navegabilidad de los ríos. Entre las conclusiones más relevantes de la presente investigación es que considera que el desarrollo hidroviario es la mejor alternativa para el transporte en la Amazonía, porque se cuenta con grandes ríos que cuentan con espacios y profundidades para el tránsito de embarcaciones de diferentes tamaños, además porque requiere menos inversiones, es menos contaminante, impacta en menor grado al medio ambiente y genera mayores beneficios económicos al permitir el transporte de mayores volúmenes de carga en comparación con otros medios de transporte (transporte terrestre o ferroviario). Asimismo, ha establecido que la definición de la Gestión del Sistema Hidroviario, suministrará elementos para el desarrollo de las diferentes actividades y proyectos que requiere el desarrollo hidroviario; así como para atraer la participación de la inversión privada, el financiamiento, sostenibilidad y mejora continua del sistema hidroviario de la Amazonía peruana.

Esta investigación contribuirá en conocer información relevante que considera este modelo estratégico del sistema hidroviario que se encuentra en proceso de desarrollo en la Amazonía, importante a tomar en cuenta en el desarrollo de la tesis, respecto a la utilización adecuada del transporte fluvial en la Amazonía.

Bonifaz et al (2018), realizaron una investigación que tuvo por objeto desarrollar un plan estratégico de la provincia de Condorcanqui situada en el departamento de Amazonas, formulando una visión con horizonte al año 2030, siguiendo el modelo secuencial, que es una metodología desarrollada por D'Alessio (2015), donde se plantea

Este trabajo está sujeto a <https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>



**C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias**

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

un desarrollo sostenible, con base en la producción agrícola, principalmente de cacao orgánico, yuca y plátano. Lo cual se combinará con el turismo vivencial, con el interés de mejorar las condiciones de vida de la población. Finalmente, las estrategias que se implementarán para lograr esta visión son las que siguen: (a) penetrar en el canal moderno a nivel nacional con los productos agrícolas; (b) desarrollar paquetes turísticos vivenciales en contacto con las comunidades indígenas; (c) desarrollar servicios educativos municipales, específicamente de secundaria, para ampliar los años de estudio y la formación del recurso humano; (d) desarrollar productos agrícolas con valor agregado, como pulpa de cacao o chocolate, elaborados por comunidades indígenas, y (e) desarrollar un servicio de transporte fluvial eficiente y de calidad. Esta investigación contribuirá en conocer aspectos importantes que involucra el ámbito social, vital para el desarrollo de la región amazónica que considera este modelo estratégico, importantes a tomar en cuenta en el desarrollo de la tesis, respecto a la gestión y utilización adecuada del transporte fluvial en la Amazonía.

Reátegui (2018), realizó una investigación que tuvo como objeto efectuar una comparación de las experiencias del canal de navegación del río Rin que nace en los Alpes suizos, la hidrovía Paraná- Paraguay y entrevistas realizadas a funcionarios y expertos que permitieron identificar elementos esenciales para el desarrollo de un modelo de gestión de hidrovías para el Perú. Este diseño de proyecto hidroviario amazónico que se presenta recoge características del canal de navegación más importante de la región y las vincula con potenciar el desarrollo económico regional de Loreto y Ucayali. Asimismo, este proyecto permitiría contribuir con la reducción de tiempo y costos de transporte a mayor seguridad en los viajes y rapidez en el intercambio comercial y, por consiguiente, a la reducción en el costo de los productos para el consumidor. Sin embargo, se requiere ajustes para garantizar su sostenibilidad económica y financiera. Esta investigación contribuirá en conocer información relevante que considera este proyecto hidroviario amazónico, importante a tomar en cuenta en el desarrollo de la tesis, respecto a la utilización adecuada del transporte fluvial en la región amazónica.



C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

Alava y Arellano (2019), realizaron una investigación que tuvo por objeto desarrollar una plataforma logística intermodal en la ciudad de Yurimaguas, que coopere en la consolidación de la red fluvial de la Amazonía peruana, permitiendo agregar valor a los productos exportados fluvialmente por el río Amazonas rumbo a la cuenca del Atlántico, convirtiendo a Yurimaguas en el principal centro dinamizador de la macro región norte del país.

En el desarrollo de la investigación se ha podido evidenciar, que el panorama para los operadores logísticos que realizan sus operaciones en la región amazónica, presenta un alto potencial de desarrollo, situación que permite el empleo de nuevas herramientas a ser incorporadas en la gestión logística del transporte fluvial en dicha región. Asimismo, se identificaron los siguientes grupos de interés: (1) Empresas de construcción que producen para la ciudad y los centros poblados cercanos. (2) Productores agrícolas de la zona que requieren que sus productos sean comercializados e industrializados. (3) Empresas informales prestadoras del servicio de transporte fluvial y terrestre de la ciudad. Cabe mencionar, la importancia que estos grupos han sido identificados con el fin de mejorar las condiciones de operación y eficiencia, dentro del crecimiento urbano de la ciudad y los planes de desarrollo del país.

Esta investigación contribuirá en conocer información relevante sobre los operadores logísticos que se desarrollan en la Amazonía, importante a tomar en cuenta en el desarrollo de la tesis, respecto a la intervención como grupos de interés en la utilización del transporte fluvial en la Amazonía.

## 2.2. Bases Teóricas

### 2.2.1. Política

De acuerdo a lo mencionado por Vallés (2001), la política no es otra cosa “que una práctica colectiva que realizan los miembros de una comunidad con la finalidad de regular o gestionar los conflictos sociales; el resultado de la política es la adopción de decisiones vinculantes” (p. 19).

También Jiménez (2012), afirmó que la política “es una aspiración humana de trascendencia que se concreta en una serie de actividades tendientes a asignar y decidir



C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

fines y objetivos colectivos, mediante una confrontación o disputa de propuestas.” (p. 9)

En la Enciclopedia Jurídica (2020), se definió a la política como “la actividad humana destinada a ordenar jurídicamente la vida social humana. De ella deriva el gobierno de los hombres en la comunidad organizada y consiste en acciones ejecutadas con intención de modificar el poder o el ordenamiento de la comunidad.” (p. 18)

### 2.2.2. Política Pública

Lahera E. (2004), afirmó que las políticas públicas “son un factor común de la política y de las decisiones del gobierno y de la oposición. Así, la política puede ser analizada como la búsqueda de establecer políticas públicas sobre determinados temas, o de influir en ellas.” (p. 7)

Kraft y Furlong (2004), señalaron que una política pública “es un curso de acción (o inacción) que el Estado toma en respuesta a problemas sociales. Las políticas públicas reflejan no solo los valores más importantes en la sociedad, sino que también muestran el conflicto entre los valores.” (p. 11)

Así también, Torres- Melo y Santander (2013), afirmaron que “la política pública como construcción social, puede ser definida como una estrategia con la cual el gobierno coordina y articula el comportamiento de los actores a través de un conjunto de sucesivas acciones intencionales.” (p. 16)

### 2.2.3. Política Nacional

De acuerdo a la Ley N° 29158 (2007), se estableció que las políticas nacionales “definen los objetivos prioritarios, los lineamientos, los contenidos principales de las políticas públicas, los estándares nacionales de cumplimiento y la provisión de servicios que deben ser alcanzados y supervisados para asegurar el normal desarrollo de las actividades públicas y privadas.” (p. 2)

En el Decreto Supremo N° 029-PCM. (2018) se estableció “que las políticas nacionales constituyen decisiones de política a través de las cuales se prioriza un





C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

conjunto de objetivos y acciones para resolver un determinado problema público de alcance nacional y sectorial o multisectorial en un periodo de tiempo.” (p. 2)

Estas políticas deben cumplir con los siguientes criterios:

Expresar una decisión de política para prevenir, reducir o resolver un determinado problema público de alcance nacional relevante para las personas o su entorno.

Establecer objetivos prioritarios que orienten la implementación de un conjunto de instrumentos o medios de distinta naturaleza para su consecución.

Orientarse a alcanzar la visión de futuro del país.

Enmarcarse en los objetivos e intereses generales establecidos en las Políticas de Estado del Acuerdo Nacional y el Plan Estratégico del desarrollo Nacional y, considerar la diversidad de las realidades regionales y locales, concordando con el carácter unitario y descentralizado del gobierno de la república.

Asimismo, toda política nacional deberá aprobarse mediante Decreto Supremo con el voto aprobatorio del Consejo de Ministros y el refrendo del ministro titular del sector o sectores competentes, previa opinión técnica del Centro Nacional del Planeamiento Estratégico.

#### **2.2.4. Metodología de las Políticas Nacionales**

El Centro Nacional de Planeamiento Estratégico (CEPLAN) es el organismo técnico especializado que ejerce la función de órgano rector, orientador y de coordinación del Sistema Nacional de Planeamiento Estratégico en el Perú; orientado al desarrollo de la planificación estratégica como instrumento técnico de gobierno y gestión para el desarrollo armónico y sostenido del país y el fortalecimiento de la gobernabilidad democrática en el marco del Estado constitucional de derecho. Asimismo, brinda asistencia técnica a los Ministerios en el diseño, formulación, seguimiento y evaluación de las políticas nacionales.



Este trabajo está sujeto a <https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>

C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

Con Decreto Supremo N° 029-PCM (2018), fue aprobado el Reglamento que regula las Políticas Nacionales, en el que se precisa la estructura que deben seguir las políticas nacionales en su diseño y formulación, articulándolas a las Políticas de Estado, la Política General de Gobierno y el Plan Estratégico de Desarrollo Nacional, e integrándolas con el Sistema Nacional de Planeamiento Estratégico (SINAPLAN), para que posteriormente se establezcan orientaciones para la implementación, seguimiento y evaluación de las mismas.

Es preciso señalar, que la Guía de elaboración de Políticas Nacionales del Centro Nacional de Planeamiento Estratégico (CEPLAN) establece una metodología de cuatro etapas las cuales son: el diseño, la formulación, la implementación y el seguimiento y evaluación.

### 2.2.5. Diseño de una Política Nacional

De acuerdo a Kraft y Furlong (2004), definieron que el diseño de la política pública “hace referencia a la cuidadosa consideración, durante la etapa de la formulación de la política, del rol que desempeñarán (durante la implementación) tanto los organismos públicos como la población a la que se aplicará la política.” (p.14)

Birkland (2005), definió “el diseño de la política pública como el proceso por el cual las políticas son delineadas, a través de un análisis técnico y de un proceso político, con la finalidad de alcanzar una cierta meta. “(p.17)

Ortegon (2008), definió que “el diseño de las políticas públicas que efectivamente contribuyen al bienestar de las personas está fundamentado en diagnósticos acertados y contenidos creíbles.” (p. 38) Por estas razones, a esta etapa inicial se plantean las ideas centrales sobre la visión de la política, sus fines y propósitos, y se delimitan los alcances, los instrumentos, los actores, las restricciones financieras, las metas a lograr y un bosquejo sobre el cronograma a seguir.

Según el CEPLAN (2018), indicó que “el diseño de una política pública consiste en diagnosticar, enunciar y estructurar el problema público objeto de la política nacional, proponer la situación futura deseada y seleccionar la alternativa de solución más efectiva y viable. “(p. 27).



Asimismo, este diseño debe cumplir con los siguientes pasos:

La delimitación del problema público requiere de la recopilación y análisis de la información sobre el problema público, a fin de conocer y comprender su situación de forma integral.

La enunciación y estructuración del problema público, una vez delimitado el problema público, el ministerio deberá definirlo bajo un enunciado y una estructura clara. Debe ser breve, claro y preciso.

La determinación de la situación futura deseada, es la descripción de la situación más favorable y factible de ser alcanzada en un plazo determinado. En tal sentido, representa la finalidad de la política nacional mediante la acción coordinada del Estado. La situación futura deseada se define a partir del análisis de las aspiraciones de las personas, tendencias y escenarios asociados al problema público.

Y finalmente las alternativas de solución que son los posibles cursos de acción para la solución del problema público. Para identificarlas o formularlas se toma como referencia la delimitación y estructuración del problema, así como la situación futura deseada, entre otras fuentes de información.

#### **2.2.6. Formulación de una Política Nacional**

De acuerdo a Delgado (2009), la formulación de las políticas públicas “tienen que ver con el desarrollo de cursos de acción (alternativas, propuestas, opciones) aceptables y pertinentes para enfrentarse a los problemas públicos. Las políticas son concebidas, por lo tanto, como soluciones a los problemas públicos.” (p. 7). Esta fase incluye las siguientes actividades:

a. El establecimiento de metas y objetivos a alcanzar. Los objetivos constituyen un elemento central en la acción pública: dan un sentido de propósito y de dirección a una organización y a sus políticas y programas. En la práctica, sin embargo, surgen numerosas dificultades a la hora de identificar los objetivos de las organizaciones y programas existentes y de especificar los objetivos para el desarrollo futuro de organizaciones y programas.



C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

b. La detección y generación de alternativas que permitan alcanzar los objetivos. El producto de esta actividad sería una lista de opciones de política pública, entre las que se pueden encontrar opciones ya conocidas o que cuentan con apoyos internos (identificación) y opciones desconocidas o que carecen de apoyos dentro de la organización (generación). Cada opción o alternativa debe ser caracterizada de forma tan precisa como sea posible.

c. La valoración y comparación de las alternativas. Una vez que se han producido y definido las opciones, que están claras las ventajas y los inconvenientes de cada una de ellas vendría el momento de utilizar algún tipo de técnica que permita realizar el proceso de elección. Una de las técnicas más conocidas es el análisis coste-beneficio, que consiste en identificar los costes y beneficios asociados con cada alternativa y en la cuantificación económica de los mismos, con el propósito de facilitar la comparación entre las distintas opciones.

d. La selección de una opción o combinación de ellas. Las técnicas mencionadas no adoptan decisiones. La decisión está en manos del decisor público. Las técnicas pueden, en el mejor de los casos, asistir a los decisores públicos y quizás persuadirles de la necesidad de adoptar una actitud más sistemática respecto a la identificación de criterios y datos relevantes, y respecto a la prueba de las premisas sobre las que se basan los cálculos de probabilidades de que ocurran ciertos hechos o de que las políticas produzcan determinados impactos.

CEPLAN (2018) indicó que “la formulación de la política pública consiste en elaborar los objetivos prioritarios y sus lineamientos con la estructuración del problema público objeto de la política nacional, identificando los servicios y estándares de cumplimiento y luego contrastarlos con políticas relacionadas.” (p. 35).

Asimismo, es importante tomar en cuenta en la formulación de la política nacional, seguir los siguientes pasos:

a. Se deben formular los objetivos prioritarios, considerando que sean coherentes y consistentes con la estructuración del problema crítico, con una redacción concreta y



C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

sintética. Se debe especificar aquellas entidades responsables del cumplimiento de los objetivos prioritarios en el marco de sus competencias y funciones.

b. Se deben elaborar los lineamientos que establecen los medios para la consecución de los objetivos prioritarios y deben ser planteados en el marco de las alternativas de solución.

c. Luego de esta parte de la formulación, el ministerio del sector que ha propuesto la política nacional, deberá definir aquellos servicios orientados a satisfacer las necesidades de la población objetivo de la política nacional y establecer los estándares nacionales de cumplimiento para dicho servicio.

d. Finalmente, se busca que las políticas estén alineadas y coordinadas con las prioridades nacionales y con otras políticas nacionales para lograr resultados de manera más efectiva, logrando la coherencia de la planificación estratégica.

### 2.2.7. Implementación de una Política Nacional

CEPLAN (2018) indicó que la implementación de una política nacional “consiste en el diseño de las intervenciones que implementarán los objetivos priorizados de la política nacional en los respectivos planes del SINAPLAN; de esta manera, se busca asegurar su articulación con la asignación de recursos a través del presupuesto público.” (p. 41).

Las políticas nacionales no requieren de la elaboración de planes estratégicos, ni de algún otro documento distinto a los establecidos en el marco del SINAPLAN para su implementación.

### 2.2.8. Seguimiento y evaluación de una Política Nacional

CEPLAN (2018), indica que el seguimiento y evaluación de las políticas nacionales “consiste en la recopilación anual de información sobre los indicadores de los objetivos prioritarios y constituye el principal insumo para la evaluación de resultados. El seguimiento permite conocer la evolución de los indicadores vinculados a sus objetivos prioritarios.” (p. 44).

### 2.2.9. Transporte Fluvial



C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

De acuerdo al Decreto Supremo N° 005-2001-MTC (2001), se establece que el transporte fluvial “es la actividad o servicio que prestan las personas naturales o jurídicas según sea el caso, con el objeto de movilizar / trasladar / conducir personas, animales o cosas por las vías fluviales navegables, mediante embarcaciones o artefactos fluviales adecuados.” (p. 4).

El transporte fluvial se clasifica en:

1. Por su ámbito:

a. Nacional, cualquiera fuere su origen/destino, se encuentra reservado exclusivamente a favor de las Personas Naturales o Jurídicas constituidas y domiciliadas en el país, que cuentan con el correspondiente Permiso de Operación otorgados por la Dirección de Autorizaciones de Transporte Acuático del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, con embarcaciones de bandera peruana. Los casos de participación de embarcaciones de bandera extranjera en este tipo de transporte, sólo corresponderá como complemento de la capacidad de bodega propia de bandera peruana, bajo la condición de fletadas por los titulares.

b. Internacional, cualquiera fuere su origen/destino será prestado por Personas Naturales o Jurídicas constituidas y domiciliadas en el país, autorizadas por la Dirección de Autorizaciones de Transporte Acuático del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, con embarcaciones de bandera peruana o extranjera bajo la condición de fletadas, teniendo su base principal de operaciones en el territorio nacional.

2. Por su modalidad:

a. De pasajeros, el transporte fluvial de pasajeros será efectuado por las personas naturales o jurídicas nacionales que cuenten con embarcaciones especialmente diseñadas y con compartimentos apropiados para la prestación de este tipo de transporte; bajo condiciones de seguridad y comodidad.

b. De carga, el transporte fluvial de carga será efectuado con embarcaciones de características técnicas adecuadas a los requerimientos de los tipos de carga a que se refiere el artículo precedente, las mismas que serán dadas a conocer documentariamente





C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

a la Dirección de Autorizaciones de Transporte Acuático por el propietario, así como de otras autorizaciones que se requieran para este tipo de embarcaciones.

c. Mixto, el transporte fluvial mixto (pasajeros y carga), será efectuado por personas naturales o jurídicas nacionales y con embarcaciones que cumpla con las exigencias establecidas en el presente reglamento para el transporte de pasajeros y de carga.

d. Turístico, el transporte fluvial turístico podrá ser efectuado únicamente por personas naturales o jurídicas autorizadas por la Dirección de Autorizaciones de Transporte Acuático del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en los ámbitos local, regional, nacional e internacional, interconectando centros de interés turístico utilizando Embarcaciones de bandera peruana de características técnicas apropiadas para esta modalidad de transporte.

e. De Apoyo Logístico, el Transporte Fluvial de Apoyo Logístico Propio, deberá ser efectuado exclusivamente por personas naturales o jurídicas nacionales como complemento de sus actividades y que cuenten con sus respectivos permisos de operación. Dicha modalidad de transporte sólo será realizada con embarcaciones propias de bandera peruana.

f. De Apoyo Social, el Transporte Fluvial de Apoyo Social, deberá ser efectuado exclusivamente por entidades con personería jurídica, sean éstas públicas o privadas, utilizando embarcaciones propias de bandera peruana, para desarrollar sus actividades sin fines de lucro, que obtengan sus respectivos permisos de operación, para lo cual deberán acreditar con documentación de que el servicio que preste cumpla con los fines de esta modalidad de transporte.

El transporte fluvial posee características particulares respecto a las condiciones variables y al relieve de los ríos navegables y deben tomarse en cuenta para realizar operaciones eficientes y adecuadas, contando con terminales portuarios que permitan efectuar un manipuleo de carga adecuada, considerando el volumen y tipos de carga, empleando maquinaria y espacios de gran tamaño que permita reducir los tiempos en las operaciones en general, contando también con una normatividad sanitaria implementada y la señalización de tránsito seguro de acuerdo a normas internacionales



C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

vigentes, esta situación será atractivo para los armadores y navieras nacionales y extranjeras que operan en este campo, generando reducción en sus gastos portuarios y mayor movimiento en las operaciones comerciales de sus naves.

De acuerdo al Decreto Supremo N° 014-MTC (2011), a través de la Dirección de Políticas y Normas en Transporte Acuático, se establece que el transporte fluvial “es la navegación que realizan embarcaciones a través de los ríos navegables movilizandocarga y/o pasajeros entre dos o más puertos ubicados en las riberas de estos ríos y uniendopuntos geográficos diferentes en el ámbito nacional e internacional.” (p. 3). El transporte fluvial se clasifica en:

- a. El servicio de transporte regular o de línea, es el tipo de transporte fluvial que prestan las naves cumpliendo operaciones en rutas determinadas con frecuencias e itinerarios programados y aplicando fletes y costos de pasajes registrados.
- b. El servicio de transporte irregular, es el tipo de transporte fluvial que no obedece a itinerarios y que actúan de acuerdo a la oferta y demanda de pasajeros y/o carga; generalmente operan bajo contratos especiales en la movilización de carga a su total capacidad de acuerdo a las reglas del mercado.

El ámbito de operación de las naves fluviales corresponde a los tráficos que estas realizan y se dividen en:

- a. El Transporte Fluvial Nacional o Cabotaje, es el transporte que prestan las naves entre puertos fluviales peruanos.
- b. El Transporte Fluvial en Tráfico Internacional, es el transporte que prestan las naves de puertos fluviales peruanos a puertos extranjeros y viceversa, así como entre puertos extranjeros, pudiendo ser estos también, puertos marítimos.

Las condiciones de navegación en los ríos de la Amazonía son variables y estacionales presentando mayores restricciones en los períodos de vaciante que corresponden a los meses de julio a septiembre, que a su vez significa mayores costos, sea por pérdida de tiempo en navegación, posibles daños a las naves ante una varadura, pérdida de profundidad en los canales de acceso a los puertos, etc. Según sus características técnicas, los puertos de Iquitos y Yurimaguas son de tipo flotante, los





C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

mismos que cuentan con facilidades de atraque, almacenaje y equipos suficientes que permiten el manipuleo de carga; y además Puerto Maldonado cuenta con una plataforma fija.

El movimiento de naves de alto calado arriban al puerto de Iquitos y en la época de vaciante con dificultad por efectos de los bancos de arena y malos pasos que se presentan en la navegación viéndose obligados a realizar aligeramientos de carga a varias millas del puerto, este procedimiento de aligeramiento de carga se realiza a naves menores de poco calado que permiten continuar la navegación hasta el próximo destino de las cargas, es por ello, que para efectos de una navegación continua en los ríos de la Amazonía se debe utilizar naves acondicionadas para los calados permisibles a esta navegación. Con relación al transporte multimodal en el ámbito fluvial, la movilización de unidades de carga presenta problemas debido a que existen embarcaciones que no pueden transportar contenedores y unidades de carga cerrados desde los puertos, para las maniobras de embarque y desembarque de estas unidades. En la actualidad, el puerto de Iquitos es el único que presenta posibilidades para actuar como punto de trasbordo entre naves transoceánicas a naves fluviales como chatas, barcazas, etc.

De Felippes (2002), definió al transporte fluvial “como una parte del transporte acuático que se realiza en los ríos y lagos de agua dulce, mediante la operación de buques de diferentes características para el traslado de personas y carga.” (p. 73). Los elementos que intervienen en el transporte acuático son:

- a. Las naves o buques. Construcciones flotantes destinadas a navegar por agua, cualquiera que sea la finalidad para la cual fue construido, así como cualquiera sea la propulsión que lo haga navegar. Este concepto incluye buques de transporte de carga y de pasajeros, lanchas recreativas y de pesca, barcazas, veleros, transbordadores, remolcadores y cualquier otro tipo de vehículo acuático.
- b. Los puertos, muelles y diques. Los puertos son instalaciones en el ámbito acuático, que por sus condiciones físicas y de organización resulta apto para realizar maniobras de fondeo, atraque, desatraque y estadía de buques o cualquier otro artefacto naval; para efectuar operaciones de transferencia de cargas entre los modos de transporte acuático y terrestre, embarque y desembarque de pasajeros, y demás servicios que puedan ser



C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

prestados a los buques, artefactos navales, pasajeros y cargas, y plataformas fijas o flotantes. Los muelles son parte de la infraestructura del puerto, destinada para la estadia de un buque y facilitar sus operaciones de carga y/o descarga. Los diques son estructuras que se construyen con el objetivo de contener el agua, impidiendo su paso. Cuando un dique busca imposibilitar el avance del agua, se habla de dique de contención, cuando el dique se encuentra separado de costa, ubicado paralelamente a ella se denomina dique exento y cuando los buques requieren ser reparados, la instalación portuaria que permite ello se denomina dique seco.

c. Los medios auxiliares de carga y descarga. La carga en general son los bienes, productos, mercancías y artículos de cualquier clase transportados en los buques, que van a ser embarcados o desembarcados empleando maquinaria auxiliar y/o grúas de gran tamaño, que va a permitir un adecuado acomodo de la carga y reducción de tiempo en la maniobra que corresponda.

De acuerdo a la Ley N° 1242- República de Colombia (2008), se establece que el transporte fluvial “es la actividad que tiene por objeto la conducción de personas, animales o cosas mediante embarcaciones por vías fluviales”. (p. 2). Esta Ley tiene como objetivos de interés público proteger la vida y el bienestar de todos los usuarios del modo fluvial, promover la seguridad en el transporte fluvial y en las actividades de navegación y operación portuaria fluvial, resguardar el medio ambiente de los daños que la navegación y el transporte fluvial le puedan ocasionar, desarrollar una normatividad que fomente el uso del modo de transporte fluvial, procurando su viabilidad como actividad comercial.

La autoridad fluvial de la República de Colombia es ejercida por el Ministerio de Transporte, quien define, orienta, vigila e inspecciona la ejecución de políticas en el ámbito nacional de toda la materia relacionada con la navegación fluvial y las actividades portuarias fluviales. Su transporte fluvial lo clasifica en:

a. Transporte de carga, aquel destinado a ejecutar el traslado de cosas por las vías fluviales, a través de embarcaciones.



C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

- b. Transporte de pasajeros, aquel utilizado para el traslado de personas y/o cosas, por medio de embarcaciones apropiadas, bajo condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de sus usuarios a una contraprestación económica.
- c. Transporte mixto, aquel que se realiza trasladando simultáneamente personas y carga.
- d. Transporte de turismo, es el servicio cuyos pasajeros a bordo participan en un programa de grupos de escalas turísticas temporales en uno o más puertos fluviales.
- e. Transporte de servicios especiales, aquellos que prestan las empresas de transporte, a través de convenio o contrato, celebrado con personas naturales o jurídicas, de derecho público o de derecho privado, para transportar el personal que establezcan dichas personas naturales o jurídicas, de manera exclusiva y en trayectos y horarios predeterminados.

#### 2.2.10. Desarrollo

Según el diccionario de la Real Academia de la lengua española, desarrollo debe entenderse como “la acción y efecto de desarrollar y desarrollarse. Y por desarrollar entiende el aumentar, perfeccionar y mejorar algo o alguien.” En tal sentido el concepto engloba una dimensión cuantitativa, con relación a “aumentar” y una cualitativa, con relación a “perfeccionar”. Lo que nos permite considerar un concepto con múltiples aristas que puede ser caracterizado como un modelo, un objetivo, un proceso, un resultado, una política o una meta. Con frecuencia el concepto de desarrollo ha sido usado por los gobiernos y líderes políticos para señalar una “meta” de perfeccionamiento de la acción social en general.

Sen (2000), definió que “el desarrollo puede concebirse [...] como un proceso de expansión de las libertades reales de que disfrutaban los individuos”. (p.19)

De la Cruz (2003), definió por desarrollo a un “proceso permanente de consecución de logros tanto cualitativos como cuantitativos en el orden económico, político, social y cultural, que conlleva a la elevación de la calidad de vida de la población, para la realización plena e integral de la persona humana dentro de una sociedad más justa.” (p.2)



C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

Pérez (2015), definió el desarrollo como “un concepto histórico que ha ido evolucionando, por lo que no tiene una definición única. Aun así, se puede decir que desarrollar es el proceso por el cual una comunidad progresa y crece económica, social, cultural o políticamente.” (p.3)

### **2.2.11. Desarrollo sostenible**

De acuerdo al Decreto Supremo 048-2011-PCM (2011) se establece que el desarrollo sostenible “es la satisfacción de las necesidades de la generación presente sin comprometer la capacidad de las generaciones futuras para satisfacer sus propias necesidades. Consta de cuatro pilares, el desarrollo sostenible, el desarrollo económico, el desarrollo social y la protección del medio ambiente.”

### **2.2.12. Desarrollo nacional**

De acuerdo al CAEN (2007) el desarrollo nacional “es el proceso de creación, ampliación o incremento racional, sostenido y sustentable de las condiciones económicas, sicosociales, políticas, científica, tecnológica y militares, etc., que permitan alcanzar crecientes niveles de Bienestar General.”

## **2.3. Base normativa**

**2.3.1.** La Constitución Política del Perú (1993), estableció en su artículo 44° que el Estado tiene el deber de promover el bienestar general que se fundamenta en la justicia y en el desarrollo integral y equilibrado de la Nación. Así mismo en su artículo 66° se establece que los recursos naturales, renovables y no renovables, son patrimonio de la Nación.

**2.3.2.** Ley N° 26821 (1997), Ley Orgánica para el aprovechamiento sostenible de los recursos naturales, en esta norma el Estado reguló el aprovechamiento sostenible de los recursos naturales, renovables y no renovables, estableciendo un marco adecuado para el fomento de la inversión, procurando un equilibrio dinámico entre el crecimiento económico, la conservación de los recursos naturales y del ambiente y el desarrollo integral de la persona humana.



C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

**2.3.3.** Ley N° 27658 (2002), Ley Marco de Modernización de la Gestión del Estado, esta norma tiene por objeto establecer una mayor eficacia y eficiencia en el logro de los objetivos y en la utilización de los recursos del Estado, eliminando la duplicidad o superposición de competencias, funciones y atribuciones entre sectores y entidades o entre funcionarios y servidores.

**2.3.4.** Ley N° 29158 (2007), Ley Orgánica del Poder Ejecutivo, la presente Ley Orgánica estableció los principios y las normas básicas de organización, competencias y funciones del Poder Ejecutivo, como parte del Gobierno Nacional; las funciones, atribuciones y facultades legales del Presidente de la República y del Consejo de Ministros; las relaciones entre el Poder Ejecutivo y los Gobiernos Regionales y Locales; la naturaleza y requisitos de creación de Entidades Públicas y los Sistemas Administrativos que orienten la función pública, en el marco de la Constitución Política del Perú y la Ley de Bases de la Descentralización.

**2.3.5.** Decreto Supremo 029-2018-PCM, este decreto reguló las políticas nacionales de competencia exclusiva del Poder Ejecutivo y brinda el marco para su actualización. Así como se enfatiza la rectoría de los ministerios sobre las políticas nacionales y refuerza la necesidad de que las políticas de los gobiernos regionales y locales se encuentren concordadas a ellas, en correspondencia con el carácter unitario del gobierno.

## **2.4. Definiciones conceptuales**

A partir del estudio bibliográfico que ha servido para la redacción del Marco Teórico anteriormente presentado, por la relevancia estos serían los conceptos de las categorías de análisis más importantes, así como las dimensiones que de ellas se derivan, que se estarían utilizando como fundamentación teórica para la ejecución de la presente investigación.

### **2.4.1. Definiciones relacionadas a políticas nacionales**

**a. Política Nacional,** en el Decreto Supremo N° 029-2018-PCM. (2018) se establece que las políticas nacionales constituyen decisiones de política a través de las cuales se priorizan objetivos y acciones para resolver un determinado problema público de alcance nacional y sectorial o multisectorial en un periodo de tiempo.



C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

**b. Diseño de Política Nacional**, el CEPLAN (2018) indicó que el diseño consiste en diagnosticar, enunciar y estructurar el problema público objeto de la política nacional, proponer la situación futura deseada y seleccionar la alternativa de solución más efectiva y viable.

**c. Formulación de Política Nacional**, el CEPLAN (2019) definió la formulación de política pública como una de las etapas del desarrollo de una política nacional, se realiza luego de la estructuración del problema público y la selección de la(s) alternativa(s) de solución más efectiva y viable, esta etapa consiste en cuatro pasos y considera a las Políticas de Estado, la Política General de Gobierno y otras Políticas Nacionales vinculadas; así como la diversidad de las realidades regionales y locales.

**d. Transporte Fluvial**, en el Decreto Supremo N° 005-2001-MTC (2001), se estableció que el transporte fluvial es la actividad o servicio que prestan las personas naturales o jurídicas según sea el caso, con el objeto de movilizar / trasladar / conducir personas, animales o cosas por las vías fluviales navegables, mediante embarcaciones o artefactos fluviales adecuados.

**e. Desarrollo Nacional**, de acuerdo al CAEN (2007) el desarrollo nacional “es el proceso de creación, ampliación o incremento racional, sostenido y sustentable de las condiciones económicas, sicosociales, políticas, científica, tecnológica y militares, etc., que permitan alcanzar crecientes niveles de Bienestar General.”





## CAPÍTULO III.

### METODOLOGÍA

#### 3.1. Diseño metodológico

De acuerdo a la clasificación de la metodología de la investigación señalada por Hernández-Sampieri y Mendoza (2018), el enfoque de la investigación es cualitativo, debido a que en ella se analizaron los criterios, puntos de vista de actores del ámbito fluvial amazónico, para formular una propuesta de política fluvial amazónica en lo referido a la gestión de transporte fluvial en beneficio de la población que habita en esas áreas.

Asimismo, considerando la clasificación indicada en el párrafo anterior, el diseño de la investigación es fenomenológico y de investigación - acción limitado. Fenomenológico porque se profundizó en el análisis de las percepciones, perspectivas e interpretaciones de los funcionarios de las instituciones estatales que se encuentran involucrados en la utilización de transporte fluvial amazónico del país.

De investigación - acción limitado, ya que luego de procesar la información, analizar los criterios, las aportaciones de los expertos y teniendo en cuenta la experiencia del propio investigador, se formuló una propuesta de Política Nacional Fluvial Amazónica correspondiente al componente del transporte fluvial en lo concerniente al eje de contribución al desarrollo, que posteriormente se sometió al juicio de expertos, obteniendo nuevas opiniones, valoraciones y recomendaciones que permitieron mejorarla. El diseño de investigación acción es limitado debido a que, a pesar de presentar una propuesta validada por expertos, no se ha contemplado su implementación por la limitación de no contar con los recursos necesarios para aplicar la propuesta.

Por otro lado, los recursos de información provenientes de fuentes extrainstitucionales han sido accesibles. La realización de la investigación ha sido viable económicamente, debido que, se contó con los medios económicos necesarios para su realización, la inversión principal contempló la adquisición de materiales de escritorio e impresión y servicio de internet.





## 3.2. Población y muestra

### 3.2.1. Población de estudios

Debido a que el enfoque es cualitativo no se consideró aplicar un estudio sobre una población determinada.

### 3.2.2. Muestra

Considerando el carácter cualitativo de esta investigación, a los efectos de la realización de las entrevistas, la muestra fue conformada por un grupo de especialistas y expertos nacionales y otro grupo de extranjeros.

De acuerdo a la RAE (2020), la definición de experto es “dicho de una persona: especializada o con grandes conocimientos en una materia.” En el caso de la selección de especialistas y expertos se ha tomado en consideración a personas con trayectoria profesional, que han adquirido conocimiento y habilidades a través de los años, y que son poseedoras de competencias útiles para la comprensión y resolución de la problemática existente en el presente trabajo de investigación.

El grupo de especialistas y expertos nacionales estuvo integrado por funcionarios de alto nivel del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), la Autoridad Portuaria Nacional (APN), la Empresa Nacional de Puertos (ENAPU), Gobierno Regional de Loreto y de la Marina de Guerra del Perú con capacidad de tomar decisiones, ex funcionarios con experiencia de haber ejercido cargos representativos en la región amazónica, así como también expertos y especialistas nacionales y extranjeros.

A los efectos del análisis documental, la muestra estuvo integrada como sigue:

1. Vicealmirante (r) Mg. Carlos Gamarra Elías, Asesor de la Secretaria Técnica de la Comisión Multisectorial de la Acción del Estado en el Ámbito Marítimo y Ex Comandante General de Operaciones de la Amazonía.
2. Vicealmirante (r) Mg. Jorge Moscoso Flores, Ex Ministro de Defensa y Ex Comandante General de Operaciones de la Amazonía



C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

3. Vicealmirante Mg. Herbert Del Álamo Carrillo, Comandante General de Operaciones de la Amazonía.
4. Contralmirante Mg. Antonio Vildoso Concha, Director de Intereses Marítimos de la Marina de Guerra del Perú.
5. Contralmirante (r) Mg. Eduardo Reategui Guzmán, Vicepresidente de la Sociedad Geográfica de Lima.
6. Capitán de Fragata Mg. Marco Tineo Zanelli, Capitán del Puerto de Iquitos
7. Eco. Mg. Natalia Steffi Teruya Teruya, Directora de la Dirección de Políticas y Normas en Transporte Acuático del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
8. Capitán de Navío (r) Mg. Juan Carlos Montenegro Valderrama, Director Gerente de Operaciones y Terminales Portuarios de la Empresa Nacional de Puertos (ENAPU).
9. Adm. Mg. Danny Luis Cárdenas Arce, Jefe de la Oficina Desconcentrada de IQUITOS de la Autoridad Portuaria Nacional (APN).
10. Ingeniero Mg. (Argentino) Jorge Gerardo Metz, especialista y consultor independiente en temas marítimos, fluviales y portuarios.
11. Eco. MSc. (Holandesa) Nathaly Dsburg-Tromp, especialista en logística internacional, transporte intermodal de bienes fluviales, ferroviario y público.



Este trabajo está sujeto a <https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>

### 3.3. Variables, dimensiones e indicadores

Tabla 1

*Variables, dimensiones e indicadores*

| Categoría de estudio             | Definición  | Dimensiones   |
|----------------------------------|---|---|
| Política Nacional                | En el Decreto Supremo N° 029-2018-PCM. (2018) se establece que las políticas nacionales constituyen decisiones de política a través de las cuales se prioriza un conjunto de objetivos y acciones para resolver un determinado problema público de alcance nacional y sectorial o multisectorial en un periodo de tiempo.   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Antecedentes</li> <li>• Objetivos prioritarios</li> <li>• Lineamientos</li> <li>• Estándares nacionales de cumplimiento</li> <li>• La provisión de servicios que deben ser alcanzados y supervisados para asegurar el normal desarrollo de las actividades públicas y privadas.</li> <li>• Seguimiento y evaluación</li> </ul> |
| Diseño de política nacional      | El Centro Nacional de Planeamiento Estratégico (2018) indica que el diseño de una política pública consiste en diagnosticar, enunciar y estructurar el problema público objeto de la política nacional, proponer la situación futura deseada y seleccionar la alternativa de solución más efectiva y viable.  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Delimitación y definición del problema público.</li> <li>• Situación futura deseada.</li> <li>• Alternativas de solución.</li> </ul>   |
| Formulación de política nacional | El Centro Nacional de Planeamiento Estratégico (2018) define la formulación de política pública como una de las etapas del desarrollo de una política nacional, se realiza luego de la estructuración del problema público y la selección de la(s) alternativa(s) de solución más efectiva y viable, esta etapa consiste en cuatro pasos y considera a las Políticas de Estado, la Política General de Gobierno y otras Políticas Nacionales vinculadas; así como la diversidad de las realidades regionales y locales. | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Elaboración de los objetivos prioritarios e indicadores.</li> <li>• Elaboración de lineamientos.</li> <li>• Identificación de los servicios y estándares de cumplimiento.</li> <li>• Identificación de las políticas relacionadas.</li> </ul>  |
| Transporte Fluvial               | De acuerdo al Decreto Supremo N° 005-2001-MTC (2001), se establece que el transporte fluvial “es la actividad o servicio que prestan las personas naturales o jurídicas según sea el caso, con el objeto de movilizar / trasladar / conducir personas, animales o cosas por las vías fluviales navegables, mediante embarcaciones o artefactos fluviales adecuados.”  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Instalaciones portuarias</li> <li>• Hidrovía</li> <li>• Volúmenes y tipo de carga</li> <li>• Normatividad</li> <li>• Inventario, construcción y reparaciones de naves</li> </ul>   |



C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

### 3.4. Formulación de hipótesis

#### 3.4.1. Hipótesis general

El diseño y formulación del componente del transporte fluvial de una futura Política Nacional Fluvial 2021-2030, propuesta en la presente investigación, a juicio de especialistas y expertos consultados, de aplicarse por parte del Estado, contribuirá al desarrollo del transporte fluvial en la región Amazónica del Perú.

#### 3.4.2. Hipótesis específicas

HE1. El diseño de la Política Nacional Fluvial en lo concerniente al componente del transporte fluvial, propuesta en la presente investigación a juicio de los especialistas y expertos consultados, lograría delimitar, enunciar y estructurar de manera adecuada el problema público y la situación futura deseada, identificando las alternativas de solución más apropiadas para la solución del mismo.

HE2. La formulación de la Política Nacional Fluvial en lo concerniente al componente del transporte fluvial, propuesta en la presente investigación a juicio de los especialistas y expertos consultados, establecería de manera adecuada los objetivos prioritarios e indicadores, lineamientos, servicios y estándares de cumplimiento, así como las políticas, que de aplicarse por parte del Estado contribuirían a lograr una mejora en la utilización del transporte fluvial de carga y pasajeros en la región amazónica del Perú.

### 3.5. Técnicas e instrumentos de recolección de datos

Considerando que el enfoque de la investigación es cualitativo, las técnicas e instrumentos de recolección de datos que se aplicaron fueron la entrevista y el análisis documental.

En cuanto a la entrevista, los instrumentos han sido dos cuestionarios de preguntas, semi estructurados, que fueron elaborados en el desarrollo del trabajo de investigación y validados posteriormente, antes de su aplicación, utilizando juicio de



C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

expertos. Los cuestionarios se validaron por el asesor metodológico, el asesor técnico y un especialista en el tema.

Respecto al análisis documental se elaboró un protocolo validado por juicio de expertos, que sirvió de guía para realizar el estudio de los documentos que se mencionan la base normativa de este protocolo, otras políticas multisectoriales y sectoriales existentes, investigaciones precedentes, documentación teórica nacional y documentos provenientes de organizaciones internacionales dedicadas a la navegación por aguas interiores.

Se aplicó la metodología para la elaboración de una política dispuesta en la Guía de Políticas Nacionales del CEPLAN efectuando el análisis de documentos normativos y políticas existentes.

### **3.6. Técnicas para el procesamiento de la información de la hipótesis**

Debido a que la investigación es de enfoque cualitativo, toda la información obtenida de las entrevistas que se realizaron a expertos y funcionarios de interés, fueron transcritas, obteniéndose una matriz con la información vertida por cada uno de los participantes, luego se analizaron los resultados y se contrastaron con la información proveniente de la aplicación de los protocolos de análisis documental.

La información se procesó bajo el criterio del análisis cualitativo explicado por Hernández-Sampieri y Mendoza (2018, pp. 467 - 499), con base a unidades, categorías y temas, y a partir de ello, empleando la metodología del CEPLAN se formuló una Propuesta de Política Nacional Fluvial en lo concerniente al Transporte Fluvial prevista como objetivo de la investigación.

Producto del análisis cualitativo enfocado en la triangulación de la información que se realizó, se contrastaron las hipótesis establecidas, sometiendo finalmente la propuesta de política obtenida, a juicios de expertos.

### **3.7. Aspectos éticos**

La información que se empleó en la investigación no es clasificada, por lo que no representó un problema para su obtención, distribución y revisión, sin embargo, se



**C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias**

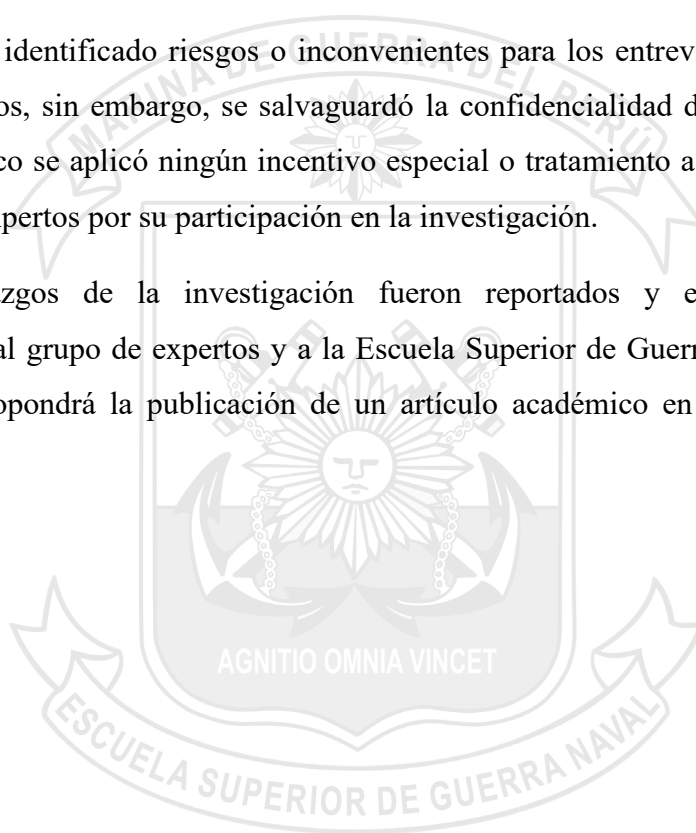
Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

cumplieron con las disposiciones de seguridad de la información vigentes en la Marina de Guerra del Perú.

La investigación y la redacción del informe final de tesis se desarrolló guardando estricto respeto con las tradiciones navales, mostrando conducta ética, basada en cumplir y hacer cumplir los alcances legales y normativos respecto a los derechos de autor, compromiso con la producción de conocimiento inédito, relevante y original.

No se han identificado riesgos o inconvenientes para los entrevistados ni para el grupo de expertos, sin embargo, se salvaguardó la confidencialidad de su información personal, tampoco se aplicó ningún incentivo especial o tratamiento a los entrevistados ni al grupo de expertos por su participación en la investigación.

Los hallazgos de la investigación fueron reportados y entregados a los entrevistados y al grupo de expertos y a la Escuela Superior de Guerra Naval (ESUP), asimismo se propondrá la publicación de un artículo académico en la Revista de la ESUP.

Este trabajo está sujeto a <https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>



## CAPITULO IV

### RESULTADOS DE LA INVESTIGACIÓN

En este capítulo se presentaron los resultados obtenidos de la aplicación de los instrumentos de investigación, correspondientes a la entrevista y el análisis documental. La realización de entrevistas tuvo como objetivo conocer los criterios y opiniones de una muestra de funcionarios y expertos nacionales y extranjeros sobre temas de transporte fluvial amazónica para diseñar y formular políticas nacionales en ese ámbito, para el periodo 2021 – 2030.

A partir de las respuestas brindadas por cada uno de los entrevistados, se procedió a efectuar el análisis correspondiente. Se analizaron documentos relacionados la situación del ámbito fluvial amazónico en el Perú, lo cual permitió realizar un diagnóstico de la situación actual de esta problemática. Posteriormente, y partiendo de la triangulación de la información obtenida del análisis de las entrevistas, el análisis documental y la experiencia personal del autor de la presente investigación, se procedió a elaborar el diseño y formulación de una propuesta de la Política Nacional Fluvial Amazónica del Perú 2021 – 2030, respecto al componente de transporte fluvial del eje de contribución al desarrollo. Para ello, se tomó como referencia la metodología establecida por el CEPLAN (2018), como ente rector de la elaboración de políticas nacionales en el país. El capítulo concluyó con la contrastación cualitativa de las hipótesis presentadas, a partir del juicio de expertos.

#### 4.1. Entrevistas realizadas

Las entrevistas, se realizaron mediante la aplicación de dos cuestionarios, uno de trece preguntas dirigido al grupo de especialistas nacionales, y otro con once preguntas para el grupo de especialistas extranjeros. En ambos cuestionarios se abarcó tanto las



C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

categorías de análisis objeto de esta investigación, así como sus correspondientes dimensiones, con la finalidad de contar con una amplia percepción de especialistas y expertos, sobre cuál sería el diseño y formulación a elaborar, como parte de una propuesta de la Política Nacional Fluvial Amazónica del Perú 2021 – 2030, respecto al componente de transporte fluvial del eje de contribución al desarrollo.

Para tales efectos, se tomó como muestra a una selección de funcionarios y especialistas que han tenido experiencia o laboren en temas relacionados al transporte fluvial, tanto a nivel nacional, así como también a especialistas y/o expertos extranjeros que laboran en empresas de gran nivel, donde se encuentra bien desarrollado el transporte fluvial. Es así, que se prepararon dos grupos: el grupo de funcionarios y/o especialistas nacionales y el grupo de especialistas extranjeros, con la finalidad de contar con una percepción a nivel nacional con relación al primer grupo y una mirada desde el entorno internacional con respecto al segundo grupo.

Los grupos de especialistas nacionales y extranjeros que conformaron la muestra estuvo integrada como sigue:

**Grupo de especialistas nacionales:**

1. Vicealmirante (r) Mg. Carlos Gamarra Elías, Asesor de la Secretaría Técnica de la Comisión Multisectorial de la Acción del Estado en el Ámbito Marítimo y Ex Comandante General de Operaciones de la Amazonía.
2. Vicealmirante (r) Mg. Jorge Moscoso Flores, Ex Ministro de Defensa y Ex Comandante General de Operaciones de la Amazonía.
3. Vicealmirante Mg. Herbert Del Álamo Carrillo, Comandante General de Operaciones de la Amazonía.
4. Contralmirante Mg. Eduardo Reategui Guzmán, Vicepresidente de la Sociedad Geográfica de Lima.
5. Contralmirante Mg. Antonio Vildoso Concha, Director de Intereses Marítimos de la Marina de Guerra del Perú.
6. Capitán de Fragata Marco Tineo Zanelli, Capitán del Puerto de Iquitos.



C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

7. Eco. Mg. Natalia Steffi Teruya Teruya, Directora de la Dirección de Políticas y Normas en Transporte Acuático del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
8. Capitán de Navío (r) Mg. Juan Carlos Montenegro Valderrama, Director Gerente de Operaciones y Terminales Portuarios de la Empresa Nacional de Puertos (ENAPU).
9. Adm. Mg. Danny Luis Cárdenas Arce, Jefe de la Oficina Desconcentrada de QUITOS de la Autoridad Portuaria Nacional (APN).

#### **Grupo de especialistas extranjeros:**

1. Ingeniero Mg. (Argentino) Jorge Gerardo Metz, especialista y consultor independiente en temas marítimos, fluviales y portuarios.
2. Economista MSc. (Holandesa) Nathaly Dasburg-Tromp, especialista en logística internacional, transporte intermodal de bienes fluviales, ferroviario y público.

Un resumen de las hojas de vida de cada uno de los especialistas entrevistados, se puede apreciar en el Anexo 2 del presente documento.

#### **4.1.1. Elaboración y validación de los cuestionarios**

Para el proceso de elaboración de los cuestionarios para los especialistas y expertos nacionales y extranjeros, se ha tomado en consideración lo siguiente:

- a) El cuestionario que fue enviado a los correos de los especialistas y expertos seleccionados ha sido lo que constituye una entrevista semi estructurada, que pretende profundizar en los puntos de vistas, opiniones, experiencias y percepciones de los profesionales nacionales y extranjeros, consultados en aspectos relacionados al transporte fluvial en la región amazónica.
- b) Los contenidos temáticos considerados en las entrevistas responden a las categorías de análisis Diseño de la Política Nacional, Formulación de la Política Nacional y Transporte Fluvial, previamente abordadas en el Marco Teórico. En el caso del Diseño y Formulación de la Política Nacional, el



C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

contenido se ha seleccionado de acuerdo a sus definiciones establecidas en el CEPLAN (2018) y con relación al Transporte Fluvial de acuerdo a su definición establecida en el Decreto Supremo N° 005-2001-MTC (2001).

- c) A partir de estas categorías, se han abordado en las entrevistas los criterios y puntos de vista que los especialistas nacionales y extranjeros consultados pudieran tener, sobre las dimensiones que se indican en la Tabla 1, para cada una de las referidas categorías de análisis.
- d) Después de un proceso de análisis y revisión, y previo a su aplicación, los cuestionarios fueron validados como se muestra en el Anexo 1, por los siguientes profesionales:

Doctor Joaquín Reinaldo Lombira Echevarría (Asesor metodológico).

Vicemirante (r) Mg. Jorge Moscoso Flores (Asesor técnico).

Contralmirante (r) Mg. Eduardo Reategui Guzmán (Especialista Transporte Fluvial Amazónico).

#### 4.1.2. Procedimientos organizativos para la realización de las entrevistas

Para la selección de cada uno de los entrevistados, primeramente, se investigó respecto a la experiencia profesional que cada uno de ellos cuenta, de acuerdo a los cargos o estudios que hayan realizado en el transcurrir de sus vidas. A todos los especialistas, tanto nacionales como extranjeros, se les comunicó el interés de que participen en la presente investigación en calidad de entrevistado, remitiéndoles el documento de solicitud, según se muestra en el Anexo 3.

Los participantes respondieron afirmativamente, presentando sus correspondientes aceptaciones mediante la remisión de sus consentimientos informados, como se aprecia en el Anexo 4.



### 4.1.3. Resultados y análisis de las entrevistas

#### a. Muestra del grupo de especialistas y expertos nacionales en materia de transporte fluvial en la región amazónica:

Tabla 2

*Respuestas de los entrevistados a la Pregunta 1: ¿Cuál considera usted que sería el principal problema público a solucionar a través de una Política Nacional respecto al Transporte Fluvial?*

| No | Respuestas  |
|----|---|
| 1  | <p><b>Contralmirante (r) Mg. Eduardo Reategui Guzmán</b></p> <p>El principal problema público, es la informalidad para la construcción de embarcaciones de todo tipo en la cuenca amazónica. Haciendo una analogía con el transporte terrestre, sería como imaginar que cualquier persona pudiera fabricar su vehículo según sus propias necesidades y lanzarlo a la vía pública.</p> <p>Este es un problema que está entronizado en todos los ríos y lagos. Basta que tenga la profundidad suficiente para que flote una balsa o se deslice una embarcación, para que inmediatamente en sus riberas o cercanías se construyan las embarcaciones.</p> <p>Son más de 15 mil kilómetros de ríos, las que deben multiplicarse por dos, para calcular que son aproximadamente 30 mil kilómetros de riberas susceptibles de ser usados como “astilleros” o como atracaderos. Es decir, casi 10 veces el litoral peruano. Son cientos de poblados que están diseminados en la cuenca amazónica. Cada metro de ribera es una posibilidad de atracar. El tráfico fluvial se da todo el día. Son miles las interacciones que genera la dinámica socio –económica de la región amazónica. Se mueve pasajeros y carga.</p> <p>Naturalmente hay embarcaciones de alto bordo, medianas y menores. Las primeras no son realmente un problema. Son aquellas que realizan tráfico fluvial – oceánico. Su presencia es básicamente en el bajo amazonas entre Belem do Pará (en el delta del Amazonas) e Iquitos, y se rigen por tratados bilaterales con Colombia y Brasil, que norman los aspectos operativos, comerciales y de Aduanas, así como de las tripulaciones. Normar esto en una Política Nacional Fluvial no es complicado. Hay que adecuarlo o compatibilizarlo con las normas internacionales y tratados bilaterales.</p> <p>Las motonaves son embarcaciones generalmente medianas que realizan el mayor tráfico fluvial, cuyo control de las autoridades portuarias es regular, como ENAPU, Aduanas, DICAPI. Son miles, están inscritas en los registros de DICAPI, vía las Capitanías de Puerto.</p> <p>Las embarcaciones menores son en su mayoría las canoas a remo, balsas, canoas con un motor fuera de borda movible (peque – peque) y los que usan motores fuera de borda. Los hay por miles y se dedican a múltiples actividades. Son un peligro permanente al Tráfico Fluvial. Los accidentes con embarcaciones de mayor calado son pan de cada día. Las imprudencias son de uno y otro lado. Quizá son como las motocicletas en las urbes. Es el resultado de los usos y costumbres en la Amazonía. Es un gran reto el educarlos para que se ordenen y contribuyan a su propia seguridad.</p> |
| 2  | <p><b>Capitán de Navío (r) Mg. Juan Carlos Montenegro Valderrama</b></p> <p>Considero que el principal problema público es la limitada seguridad que se ofrece a la infraestructura acuática instalada en la región amazónica, que permite un abordaje inadecuado de carga y pasajeros del transporte fluvial, así como la insipiente gestión de las autoridades de la zona para realizar la verificación de las estaciones informales que funcionan en la zona.</p>  |



C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

- 
- 3 **Vicealmirante (r) Mg. Carlos Gamarra Elías**  
Considero que el principal problema es el desconocimiento de las características hidro morfológica y de la capacidad de navegabilidad de la red fluvial amazónica, así como de sus potencialidades para el transporte y conexión como contribución al mejor aprovechamiento de los recursos naturales de la región en beneficio de la población amazónica.
- 
- 4 **Vicealmirante (r) Mg. Jorge Moscoso Flores**  
El principal problema público a solucionar con la Política Nacional Fluvial con respecto al transporte fluvial es el uso deficiente y poco sostenible de las vías fluviales.
- 
- 5 **Vicealmirante Mg. Herbert Del Álamo Carrillo**  
Considero como el principal problema público o parte de él, el deficiente uso y aprovechamiento de los ríos navegables amazónicos. Hay que resaltar que la vía fluvial se considera como las vías de comunicación más adecuadas para el transporte de todo tipo de materiales a mediana y gran escala dado que no existen carreteras que conecten con las grandes ciudades y que las aerolíneas comerciales sólo llegan a las grandes ciudades y con una capacidad de carga menor. El desorden de los puertos y la informalidad son parte de este problema.
- 
- 6 **Contralmirante Mg. Antonio Vildoso Concha**  
El principal problema se presenta en el defectuoso aprovechamiento sostenible en el ámbito fluvial, escasez de bienestar poblacional por el desarrollo económico alcanzado en los diferentes niveles de gobierno, la informalidad, el poco interés a la educación que no permiten la implementación de nuevas tecnologías y métodos que requieren cambios profundos en los nuevos conceptos integrales de comercio, seguridad, servicios básicos y niveles de salud que debe ser suplidos por el Estado Peruano.  
Además, es un problema Social en el cual tenemos que considerar el seguimiento, la actualización y análisis de la normatividad no jurídica (Religiosa, Social, Técnica, Ética, Moral) de la política nacional fluvial que articule multisectorialmente en los diferentes niveles de gobierno, normas jurídicas (Ambientales, educacionales, laborales y tributarias), aun no establecidas de forma homogénea para el ámbito Fluvial por cada organismo del Estado peruano.  
En el caso de la normatividad Marítima esta se encuentra actualmente en la etapa de implementación con un plan de trabajo y un cronograma de actividades a cargo del Ministerio de Relaciones Exteriores; esto se debe a que no solo intervienen conceptos importantes de nuestra legislación o procedimientos que cada Ministerio conceptualizado en diferentes periodos de gobierno y que ahora se encuentran siendo reguladas a través de las diferentes guías metodológicas realizadas por el Centro Nacional de Planeamiento Estratégico CEPLAN; asimismo se suman a ello los tratados, reglas y términos internacionales de fiel cumplimiento.
- 
- 7 **Eco. Mg. Natalia Teruya Teruya**  
Considero que existen dos problemas que son vitales a solucionar y son:  
  - Las limitaciones en el servicio de transporte de carga y pasajeros que afectan el desarrollo económico y social de la población amazónica.
  - El limitado estándar del servicio de transporte de carga y pasajeros que impera en la región amazónica.
- 
- 8 **Capitán de Fragata Mg. Marco Tineo Zanelli**  
Considero que el principal problema público es la informalidad en el transporte fluvial, debido a lo siguiente:  
  - Son construidas en su mayoría en astilleros informales.
  - Difícil de controlar sus trayectos. Al navegar lo hacen utilizando informalmente las riberas para sus faenas tanto de carga como de transporte de personal.
  - Tripulaciones con capacitación informal. La mayoría se van formando en la práctica diaria
- 

Este trabajo está sujeto a <https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>



C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

---

de los viajes.

- Poca o nula conciencia de profesionalidad. No existe el sentirse orgulloso de ser tripulante de una nave. La vestimenta refleja todo.
- La dinámica de la carga y los pasajeros son similares a las que vemos en el transporte urbano. No hay orden ni concierto.
- Los Armadores, son los principales generadores de muchas infracciones, donde el aspecto crematístico se impone por sobre cualquier otra consideración. Ejemplo: los chalecos, balsas salvavidas, ayudas a la navegación, exceso de carga, etc.
- El alcance de control de las autoridades es muy complejo. A esto contribuye la carencia de personal y medios modernos para rastrear las rutas.

---

9 **Adm. Mg. Danny Luis Cárdenas Arce**

Considero que el principal problema público es la informalidad en el transporte fluvial, debido a lo siguiente: la falta de gobernabilidad en el ámbito fluvial, es decir la falta de control del tráfico y seguridad del obsoleto parque naviero fluvial y falta de desarrollo portuario de los embarcaderos de la Amazonía.

---

Dadas las respuestas de los entrevistados a la pregunta descrita en la Tabla 2, se puede evidenciar una variedad en cada uno de los criterios que exponen los especialistas, por la experiencia alcanzada por cada uno de ellos o funciones que cumplen en los diversos organismos relacionados al transporte fluvial. Sin embargo, agrupando las respuestas podría definirse el problema público como “bajo nivel de aprovechamiento de las vías fluviales de la Amazonía”. Al contrastar la definición del problema público con lo indicado en la Guía de Políticas Nacionales del CEPLAN, se observa que el problema se ha definido con un enunciado y una estructura clara. Se ha enunciado correctamente cumpliendo con ser breve, claro y preciso, contiene una sola variable central y tampoco expresa una situación de falta de medios, como se puede ver es una descripción que deja abierta la búsqueda de múltiples soluciones. Este problema público es debido en gran manera a las siguientes causas:

- Reducido conocimiento de las características y capacidad de navegabilidad de la red fluvial amazónica y sus potencialidades para el transporte, por parte de los actores que toman las decisiones.
- Inexistente formalidad de empresas dedicadas a la construcción de embarcaciones fluviales de menor calado.
- Limitada seguridad en la infraestructura fluvial instalada para el atraque y desatraque de las embarcaciones.



Este trabajo está sujeto a <https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>

C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

- Inexistentes regulaciones específicas para el control, seguridad, capacitación y ordenamiento del tráfico fluvial en la Amazonía.
- Inexistente conciencia de comportamiento respecto a la seguridad en el transporte fluvial, por parte de los usuarios de las embarcaciones fluviales.
- Limitada presencia de inversión privada y extranjera en proyectos relacionados al transporte fluvial.
- Proyectos de inversión impulsados por el Estado que no son concluidos por factores ambientales, sociales y falta de articulación con otras entidades involucrados en el transporte fluvial en la región amazónica.
- Escasez de bienestar poblacional por el desarrollo económico alcanzado en los diferentes niveles de gobierno.
- Poco interés a la educación que no permiten la implementación de nuevas tecnologías y métodos que requieren cambios profundos en los nuevos conceptos integrales de comercio, seguridad, servicios básicos y niveles de salud que debe ser suplidos por el Estado Peruano.
- Falta de gobernabilidad en el ámbito fluvial.
- Falta de control del tráfico y seguridad del obsoleto parque naviero fluvial.
- Falta de desarrollo portuario de los embarcaderos de la Amazonía.

Tabla 3

*Respuestas de los entrevistados a la Pregunta 2: A su juicio, ¿cuál sería la delimitación del problema público a solucionar a través de una política nacional respecto al Transporte fluvial?*

| No | Respuestas   |
|----|--|
| 1  | <p><b>Contralmirante (r) Mg. Eduardo Reategui Guzmán</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Habría que delimitar en forma clara, las competencias de todas las entidades involucradas en el tráfico fluvial: DICAPI, Transporte Acuático del MTC, Armadores, Agencias Fluviales, APN, ENAPU, Aduanas, Ministerio de Salud, Ministerio de Turismo, Policía</li> </ul> |

Este trabajo está sujeto a <https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>

C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

Nacional y otras. Esto es imprescindible. Existen una serie de interacciones de estas entidades en la dinámica de control de las naves, cuya sinergia es negativa. En este punto, la participación de la Dirección de Hidrografía y Navegación, es imprescindible como ente técnico, que garantiza la información hidrográfica de los ríos en forma permanente y que se difunde a todos los navegantes fluviales.

- Otro aspecto es la profesionalización de las tripulaciones, Esto es básico. Un Patrón de embarcación no puede ser como el chofer informal de una combi urbana. Igual con los motoristas y marinería.
- La responsabilidad de los Armadores debe ser claramente establecida, pero sobre todo con rigurosidad legal para que lo punitivo desaliente las infracciones.
- Se hace imprescindible la construcción de puertos o embarcaderos con facilidades básicas, en las principales urbes o poblaciones de los ríos o lagos amazónicos. Los atraques y desatraques en las riberas son muy peligrosas, pero la rutina de hacerlo, hace que esto se vea como algo normal. Quizá dando un periodo de gracia de un lustro, para hacer cobros simbólicos a las embarcaciones y usuarios para ir moldeando la cultura cívica de acostumbrarse a usar los terminales que les den seguridad en todo momento.
- Así como el cinturón de seguridad en los vehículos terrestres se ha hecho una costumbre, en las embarcaciones debería ser el chaleco salvavidas. Un Emprendedor podría crear chalecos innovadores a precio cómodo.
- Involucrar a los gobiernos Regionales, Provinciales, Distritales y de los poblados a crear conciencia de comportamiento a los usuarios de las embarcaciones fluviales. Esto es tarea de todos.

#### 2 **Capitán de Navío (r) Mg. Juan Carlos Montenegro Valderrama**

Considero que la delimitación del problema público es la infraestructura acuática para el abordaje de pasajeros en toda la Amazonía, ya que esta no ofrece los estándares mínimos de comodidad y seguridad para los pasajeros del transporte fluvial, y de gran importancia también la limitada gestión por parte de las autoridades en la verificación del funcionamiento informal del transporte fluvial en la región.

#### 3 **Vicemirante (r) Mg. Carlos Gamarra Elías**

Con respecto a la delimitación del problema público, considero que de acuerdo con la Guía de Políticas Nacionales que emite el CEPLAN, debe ser el resultado de un trabajo en que participan los actores directamente vinculados con el tema. No puede señalarse a priori sin esta información que es la más relevante. Sin embargo, dada la experiencia laborar en la región amazónica, considero que podría delimitarse por las competencias y responsabilidades que cuentan las entidades y organismos públicos y privados involucrados en el transporte fluvial y por intermedio de ellos se permita generar mejoras evidentes a satisfacción y seguridad de la población amazónica.

#### 4 **Vicemirante (r) Mg. Jorge Moscoso Flores**

La delimitación del problema público a solucionar es el diseño y uso de las hidrovías fluviales para el transporte de pasajeros e intercambio comercial en la región amazónica.

#### 5 **Vicemirante Mg. Herbert Del Álamo Carrillo**

La delimitación del problema público estaría circunscrita a todos los ríos navegables (habría que revisar desde que calados consideramos navegables) y la interacción que tienen ellos con las poblaciones ribereñas, es decir, la influencia que ejercen estos ríos en las actividades económicas, sociales, y culturales, ya que representa la principal vía de comunicación de todas estas localidades de la región Amazónica. Esta es mi apreciación preliminar dado que para delimitar el problema público es preciso efectuar un adecuado análisis y evaluación de la situación de acuerdo a la página 27 de la Guía de Políticas Nacionales establecidas por el CEPLAN.



C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

- 
- 6 **Contralmirante Mg. Antonio Vildoso Concha**  
Dentro de su implementación de la política pública fluvial se encuentra delimitada por el desarrollo productivo de los ríos ocasionado por el respaldo tecnológico, social e intercultural que se presenta en la Amazonía y que debe ser proporcionado por el Estado Peruano a través de sus diferentes Ministerios con los Estudios de Impacto Ambiental (EIA), aprovechamiento de los recursos naturales, estudios y análisis de servicios que permitan mejorar la información técnica de los principales ríos navegables (estándares de levantamientos internacionales de fondos fluviales con ecosondas monohaz y sistemas multihaz); es importante mencionar la geomorfología multitemporal cambiante de los ríos de la cuenca hidrográfica amazónica en zonas navegables, malos pasos sin señalización para navegaciones nocturnas en todos los ríos entre otros que requieren de la educación del poblador del lugar para el perfeccionamiento de las principales actividades comerciales, turísticas, ecológicas de ordenamiento que favorezcan al desarrollo regional.
- 
- 7 **Eco. Mg. Natalia Teruya**  
Considero que la delimitación del problema público en dos aspectos relevantes:
- Geográficamente: la Amazonía peruana, es decir la definición de los ríos navegables y su zona de influencia de estos ríos, en las actividades que generan desarrollo, ya que representa la principal vía de comunicación de todas estas localidades de la región Amazónica.
  - Estructuralmente: El servicio de transporte fluvial Nacional y Regional que son regulados por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, mediante la Dirección de Políticas y Normas en el Transporte Acuático.
- 
- 8 **Capitán de Fragata Mg. Marco Tineo Zanelli**  
Considero que la delimitación del problema público esta circunscrita en la identificación de todos los organismos y entidades involucrados en el transporte fluvial y de las funciones y responsabilidades que de acuerdo a su competencia deben actuar, con el fin de generar una mejora que permita hacer un adecuado uso de los ríos navegables y la influencia que ejercen en el desarrollo de la región y por consiguiente del país.
- 
- 9 **Adm. Mg. Danny Luis Cárdenas Arce**  
Considero que la delimitación del problema público es que se debe realizar una estadística de los últimos 10 años del desarrollo del parque naviero fluvial, la gestión del control y seguridad de las embarcaciones fluviales y la modernización de infraestructura portuaria en la Amazonía.
- 

De las respuestas recibidas de los entrevistados a la pregunta descrita en la Tabla 3, se puede observar que presentan variadas opiniones, considerando puntos álgidos que deben de tomarse en cuenta en la delimitación del problema público, como son las competencias que deben conocerse de las entidades involucradas al tráfico fluvial, así como también, lo imprescindible que resulta, la infraestructura fluvial con estándares mínimos de seguridad.

Por otro lado, tres de los entrevistados mencionan que la delimitación del problema público estaría circunscrito a los ríos navegables y su interacción de ellos con las poblaciones ribereñas de la Amazonía, considerando lo siguiente:





C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

- Uso de las hidrovías fluviales para el transporte de pasajeros e intercambio comercial, para contar con condiciones seguras de navegabilidad, que debe ser proporcionado por el Estado Peruano a través de sus diferentes Ministerios con los Estudios de Impacto Ambiental (EIA).
- Aprovechamiento de los recursos naturales.
- Estudios y análisis de servicios que permitan mejorar la información técnica de los principales ríos navegables.

Al contrastar la delimitación del problema público enunciado, con lo indicado en la Guía de Políticas Nacionales se observa que se ha delimitado el problema público desde un alcance nacional, destacando sus particularidades de carácter territorial, comprendiendo las necesidades de los pobladores y su nivel de bienestar.

Tabla 4

*Respuestas de los entrevistados a la Pregunta 3: ¿Qué componentes deben incluirse en el diagnóstico de la situación del transporte fluvial?*

| No | Respuestas  |
|----|---|
| 1  | <p><b>Contralmirante (r) Mg. Eduardo Reategui Guzmán</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Básicamente conocer las cantidades y características de las embarcaciones fluviales y áreas de operatividad. Esto permitirá categorizarlas y en base a ello permitir normas muy claras y no engorrosas para darle fluidez al tráfico fluvial. Para esto debe contratarse o formarse una empresa con apoyo de todas las entidades involucradas en el tráfico fluvial. El trabajo es arduo.</li> <li>• Profesionalización de las tripulaciones. Hay embarcaciones que navegan con solo dos tripulantes las 24 horas.</li> <li>• Puertos formales en la Amazonía: solo Iquitos y Yurimaguas. Conocer qué otros lugares necesitan puertos o embarcaderos en función de su dinámica, para orientar la construcción urgente de los mismos. Ejemplo: Pucallpa.</li> <li>• Orientar el tipo de embarcaciones a construir o adecuar en función de las áreas de producción, turismo, extracción petrolera, potencial de pasajeros, etc. Respecto a esto hay que priorizar los siguientes ríos:<br/>Bajo Amazonas, ruta Nauta – trifrontera.<br/>Marañón, Huallaga, Tigre, Pastaza, Corrientes (Áreas petroleras)<br/>Nanay<br/>Napo<br/>Yavari<br/>Ucayali, Tambo y bajo Urubamba.<br/>Madre de Dios, Tambopata, Inambari y el Manu</li> <li>• Hidrovías: son muy importantes para garantizar el tráfico fluvial todo el año. Por ejemplo, el puerto de Yurimaguas, el más nuevo de la Amazonía en el río Paranapura (Afluente del río Huallaga), no puede operar en verano, pues hay cursos del río Huallaga que no tienen profundidad suficiente. Este puerto está casi sin uso por este motivo.</li> </ul> |





C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

- 
- 2 **Capitán de Navío (r) Mg. Juan Carlos Montenegro Valderrama**  
Considero que los componentes que deben incluirse en el diagnóstico de la situación del transporte fluvial son:
- La poca existencia infraestructura fluvial para los pasajeros de transporte fluvial.
  - Las deficiencias en seguridad de la poca infraestructura fluvial del transporte fluvial de pasajeros.
  - Planificación de adecuada infraestructura fluvial a lo largo de las rutas navegables.
  - La seguridad del transporte fluvial de carga y pasajeros.
- 
- 3 **Vicealmirante (r) Mg. Carlos Gamarra Elías**  
Considero que debe asumirse el complejo mundo de la dinámica fluvial y la red de interconexión amazónica que posibilita la interconexión. Infraestructura disponible, capacidad de navegar en vaciante, en crecientes, cambios a monitorear, sistemas de avisos de peligros, rutas y soporte logístico, etc.
- 
- 4 **Vicealmirante (r) Mg. Jorge Moscoso Flores**  
Los componentes a ser incluidos entre otros serian:
- Datos de movimiento de pasajeros y transporte de carga a través de la vía fluvial en la región amazónica.
  - Situación hidrográfica de los ríos navegables.
  - Normatividad actual respecto al transporte fluvial.
  - Situación de los terminales portuarios fluviales en los ríos navegables.
  - Situación de ayudas a la navegación en los ríos navegables.
- 
- 5 **Vicealmirante Mg. Herbert Del Álamo Carrillo**  
Considero que los componentes que deben incluirse en el diagnóstico de la situación del transporte fluvial son:
- Monitoreo constante de los ríos que permita una navegación fluida, eliminando los malos pasos, bancos de arena, obstáculos como quirunas, etc.
  - Señalización y ayudas a la navegación fluvial en zonas críticas incompletas.
  - Uso de prácticos nacionales como extranjeros.
  - Usos de puertos formales y canales de acceso
  - Nivel de cumplimiento de la normativa ambiental, exigiendo el uso de equipos de navegación más nuevos y menos contaminantes, que tenga mayor disponibilidad y mejores movimientos.
  - El Transporte Fluvial Nacional o Cabotaje y Tráfico Internacional
  - Vías de acceso a los puertos por vía terrestre, creando vías específicas para el tráfico de camiones que ingresen y salen de los puertos.
  - Antigüedad de la flota de transporte fluvial.
- 
- 6 **Contralmirante Mg. Antonio Vildoso Concha**  
El fortalecimiento de las diferentes actividades económicas a las que se deben incluir los diagnósticos de los Estudios de Impacto Ambientales, en muchos de los casos de nivel Detallado de cada zona que permitirá el desarrollo de los servicios de una política fluvial, Estudios de Infraestructura Portuarias Fluviales que no produzcan afectaciones a los cursos de los ríos, el cuidado de la biodiversidad de especies y los nuevos roles en seguridad ambiental de fiel cumplimiento en el Sistema Nacional de Evaluación de Impacto Ambiental (SEIA) que están a cargo del Ministerio del Ambiente , la Dirección General de Capitanías y Guardacostas como Evaluación y Fiscalización Ambiental (EFA) y la Dirección de Hidrografía y Navegación con los procedimientos y otorgamientos autorizados de Dragado y vertimiento en Ríos, desarrollo multitemporal y espectral con el uso de imágenes satelitales , ayudas a la navegación , actualización cartográfica fluvial y las aprobaciones que otorga el Ministerio de Transportes y comunicaciones en el ámbito de su competencia.
- 





C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

---

|       |   |
|-------|---|
| 7     | <p><b>Eco. Mg. Natalia Teruya</b><br/>Considero que los componentes que deben incluirse en el diagnóstico de la situación del transporte fluvial son:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La gobernanza</li> <li>• El servicio del tráfico fluvial</li> <li>• La infraestructura acuática instalada</li> <li>• La Innovación tecnología</li> <li>• Formación de los actores involucrados</li> </ul>  |
| <hr/> |   |
| 8     | <p><b>Capitán de Fragata Mg. Marco Tineo Zanelli</b><br/>Considero que los componentes que deben incluirse en el diagnóstico de la situación del transporte fluvial son los puertos y sus servicios portuarios, rutas y tipos de servicios de acuerdo a la operación de transporte que realizan. Así como también la características y antigüedad de las embarcaciones que forman parte del inventario de naves presentes en el tráfico fluvial de la región amazónica.</p> |
| <hr/> |   |
| 9     | <p><b>Adm. Mg. Danny Luis Cárdenas Arce</b><br/>Considero que los componentes que deben incluirse en el diagnóstico de la situación del transporte fluvial son:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Movimiento de carga y pasajeros los últimos 10 años.</li> <li>• Cantidad total de embarcaciones</li> <li>• Cantidad total de embarcaderos</li> <li>• Cantidad de accidentes en el transporte fluvial por la falta de control y seguridad.</li> </ul>           |

---

Con relación a la pregunta descrita en la Tabla 4 y las respuestas de los entrevistados, se puede apreciar, que las opiniones son convergentes y complementarias entre ellas, dada las experiencias y criterios formulados por los especialistas, entre los cuales podemos citar los siguientes componentes que deben incluirse en el diagnóstico de la situación del transporte fluvial:

- El inventario de naves fluviales y las especificaciones técnicas de embarcaciones a construir en función de las áreas de producción, turismo, extracción petrolera, potencial de pasajeros, entre otros.
- La profesionalización de las tripulaciones.
- El uso de hidrovías para garantizar el tráfico fluvial todo el año.
- El monitoreo constante de los ríos que permita una navegación fluida.
- El nivel de cumplimiento de la normatividad actual respecto al transporte fluvial.
- Las vías de acceso a los puertos por vía terrestre.



C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

- La innovación tecnológica que deba emplearse.
- Datos de movimiento de pasajeros y transporte de carga a través de la vía fluvial en la región amazónica.
- Situación hidrográfica de los ríos navegables.
- Situación de los terminales portuarios fluviales en los ríos navegables.
- Situación de ayudas a la navegación en los ríos navegables.
- Los diagnósticos de los Estudios de Impacto Ambientales.
- El cuidado de la biodiversidad de especies y los nuevos roles en seguridad ambiental de fiel cumplimiento en el Sistema Nacional de Evaluación de Impacto Ambiental (SEIA).
- Proyectos de inversión pública para mejorar la calidad del servicio de transporte fluvial y lacustre de la región amazónica.

Al contrastar los componentes enunciados que deben incluirse en el diagnóstico situacional con lo indicado en la Guía de Políticas Nacionales se observa que no solo va a permitir describir, comprender, explicar y predecir los elementos del problema público, sino también mejorarlo recomendando cursos de acción posteriormente.

Tabla 5

*Respuestas de los entrevistados a la Pregunta 4: ¿A su juicio, cómo debería ser la participación de organismos y/o instituciones en el diseño de una política nacional fluvial amazónica?*

| No | Respuestas  |
|----|---|
| 1  | <p><b>Contralmirante (r) Mg. Eduardo Reategui Guzmán</b><br/>Considero lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Debe seguirse el mismo camino que se hizo para generar la Política Nacional Marítima, cuya Secretaría Técnica Permanente lo tiene la Dirección de Intereses Marítimos. Se generaron reuniones con todos los ministerios y entidades privados afines a este ámbito para encontrar los mecanismos y normas más adecuados, que dio origen a la COMAEN.</li> <li>• En el caso de la Amazonía peruana debe considerarse la exploración para la búsqueda de nuevas rutas que faciliten el tráfico fluvial. Es el caso del istmo de Fitzcarrald, que une la</li> </ul> |

Este trabajo está sujeto a <https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>

C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

cuenca del bajo Urubamba con el alto Manu, permitiendo la vinculación de la cuenca del Ucayali con el de Madre de Dios.

- 
- 2 **Capitán de Navío (r) Mg. Juan Carlos Montenegro Valderrama**  
Con respecto a la participación de organismos en el diseño, considero que las políticas de transporte fluvial las deben planificar, ejecutar y supervisar el Estado mediante sus diferentes entidades públicas, quienes van a ejercer una importante labor articulando sus competencias en forma sinérgica y sincronizada.
- 
- 3 **Vicealmirante (r) Mg. Carlos Gamarra Elías**  
Con relación a la participación de organismos y/o instituciones en el diseño de la política nacional fluvial amazónica, considero que la única manera sería a través de la realización de talleres de trabajo, identificando a los actores y protagonistas de las decisiones, así como a los grupos de posibles afectados.
- 
- 4 **Vicealmirante (r) Mg. Jorge Moscoso Flores**  
Se debería elaborar una Estrategia Nacional de Transporte Fluvial que defina funciones y responsabilidades de todas las instituciones y organismos que deban participar en impulsar el transporte fluvial con criterios de calidad y sostenibilidad.
- 
- 5 **Vicealmirante Mg. Herbert Del Álamo Carrillo**  
Considero que debería ser una participación multidisciplinaria que vean todos los aspectos desde los puntos de vista económicos, sociales y ambientales. Tendríamos entre otros:
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones, con las Direcciones Generales de Normatividad y Autorizaciones, así como la Autoridad Portuaria Nacional y Autoridades Portuarias Regionales
  - Ministerio de Defensa, a través de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas de la Marina de Guerra del Perú - DICAPI
  - Gobiernos Regionales, con sus Direcciones Regionales de Transportes y Comunicaciones
  - Gobiernos Locales
  - Dirección General de Salud Ambiental
  - Ministerio Público
  - Servicio Nacional de Sanidad Agraria
  - Instituto Nacional de Defensa y de la Protección de la Propiedad Intelectual
  - Asociaciones de armadores, estibadores, agencias fluviales y todas las relacionadas con el transporte fluvial.
  - Empresas turísticas del área amazónica
  - Sociedad Civil
  - Cámaras de Comercios Regionales
  - Empresas Aseguradoras de transporte fluvial
- 
- 6 **Contralmirante Mg. Antonio Vildoso Concha**  
Se deberá considerar un nuevo comité técnico y comité consultor con los Once (11) Miembros que integran la comisión de la COMAEM, incluyendo además al Ministerio de la Mujer y Poblaciones Vulnerables.
- 
- 7 **Eco. Mg. Natalia Teruya**  
Con respecto a la participación de organismos en el diseño de la política nacional fluvial amazónica, considero que, al ser un servicio de responsabilidad compartida, los actores deben compenetrar los roles a través de un órgano rector y ese es el Estado peruano.
- 
- 8 **Capitán de Fragata Mg. Marco Tineo Zanelli**  
Con respecto a la participación de organismos en el diseño de la política nacional fluvial amazónica, considero que todas las instituciones involucradas en esta importante actividad



C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

---

deberían tener participación y responsabilidades directas no solo durante el diseño de la normativa, sino también en el proceso de implementación y posterior a ello en el control y la fiscalización correspondiente.

---

9 **Adm. Mg. Danny Luis Cárdenas Arce**

La participación activa es importante, para lo cual, se deben desarrollar reuniones de trabajos con los organismos y/o instituciones nacionales e internacionales relacionados al transporte fluvial, a fin de integrar y fortalecer objetivos para el diseño de una política nacional amazónica.

---

De las respuestas de los entrevistados a la pregunta descrita en la Tabla 5, se puede apreciar una clara sintonía en las respuestas, considerándose que la participación de las entidades en el diseño de una política nacional fluvial amazónica, debe ser activa, mediante reuniones, talleres de trabajo y/o conformación de una Comisión Multidisciplinaria, similar a la Comisión Multisectorial de la Acción del Estado en el Ámbito Marítimo (COMAEM), creada para la elaboración de la Política Nacional Marítima, incidiendo los siguientes aspectos:

- Buscar mecanismos y normas adecuadas relacionadas al ámbito fluvial.
- Considerar los puntos de vista económicos, sociales y ambientales.
- Identificar a los actores y protagonistas de las decisiones, así como a los grupos de posibles afectados.
- Explorar la búsqueda de nuevas rutas que faciliten el tráfico fluvial.
- Los actores deben compenetrar sus roles a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- Elaborar una Estrategia Nacional de Transporte Fluvial que defina funciones y responsabilidades de todas las instituciones y organismos que deban participar en impulsar el transporte fluvial con criterios de calidad y sostenibilidad.

Cabe señalar que uno de los entrevistados ha nombrado a los organismos que tendrían que participar y lo considero importante, los mismos que se detallan a continuación:



C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

- Ministerio de Transportes y Comunicaciones, con las Direcciones Generales de Normatividad y Autorizaciones, así como la Autoridad Portuaria Nacional y Autoridades Portuarias Regionales.
- Ministerio de Defensa, a través de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas de la Marina de Guerra del Perú - DICAPI.
- Gobiernos Regionales, con sus Direcciones Regionales de Transportes y Comunicaciones.
- Gobiernos Locales.
- Dirección General de Salud Ambiental.
- Ministerio Público.
- Servicio Nacional de Sanidad Agraria.
- Instituto Nacional de Defensa y de la Protección de la Propiedad Intelectual.
- Asociaciones de armadores, estibadores, agencias fluviales y todas las relacionadas con el transporte fluvial.
- Empresas turísticas del área amazónica.
- Cámaras de Comercios Regionales.
- Empresas Aseguradoras de transporte fluvial.

Al contrastar la respuesta enunciada respecto a la participación de las entidades en el diseño de una política nacional fluvial amazónica, con lo indicado en la Guía de Políticas Nacionales se observa que el liderazgo activo de los servidores públicos involucrados en la solución de la problemática identificada va a permitir consensuar las alternativas de solución que requiere la población afectada.

Tabla 6

*Respuestas de los entrevistados a la Pregunta 5: A su juicio, ¿cuáles considera que serían las alternativas de solución más adecuadas, dando un orden de prioridad, para solucionar el problema público en el ámbito del transporte fluvial?*



Este trabajo está sujeto a <https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>

C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

| No | Respuestas   |
|----|--|
| 1  | <p><b>Contralmirante (r) Mg. Eduardo Reategui Guzmán</b></p> <p>Considero que las alternativas de soluciones más adecuadas serían las siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Crear inmediatamente un Comité similar a la indicada en el párrafo precedente, presidida por el Comandante General de Operaciones de la Amazonía o el comandante de la Quinta Zona Naval.</li> <li>• Involucrar recursos del Gobierno Regional afín al área en consideración.</li> <li>• Involucrar a la ENAMM en la creación de filiales para formación y entrenamiento de tripulaciones fluviales.</li> <li>• Concientizar a las poblaciones amazónicas en la disciplina del tráfico fluvial, que incidirá en su desarrollo personal y social. Aquí los medios locales juegan un papel importante. Debe recordarse que en los poblados amazónicos un niño a los 5 años ya usa su canoa.</li> <li>• Concientizar a los Armadores para lograr su colaboración a fin de compatibilizar la rentabilidad de sus inversiones versus la seguridad de sus embarcaciones. Tripulaciones profesionales dan mejor rédito que las empíricas.</li> </ul> |
| 2  | <p><b>Capitán de Navío (r) Mg. Juan Carlos Montenegro Valderrama</b></p> <p>Con respecto a las alternativas de soluciones más adecuadas, considero las siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Desarrollar el conocimiento técnico científico de las vías navegables.</li> <li>• Desarrollar un plan de infraestructura fluvial a lo largo de las vías navegables.</li> <li>• Desarrollar un plan de mantenimiento de la infraestructura fluvial en forma continua en el tiempo.</li> </ul>   |
| 3  | <p><b>Vicealmirante (r) Mg. Carlos Gamarra Elías</b></p> <p>Con respecto a las alternativas de soluciones más adecuadas, considero que, acorde con la Guía de Políticas Nacionales que emite el CEPLAN, debe ser resultado de un trabajo en que participen los actores directamente vinculados con el tema. Sin embargo, dada la experiencia laboral en la región amazónica considero de vital importancia, que debe conformarse una comisión multisectorial que considere puntos relevantes como el conocimiento de las características hidro morfológicas y la capacidad de navegabilidad de la red fluvial amazónica, para ser evaluada por todos los actores involucrados, con la finalidad de contar con un mejor aprovechamiento de la vía fluvial en provecho de los pobladores de la región amazónica.</p>   |
| 4  | <p><b>Vicealmirante (r) Mg. Jorge Moscoso Flores</b></p> <p>Las alternativas de solución más adecuadas para solucionar el problema público en el ámbito del transporte fluvial serían entre otras:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Considerar una sola autoridad responsable del estudio y manejo de información hidrográfica de los ríos de la Amazonía.</li> <li>• Considerar una sola autoridad responsable de velar por la seguridad de la vida humana en el transporte de pasajeros por vía fluvial.</li> <li>• Considerar una sola autoridad responsable del desarrollo de los terminales portuarios fluviales.</li> <li>• Considerar una sola autoridad responsable de diseñar, implementar y mantener las hidrovías fluviales.</li> </ul>   |
| 5  | <p><b>Vicealmirante Mg. Herbert Del Álamo Carrillo</b></p> <p>Considero que las alternativas de soluciones más adecuadas serían las siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La formalización de los Puertos de carga y pasajeros.</li> <li>• Modernización gradual de las naves fluviales.</li> <li>• Incrementar el profesionalismo del personal a cargo de las embarcaciones fluviales revisando la calidad de la capacitación impartida.</li> <li>• Establecer o revisar la normativa para construcciones y reparaciones de las embarcaciones</li> </ul>   |





C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

---

fluviales con la finalidad de elevar el estándar y seguridad de la navegación, lográndose dinamizar la economía de la región.

- Incrementar las capacidades de la Autoridad Marítima Nacional, para la protección de la vida humana y medio ambiente en el ámbito fluvial, así como el combate contra los ilícitos.

---

6 **Contralmirante Mg. Antonio Vildoso Concha**

El fortalecimiento de las diferentes actividades considerando en la actualidad la prioridad técnica, ya que se debe primero aprobar los Estudios de Ingeniería (EDI) realizados a los ríos principales en la Amazonía, además debe conocerse los impactos de Estudios Ambientales (EIA) de cada punto local de desarrollo fluvial que permita brindar los diferentes servicios que se deberán entregar en la implementación de la política Fluvial; es necesario considerar que en la mayoría de los casos el desarrollo amazónico por ríos es deficiente en servicios de astilleros, grifos flotantes, avituallamiento, estándares en las construcciones navales de transporte de materiales, varaderos para trabajos diversos, desguaces de naves, en ese sentido se deberá revisar y actualizar bajo la conformación de un comité técnico la normatividad vigente entre la DICAPI, APN-MTC, ENERGIA Y MINAS, SENACE, y organismos vinculantes a tales fines.

La siguiente alternativa es mejorar la condición social de la población ya que todo proyecto e implementación en el ámbito fluvial está vinculado a los estudios ambientales, donde se exige el desarrollo de talleres y consultas populares para la aprobación de la población.

---

7 **Eco. Mg. Natalia Teruya**

Considero que las alternativas de soluciones más adecuadas serían las siguientes:

- Perfeccionar los modelos de transporte hacia naves de mayor calidad de servicio, mejorando la capacidad de gestión del transporte.
- Combatir la informalidad.
- Elevar el nivel de seguridad.

---

8 **Capitán de Fragata Mg. Marco Tineo Zanelli**

Con respecto a las alternativas de soluciones más adecuadas, considero que debe darse prioridad a la formalización de los puertos en la Amazonía, mediante mecanismos y normas adecuadas, así también, mejorar los servicios que estos deben brindar, contando con estándares básicos en seguridad y comodidad, y finalmente el fortalecimiento de las instituciones encargadas de controlar y fiscalizar todo lo relacionado a esta actividad.

---

9 **Adm. Mg. Danny Luis Cárdenas Arce**

Considero que las alternativas de soluciones más adecuadas serían las siguientes:

- Un Parque naviero fluvial moderno y segmentado, es decir que exista embarcaciones solo que transporten pasajeros y embarcaciones que movilicen solo carga y/o mercancías.
  - Mayor número de embarcaderos fluviales formales, que cuenten con moderna infraestructura portuaria y con certificaciones de las Autoridad Portuaria
  - Mayor interés de parte de los municipios, gobiernos locales y regionales de la Amazonía en priorizar el desarrollo del transporte fluvial.
- 

Dadas las respuestas a la pregunta descrita en la Tabla 6, se puede evidenciar que las alternativas de solución propuestas por los entrevistados, se encuentran alineadas al problema público definido, pero para enunciarlas, han sido agrupadas en tres alternativas de solución, que se detallan a continuación:



C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

- Desarrollar la ciencia, tecnología e innovación para mejorar el comercio y el desarrollo de las actividades económicas y productivas en el ámbito fluvial de manera responsable, buscando aportar a la sostenibilidad de los recursos ecosistémicos y mejorar la condición social de la población amazónica.
- Fortalecer la gobernabilidad del ámbito fluvial para mejorar el estado de la seguridad de la vida humana en el transporte de pasajeros y del desarrollo de la infraestructura portuaria fluvial, propiciando las actividades económicas y comerciales, desarrollándose de forma ordenada, segura y responsable; promoviendo una mayor presencia fluvial del Perú en la región.
- Impulsar la conciencia fluvial en los pobladores de la región amazónica, para el mejor uso y explotación en forma sostenible de los recursos del ámbito fluvial, identificando la importancia del conocimiento de las vías navegables, para alcanzar el desarrollo con la aplicación de la ciencia y tecnología para este fin.

Al contrastar las alternativas de solución enunciadas para solucionar el problema público en el ámbito del transporte fluvial, con lo indicado en la Guía de Políticas Nacionales, es imprescindible que cada una de las alternativas, deban contar con los criterios de viabilidad, efectividad, análisis costo beneficio, equidad, efectos, y análisis de escenarios contextuales.

Tabla 7

*Respuestas de los entrevistados a la Pregunta 6: A su juicio, ¿cuál sería la situación futura deseada al 2030, que se debe alcanzar a través de una política pública en el ámbito del transporte fluvial?*

| No | Respuestas  |
|----|---|
| 1  | <p><b>Contralmirante (r) Mg. Eduardo Reategui Guzmán</b></p> <p>Considero que la situación futura deseada al próximo lustro:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Visión: Una marina mercante fluvial con presencia en toda la cuenca amazónica peruana: moderna, ordenada y organizada en todos los escenarios de sus actividades, que se exteriorice por su eficiencia operativa y administrativa, para que contribuya al desarrollo sostenible del país por su eficiencia en el Tráfico Fluvial.</li> <li>• La Política Nacional Fluvial debe estar enmarcada dentro de la Constitución vigente: Art. 69: Desarrollo de la Amazonía. El Estado promueve el desarrollo sostenible de la Amazonía con una legislación adecuada.</li> <li>• Es decir, que la Política Nacional Fluvial debe promover el desarrollo de la Amazonía peruana.</li> </ul> |

Este trabajo está sujeto a <https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>

C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

- 
- 2      **Capitán de Navío (r) Mg. Juan Carlos Montenegro Valderrama**  
Respecto a la situación futura deseada, considero:
- Que la hidrovia opere al 100% en las actuales rutas.
  - Ampliar las rutas de la hidrovia a las otras vías navegables: Napo, Putumayo.
  - Extender la ruta del rio Ucayali hasta Atalaya,
  - Establecer infraestructura fluvial para el manejo de carga y de pasajero a lo largo de la hidrovia.
- 
- 3      **Vicealmirante (r) Mg. Carlos Gamarra Elías**  
Con relación a la situación futura deseada, considero que, acorde con la Guía de Políticas Nacionales que emite el CEPLAN, debe ser resultado de un trabajo en que participan los actores directamente vinculados con el tema. Sin embargo, dada la experiencia laborar en la región amazónica, al próximo lustro se debe contar con una hidrovia fluvial amazónica operando al 100% de su capacidad, extendiendo rutas a otras vías navegables, mejorando las condiciones de seguridad en el tráfico fluvial de la región amazónica.
- 
- 4      **Vicealmirante (r) Mg. Jorge Moscoso Flores**  
La situación futura deseada en el ámbito del transporte fluvial estaría orientada a lograr una actividad eficiente, con un mínimo impacto a los ecosistemas amazónicos, que sea modelo de innovación tecnológica en el diseño e implementación de las hidrovías y trenes logísticos, que se logre optimizar costos de fletes y seguros. En suma, una actividad de transporte fluvial que sea considerada referente a nivel regional.
- 
- 5      **Vicealmirante Mg. Herbert Del Álamo Carrillo**  
La Amazonía representa el 60% del territorio peruano, pero solo el 8% del PBI. El principal modo de transporte en la Amazonía es el fluvial debido a la dificultad geográfica para construir carreteras, así como el alto costo y escasa disponibilidad del transporte aéreo. Por lo tanto, se debe llegar al año 2030 con un conjunto de puertos fluviales 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 Amazonía, siendo un eslabón importante en la intención de ser un país bioceánico, con el objetivo de generar inclusión y oportunidades de desarrollo político, social, económico y ambiental.
- 
- 6      **Contralmirante Mg. Antonio Vildoso Concha**  
La importancia de que el Estado peruano haya iniciado un estudio a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones de las Hidrovías Amazónicas que permitan el desarrollo de diferentes actividades por los ríos, nos permite tener una posición futura con aproximadamente 400 observaciones multisectoriales vinculantes realizadas por todos los organismos al citado estudio. La Marina de Guerra del Perú se pronunció a través de la DICAPI con 30 observaciones a la evaluación de dicho estudio; no existiendo un plan de trabajo conjunto sobre todo en los cambios y exigencias del dragado en ríos y su posterior dispersión en el vertimiento descritos en el Decreto Legislativo N°1147 de fecha 10 de diciembre del 2012 que regula el fortalecimiento de las Fuerzas Armadas en las competencias de la Autoridad Marítima Nacional –Dirección General de Capitanías y la actualización del Texto Único de procedimientos Administrativos de la Marina de Guerra del Perú TUPAM-15001 edición 2012.  
El futuro deseado 2030 estará nuevamente basado en la implementación de toda la información técnica requerida que sirva de base para el desarrollo económico, fortalecimiento y gobernabilidad de cada localidad vinculada al ámbito fluvial.
- 
- 7      **Eco. Mg. Natalia Teruya Teruya**  
Respecto a la situación futura deseada, considero que al 2030 se debe contar con un
- 



C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

---

mejoramiento considerable del estándar del servicio de transporte de carga y pasajeros, con capacidad competitiva en la Región Amazónica en apoyo al comercio exterior, generando mayores divisas al país.

---

8 **Capitán de Fragata Mg. Marco Tineo Zanelli**

Considero que la situación futura deseada al 2030 se debe contar con un desarrollo portuario amazónico con óptimos estándares de calidad, adaptados a la realidad de la región, que fomente la conciencia y la formalidad en todos los demás servicios relacionados a esta importante actividad.

---

9 **Adm. Mg. Danny Luis Cárdenas Arce**

Respecto a la situación futura deseada, considero que al 2030 se debe contar con:

- Mayor número de embarcaciones seguras y modernas para prestar un servicio eficiente y de calidad, estas deben ser controladas por la Autoridad Fluvial Nacional.
  - Mayor número de embarcaderos fluviales autorizados y certificados por la Autoridad Portuaria Nacional.
  - Mayor número de embarcaderos fluviales modernos y con una infraestructura portuaria adecuada para brindar un servicio óptimo y seguro a la carga y pasajeros.
- 

Con relación a la pregunta descrita en la Tabla 7, los entrevistados han considerado diversas situaciones futuras, pero complementarias y relacionadas entre sí, lo cual ha permitido considerar la situación futura deseada para el problema público definido, en el ámbito del transporte fluvial al 2025, de la siguiente manera:

- Al primer lustro de aprobación de la Política Nacional, en lo concerniente a la gestión del Transporte Fluvial, se contará con puertos fluviales eficientes, una marina mercante fluvial moderna, ordenada y organizada e hidrovías al 100% de su capacidad, con un mínimo impacto a los ecosistemas amazónicos, que favorezcan la movilidad de las personas y una mayor conectividad en las cadenas de suministro, logrando optimizar costos de fletes y seguros, estimulando la iniciativa privada y la competitividad en la región amazónica en apoyo al comercio exterior, contando con un modelo de innovación tecnológica en el diseño e implementación de las hidrovías y trenes logísticos, con estándares óptimos de calidad.

Cabe mencionar, que uno de los entrevistados considera vital que para conseguir el futuro deseado, dependerá de encontrar la solución al Estudio de Impacto Ambiental del Proyecto de la Hidrovía Amazónica que se encuentra observado por gran número de entidades vinculadas a la actividad del transporte fluvial, siendo este proyecto



fundamental para lograr el desarrollo económico, fortalecimiento y gobernabilidad de cada localidad vinculada al ámbito fluvial.

Al contrastar la situación futura deseada enunciada, con lo indicado en la Guía de Políticas Nacionales se observa que describe la situación más favorable y factible de ser alcanzada al año 2025 y representa la finalidad de la Política Nacional Fluvial Amazónica respecto a la gestión del transporte fluvial, mediante la acción coordinada del Estado.

Tabla 8

*Respuestas de los entrevistados a la Pregunta 7: ¿Qué objetivos deberían plantearse para la gestión del transporte fluvial, como parte de una futura propuesta de Política Nacional Fluvial Amazónica al 2025?*

| No | Respuestas  |
|----|---|
| 1  | <p><b>Contralmirante (r) Mg. Eduardo Reategui Guzmán</b><br/>                     Considero que deberían plantearse los siguientes objetivos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Liberar de impuestos a la construcción de embarcaciones en la Amazonía peruana, siempre y cuando tengan el aval de un astillero oficial.</li> <li>• Creación de filiales de la ENAMM en Iquitos, Pucallpa y Madre de Dios.</li> <li>• Facilidades para la adquisición e instalación de equipos de ayudas a la navegación como radares, ecosondas, radios, GPS, fotos satelitales y otros.</li> <li>• Construcción de Puertos menores y varaderos, con facilidades para los pasajeros y carga. Las plataformas flotantes son una gran opción para embarcaderos. En Santa Rosa en la triple frontera, el SIMA Iquitos construyó una capitania flotante. Muy versátil.</li> <li>• Patrulleras fluviales y aéreas para las Capitanías de Puerto.</li> <li>• Prohibición para la navegación nocturna de embarcaciones menores.</li> </ul> |
| 2  | <p><b>Capitán de Navío (r) Mg. Juan Carlos Montenegro Valderrama</b><br/>                     Al respecto, considero que deberían plantearse los siguientes objetivos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mejorar la infraestructura del transporte fluvial: puerto fluvial, plataforma del transporte fluvial.</li> <li>• Mejorar las condiciones del transporte fluvial, mejoras en la plataforma fluvial.</li> <li>• Mejorar las condiciones de seguridad de la vía fluvial: señalización, dragado, cartografía electrónica para la navegación segura.</li> <li>• Formalizar el transporte de carga fluvial en todas las vías navegables.</li> </ul>   |
| 3  | <p><b>Vicemirante (r) Mg. Carlos Gamarra Elías</b><br/>                     Al respecto, acorde con la Guía de Políticas que emite el CEPLAN, debe ser resultado de un trabajo en que participan los actores directamente vinculados con el tema. Sin embargo, recomiendo conocer las propuestas formuladas por el IEHMP.</p>   |
| 4  | <p><b>Vicemirante (r) Mg. Jorge Moscoso Flores</b><br/>                     Los objetivos que podrían considerarse en la PNF al 2030 serian: fortalecer la presencia e influencia del Perú en el ámbito amazónico, gestionar en forma eficiente la actividad de transporte fluvial, fortalecer las actividades productivas en el ámbito amazónico a través del intercambio comercial por vía fluvial, incrementar el comercio a través de la vía fluvial,</p>   |





C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

---

fortalecer la seguridad de la vida humana en las vías fluviales y evitar el impacto negativo de los ecosistemas fluviales.

---

5 **Vicemirante Mg. Herbert Del Álamo Carrillo**

Considero que deberían plantearse los siguientes objetivos:

- Incrementar el comercio de manera sostenible y diversificada en el ámbito fluvial.
- Fortalecer la seguridad en el ámbito fluvial.

---

6 **Contralmirante Mg. Antonio Vildoso Concha**

Los objetivos prioritarios que se encuentran promulgados en la Política Nacional Marítima deberán ser revisados para su inclusión en el ámbito fluvial, sin embargo, estos objetivos deberán tener en cuenta lo siguiente;

En el ámbito fluvial; factibilidad de efectuar dragados en ríos amazónicos de acuerdo a los estándares que exige el protocolo de Londres 2018 sobre vertimientos (niveles de toxicidad química de los suelos hacer dragados relativos a la prevención de la contaminación del mar y que no considera al ámbito fluvial por vertimiento de desechos y otras materias que deberán estar bien definidas por el Ministerio del Ambiente y el Ministerio de Relaciones Exteriores en el Decreto Supremo N°022-2018 RE para el ámbito fluvial como niveles de Hierro, plomo, fosforo en los ríos), en los ríos amazónicos considerando sus ciclos hídricos, vertientes y niveles históricos entre las crecientes y vaciones con la determinación de sus máximas avenidas, Talwed y Vaguadas.

Las actualizaciones cartográficas de los ríos que requieren levantamientos en multihaz y monohaz, zonas aluviales que ayudan a la formación multitemporal de meandros por lo que recomienda un trabajo conjunto entre el MINDEF-MGP y el MTC.

En el ámbito de la gobernabilidad contribuir al bienestar humano mediante el fortalecimiento, prevención, monitoreo y fiscalización que permitan el desarrollo en el ámbito fluvial.

---

7 **Eco. Mg. Natalia Teruya Teruya**

Considero que deberían plantearse los siguientes objetivos:

- Mejorar la capacidad del servicio de transporte de carga a precios competitivos.
- Mejorar el servicio de transporte de pasajeros con comodidad y seguridad.

---

8 **Capitán de Fragata Mg. Marco Tineo Zanelli**

Considero que deberían plantearse los siguientes objetivos:

- Incrementar el número de terminales portuarios formales en la región.
- Formalizar el servicio de las operaciones portuarios y servicios conexos.
- Formalizar las operaciones y que las embarcaciones realizan, para brindar el servicio de transporte de carga y pasajeros.

---

9 **Adm. Mg. Danny Luis Cárdenas Arce**

Considero que deberían plantearse los siguientes objetivos:

- Desarrollar un Sistema Moderno de Tráfico Fluvial de control y monitoreo de todas las embarcaciones de la Amazonía.
  - Fortalecer la seguridad en el ámbito fluvial y modernizar el Parque Naviero fluvial.
  - Incrementar el comercio de manera sostenible y diversificada en el ámbito fluvial.
  - Aumentar el número de Embarcaderos de la Amazonía con autorización por parte de la Autoridad Portuaria para realizar actividades portuarias
  - Fortalecer las actividades productivas en el ámbito fluvial, en forma racional y sostenible.
- 





De las respuestas de los entrevistados, a la pregunta descrita en la Tabla 8, se puede evidenciar que gran parte de los especialistas han considerado objetivos relacionados a funciones que podrían ser asumidos por ministerios con competencias en el ámbito fluvial. También otro grupo de especialistas, si ha considerado objetivos claros y prioritarios que podrían generar cambios, que permitan dar solución al problema público identificado, los mismos que se detallan a continuación:

- Mejorar las condiciones de seguridad de la vía fluvial: dragado, cartografía electrónica para la navegación segura en los ríos navegables de la Amazonía.
- Desarrollar un Sistema Moderno de Trafico Fluvial que permita tener el control y monitoreo de todas las embarcaciones de la Amazonía.
- Formalizar el servicio de las operaciones portuarias fluviales y servicios conexos, con el fin de contar con procesos seguros y eficientes.
- Incrementar el comercio de manera sostenible y diversificada en el ámbito fluvial.
- Incrementar el número de terminales portuarios formales en la región.
- Mejorar la capacidad del servicio de transporte de carga a precios competitivos, en beneficio de los actores relacionados al transporte fluvial en la Amazonía.
- Fomentar la creación de centros de capacitación y perfeccionamiento para las tripulaciones que dotan las embarcaciones fluviales, con estándares de calidad en Iquitos, Pucallpa y Madre de Dios.
- Fortalecer la presencia e influencia del Perú en el ámbito amazónico, con el impulso de la inversión pública y privada que permita elevar el desarrollo sostenible del país.
- Fortalecer las actividades productivas en el ámbito amazónico a través del intercambio comercial por vía fluvial.
- Fortalecer la seguridad de la vida humana en las vías fluviales y evitar el impacto negativo de los ecosistemas fluviales.



C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

- Contribuir al bienestar humano mediante el fortalecimiento, prevención, monitoreo y fiscalización que permitan el desarrollo en el ámbito fluvial.
- Realizar las actualizaciones cartográficas de los ríos que requieren levantamientos en zonas aluviales que ayudan a la formación multitemporal de meandros, mediante un trabajo conjunto entre el MINDEF-MGP y el MTC.
- Capacitar a los administrados sobre la seguridad y calidad de servicio del transporte fluvial en la región amazónica, bajo estándares de calidad y normativa actualizada.

Al contrastar los objetivos enunciados que deberían plantearse para la gestión del transporte fluvial, con lo indicado en la Guía de Políticas Nacionales se observa que son coherentes y consistentes con la estructuración del problema público, son formulados proponiendo cambios en las condiciones de vida de la población en el mediano o largo plazo, se redactan de forma concreta y sintética, especificando la condición a alcanzar y el sujeto sobre el cual recae el cambio propuesto.

Tabla 9

*Respuestas de los entrevistados a la Pregunta 8: ¿A su juicio, qué indicadores deben establecerse en la gestión del transporte fluvial, como parte de una futura propuesta de Política Nacional Fluvial Amazónica al 2025?*

| No | Respuestas   |
|----|--|
| 1  | <p><b>Contralmirante (r) Mg. Eduardo Reategui Guzmán</b></p> <p>Considero que deben establecerse los siguientes indicadores:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Data de la construcción de unidades en los últimos diez años para tener una idea de la evolución del tipo de naves.</li> <li>• Modalidad de transporte: carga, pasajeros, mixto, turismo, etc.</li> <li>• Data de tripulaciones y su formación profesional.</li> <li>• Crecimiento económico de la Región.</li> <li>• Crecimiento poblacional de las urbes y poblaciones en la región.</li> <li>• Afectación del medio ambiente por el Tráfico Fluvial.</li> </ul> |
| 2  | <p><b>Capitán de Navío (r) Mg. Juan Carlos Montenegro Valderrama</b></p> <p>Al respecto, considero que deben establecerse los siguientes indicadores:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aumento de la Seguridad en la vía, no accidente</li> <li>• Aumento de la carga fluvial formal.</li> </ul>   |

Este trabajo está sujeto a <https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>

C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

- Aumento del Número de pasajeros.
- Aumento de rutas de la hidrovía.

---

3 **Vicealmirante (r) Mg. Carlos Gamarra Elías**

Al respecto, considero que, acorde con la Guía de Políticas que emite el CEPLAN, debe ser resultado de un trabajo en que participan los actores directamente vinculados con el tema. Sin embargo, dada la experiencia laboral en la región amazónica, considero el nivel de afectación al medio ambiente producto del tráfico fluvial en la región, el porcentaje de capacidad de operación de la hidrovía amazónica y el aumento de rutas por intermedio de esta hidrovía.

---

4 **Vicealmirante (r) Mg. Jorge Moscoso Flores**

Los indicadores de gestión del transporte fluvial como parte de la PNF al 2025 serían entre otros:

- El número de personas transportadas por vía fluvial.
- El volumen de carga transportada por vía fluvial.
- La seguridad en las hidrovías.
- Ayudas a la navegación en las hidrovías.
- Facilidades de carga, descarga y almacenamiento en los terminales fluviales.

---

5 **Vicealmirante Mg. Herbert Del Álamo Carrillo**

Considero que aparte de los indicadores contables y financieros, se deben medir otros indicadores que proporcionen información de cómo se está realizando el servicio y de cuáles son los problemas más graves que están afectando la calidad como, por ejemplo:

**Indicadores Estratégicos:**

- Grado de Implantación del Sistema de Indicadores:
- Indicador que nos informará de la fase de implantación en la que se encuentra el sistema de indicadores.
- Grado de Implantación de la Estructura Organizativa y Funcional:
- Indicador que nos informará de la fase de implantación en la que se encuentra la nueva Estructura Organizativa y Funcional del transporte fluvial
- Grado de Satisfacción del Cliente:
- Indicador que mide el grado en el que las mejoras introducidas en los procesos están afectando a la Satisfacción del Cliente y, en definitiva, a la consecución de un servicio con cero imperfecciones.
- Rendimiento de los Recursos de la Empresa:
- Indicador que mide el rendimiento que se está obteniendo de los recursos de la empresa y nos informará del grado de competitividad del precio del servicio.

**Indicadores Operacionales;** de cada uno de Indicadores Estratégicos establecidos, como ejemplos: Transferencia de Carga, Movimiento de contenedores, tiempos, medidas de productividad de la nave/muelle, medidas de productividad por grúa, deposito

**El cuadro de mando integral** que contempla cuatro perspectivas: financiera, clientes, procesos internos y por último formación y crecimiento

---

6 **Contralmirante Mg. Antonio Vildoso Concha**

Los indicadores más importantes son el porcentaje de participación del Producto Bruto Interno (PBI) que contribuirá la Política Nacional Fluvial al PBI Nacional a través de cuantificación del INEI en las diferentes actividades productivas realizadas por las empresas y que no se tiene como parte del sistema estadístico Nacional.

El segundo indicador es el porcentaje de localidades que participarían en estas actividades y que deberán alcanzar los estándares medioambientales y de los diferentes servicios de transporte de carga y pasajeros por vía fluvial dentro de los 2687 Km de extensión comercial que se espera (ríos Huallaga, Marañón, Ucayali y Amazonas).

---

7 **Eco. Mg. Natalia Teruya Teruya**

Considero que deben establecerse los siguientes indicadores:

---



C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

- 
- Precio de transporte
  - Nivel de satisfacción del usuario
  - Uso de la tecnología
  - Capacidad de fiscalización
- 

8 **Capitán de Fragata Mg. Marco Tineo Zanelli**

Al respecto, considero que deben establecerse los siguientes indicadores:

- Cantidad de terminales portuarios formalizados en la región amazónica al 2030.
  - Aumento en el porcentaje de embarcaciones con permisos de operación y con rutas formalizadas.
- 

9 **Adm. Mg. Danny Luis Cárdenas Arce**

Los indicadores deben ser propuestos, analizados y aprobados por las Autoridades Competentes relacionados con la Política Nacional Fluvial Amazónica. En ese sentido, cada autoridad debe proponer una serie de indicadores de acuerdo a su competencia y de esta forma se logre alcanzar los objetivos del Plan Nacional de desarrollo portuaria fluvial.

---

De la pregunta descrita en la Tabla 9, los entrevistados respondieron en forma variada pero congruente, respecto a los indicadores que deben establecerse en la gestión del transporte fluvial, los mismos que deben ser propuestos, analizados y aprobados por las Autoridades Competentes relacionadas con la Política Nacional Fluvial Amazónica, entre los que podemos citar:

## 1) Indicadores contables y financieros:

- Crecimiento económico de la región, a través del nivel de formalización de los administrados que prestan el servicio de transporte Fluvial.
- Crecimiento poblacional de las urbes y poblaciones de la región.
- El porcentaje de participación del Producto Bruto Interno (PBI) que contribuirá la Política Nacional Fluvial al PBI Nacional a través de cuantificación del INEI en las diferentes actividades productivas realizadas por las empresas y que no se tiene como parte del sistema estadístico Nacional.
- El porcentaje de localidades que participarían en estas actividades y que deberán alcanzar los estándares medioambientales y de los diferentes servicios de transporte de carga y pasajeros por vía fluvial.



## 2) Indicadores operacionales:

- Transferencia de carga, movimiento de contenedores, tiempos, medidas de productividad de la nave/muelle y medidas de productividad por grúa.
- El número de personas transportadas por vía fluvial.
- El volumen de carga transportada por vía fluvial.

Al contrastar los indicadores enunciados que deben establecerse en la gestión del transporte fluvial, con lo indicado en la Guía de Políticas Nacionales se observa que cumplen con las cinco características deseables y recomendadas que son específicas, relevantes, medibles, realizables y temporales, los mismos que deben proporcionar un medio sencillo y fiable que permita realizar el seguimiento y evaluación del cumplimiento de los objetivos prioritarios durante la implementación de la Política Nacional Fluvial Amazónica, así como al final de su horizonte temporal.

Tabla 10

*Respuestas de los entrevistados a la Pregunta 9: ¿Qué lineamientos deben establecerse en la gestión del transporte fluvial, como parte de una futura propuesta de Política Nacional Fluvial Amazónica al 2025?*

| No | Respuestas  |
|----|---|
| 1  | <p><b>Contralmirante (r) Mg. Eduardo Reategui Guzmán</b></p> <p>Con relación a los lineamientos que deben establecerse considerar los dados en la visión descrita en la respuesta de la pregunta 6.</p>   |
| 2  | <p><b>Capitán de Navío (r) Mg. Juan Carlos Montenegro Valderrama</b></p> <p>La gestión de transporte fluvial debe tener como mínimo las siguientes consideraciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• El transporte de pasajeros para las rutas largas, debe ofrecer al pasajero como mínimo: comodidad y seguridad teniendo en cuenta que las distancias en las vías navegables son de magnitudes importantes.</li> <li>• Las instalaciones fluviales desde donde se embarcan y desembarcan los pasajeros deberían tener las facilidades mínimas para los pasajeros.</li> <li>• El transporte de carga debería hacerse mediante contenedores, eso hace más segura, más rápida y más económica el transporte de la carga. La carga de perecibles en contenedores con frío hará menos costosa la carga de perecibles. Sobre todo, para las ciudades más alejadas de los puertos fluviales que hoy están conectadas con la costa del país.</li> <li>• El manejo de la carga en los Puertos fluviales debe tener la infraestructura mínima para el manejo de la carga de contenedores.</li> </ul> |





C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

- 
- 3 **Vicealmirante (r) Mg. Carlos Gamarra Elías**  
Al respecto, considero que, acorde con la Guía de Políticas que emite el CEPLAN, debe ser resultado de un trabajo en que participan los actores directamente vinculados con el tema. Sin embargo, considero el maximizar la capacidad de operación de la hidrovía amazónica, fomentar la conciencia fluvial en la población mediante talleres y capacitaciones al personal involucrado en el transporte fluvial.
- 
- 4 **Vicealmirante (r) Mg. Jorge Moscoso Flores**  
Para la gestión del transporte fluvial se podrían considerar los siguientes lineamientos:
- Adecuar la normatividad de transporte fluvial para que se logre una actividad eficiente y competitiva.
  - Generar un paquete de incentivos tributarios para desarrollar una actividad de transporte fluvial innovadora y sostenible.
- 
- 5 **Vicealmirante Mg. Herbert Del Álamo Carrillo**  
Considerando los Objetivos planteados en la pregunta 7, se podrían considerar los siguientes: Incrementar el comercio de manera sostenible y diversificada en el ámbito fluvial
- Incentivar las inversiones en infraestructura portuaria y servicios conexos.
  - Consolidar el control y seguridad que coadyuve a un eficiente y competitivo transporte fluvial.
  - Optimizar los procesos y servicios de la cadena logística fluvial portuaria.
  - Mejorar las condiciones operacionales, administrativas y normativas del cabotaje fluvial.
  - Fortalecer los servicios de ayuda a la navegación en el ámbito fluvial.
  - Potenciar la capacidad y competitividad de la industria de construcciones y reparaciones navales en la región Amazónica.
  - Fortalecer la seguridad en el ámbito fluvial
  - Fortalecer el control y la vigilancia de todas las actividades marítimas, en cumplimiento de la normativa nacional y compromisos internacionales, en resguardo de la seguridad de la vida humana, la protección del medio marino y sus recursos, y la represión de las actividades ilícitas, por parte de la AMN y la PNP, en el ámbito de su responsabilidad.
  - Fortalecer la capacidad de respuesta ante situaciones de búsqueda y salvamento marítimo en el área de responsabilidad de la Región Amazónica, así como en caso de desastres.
  - Fortalecer la capacidad de acción para la lucha contra las actividades ilícitas en el área de responsabilidad de la AMN y la PNP.
  - Velar por el cumplimiento de las normas para la protección y conservación del medio ambiente marino, ecosistemas y sus recursos.
- 
- 6 **Contralmirante Mg. Antonio Vildoso Concha**  
Se deberán revisar los lineamientos de los cinco (05) objetivos Prioritarios de la PNM para su provisión de servicios y estándares adecuados al ámbito Fluvial.
- 
- 7 **Eco. Mg. Natalia Teruya Teruya**  
Considero que los lineamientos que deben establecerse son los siguientes:
- Fortalecer la institucionalidad de los actores mediante acuerdos consensuados.
  - Incrementar la formación de los gestores públicos, privados y los tripulantes de las naves con modelos modernos de gestión.
- 
- 8 **Capitán de Fragata Mg. Marco Tineo Zanelli**  
Al respecto, considero que deben establecerse los siguientes lineamientos:
- Mejora en el servicio portuario amazónico.
  - Asegurar las operaciones y rutas de las embarcaciones que realizan el servicio de transporte de carga y pasajeros en la Amazonía.
- 
- 9 **Adm. Mg. Danny Luis Cárdenas Arce**  
Considero que los lineamientos que deben establecerse son los siguientes:
- Fortalecer el control y la vigilancia de todas las actividades fluviales en cumplimiento de la
- 





C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

---

normativa nacional, en resguardo de la seguridad de la vida humana por parte de la Autoridad Fluvial Nacional

- Incentivar las inversiones en infraestructura portuaria en la Amazonía
  - Fortalecer las capacidades de supervisión, control y cumplimiento normativo que rigen las actividades del ámbito fluvial en las entidades públicas competentes.
  - Incrementar el nivel técnico, profesional y jurídico legal según corresponda, de las mujeres y hombres involucrados en el ámbito marítimo.
- 

De las respuestas a la pregunta descrita en la Tabla 10, se puede apreciar que la gran mayoría de los especialistas consideran lineamientos que podrían ser planteados en el marco de las alternativas de solución, los cuales se detallan a continuación:

1) Incrementar el comercio de manera sostenible y diversificada en el ámbito fluvial.

- Incentivar las inversiones en infraestructura portuaria y servicios conexos.
- Consolidar el control y seguridad que coadyuve a un eficiente y competitivo transporte fluvial.
- Optimizar los procesos y servicios de la cadena logística fluvial portuaria.
- Fortalecer los servicios de ayuda a la navegación en el ámbito fluvial.
- Potenciar la capacidad y competitividad de la industria de construcciones y reparaciones navales en la región amazónica.

2) Fortalecer la seguridad en el ámbito fluvial.

- Fortalecer el control y la vigilancia de todas las actividades fluviales, en cumplimiento de la normativa nacional y compromisos internacionales, en resguardo de la seguridad de la vida humana, la protección del medio fluvial y sus recursos, y la represión de las actividades ilícitas, por parte de la Autoridad Marítima Nacional (AMN) y la Policía Nacional del Perú (PNP), en el ámbito de su responsabilidad.



C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

- Fortalecer la capacidad de respuesta ante situaciones de búsqueda y salvamento fluvial en el área de responsabilidad de la región amazónica, así como en el caso de desastres.
  - Fortalecer la capacidad de acción para la lucha contra las actividades ilícitas en el área de responsabilidad de la AMN y la PNP.
  - Velar por el cumplimiento de las normas para la protección y conservación del medio ambiente fluvial, ecosistemas y sus recursos.
- 3) Fortalecer la institucionalidad de los actores mediante acuerdos consensuados.
  - 4) Incrementar la formación de los gestores públicos, privados y los tripulantes de las naves con modelos modernos de gestión.
  - 5) Fortalecer las capacidades de supervisión, control y cumplimiento normativo que rigen las actividades del ámbito fluvial en las entidades públicas competentes.
  - 6) Incrementar el nivel técnico, profesional y jurídico legal según corresponda, de las mujeres y hombres involucrados en el ámbito marítimo.
  - 7) Generar un paquete de incentivos tributarios para desarrollar una actividad de transporte fluvial innovadora y sostenible.
  - 8) Proponer nuevos procedimientos y procesos que estén enfocados con la mejora continua del servicio de transporte fluvial.

Al contrastar los lineamientos enunciados que deben establecerse como parte de la propuesta de Política Nacional Fluvial Amazónica, con lo indicado en la Guía de Políticas Nacionales se observa que estos lineamientos son coherentes y complementarios entre sí y permiten establecer los medios para la consecución de los objetivos prioritarios en la gestión del transporte fluvial en la Amazonía.



C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

Tabla 11

*Respuestas de los entrevistados a la Pregunta 10: ¿Qué servicios y estándares deberían brindar las instalaciones portuarias de la región amazónica, para contribuir a una adecuada gestión del transporte fluvial, como parte de una futura propuesta de Política Nacional Fluvial Amazónica al 2025?*

| No | Respuestas  |
|----|---|
| 1  | <p><b>Contralmirante (r) Mg. Eduardo Reategui Guzmán</b></p> <p>Considero que los servicios y estándares que deberían brindar las instalaciones portuarias son:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Muelles para carga con facilidades de grúas modernas.</li> <li>• Muelle de pasajeros con facilidades para movilización etaria.</li> <li>• Muelles mixtos.</li> <li>• Ambientes de espera y de gestiones aduaneras.</li> <li>• Sistema de seguridad que de confianza a los usuarios.</li> <li>• Personal entrenado.</li> </ul>  |
| 2  | <p><b>Capitán de Navío (r) Mg. Juan Carlos Montenegro Valderrama</b></p> <p>Respecto a los servicios y estándares que deberían brindar las instalaciones portuarias, considero que lo primero es cumplir con todos los procedimientos de seguridad, para el transporte de personal y de carga, existen normativas dispuestas por la Autoridad Portuaria Nacional que no se vienen cumpliendo por parte de todos los involucrados en el sistema portuario nacional.</p>  |
| 3  | <p><b>Vicealmirante (r) Mg. Carlos Gamarra Elías</b></p> <p>Al respecto, considero que, acorde con la Guía de Políticas que emite el CEPLAN, debe ser resultado de un trabajo en que participan los actores directamente vinculados con el tema. Sin embargo, considero que debe darse cumplimiento a lo establecido en la Ley 27493, Ley del Sistema Portuario Nacional respecto a los servicios portuarios.</p>   |
| 4  | <p><b>Vicealmirante (r) Mg. Jorge Moscoso Flores</b></p> <p>Las instalaciones portuarias deberían brindar el servicio de almacenamiento, manipuleo de carga y adecuación de los trenes logísticos de transporte de carga según las condiciones de la hidrovía respectiva.</p> <p>El estándar de este servicio es accesibilidad geográfica de cada hidrovía.</p>   |
| 5  | <p><b>Vicealmirante Mg. Herbert Del Álamo Carrillo</b></p> <p>Con relación a los servicios y estándares que deberían brindar las instalaciones portuarias, considero que se deberían brindar los servicios conforme a lo establecido en la Ley 27493, Ley del Sistema Portuario Nacional, en su vigésimo sexta disposición final – Glosario de Términos, señala: «Los servicios portuarios son los que se prestan en las zonas portuarias para atender a las naves, a la carga, embarque y desembarque de personas». Asimismo, el Decreto Supremo N° 003-2004-MTC, Reglamento de la Ley del Sistema Portuario Nacional establece que los servicios portuarios se clasifican en servicios generales, aquellos servicios comunes que presta un administrador portuario y de los que se benefician los usuarios del puerto sin necesidad de solicitud, y servicios básicos, aquellas actividades comerciales desarrolladas en régimen de competencia que permiten la realización de las operaciones de tráfico portuario.</p> <p>Adicionalmente, el reglamento de la Ley del Sistema Portuario Nacional señala que los servicios portuarios son las actividades que se desarrollan en la zona portuaria, siendo necesario para la correcta explotación de estos que se presten en condiciones de seguridad, eficacia, eficiencia, calidad, regularidad, continuidad y no discriminación.</p> |
| 6  | <p><b>Contralmirante Mg. Antonio Vildoso Concha</b></p>   |

Este trabajo está sujeto a <https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>

C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

En adición a lo descrito en la pregunta N°5 se deberán revisar los lineamientos de los cinco (05) objetivos Prioritarios de la PNM para su provisión de servicios y estándares adaptados al ámbito Fluvial.

7 **Eco. Mg. Natalia Teruya Teruya**

Considero que los servicios y estándares que deberían brindar las instalaciones portuarias son:

- Los servicios de la carga y pasajeros diferenciados.
- Mejorar la forma del transporte de carga, evitando el sistema manual. Incluir nuevos estándares de carga refrigerada.

8 **Capitán de Fragata Mg. Marco Tineo Zanelli**

Considero que los servicios que se deberían brindar en las instalaciones portuarias son los servicios y estándares establecidos en la Ley N° 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional, los cuales se encuentran divididos o clasificados en servicios básicos y generales y que deberán ser adaptados a la realidad de la región amazónica.

9 **Adm. Mg. Danny Luis Cárdenas Arce**

Las instalaciones portuarias deben contar con la autorización y certificación de Autoridad Portuaria. Si el terminal está certificado entonces cumple con diversos estándares tanto de protección, seguridad y calidad en los servicios portuarios que ofrece. Además, cuenta con una instalación portuaria moderna para desarrollar toda actividad portuaria.

De las respuestas de los entrevistados a la pregunta descrita en la Tabla 11, se puede evidenciar que los especialistas han considerado servicios y estándares de las instalaciones portuarias, que están orientados a satisfacer las necesidades de la población amazónica, entre los que podemos mencionar:

a. Servicio de carga:

- Muelles con facilidades de carga y descarga.
- Personal bien entrenado que se dedica a brindar el servicio de carga y descarga.
- Ambientes de espera espaciosos y ventilados que permitan realizar adecuadas gestiones aduaneras.
- Sistemas y procedimientos de seguridad que brinden confianza a los usuarios del transporte fluvial.
- Dar cumplimiento a la Ley N° 27493, Ley del Sistema Portuario Nacional respecto a los servicios que prestan las instalaciones portuarias para atender a las naves de carga, embarque y desembarque de personas.



Este trabajo está sujeto a <https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>

C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

- Dar cumplimiento al Decreto Supremo N° 003 -2004 -MTC, Reglamento de la respectiva Ley en la que se clasifican los servicios generales y básicos que les permiten la realización de las operaciones del tráfico portuarios en condiciones de seguridad, eficacia, eficiencia, calidad, regularidad, continuidad y no discriminación.
  - Brindar el servicio de almacenamiento, manipuleo de carga y adecuación de los trenes logísticos de transporte de carga según las condiciones de la hidrovía respectiva.
- b. Servicio de pasajeros:
- Dar cumplimiento a la Ley N° 27493, Ley del Sistema Portuario Nacional respecto a los servicios que prestan las instalaciones portuarias para atender a las naves de carga, embarque y desembarque de personas.
  - Las terminales portuarias deben contar con la autorización y certificación de Autoridad Portuaria, que considera estándares tanto de protección, seguridad y calidad en los servicios portuarios.
  - Contar con zona de embarque para pasajeros, zona de embarque para pasajeros con discapacidad y ventanilla de compra de boletos.

Es importante resaltar, lo mencionado por uno de los entrevistados, respecto a que el estándar de este servicio debe ser de acuerdo a la accesibilidad geográfica de cada hidrovía y otro agregó que se debe conseguir que las instalaciones portuarias cuenten con la autorización y certificación que brinda la Autoridad Portuaria Nacional, ya que ese certificado avala el cumplimiento con los diversos estándares tanto de protección, seguridad y calidad en los servicios portuarios que ofrece.

Al contrastar los servicios y estándares enunciados de las instalaciones portuarias, con lo indicado en la Guía de Políticas Nacionales se observa que se han formulado para cada servicio identificado (carga y pasajeros), los atributos específicos del servicio que deben



C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

ser prestados por las entidades públicas a fin de contribuir al cumplimiento efectivo de la política nacional fluvial amazónica.

Tabla 12

*Respuestas de los entrevistados a la Pregunta 11: ¿Cómo considera que podría estandarizarse el inventario, construcción y reparaciones de naves que son empleados en el transporte fluvial en la región amazónica, como parte de una futura propuesta de Política Nacional Fluvial Amazónica al 2030?*

| No | Respuestas   |
|----|--|
| 1  | <p><b>Contralmirante (r) Mg. Eduardo Reategui Guzmán</b><br/>Considero que podrían estandarizarse de la siguiente manera:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• El inventario de las naves debe ser una tarea de la Dirección de Transporte Acuático del Ministerio de Transportes con la colaboración de DICAPI.</li> <li>• El SIMA Iquitos es el astillero más antiguo y de calidad que existe en la Amazonía. Ha construido y reparado cientos de naves de todo tipo y lo viene haciendo en el presente. Es el llamado a continuar con esta responsabilidad. Hay muchos astilleros, sobre todo en las riberas del Amazonas peruano, pero la calidad, de lejos son menores a los del SIMA.</li> <li>• Cualquier otro astillero en la zona, debe tener los ISOs de calidad que corresponda.</li> </ul>   |
| 2  | <p><b>Capitán de Navío (r) Mg. Juan Carlos MONTENEGRO Valderrama</b><br/>Respecto a la estandarización de naves, en la Amazonía hay un monopolio del sima con respecto a la industria metal mecánica, la única que tiene autorizaciones formales de astillero es el Sima, y eso le resta competitividad a esta Industria, las inversiones tecnológicas que las empresas privadas podrían hacer si hubiera un mercado de libre competencia permitiría desarrollar la industria y el sima cuida de ese monopolio porque tiene claro que de entrar empresa privadas con mejor mano de obra, mejor tecnología y con mejor gestión el sima no duraría un año en el mercado. En muchas oportunidades se ha visto que las empresas de la región amazónica que necesitan desarrollar proyectos en astilleros no encuentran las respuestas en el mercado y termina yendo a desarrollar sus proyectos en Brasil, donde las industrias de astillero responden al libre mercado. Esta industria con solo producir más rápido ya lleva ventaja al SIMA - PERÚ. El SIMA -PERÚ con su infraestructura actual no es capaz de atender ni en calidad, ni en tiempo, ni en costo al mercado de astilleros de la región Amazónica.</p> |
| 3  | <p><b>Vicealmirante (r) Mg. Carlos GAMARRA Elías</b><br/>Con relación al inventario, construcción y reparaciones de naves que son empleados en el transporte fluvial en la región amazónica, considero que es de competencia de la Dirección de Normas y Políticas del Transporte Acuático del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, la misma que debe supervisar el cumplimiento de las normas técnicas de estándares mínimos emitidos.</p>   |
| 4  | <p><b>Vicealmirante (r) Mg. Jorge Moscoso Flores</b><br/>La construcción y reparación de las naves que son empleadas en el transporte fluvial en la región amazónica debe ser una actividad con las siguientes características: innovación, uso intensivo de tecnología de punta, protección al medio ambiente y gestión de calidad en todos</p>   |





C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

|   |  |
|---|--|
|   | <p>los procesos.</p> <p>La estandarización de los procesos de construcción fluvial debería ser estudiada según las características geográficas de la hidrovía a ser empleada para el transporte fluvial.</p>   |
| 5 | <p><b>Vicealmirante Mg. Herbert Del Álamo Carrillo</b></p> <p>Existe un inventario a cargo de la Autoridad marítima Nacional y de la dirección de transporte acuático, debiendo digitalizarse la información a través de plataformas.</p> <p>En cuanto a la construcción y reparación de naves en el transporte fluvial, deberán aplicarse las normas de clase internacionales que aseguren el cumplimiento de las buenas prácticas de la ingeniería naval, logrando una navegación segura.</p>  |
| 6 | <p><b>Contralmirante Mg. Antonio Vildoso Concha</b></p> <p>Estandarizando el tipo de construcción, capacidades y las certificaciones de clase, seguros de gestión de la seguridad Operacional de la Nave con planes de contingencia y prevención de contaminación, asimismo la verificación permanente y oportuna de dicha documentación por las autoridades competentes (ver lineamiento 3,3 sobre control y seguridad).</p>  |
| 7 | <p><b>Eco. Mg. Natalia Teruya Teruya</b></p> <p>Con relación al inventario, construcción y reparaciones de naves que son empleados en el transporte fluvial en la región amazónica, debe realizarse mediante la emisión de normas técnicas de estándares mínimos, evitando construcciones y reparaciones sin auditar.</p>  |
| 8 | <p><b>Capitán de Fragata Mg. Marco Tineo Zanelli</b></p> <p>Al respecto, considero que el inventario, construcción y reparaciones de naves que son empleados en el transporte fluvial en la región amazónica, deben darse en base a parámetros que deberá establecer la Autoridad competente, fijados de acuerdo al servicio que estas embarcaciones van a brindar a los usuarios; respecto al inventario, construcción y reparación de naves; estos estándares ya se encuentran delimitados por la Autoridad Marítima Nacional en el Reglamento de su Ley.</p>  |
| 9 | <p><b>Adm. Mg. Danny Luis Cárdenas Arce</b></p> <p>Considero que la Autoridad Fluvial Nacional debe realizar un inventario de todo el parque naviero fluvial, y segmentarlo por embarcaciones que transportan pasajeros y carga. En ese sentido, una vez identificados estas embarcaciones deben estar registradas en la Autoridad Fluvial.</p> <p>La Autoridad Fluvial Nacional debe concientizar a los armadores y explicar los objetivos que tiene el Estado Peruano en modernizar el parque naviero fluvial, y en ese sentido, progresivamente ir enviando al desguace a las embarcaciones que no cumple con el desarrollo del objetivo de la Política Nacional Fluvial Amazónica.</p> |

De las respuestas recibidas de los entrevistados a la pregunta descrita en la Tabla 12, se puede evidenciar que la gran mayoría de especialistas, consideran que, de la estandarización del inventario, construcción y reparaciones de naves empleadas en el transporte fluvial, podría realizarse lo siguiente:



C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

- Emisión de normas técnicas de estándares mínimos, evitando construcciones y reparaciones sin auditar, bajo la responsabilidad de la Dirección de Normas y Políticas del Transporte Acuático del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- Las normas técnicas y el inventario de naves fluviales a cargo de la AMN y del MTC, deben ser digitalizadas y publicadas a través de plataformas de fácil acceso.
- A la construcción y reparación de naves fluviales se les debe aplicar las normas internacionales que aseguren el cumplimiento de las buenas prácticas de la ingeniería naval, con la finalidad de lograr una navegación segura.
- El SIMA IQUITOS es el astillero de calidad que existe en la Amazonía y es el indicado a continuar con la labor de construcción y reparación de embarcaciones fluviales.
- Asimismo, esta actividad debe contar con las siguientes características: innovación, uso intensivo de tecnología de punta, protección al medio ambiente y gestión de calidad en todos los procesos.
- Contar con la estandarización de los procesos de construcción fluvial según las características geográficas de la hidrovía a ser empleada para el transporte fluvial.
- Establecer un adecuado control y saneamiento de materiales para la construcción y reparación de las naves que presten servicio de transporte fluvial en la Región Loreto.
- Establecer propuestas que permitan optimizar el diseño de una nave fluvial, a fin de reducir los costos y los plazos establecidos para su construcción, fabricación y montaje.

Por otro lado, un especialista en su respuesta ha discrepado con la capacidad que cuenta el SIMA IQUITOS, indicando que la infraestructura actual no le permite atender la demanda del mercado en la Amazonía, respecto a la calidad del servicio, tiempo y alto costo. Situación, que, si bien es cierto, es el astillero de mayor capacidad en la



C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

Amazonía peruana, que cuenta con una moderna infraestructura y personal calificado que se desempeña bajo estrictas normas de calidad y seguridad industrial. Sin embargo, cuenta con altos costos operativos que no le permite competir con otras empresas del rubro, respecto a la construcción y/o reparación de embarcaciones menores.

Al contrastar la estandarización enunciada respecto al inventario, construcción y reparaciones de naves a ser empleados en el transporte fluvial en la región amazónica, con lo indicado en la Guía de Políticas Nacionales se observa que dicha estandarización va a permitir satisfacer las necesidades de la población amazónica que es el objetivo de la Política Nacional Fluvial.

Tabla 13

*Respuestas de los entrevistados a la Pregunta 12: ¿Cómo se deberían vincular las políticas y normatividad existentes a una política nacional concerniente a la gestión del transporte fluvial?*

| No | Respuestas  |
|----|---|
| 1  | <b>Contralmirante (r) Mg. Eduardo Reategui Guzmán</b><br>La normatividad vigente es amplia y ampulosa. Cada sector vinculado al Tráfico Fluvial, ha normado en forma singular, y en la mayoría de ellos no hay coordinación inter institucional. Hay mucho trabajo en la revisión del acervo actual. Son esenciales para entender y proyectar nuevas normas que den el marco adecuado a la Política Nacional Fluvial. Hay que comparar dispositivos legales de Brasil y Colombia. De manera general la Política Nacional Fluvial debe ser muy ágil y dinámica, de tal manera que las normas subsidiarias no sean engorrosas y poco prácticas en un escenario donde la idiosincrasia regional es más pragmática que teórica. |
| 2  | <b>Capitán de Navío (r) Mg. Juan Carlos Montenegro Valderrama</b><br>Considero que las políticas y la normatividad existente para el manejo de pasajero como de la carga debe adecuarse de acuerdo a lo planteado en la respuesta a la pregunta 9.  |
| 3  | <b>Vicealmirante (r) Mg. Carlos Gamarra Elías</b><br>Al respecto, considero que, acorde con la Guía de Políticas que emite el CEPLAN, debe ser resultado de un trabajo en que participan los actores directamente vinculados con el tema. Sin embargo, dada la experiencia de laborar en la región amazónica, considero que dada las diversas regulaciones normativas existentes no permite normar en forma eficiente a la actividad del transporte fluvial en las vías fluviales de la Amazonía.   |
| 4  | <b>Vicealmirante (r) Mg. Jorge Moscoso Flores</b><br>La forma de vincular las políticas y normatividad nacional concerniente a la gestión del transporte fluvial es la elaboración e implementación de una Estrategia de Gestión del Transporte Fluvial.  |
| 5  | <b>Vicealmirante Mg. Herbert Del Álamo Carrillo</b>   |



C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

Actualmente existen diferentes niveles de gobierno con políticas sectoriales no articuladas y duplicidad de funciones en sectores con iniciativas de desarrollo para problemática puntual y no integral. Ejemplo Ley 27493, Ley del Sistema Portuario Nacional, Decreto Legislativo N° 1413 - Decreto Legislativo Para Promover y Facilitar el Transporte Marítimo en Tráfico de Cabotaje de Pasajeros y de Carga, R.D. N° 012-2017-MTC/13 - Directiva Transitoria del servicio de transporte fluvial regular de pasajeros en naves tipo Ferry, Reglamento de transporte fluvial aprobado por Decreto Supremo N° 014-2006-MTC. Entre otras.

Por lo que se debe crear una Política Nacional Fluvial Amazónica Integral, donde participen la totalidad de actores públicos y privados vinculados con el ámbito fluvial, identificando e incluyendo como referencia dentro de la Documentación Institucional, todos aquellos lineamientos de política que guardan relación con el objeto de la misma, generando un Planeamiento Estratégico Multisectorial, de eficiente uso y aprovechamiento sostenible del ámbito fluvial.

6 **Contralmirante Mg. Antonio Vildoso Concha**

Para la implementación de la Política Nacional Marítima 2019-2030 se han considerado la conformación de cuatro comités de Trabajo, el Ministerio de relaciones Exteriores se encuentra a cargo de la Normatividad que permitirá obtener las reglas multisectoriales de carácter obligatorio con validez jurídica y que permitirán regular las relaciones sociales y de cumplimiento garantizado por el Estado.

Una vez concluida esta implementación normativa podrá ser revisada con un comité técnico complementario para ver su inclusión vinculante al ámbito Fluvial.

7 **Eco. Mg. Natalia Teruya Teruya**

Con respecto a la vinculación de las políticas y la normatividad existente a una política nacional respecto al transporte fluvial, considero que la normatividad debe responder a los lineamientos de política.

8 **Capitán de Fragata Mg. Marco Tineo Zanelli**

El primer paso estaría en revisar la normatividad existente debido que en muchas normas organismos como la Autoridad Portuaria Nacional tienen parámetros no adaptada a la realidad amazónica, inclusive la Autoridad Marítima Nacional que tiene en el Reglamento de su Ley, una delimitación para la zona de selva, muchos artículos tienen que ser aclarados o desarrollados con normas complementarias, como son Resoluciones Directorales específicas; posterior a esta revisión el Ministerio de Transportes y comunicaciones deberá centralizar y proponer en base a una mesa de trabajo una política específica para esta actividad en esta región.

9 **Adm. Mg. Danny Luis Cárdenas Arce**

La Política Nacional Fluvial, debe ser un documento que plasme los objetivos y lineamientos de desarrollo del transporte fluvial, en ese sentido, deben estar estrechamente relacionadas con las políticas y la norma existentes, y se complementen con la vida portuaria actual de la Amazonía; de esta forma lograr viabilizar una moderna gestión del transporte fluvial.

Dadas las respuestas de los entrevistados a la pregunta descrita en la Tabla 13, se evidencia que los especialistas consideran respuestas complementarias entre sí, indicando que la vinculación de las políticas y normatividad existentes referentes a una



C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

política nacional concerniente a la gestión del transporte fluvial, debe realizarse de la siguiente manera:

- Revisar toda la normatividad vigente mediante la conformación de una mesa de trabajo, con la finalidad de identificar incongruencias existentes para subsanarlas.
- Elaborar una Política Nacional Fluvial Amazónica integral, donde participen la totalidad de actores públicos y privados vinculados al ámbito fluvial, identificando e incluyendo como referencia dentro de la documentación institucional, todos aquellos lineamientos de política que guardan relación con el objeto de la misma.
- Comparar dispositivos legales de Brasil y Colombia, con la finalidad de identificar buenas prácticas, de ser el caso, a ser implementadas en la normativa del país.
- Generar un planeamiento estratégico multisectorial, de eficiente uso y aprovechamiento sostenible del ámbito fluvial.
- Elaborar e implementar una Estrategia de Gestión del Transporte Fluvial.
- Vincular las políticas y las normas existentes con el estilo y modo de vida económica que maneja la población de la región Amazónica, de esta forma lograr viabilizar una moderna gestión del transporte fluvial.

Al contrastar la vinculación de las políticas y normatividad existentes enunciadas a la gestión del transporte fluvial, con lo indicado en la Guía de Políticas Nacionales se debe tomar en consideración que dicha vinculación debe encontrarse alineada





verticalmente con las Políticas de Estado y el Plan Estratégico de Desarrollo Nacional y horizontalmente con políticas nacionales relacionadas.

Tabla 14

*Respuestas de los entrevistados a la Pregunta 13: ¿A su juicio, qué prioridades nacionales se deben considerar en una Política Nacional Fluvial Amazónica, concerniente a la gestión del transporte fluvial?*

| No | Respuestas  |
|----|---|
| 1  | <p><b>Contralmirante (r) Mg. Eduardo Reategui Guzmán</b><br/>Considero que se deben dar las siguientes prioridades:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La Política Nacional Fluvial debe estar en concordancia con el espíritu de las facilidades que brindan las IIRSAS, tanto en el nororiente, centro y sur. Estas son las que dan vida a la dinámica social - económica amazónica, sobre todo la nor oriental y la del centro.</li> <li>• Otro aspecto importante, es que esta Política Nacional Fluvial debe fortalecer la proyección geopolítica del Perú hacia el Atlántico, motivando a los inversionistas nacionales y extranjeros en el uso del transporte fluvial bioceánico. Como referencia se menciona el puerto de Yurimaguas que ha sido construido con este propósito, pero no funciona por no haberse activado las obras de las hidrovías. Los inversionistas brasileros han visto truncados el transporte de soya hacia Paita y de retorno fosfatos de Bayóvar, vía el puerto de Yurimaguas.</li> <li>• Resaltar la presencia de la Marina de Guerra del Perú en la Amazonía, quien garantiza en forma permanente la seguridad en los ríos amazónicos.</li> <li>• Dar normas para que los puertos o embarcaderos sean ágiles en la dinámica operativa y administrativa de la carga y pasajeros.</li> </ul> |
| 2  | <p><b>Capitán de Navío (r) Mg. Juan Carlos Montenegro Valderrama</b><br/>Al respecto, considero que deben darse las siguientes prioridades:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mejora de la infraestructura fluvial, puertos fluviales.</li> <li>• Mejora de la seguridad de las vías navegables.</li> <li>• Mejora de la seguridad en la navegación.</li> <li>• Mejora de condiciones de seguridad de la plataforma de navegación.</li> </ul>  |
| 3  | <p><b>Vicemirante (r) Mg. Carlos Gamarra Elías</b><br/>Al respecto, considero que, acorde con la Guía de Políticas que emite el CEPLAN, debe ser resultado de un trabajo en que participan los actores directamente vinculados con el tema. Sin embargo, dada la experiencia de laborar en la región amazónica, considero que la prioridad de la política nacional fluvial es lograr el uso eficiente y aprovechamiento sostenible del ámbito fluvial y el desarrollo de la región amazónica, para mejorar las condiciones de vida y bien común de sus pobladores.</p>  |
| 4  | <p><b>Vicemirante (r) Mg. Jorge Moscoso Flores</b><br/>Las prioridades de una PNF concerniente a la gestión del transporte fluvial está dada en solucionar el problema publico enunciado como “uso deficiente y poco sostenible de las vías fluviales”.<br/>La eficiencia del transporte fluvial estaría definida por la óptima gestión de recursos y procesos para lograr una actividad competitiva a nivel regional.</p>  |



C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

---

La sostenibilidad del transporte fluvial estaría definida por la cadena de valor de la actividad que incluye aspectos como almacenamiento, manipuleo de carga, diseño de trenes logísticos, seguridad de la navegación, facilidades portuarias, fletes y seguros entre otros.

---

5 **Vicemirante Mg. Herbert Del Álamo Carrillo**

En una Política Nacional Fluvial Amazónica, la cual debe ser de carácter multisectorial, con la finalidad del eficiente uso y aprovechamiento sostenible del ámbito fluvial y que responda a la necesidad de integrar la acción del Estado en los ríos, bajo un enfoque holístico e integral, contribuyendo a fortalecer la articulación de las políticas sectoriales, para una mejor y oportuna toma de decisiones consensuadas a nivel del Estado, estableciéndose una adecuada gobernanza del dominio fluvial nacional, se debe priorizar en lo concerniente a la gestión del transporte fluvial:

Facilidades portuarias para la integración física y desarrollo del transporte intermodal y de la logística

Desarrollo de programas de mantenimiento de los canales de navegación, necesarios para la optimización de la navegación comercial.

Revisar la normatividad escasa o insuficiente para la regulación de la informalidad en el transporte fluvial.

Impulso para una integración económica y desarrollo de la Amazonía a través del transporte intermodal y los puertos fluviales nacionales.

---

6 **Contralmirante Mg. Antonio Vildoso Concha**

Al igual que las políticas nacionales multisectoriales que corresponden a un subconjunto de políticas que buscan atender un problema o necesidad que requiere su atención integral y la intervención articulada de más de un sector, bajo el ámbito de competencia de dos o más Ministerios, la política fluvial deberá tener un especial interés social de naturaleza permanente por la interculturalidad de la mayoría de las localidades que conforman el área de influencia y desarrollo en el análisis del problema público.

---

7 **Eco. Mg. Natalia Teruya Teruya**

Considero que se deben dar las siguientes prioridades:

- Mejorar la capacidad de transporte de las naves de carga para hacer un transporte competitivo de nivel internacional.
  - Mejorar el transporte de pasajeros en comodidad y seguridad en torno a un sistema de frecuencia regular (evitar los servicios de frecuencia irregular)
- 

8 **Capitán de Fragata Mg. Marco Tineo Zanelli**

Al respecto, considero que la prioridad que debe tener esta política debe ser el desarrollo de la región amazónica, para el bien común de sus pobladores.

---

9 **Adm. Mg. Danny Luis Cárdenas Arce**

Considero que se deben dar las siguientes prioridades:

- Fortalecer la seguridad de la vida humana en el ámbito fluvial
  - Fomentar el desarrollo de infraestructura portuaria en la Amazonía.
  - Garantizar un marco legal que promueva la formalización de los embarcaderos de la Amazonía.
  - Elaborar un Plan Nacional de Desarrollo de Infraestructura Portuaria Fluvial, en donde se plasme las buenas prácticas de gestión portuaria y se considere la relación puerto-ciudad.
- 

De la pregunta descrita en la Tabla 14, los entrevistados han considerado respuestas similares, variando únicamente en el orden de prioridad dado su experiencia y/o entidad



C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

donde se encuentra laborando y se han consolidado las prioridades, dándoles un orden de acuerdo al juicio del investigador:

- Solucionar el problema público identificado.
- Responder a la necesidad de integrar la acción del Estado con los ríos, bajo el enfoque holístico e integral, estableciéndose una adecuada gobernanza del dominio fluvial nacional priorizando a la gestión del transporte fluvial.
- Incentivar el desarrollo de la región amazónica, para el bien común de sus pobladores.
- Contar con normas para que las instalaciones portuarias sean ágiles en su dinámica operativa y administrativa de carga y de pasajeros.
- La eficiencia del transporte fluvial estaría definida por la óptima gestión de recursos y procesos para lograr una actividad competitiva a nivel regional.
- La sostenibilidad del transporte fluvial estaría definida por la cadena de valor de la actividad que incluye aspectos como almacenamiento, manipuleo de carga, diseño de trenes logísticos, seguridad de la navegación, facilidades portuarias, fletes y seguros entre otros.
- Fortalecer la proyección geopolítica del Perú hacia el Atlántico, motivando a los inversionistas nacionales y extranjeros en el uso del transporte fluvial bioceánico.
- La PNF deberá tener un especial interés social de naturaleza permanente por la interculturalidad de la mayoría de las localidades que conforman el área de influencia y desarrollo en el análisis del problema público.
- Elaborar un Plan Nacional de Desarrollo de Infraestructura Portuaria Fluvial, en donde se plasme las buenas prácticas de gestión portuaria y se considere la relación puerto-ciudad.



Al contrastar las prioridades nacionales enunciadas en la gestión del transporte fluvial, con lo indicado en la Guía de Políticas Nacionales se observa que estas prioridades van a permitir lograr resultados de manera más efectiva, previniendo y evitando duplicidad de esfuerzos, el despilfarro de los recursos y la desatención de áreas prioritarias para alcanzar mejores resultados en los pobladores de la región amazónica y su entorno.

**b. Muestra del grupo de especialistas y expertos extranjeros en materia de transporte fluvial:**

Tabla 15

*Respuestas de los entrevistados a la Pregunta 1: ¿Cuál considera usted que sería el principal problema público a solucionar a través de una política nacional respecto al transporte fluvial en la Amazonía del Perú?*

| No | Respuestas   |
|----|--|
| 1  | <p><b>Ing. Mg. Jorge Gerardo Metz</b></p> <p>“El principal problema público a solucionar a través de una política nacional, respecto al transporte fluvial del Perú en la integración a la Organización del Tratado de Cooperación Amazónica (OTCA), es que debe ser una auténtica cuestión de estado.”</p> <p>Perú tiene una auténtica necesidad de elaborar, aprobar y poner en marcha de inmediato una política de transporte que responda realmente al interés general.</p> <p>Se necesita hoy cristalizar y consolidar la infraestructura en los sectores críticos de la economía para mejorar la calidad de vida y perfilar un Estado más competitivo, distribuyendo la inversión con criterio, desarrollando un claro perfil productivo y acompañar la inversión privada.</p> <p>Se tiene hoy una imperiosa necesidad de explotar su perfil exportador, con políticas que apunten a mejorar su desempeño tanto en lo cuantitativo como en lo cualitativo, a través de la colocación en los mercados externos de productos con mayor valor agregado.</p> <p>Es una de las premisas básicas para superar el actual estancamiento o atraso que produjo el COVID19 y su necesaria cuarentena, generar recursos genuinos y apuntalar el crecimiento de la economía.</p> <p>Ello no será posible si no se articulan adecuadamente los mecanismos para promover, facilitar y expandir el comercio exterior, es por esta razón, en esta etapa que se inicia, el establecimiento de una adecuada política de transporte será de primordial importancia en la misión de achicar el costo en beneficio del precio del producto exportable por esta vía fluvial.</p> <p>Esa necesidad debe ser interpretada como una auténtica cuestión de Estado, que debe ser llevada adelante y concretada al margen de cualquier actitud mezquina, de intereses sectoriales o de especulaciones coyunturales.</p> <p>En este sentido, se propone la integración de todas las carteras que en materia de transporte posee el estado nacional en un solo ORGANISMO, componiendo las políticas públicas en materia de transporte de forma de generar una definitiva política de estado para los próximos años.</p> <p>Este esfuerzo debe ser el resultado de la experiencia y del trabajo de hombres y mujeres que</p> |



C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

---

desde hace años se dedican a esta actividad y que no quieran quedarse en el mero diagnóstico, sino que deben aspirar a modificar positivamente la realidad con acciones concretas.

No los debe mover otro interés que el de hacer un aporte en esta etapa de la vida del Estado que debe ser el de reconstrucción, porque depende de nosotros, los que estamos vivos, y tenemos un futuro venturoso que debemos alcanzar con el esfuerzo de todos.

---

2 **MSc. Nathaly Dasburg**

Considero que el principal problema público a solucionar a través de una política nacional respecto al transporte fluvial en la Amazonía del Perú, se debe prestar más atención al desarrollo del transporte por vías navegables interiores en relación con: desarrollo portuario de infraestructura, capacitación y educación para el sector del transporte (especialmente en lo que respecta a la seguridad) y garantizar que la flota peruana pueda navegar hacia Brasil (actualmente no siempre está permitido)

---

Considerando las respuestas de los entrevistados extranjeros a la pregunta descrita en la Tabla 15, se evidencia que los especialistas puntualizan como principal problema público el no contar con una infraestructura portuaria que permita explotar el perfil exportador, que permita colocar los mercados externos de productos con mayor valor agregado, con el esfuerzo e integración de todas las instituciones públicas y privadas con experiencia y competencias en el ámbito fluvial, bajo el mismo propósito de generar desarrollo y apuntalar el crecimiento de la economía en la región y el país. Al respecto, considerando la opinión de funcionarios que se encuentran a cargo de las entidades que tienen dentro de sus competencias el transporte fluvial en el país, indicando que el desarrollo de infraestructura portuaria, capacitación y educación en el ámbito fluvial forma parte de las consecuencias del problema público; lo que guarda mucha relación en cierta parte, con lo descrito anteriormente por los especialistas extranjeros, ya que se debe considerar que el problema público a solucionar a través de una Política Nacional en el país, debe encontrarse alineada a lo establecido en la Guía de Políticas Nacionales del CEPLAN, por lo que, se debe mantener lo definido en el análisis descrito por los funcionarios nacionales, como problema público el siguiente: “bajo nivel de aprovechamiento de los ríos navegables de la Amazonía”.

Al contrastar la definición del problema público con lo indicado en la Guía de Políticas Nacionales del CEPLAN, se observa que el problema se ha definido con un enunciado y una estructura clara, se ha enunciado correctamente cumpliendo con ser



breve, claro y preciso, contiene una sola variable central y tampoco expresa una situación de falta de medios y deja abierta la búsqueda de múltiples soluciones.

Tabla 16

*Respuestas de los entrevistados a la Pregunta 2: A su juicio, ¿cuál sería la delimitación del problema público a solucionar a través de una política nacional respecto al Transporte fluvial en la Amazonía del Perú?*

| No | Respuestas   |
|----|--|
| 1  | <p><b>Ing. Mg. Jorge Gerardo Metz</b></p> <p>De la información suministrada por un funcionario de Transporte de Perú, en una conferencia agosto 2019 en Rosario organizada por CEPAL tome las siguientes consideraciones.</p> <p>El sistema fluvial amazónico comprende algo más de 14000 km de longitud de ríos considerándose navegables 6000 km. Sus características son una pequeña pendiente, grandes caudales, fluctuaciones en el espejo de agua y considerable transporte de sedimentos. Que intervienen en los cambios morfológicos comportándose, los ríos transitan sin rumbo lo que origina presentan dificultades para la navegación principalmente para naves de 10 pies de calado.</p> <p>Las condiciones de navegación en los ríos son variable y estacional presentando las mayores restricciones en los periodos de vaciante y estiaje que corresponden a los meses de julio a septiembre lo que trae aparejado sobre costos, demoras en la navegación, posibles daños a las embarcaciones y pérdida de profundidad en los canales y canales de accesos a puertos.</p> <p>Por otro lado existe un mercado cautivo en la región originado por la ubicación geográfica de las grandes ciudades así también como las pequeñas en zonas intermedias que para subsistir requieren de un montón de productos.</p> <p>Otro al respecto se debe hacer notar que hasta ahora estas cargas son movilizadas sin aplicar sistemas de unitización o containerización.</p> <p>Por cuanto la exportación por la vía fluvial es prácticamente nula, pero si en productos importados como bienes de capital o materiales para la infraestructura.</p> <p>Entonces la única alternativa disponible para estos casos, de acuerdo a nuestra experiencia, es invitar al sector privado para complementar la inversión a partir de un status jurídico que se adopte y que sea confiable y perdurable en el tiempo.</p> |
| 2  | <p><b>MSc. Nathaly Dasburg</b></p> <p>Considero que la delimitación del problema público a solucionar a través de una política nacional respecto al Transporte fluvial en la Amazonía del Perú, es no contar con instituciones con el equipo de formación adecuado y / o conocimientos actualizados; la infraestructura portuaria en Iquitos debe actualizarse con urgencia y deben realizarse foros y conferencias internacionales con Brasil, con el fin de realizar los ajustes necesarios que permitan a las naves fluviales peruanas contar con el conocimiento actualizado de los estándares y normativa internacional.</p>  |



C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

Dadas las respuestas de los entrevistados extranjeros a la pregunta descrita en la Tabla 16, se puede apreciar que uno de los especialistas considera que la delimitación al problema público, debe circunscribirse a la condición de la navegabilidad segura por los ríos que forman parte del tráfico fluvial de la Amazonía durante todo el año, mientras que la otra especialista considera la presencia de instituciones relacionadas al transporte fluvial, con el equipo de formación adecuada y conocimientos actualizados. Al respecto, dados también, los puntos de vista de especialistas nacionales, se considera que la delimitación del problema público, debe circunscribirse a los ríos navegables de la región amazónica y su interacción de ellos con las poblaciones ribereñas de la Amazonía.

Al contrastar la delimitación del problema publico enunciado, con lo indicado en la Guía de Políticas Nacionales se observa que se ha delimitado el problema público destacando sus particularidades de carácter territorial, comprendiendo las necesidades de los pobladores y su nivel de bienestar.

Tabla 17

*Respuestas de los entrevistados a la Pregunta 3: ¿A su juicio, cómo debería ser la participación de organismos y/o instituciones en el diseño de una política nacional fluvial en la Amazonía del Perú?*

| No | Respuestas   |
|----|--|
| 1  | <p><b>Ing. Mg. Jorge Gerardo Metz</b></p> <p>En primer lugar se debe tomar conocimiento de la experiencia Argentina en que las transformaciones realizadas durante la década del 90, fundamentalmente la reforma administrativa y jurídica, que permito la creación de los ENTES DE DERECHO PÚBLICO NO ESTATAL denominados CONSORCIOS DE GESTION Y ADMINISTRACIÓN PORTUARIOS cuya administración y explotación se encuentra en manos de Directorios que garantizan la representación de los sectores involucrados en la actividad portuaria y cuya participación en las decisiones referidas al quehacer portuario es de significativa importancia y constituyen el punto de partida de las múltiples transformaciones que se necesitan hacer. Estos logros constituyeron, precisamente, el punto de partida histórico de la Argentina. Lo que resta por hacer ahora es proyectarlos hacia el futuro. Hay que definir un nuevo horizonte de grandes realizaciones a través de la invitación al capital privado.</p> <p>Se produjeron importantes aumentos en los niveles de productividad de las regiones con puertos debido a esta apertura, la modernización de los diferentes sectores de la economía, la revolución en telecomunicaciones, etc.</p> <p>Estamos ante una nueva época histórica. La formidable revolución tecnológica y la consiguiente globalización del sistema productivo mundial crean, por primera vez en la historia del hombre, las bases materiales de una verdadera sociedad mundial. Y toda época nueva supone desafíos.</p> |





C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

En la actualidad dichos desafíos están vinculados a la necesidad de redefinir las instituciones políticas para adecuarlas a los incesantes cambios económicos y tecnológicos. En el plano interno de los países, esto supone avanzar en el camino de la descentralización política.

Ello implica la creciente transferencia de poder, es decir, de responsabilidades, acompañadas por los correspondientes recursos del Estado Nacional hacia las regiones, las provincias, los municipios y, fundamentalmente, hacia las propias organizaciones sociales.

Con la creación y puesta en marcha de nuevas herramientas de gestión se estaría cumpliendo con los deberes y obligaciones inherentes a la función de administrar los bienes de la población de la manera más sabia posible, dado que los progresos y avances que surjan de las decisiones acertadas que se tomen permitirá cumplir con el principio que establece que la propiedad, bien y responsablemente administrada es un instrumento significativo que permite avanzar hacia el pleno desarrollo de las personas y por lo tanto de la comunidad en su conjunto.

La producción, el comercio exterior, los puertos y las zonas francas no escapan a lo expresado, ya que resulta muy claro que se pueden lograr de manera rápida y efectiva mejoras sustanciales en su funcionamiento global. En tal sentido, se debe avanzar en las obras de infraestructura necesaria para impulsar un Perú económicamente bioceánico, con múltiples salidas al océano Pacífico, a través de sus puertos marítimos, y para ampliar sustancialmente la frontera agropecuaria del país. Incorporar otros millones de hectáreas a la actividad productiva. Generar allí millares de nuevos emprendimientos productivos, que puedan proporcionar trabajo a varios centenares de miles de compatriotas.

2 **MSc. Nathaly Dasburg**

Respecto a la participación de organismos y/o instituciones en el diseño de una política nacional fluvial en la Amazonía del Perú, considero que habiendo trabajado junto con embajadas de otros países con amplios conocimientos y experiencia permiten aprender cómo desarrollar aún más, el sector del transporte por vías navegables interiores.

Considerando las respuestas de los entrevistados extranjeros a la pregunta descrita en la Tabla 17, se puede apreciar que coinciden en que se aproveche las buenas prácticas que han desarrollado otros países en lo relacionado a la participación de organismos y/o instituciones en el diseño de una política nacional fluvial en la Amazonía del Perú, como es el caso de la experiencia argentina, en lo referido a la transformación de la reforma administrativa y jurídica que sufrió en la décadas de los años 90. En esa oportunidad se crearon entes de derecho público no estatal, denominados Consorcios de Gestión y Administración Portuarios, cuya administración y explotación se encuentran en manos de Directorios que garantizan la representación de los sectores involucrados en la actividad portuaria y cuya participación es de significativa importancia en las decisiones referidas al quehacer portuario.

En el caso del Perú, se podría generar transferencia de responsabilidades, acompañadas por los correspondientes recursos del Estado hacia las regiones, provincias, municipios y principalmente hacia las propias organizaciones sociales,



C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

permitiendo de esta manera poner en marcha nuevas herramientas que permitan cumplir con los deberes y obligaciones inherentes a la función de administrar los bienes de la población de la manera más sabia posible. Por otro lado, se debe rescatar la experiencia y conocimientos de Brasil y Colombia en temas relacionados al transporte fluvial a través de sus embajadas o reuniones bilaterales correspondientes. Al respecto, tomando la experiencia y buenas prácticas que se desarrollan en otros países, podemos evidenciar que la participación de los organismos relacionados al transporte fluvial debe ser muy estrecho, teniendo como objetivo primordial contar con normas y procedimiento adecuados, con responsabilidades, y un permanente seguimiento de todos los actores, que permitan brindar mejores condiciones al tráfico fluvial en la Amazonía y por consiguiente generar desarrollo en la región.

Al contrastar la respuesta enunciada respecto a la participación de las entidades en el diseño de una política nacional fluvial amazónica, con lo indicado en la Guía de Políticas Nacionales se observa que el liderazgo activo de los servidores públicos involucrados en la solución de la problemática identificada va a permitir consensuar las alternativas de solución que requiere la población afectada.

Tabla 18

*Respuestas de los entrevistados a la Pregunta 4: A su juicio, ¿cuáles considera que serían las alternativas de solución más adecuadas, dando un orden de prioridad, para solucionar el problema público en el ámbito del transporte fluvial en la Amazonía del Perú?*

| No | Respuestas   |
|----|--|
| 1  | <p><b>Ing. Mg. Jorge Gerardo Metz</b></p> <p>Después de la primera fase de un proceso de apertura del sector puertos y transporte, si bien se toman las medidas que posicionan mejor al país y que posibilitan el desarrollo de inversiones en particular en el sector de vías navegables, es necesario profundizarlas en una segunda fase de reformas y subsanar ineficiencias.</p> <p>En el caso Argentino se observan ineficiencias en el transporte y en la distribución. Opiniones autorizadas indican que en los países desarrollados el costo logístico está en el orden del 9,5 % al 11% del costo final de los productos, mientras que en nuestro país está entre el 30% y 40% y hoy aún mucho más, no existen datos fehacientes porque en la última década el costo de los servicios en los puertos se duplico o triplico en algunos casos produciendo una distorsión considerable de los costos y sobre costos por corporaciones gremiales del trabajo y empresaria, habitualmente prebendaria, los funcionarios de las aduanas y de la justicia. La base de estos problemas es de orden económico y se debe a cuestiones institucionales, burocráticas, legales, técnicas, falta de infraestructura y falta de presencia del Estado en el control responsable de los</p> |

Este trabajo está sujeto a <https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>

C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

---

costos y eliminación de sobrecostos. Esta presencia debe ser permanente y controlada por un tablero de control desde el mayor rango de responsabilidad del transporte en el país. El fundamento para la toma de decisiones que remedie estos inconvenientes es, en una primera lectura, técnico y económico. Pero, por sus consecuencias, es eminentemente social y político.

---

2

**MSc. Nathaly Dasburg**

Respecto a las alternativas de solución más adecuadas, para solucionar el problema público en el ámbito del transporte fluvial en la Amazonía del Perú, considero que se debe comenzar con un cambio de mentalidad con capacitación y educación. Comenzando en los niveles superiores de tomadores de decisiones y con la nueva generación.

---

De las respuestas de los entrevistados extranjeros a la pregunta descrita en la Tabla 18, se puede apreciar que los entrevistados enfocan sus respuestas al desarrollo y competitividad que debe contar la actividad del transporte fluvial en la Amazonía del país, indicando que las alternativas de solución más adecuadas, para solucionar el problema público en el ámbito del transporte fluvial en la Amazonía del Perú, serían las siguientes:

- Posicionar mejor al país con la intención de posibilitar el desarrollo de inversiones en el transporte fluvial, mediante un proceso de apertura del sector de puertos y transporte.
- Normar el control responsable de los costos y eliminación de sobrecostos en forma permanente y controlada desde el mayor rango de responsabilidad del transporte en el país, debido a que en la cadena de producción y distribución existe una distorsión considerable de los costos que podría revertirse esta situación, en beneficio para la economía y desarrollo de la región amazónica y del país.
- Concientizar a todos los actores relacionados al ámbito fluvial, generando un cambio de mentalidad, mediante el impulso en la capacitación y educación en el sistema del transporte fluvial amazónico, en todos los niveles jerárquicos, iniciándose por los funcionarios quienes toman las decisiones, dando gran apertura a las nuevas generaciones.

Al contrastar las alternativas de solución enunciadas para solucionar el problema público en el ámbito del transporte fluvial, con lo indicado en la Guía de Políticas Nacionales es imprescindible que cada una de las alternativas, deban contar con los

Este trabajo está sujeto a <https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>

C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

criterios de viabilidad, efectividad, análisis costo beneficio, equidad, efectos, y análisis de escenarios contextuales.

Tabla 19

*Respuestas de los entrevistados a la Pregunta 5: A su juicio, ¿cuál sería la situación futura deseada al 2030, que se debe alcanzar a través de una política pública en el ámbito del transporte fluvial en la Amazonía del Perú?*

| No | Respuestas  |
|----|---|
| 1  | <p><b>Ing. Mg. Jorge Gerardo Metz</b><br/>Considero que la situación futura deseada al 2030, que se debe alcanzar a través de una política pública en el ámbito del transporte fluvial en la Amazonía del Perú, sería una comunicación bioceánica de Perú con líneas de carga y pasajeros entre estacionarios portuarios que permitan la transferencia entre comunidades en forma segura y económica.</p>                     |
| 2  | <p><b>MSc. Nathaly Dasburg</b><br/>Respecto a la situación futura deseada al 2030, que se debe alcanzar a través de una política pública en el ámbito del transporte fluvial en la Amazonía del Perú, considero que podría ser una navegación segura y eficiente. Contando con una modernización del sector del transporte por vías navegables interiores, permitiendo el transporte de contenedores por vías navegables.</p> |

A la pregunta descrita en la Tabla 19, los entrevistados extranjeros respondieron con propuestas innovadoras y relevantes, que no habían sido consideradas por los especialistas nacionales, respecto a la situación futura deseada al 2030, que se debe alcanzar a través de una política nacional en el ámbito del transporte fluvial en la Amazonía del Perú. Al respecto, se han tomado las respuestas de los especialistas para definir la situación futura deseada de acuerdo a lo establecido en la Guía de Políticas Nacionales del CEPLAN, quedando de la siguiente manera:

“Al 2030, se contará con una comunicación bioceánica con líneas de carga y pasajeros entre estaciones portuarias que permitan la transferencia entre las comunidades en forma segura y económica, con una moderna infraestructura del transporte fluvial que permita el tránsito seguro y eficiente de naves portacontenedores por la vía fluvial de la región amazónica.”



C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

Al contrastar la situación futura deseada enunciada, con lo indicado en la Guía de Políticas Nacionales se observa que describe la situación más favorable y factible de ser alcanzada al año 2030 y representa la finalidad de la Política Nacional Fluvial amazónica respecto a la gestión del transporte fluvial, mediante la acción coordinada del Estado.

Tabla 20

*Respuestas de los entrevistados a la Pregunta 6: ¿Qué objetivos deberían plantearse para la gestión del transporte fluvial en el Perú, como parte de una futura propuesta de Política Nacional Fluvial Amazónica al 2030?*

| No | Respuestas   |
|----|--|
| 1  | <p><b>Ing. Mg. Jorge Gerardo Metz</b></p> <p>Algunos de los objetivos que podrían aprovecharse para una más rápida gestión del transporte fluvial exitosa es el aprovechar de Zonas Francas y Depósitos Fiscales</p> <p>Habitualmente por falta de espacio en proximidades de los muelles y planificación de las autoridades de aplicación portuarias y aduaneras se incorporan depósitos privados extraportuarios habilitados por la aduana autorizando el traslado desde el puerto de las mercaderías que lo requerían sin necesidad de su nacionalización, brindando el servicio de consolidación y desconsolidación y control.</p> <p>Posteriormente se habilitaron Zonas Francas que son territorios extra aduaneros en cuyo ámbito el operador de comercio exterior, exportadores, importadores y operadores logísticos encontraban herramientas para el desenvolvimiento de las actividades que le son propias a menores costos operativos, servicios ajustados a las necesidades y posibilidad de financiación, logrando competitividad en los mercados internacionales.</p> <p>Una de las mayores alternativas que operaron en su contra las corporaciones industriales fue el no autorizar la radicación de industrias dentro de estos espacios con la finalidad del mercado interno y este impedimento es una de las causas a las que se debe atribuir la falta de inversión de desarrollos industriales ya que es lógico suponer que los desarrollos industriales no se realizan con el único objetivo de inserción en el comercio exterior. Por el contrario, las industrias tienden a satisfacer mercados internos y luego de acuerdo a sus posibilidades expandir su producción hacia otros mercados.</p> <p>Ahora pues, la actual crisis económica y pérdida de mercados en el comercio exterior y retroceso de las importaciones actuales, configuran una situación que produce la nula efectividad de estas herramientas en el comercio exterior y se deberá innovar rápidamente sobre el instrumento de la ZONA FRANCA integrándola a la operatoria portuaria directamente.</p> <p>Otro objetivo o hito es Puertos Deportivos / Recreativos</p> <p>El sistema fluvial amazónico comprende algo más de 14000 km de longitud de ríos considerándose navegables 6000 km ha sido y es un magnífico escenario para la práctica de la navegación recreativa sea está a motor o vela.</p> <p>Las actuales políticas de desregulación económica provocaron cambios en la navegación comercial de bandera nacional. Uno de ellos ha sido la migración del pabellón nacional hacia otros de “conveniencia”, en buques de ultramar, de cabotaje y remolques portuarios no así en la flota recreativa.</p> <p>La navegación a vela y de motor se divide en dos grandes grupos: las de recreo exclusivamente y las de competencia. Es obvio que el universo de la primera es mayor que la segunda.</p> |

Este trabajo está sujeto a <https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>



C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

---

Los Planes reguladores o master planes de los puertos deben considerar la posible expansión del mismo a partir de su crecimiento.

---

2 **MSc. Nathaly Dasburg**

Considero que los objetivos que deberían plantearse para la gestión del transporte fluvial en el Perú, como parte de una futura propuesta de Política Nacional Fluvial Amazónica al 2030, sería desarrollar un plan maestro nacional de transporte por vías navegables. No solo en los objetivos, sino también en las estrategias y una hoja de ruta con acciones claras por año.

---

Dadas las respuestas de los entrevistados extranjeros a la pregunta descrita en la Tabla 20, se puede apreciar que los especialistas presentan objetivos muy acertados y novedosos que podrían aprovecharse para una rápida gestión de transporte fluvial exitosa, entre las que mencionamos a continuación:

- Aprovechar las Zonas Francas y Depósitos Fiscales, permitiendo de esta manera contar con espacios extra aduaneros donde se realicen las actividades propias del comercio exterior y operaciones logísticas a menores costos operativos, logrando competitividad en el mercado internacional.
- Impulsar la creación de puertos deportivos y recreativos dentro del sistema fluvial amazónico, permitiendo de esta manera contar con un magnifico escenario para la práctica de la navegación recreativa a motor o a vela, lográndose con esta actividad la expansión de los puertos en la Amazonía, a partir de su crecimiento.
- Desarrollar un plan maestro nacional en el transporte fluvial amazónico que no solo contemple objetivos sino también estrategias y una hoja de ruta con acciones claras por cada año.

Sin embargo, analizando el enunciado de los objetivos planteados tanto de los especialistas nacionales como extranjeros, se va a considerar las siguientes alternativas de solución, por enmarcar todas las aristas que problema publico identificado, las cuales son las siguientes:

- Desarrollar la ciencia, tecnología e innovación para mejorar el comercio y el desarrollo de las actividades económicas y productivas en el ámbito fluvial de







C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

manera responsable, buscando aportar a la sostenibilidad de los recursos ecosistémicos y mejorar la condición social de la población amazónica.

- Fortalecer la gobernabilidad del ámbito fluvial para mejorar el estado de la seguridad de la vida humana en el transporte de pasajeros y del desarrollo de la infraestructura portuaria fluvial, propiciando las actividades económicas y comerciales, desarrollándose de forma ordenada, segura y responsable; promoviendo una mayor presencia fluvial del Perú en la región.
- Impulsar la conciencia fluvial en los pobladores de la región amazónica, para el mejor uso y explotación en forma sostenible de los recursos del ámbito fluvial, identificando la importancia del conocimiento de las vías navegables, para alcanzar el desarrollo con la aplicación de la ciencia y tecnología para este fin.

Al contrastar los objetivos enunciados que deberían plantearse para la gestión del transporte fluvial, con lo indicado en la Guía de Políticas Nacionales se observa que son coherentes y consistentes con la estructuración del problema público, son formulados proponiendo cambios en las condiciones de vida de la población en el mediano o largo plazo, se redactan de forma concreta y sintética, especificando la condición a alcanzar y el sujeto sobre el cual recae el cambio propuesto.

Tabla 21

*Respuestas de los entrevistados a la Pregunta 7: ¿A su juicio, qué indicadores deben establecerse en la gestión del transporte fluvial en el Perú, como parte de una futura propuesta de Política Nacional Fluvial Amazónica al 2030?*

| No | Respuestas  |
|----|---|
| 1  | <p><b>Ing. Mg. Jorge Gerardo Metz</b><br/> <u>Indicadores del corto plazo</u><br/>                     Establecer una estructura orgánica de carácter transitorio, para el ejercicio de las competencias de Autoridad Portuaria Nacional de Perú.<br/>                     Creación e integración de una Junta Portuaria Nacional o Consejo Federal Portuario Marítimo y Fluvial integrada por las Autoridades de los Consorcios de Gestión y presidida por un representante del Gobierno Nacional con mayor rango dependiente del Ministro de Transporte, cuya función será la de velar por el interés nacional, la elaboración de la política portuaria de Perú, a través de Planes Directores o Maestros de los distintos Puertos y Zonas Francas y el control de la gestión, con los siguientes objetivos básicos:<br/>                     Impulsar la creación de todos los Consorcios de Gestión encargados de explotar y administrar los Puertos del Amazonas y del litoral marítimo.</p> |



C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

---

Contralor de gestión de los Consorcios de Gestión existentes o a crearse.

Elaborar e impulsar el anteproyecto de una Ley Nacional de Puertos que fije la Política del Estado Nacional.

Integrar las Zonas Francas al marco de esta nueva legislación nacional.

Integración de los Consorcios de Gestión de Puertos y Zonas Francas a los corredores productivos, de manera de poder ofrecer directamente a las PYMES y pequeños productores las ventajas económicas y financieras emergentes de operar en los puertos del Perú. Este aspecto es de vital importancia, dado que esas empresas del litoral normalmente no poseen el gerenciamiento y experiencia necesarios para desarrollar las operaciones del comercio exterior, por lo que se estará dando un paso significativo para promover la inserción comercial y productiva de las PYMES en los mercados mundiales.

Profundizar las acciones de control del saneamiento ambiental en el final de los permisos de usos, concesiones o transferencias de espacios y dragados, regulado en islas y canales dentro del ámbito de competencia.

Promoción e Integración al gobierno Nacional para un Plan Maestro de Transporte y Puertos.

Racionalización de la administración de las autoridades portuarias ya que a pesar de la transferencia en concesiones y operaciones tienen modelos que responden a modelos anteriores donde asumía tareas operativas. Es importante analizar qué porcentaje de la facturación por la Autoridad Portuaria se destina a la construcción o mantenimiento de obras de infraestructura de uso público y cuanto se desembolsa para gastos corrientes de administración. Anteriores gestiones indicaban que se debe gastar 65 % de lo facturado en construcción y mantenimiento y 35 % en los gastos corrientes de la administración

Identificar la existencia de subsidios cruzados entre los puertos y desde los puertos a las agencias nacionales o estatales. Más de una autoridad portuaria deriva los beneficios del producto de la recaudación de tasas o servicios de un puerto a gastos no propios del mismo u obras extra portuarias por agresivas presiones municipales.

Revisar y retrotraer los impuestos ingresos brutos y a los municipios (de existir). Limitando su responsabilidad, ya que no se puede gravar el comercio exterior nacional o provincial.

Establecer un área de control de gestión y auditoría profesional política dentro la administración.

Indicadores de mediano plazo

Integración del capital privado en las sociedades creadas para la administración y explotación de los puertos y zonas francas mediante el lanzamiento de los paquetes accionarios en licitaciones públicas.

---

## 2 MSc. Nathaly Dasburg

Respecto a los indicadores que deben establecerse en la gestión del transporte fluvial en el Perú, como parte de una futura propuesta de Política Nacional Fluvial Amazónica al 2030, pueden ser el número de accidentes; el número de toneladas de manijas transportadas; el número de contenedores manipulados / transportados; el número de estudiantes graduados.

---

De la pregunta descrita en la Tabla 21, los entrevistados extranjeros respondieron indicando que se deben generar algunas condiciones vitales para contar con indicadores adecuados a establecerse, de acuerdo a lo siguiente:

### 1) A corto plazo:

- Establecer una estructura de carácter transitorio, para el ejercicio de las competencias de Autoridad Portuaria Nacional.



C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

- Impulsar la creación e integración de una Junta Portuaria o Consejo Federal Portuario Marítimo y Fluvial, presidida por un representante del gobierno con rango dependiente del Ministro de Transportes y Comunicaciones.
- Impulsar la creación de todos los Consorcios de Gestión encargados de explotar y administrar los Puertos de la región amazónica, integrar las Zonas Francas al marco de la legislación nacional.
- Profundizar las acciones de control del saneamiento ambiental en el final de los permisos de usos, concesiones o transferencias de espacios y dragados, regulando en islas y canales dentro del ámbito de competencia.
- Promover un plan maestro de transporte fluvial.
- Identificar la existencia de subsidios cruzados entre los puertos y desde los puertos a las agencias nacionales o estatales.

## 2) A largo plazo:

- Integrar del capital privado en las sociedades creadas para la administración y explotación de los puertos y zonas francas mediante el lanzamiento de los paquetes de accionarios en licitaciones públicas.

Como indicadores podrían considerarse el número de accidentes ocurridos en un determinado tiempo, el número de contenedores transportados y el número de estudiantes graduados en gestión del tráfico fluvial. Al contrastar los indicadores enunciados que deben establecerse en la gestión del transporte fluvial, con lo indicado en la Guía de Políticas Nacionales se observa que cumplen con las cinco características deseables y recomendadas que son específicas, relevantes, medibles, realizables y temporales, los mismos que deben proporcionar un medio sencillo y fiable que permita realizar el seguimiento y evaluación del cumplimiento de los objetivos prioritarios durante la implementación de la Política Nacional Fluvial Amazónica, así como al final de su horizonte temporal.



C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

Tabla 22

*Respuestas de los entrevistados a la Pregunta 8: ¿Qué lineamientos deben establecerse en la gestión del transporte fluvial en el Perú, como parte de una futura propuesta de Política Nacional Fluvial Amazónica al 2030?*

| No | Respuestas   |
|----|--|
| 1  | <p><b>Ing. Mg. Jorzo Gerardo Metz</b></p> <p>Entenderán que después de fijar las medidas del corto plazo la responsabilidad pública se centra en los objetivos de la auditoría política</p> <p>Establece el grado en el que la autoridad, los consorcios y sus servidores han cumplido adecuadamente los deberes y atribuciones asignados en el Plan Director o Plan Maestro o Máster Plan, Estatuto y/o Presupuesto.</p> <p>Objetivos de la auditoría de gestión</p> <p>Establecer el grado en que los mismos y sus servidores han cumplido adecuadamente los deberes y atribuciones que les han sido asignados.</p> <p>Determinar si tales funciones se han ejecutado de manera económica, eficiente y eficaz.</p> <p>Determinar si los objetivos y metas propuestas han sido logrados.</p> <p>Determinar si se están llevando a cabo, exclusivamente, aquellos programas o actividades legalmente autorizados.</p> <p>Proporcionar una base para mejorar la asignación de recursos y la administración de éstos por parte de los mismos.</p> <p>Mejorar la calidad de la información sobre los resultados de las administraciones de los Entes y que se encuentren a disposición de los formuladores de políticas, legisladores y de la comunidad en general.</p> <p>Alentar a la administración para que produzcan procesos tendientes a brindar información sobre la economía, eficiencia y eficacia, desarrollando metas y objetivos específicos y mensurables.</p> <p>Evaluar el cumplimiento de las disposiciones legales y reglamentarias aplicables a operaciones gubernamentales, como así también de los planes, normas y procedimientos establecidos.</p> <p>Determinar el grado en que el organismo y sus funcionarios controlan y evalúan la calidad tanto en los servicios que presta como en los bienes adquiridos.</p> <p>Auditar y emitir opinión sobre la memoria y los estados contables financieros, como así también sobre el grado de cumplimiento de los planes de acción y presupuestos.</p> |
| 2  | <p><b>MSc. Nathaly Dasburg</b></p> <p>Respecto a los lineamientos que deben establecerse en la gestión del transporte fluvial en el Perú, como parte de una futura propuesta de Política Nacional Fluvial Amazónica al 2030, considero que podría ser la posibilidad de traducir las directrices de la CCR y la Comisión del Danubio a la situación nacional en Perú.</p>  |

De las respuestas de los entrevistados extranjeros a la pregunta descrita en la Tabla 22, se puede apreciar que los especialistas han identificado lineamientos generales que pueden establecerse en la gestión del transporte fluvial en el Perú, entre los que podemos citar:



C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

- Dar cumplimiento a la auditoría de gestión pública relacionada en el transporte fluvial, basados en el logro de los objetivos y metas.
- Mejorar la asignación de recursos.
- Evaluar el cumplimiento de las disposiciones legales y reglamentarias aplicables a operaciones del gobierno, como también de los planes, normas y procedimientos establecidos.
- Evaluar la posibilidad de alinear a la realidad fluvial peruana a las directrices de la Comisión Central para la Navegación del río Rin y la Comisión Europea del Danubio.

Tabla 23

*Respuestas de los entrevistados a la Pregunta 9: ¿Qué servicios y estándares deberían brindar las instalaciones portuarias de la región amazónica peruana, para contribuir a una adecuada gestión del transporte fluvial, como parte de una futura propuesta de Política Nacional Fluvial Amazónica del Perú al 2030?*

| No | Respuestas  |
|----|---|
| 1  | <p><b>Ing. Mg. Jorge Gerardo Metz</b><br/>Considero que los servicios y estándares que deberían brindar las instalaciones portuarias de la región amazónica peruana, para contribuir a una adecuada gestión del transporte fluvial, como parte de una futura propuesta de Política Nacional Fluvial Amazónica del Perú al 2030, deben ser todos los servicios que condicionan y que determinan al flete.</p>  |
| 2  | <p><b>MSc. Nathaly Dasburg</b><br/>Respecto a los servicios y estándares que deberían brindar las instalaciones portuarias de la región amazónica peruana, para contribuir a una adecuada gestión del transporte fluvial, como parte de una futura propuesta de Política Nacional Fluvial Amazónica del Perú al 2030, considero que deben ser el promover el uso de unidades de transporte estandarizadas (contenedores / pallets) e invertir en infraestructura portuaria para poder manejar esas unidades. En lugar de transportar cada producto a mano uno a la vez.</p> |

Dada la pregunta descrita en la Tabla 23, los entrevistados extranjeros respondieron, indicando que los servicios y estándares que deberían brindar las





C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

instalaciones portuarias de la región amazónica peruana para contribuir a una adecuada gestión del transporte fluvial, pueden ser los siguientes:

- Los servicios que condicionan y que determinan el flete.
- Promover el uso de unidades de transporte de carga estandarizadas.
- Invertir en infraestructura portuaria que permita brindar condiciones y estándares internacionales mínimos de operaciones de carga y descarga.

Al contrastar los lineamientos enunciados que deben establecerse como parte de la propuesta de Política Nacional Fluvial Amazónica, con lo indicado en la Guía de Políticas Nacionales se observa que estos lineamientos son coherentes y complementarios entre sí y permiten establecer los medios para la consecución de los objetivos prioritarios en la gestión del transporte fluvial en la Amazonía.

Tabla 24

*Respuestas de los entrevistados a la Pregunta 10: ¿Cómo considera que podría estandarizarse el inventario, construcción y reparaciones de naves que son empleados en el transporte fluvial en la región amazónica peruana, como parte de una futura propuesta de Política Nacional Fluvial Amazónica del Perú al 2030?*

| No | Respuestas  |
|----|---|
| 1  | <p><b>Ing. Mg. Jorge Gerardo Metz</b></p> <p>La Industria Naval debiera estar incluida dentro de los objetivos de un Ministerio de Producción y Desarrollo, aunque todos la asocian a la Marina Mercante. Esto debiera ser cierto para el caso de que esta última dependa de este Ministerio, pero entendemos que la Marina Mercante como los Puertos y vías Navegables debieran estar dentro de un Ministerio del Transporte o secretaria del Transporte.</p> <p>Esta industria debiera corregir asimetrías y distorsiones impositivas, de transporte y en combustible ya que integrara el litoral fluvial de todas las amazonas y de ello depende su participación de los buques o barcazas dentro de su sistema logístico con bandera del Perú si es que lo consideran prioritario. ¡¡¡Aunque no es el caso en estos casos!!!</p> <p>Se deberán trazar políticas de fomento y estrategias como las que se aplican en otros países para sostenerla competitivamente con el resto de los ocho países integrantes del OTCA.</p> |
| 2  | <p><b>MSc. Nathaly Dasburg</b></p> <p>Respecto a la estandarización del inventario, construcción y reparaciones de naves que son empleados en el transporte fluvial en la región amazónica peruana, como parte de una futura propuesta de Política Nacional Fluvial Amazónica del Perú al 2030, considero que se debe seguir la práctica internacional trabajando con oficinas de clasificación (Bureau Veritas / ABS / etc.).</p>  |





C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

Con respecto a la pregunta descrita en la Tabla 24, los entrevistados extranjeros indicaron que, con relación al inventario, construcción y reparaciones de naves que son empleados en el transporte fluvial en la región amazónica peruana, se debe realizar lo siguiente:

- La industria naval debe encontrarse incluida dentro de los objetivos de un Ministerio de Producción y Desarrollo, considerando que esta industria cuenta con asimetrías y distorsiones impositivas que no le permiten contar con mayores ventajas competitivas, motivo por el cual se deben de trazar políticas de fomento y estrategias como las que se aplican en otros países para sostenerla competitivamente con el resto de los ocho países integrantes de la Organización del Tratado de Cooperación Amazónica (OTCA).
- Contar con los servicios de Empresas Clasificadoras Internacionales como Bureau Veritas, ABS, entre otras.

Cabe mencionar que el SIMA IQUITOS S.A., empresa formal que se dedica a la construcción y reparación de embarcaciones en la región amazónica, cuenta con estándares internacionales de calidad. Al contrastar la estandarización enunciada respecto al inventario, construcción y reparaciones de naves a ser empleados en el transporte fluvial en la región amazónica, con lo indicado en la Guía de Políticas Nacionales, se observa que dicha estandarización va a permitir satisfacer las necesidades de la población amazónica que es el objetivo de la Política Nacional Fluvial.

Tabla 25

*Respuestas de los entrevistados a la Pregunta 11: ¿A su juicio, qué prioridades nacionales se deben considerar en una Política Nacional Fluvial Amazónica, concerniente a la gestión del transporte fluvial en el Perú?*

Este trabajo está sujeto a <https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>

C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

| No | Respuestas  |
|----|---|
| 1  | <p><b>Ing. Mg. Jorge Gerardo Metz</b><br/>La única prioridad que debe considerar es el de la competitividad de los costos del flete y de los servicios en una Política Fluvial Amazónica que beneficie a la producción peruana en su comercialización a los mercados del mundo. El éxito del objetivo traerá aparejado mano de obra, calidad, just in time y el precio justo y desarrollo del Transporte Fluvial.</p> |
| 2  | <p><b>MSc. Nathaly Dasburg</b><br/>Respecto a las prioridades nacionales se deben considerarse en una Política Nacional Fluvial Amazónica, concerniente a la gestión del transporte fluvial en el Perú, considera la respuesta a la pregunta 1.</p>   |

De las respuestas de los entrevistados extranjeros a la pregunta descrita en la Tabla 25, se puede apreciar que los especialistas han considerado como prioridades nacionales que deben considerarse en una Política Nacional Fluvial Amazónica, concerniente a la gestión del transporte fluvial en el Perú, las siguientes:

- La competitividad de los costos del flete y de los servicios que beneficien a la producción peruana en su comercialización a los mercados del mundo, trayendo consigo la mano de obra de calidad en tiempo oportuno y a un precio justo.
- El desarrollo portuario de infraestructura unida a la capacitación y educación adecuada para todos los actores que forman parte del sistema fluvial amazónico.

Al contrastar las prioridades nacionales enunciadas en la gestión del transporte fluvial, con lo indicado en la Guía de Políticas Nacionales se observa que estas prioridades van a permitir lograr resultados de manera más efectiva, previniendo y evitando duplicidad de esfuerzos, el despilfarro de los recursos y la desatención de áreas prioritarias para alcanzar mejores resultados en los pobladores de la región amazónica y su entorno.

#### 4.2. Diseño de la Propuesta de la Política Nacional Fluvial Amazónica

Atendiendo a la metodología para la elaboración de Política Nacionales, la etapa del diseño consiste en diagnosticar, enunciar y estructurar el problema público objeto de la política nacional, proponer la situación futura deseada y seleccionar la alternativa de solución más efectiva y viable (CEPLAN, 2018).



#### 4.2.1. Delimitación del problema público

Para la identificación y delimitación de la situación problemática del transporte fluvial en la región amazónica, se procedió a diagnosticar los problemas identificados sobre la base de evidencia existente, como datos estadísticos, juicios de expertos, estudios e investigaciones, empleado las técnicas e instrumentos de recopilación, análisis y validación de la información utilizados para la delimitación del problema público, descrito en el ítem 3.5 del Capítulo de Metodología del presente trabajo de investigación, de acuerdo a la metodología establecida por CEPLAN.

Se analizaron las relaciones de influencia y dependencia de los organismos relacionados para identificar el rol que desempeña cada una en el desarrollo del ámbito del transporte fluvial en la Amazonía, permitiendo con ello definir los cambios o mejoras que se desean lograr para el ámbito del transporte fluvial.

La recopilación y análisis de la información sobre la delimitación del problema público, permitió conocer y comprender la situación de forma integral, es por ello que se realizó el levantamiento de la evidencia relacionada al problema público, aprovechando el conocimiento generado previamente por otros actores, tomando información que permita caracterizar el problema desde un alcance nacional, destacando sus particularidades de carácter territorial, comprendiendo las necesidades de las personas en el territorio y su nivel de bienestar, realizando el diagnóstico de las variables que definen la situación actual.

Atendiendo a la metodología establecida por CEPLAN, todo el estudio referente a la delimitación del problema público, se presentó a través del diagnóstico desarrollado en el siguiente acápite referido a la descripción de la situación actual del mismo.

#### Situación actual del problema público

El Proyecto Hidrovía Amazónica consiste esencialmente en establecer un sistema capaz de desarrollar y mantener la navegación en condiciones seguras durante las 24 horas del día y los 365 días del año, en el ámbito de los ríos que componen este sistema, como son el río Huallaga, Marañón, Ucayali y Amazonas.





C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

A la fecha la empresa contratista COHIDRO, a cargo del proyecto, se encuentra en levantamiento de observaciones respecto al Estudio de Impacto Ambiental – EIA como parte de la evaluación del proyecto, que recibió más de 400 observaciones, incluyendo 73 del Servicio Nacional de Certificación Ambiental para las Inversiones Sostenibles (SENACE), de cumplimiento obligatorio de la Autoridad Nacional del Agua (ANA) y del Servicio Nacional de Áreas Naturales Protegidas (SERNANP) y 272 de otras diez instituciones públicas que analizaron el Estudio. Por otro lado, la CIDH (2019), en su informe “*Situación de los derechos humanos de los pueblos indígenas y tribales de la Panamazonía*” ha incluido el caso del Proyecto de la Hidrovía Amazónica, identificando que éste “no sería claro en las afectaciones que podría tener en los pueblos indígenas y poblaciones ribereñas”.

Esta situación, es un punto neurálgico a solucionar por la empresa contratista con los organismos involucrados en el proyecto, para continuar con los trabajos pendientes en beneficio de los pueblos indígenas y de la Amazonía. Otra razón que genera relevancia en el uso de las hidrovías como medio de transporte tiene relación con las ventajas económicas, operativas y de reducido impacto ambiental que ofrece el transporte fluvial. Tal como se puede apreciar en la Tabla 26 que se muestra a continuación.

Tabla 26

*Ventajas del transporte fluvial frente a otros medios de transporte*

| Para transportar 1600 toneladas |                             | Con relación al consumo de energía, con un litro de gas oil se transporta una tonelada |        |
|---------------------------------|-----------------------------|--|--------|
| Vía fluvial                     | 1 barcaza                   | Por barcaza  | 251 km |
| Vía ferroviaria                 | 40 vagones de 40 toneladas  | Por ferrocarril  | 101 km |
| Vía carretera                   | 80 camiones de 20 toneladas | Por camión   | 29 Km  |

| Con relación al flete y tomando como índice la unidad |     | En relación con la potencia, con un HP se puede transportar |                 |
|---|-----|---|-----------------|
| Vía fluvial   | 1   | Vía fluvial   | 22.2. toneladas |
| Vía ferroviaria                                       | 1.4 | Vía ferroviaria   | 7.4 toneladas   |
| Vía carretera   | 3.2 | Vía carretera   | 1 tonelada      |



Este trabajo está sujeto a <https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>

C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

*Nota:* CAF - Banco de Desarrollo de América Latina (2016)

Dado el alto grado de informalidad que se presenta en las operaciones del transporte fluvial, se dificulta contar con información precisa del inventario de naves fluviales. Ante ello, la Dirección General de Capitanías y Guardacostas (DICAPI), llevó a cabo en el periodo 2010-2012 un Censo del Parque naviero existente, tomando como referencia las autorizaciones antes de iniciar el viaje, al arribo y zarpe que se expiden a las embarcaciones al llegar al puerto de destino. De acuerdo con la información obtenida, se tenía en ese entonces un total de 1 361 naves, cuya distribución y clasificación se presenta de acuerdo a la Tabla 27:

Tabla 27

*Naves según matrícula y clasificación de la embarcación*

| Tipo              | Matricula |    |          |    |            |     | Total |
|-------------------|-----------|----|----------|----|------------|-----|-------|
|                   | Iquitos   |    | Pucallpa |    | Yurimaguas |     |       |
|                   | Cantidad  | %  | Cantidad | %  | Cantidad   | %   |       |
| Bote fluvial      | 338       | 66 | 64       | 13 | 95         | 19  | 497   |
| Motonave fluvial  | 243       | 64 | 120      | 32 | 15         | 4   | 378   |
| Artefacto fluvial | 237       | 76 | 75       | 24 | 0          | 0   | 312   |
| Empujador fluvial | 138       | 79 | 35       | 20 | 1          | 0.6 | 174   |
| Total             | 956       |    | 294      |    | 111        |     | 1,361 |

*Nota:* Censo de Flota Fluvial, DICAPI 2010 -2012

Si bien, ya han pasado ocho años del inventario obtenido en esa fecha, se puede considerar que el aumento es considerable, pero se deben mantener los porcentajes con una mínima diferencia, lo que nos permite evidenciar la gran demanda existente en la región de Loreto.

Con relación a la interacción con los países de la región respecto al desarrollo de las vías fluviales en la amazonia, se puede evidenciar que se han dejado pasar varios años sin participar de eventos internacionales que permitan conocer acciones y buenas prácticas que realizan los países en beneficio del desarrollo de sus puertos e hidrovía fluviales. Entre los que se encuentran registrados, son el Seminario Internacional del Comité Ejecutivo de la Comisión Interamericana de Puertos (CECIP), realizado en



Este trabajo está sujeto a <https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>

C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

Lima en diciembre 2007, sobre el desarrollo de los puertos fluviales, especialmente en lo concerniente a la gestión de su navegabilidad, dragado y señalización, en la que participaron funcionarios de los Países Miembros de la OEA, expertos e invitados de la comunidad portuaria fluvial, comercial, autoridades regionales y municipales y miembros de la Marina de Guerra del Perú. El último fue realizado en Quito, el año 2016, bajo el auspicio de la División de Recursos Naturales e Infraestructura de la CEPAL, y tuvo por objetivo, conocer los avances normativos, logísticos y de infraestructura en los países de la Región Amazónica de Sudamérica, generando una perspectiva de complementariedad e integración, fomentando así políticas de movilidad y logística fluvial, bajo los pilares de integración social y desarrollo sostenible.

Con relación a la profesionalización de los tripulantes de la embarcaciones, se cuenta con centros de formación instalados en la región Loreto con planes de estudios desactualizados referentes a los estándares internacionales, de acuerdo a lo descrito por la empresa STC International (*Maritime & Logistics experts*) en un estudio realizado el año 2019 respecto a la búsqueda de hechos para la instalación de un centro de capacitación de navegación interior en el Perú, en el que menciona lo siguiente:

- La calidad de los cursos de IWT (Inland Water Transport, traducido al español como estándares de cursos modelo del transporte fluvial Fluvial) se considera baja y principalmente teórica.
- Los estándares actuales utilizados para la capacitación y educación de IWT no están completos y se basan en estándares marítimos.
- Para obtener y conservar la certificación de navegación es obligatorio seguir los cursos Modelo de la Autoridad Fluvial cada 2 años.
- La fuerza laboral actual estimada del transporte fluvial es de 10,000-15,350 personas.

Con respecto al comportamiento de los niveles de agua de los ríos a través del tiempo, resulta ser una información de gran importancia para la modernización de la



Este trabajo está sujeto a <https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>



C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

navegabilidad de los ríos, debido a que el principal inconveniente para la navegación está directamente relacionado con la pérdida de profundidad en los canales de navegación que se observa en el periodo de vaciante como consecuencia de acumulación de sedimentos que forman bancos de arena, los cuales son cambiantes en el tiempo. Al respecto, el año 2018, se instalaron 13 estaciones limnimétricas automáticas, como parte del Proyecto de la Hidrovía Amazónica, y unidas a las estaciones instaladas por el Servicio Nacional de Meteorología e Hidrología (SENAMHI) y la Dirección de Hidrografía y Navegación en los ríos Amazonas, Ucayali y Marañón. Esto permite hoy en día, comparar los registros existentes, generando mayor confiabilidad y realizar las correcciones y ajustes necesarias para evitar encalladuras por parte de las embarcaciones que transitan por los ríos de la Amazonía.

La señalización y ayudas a la navegación en los ríos navegables de la Amazonía, va a permitir mejorar la seguridad a la navegación y facilitar el tráfico fluvial, así como también, debe ser compatible con las que usan Colombia y Brasil, considerando la existencia de conectividad con esos países a través del río Amazonas. Sin embargo, de acuerdo a lo descrito por Gastelo (2018), “en la actualidad, la existencia de faros y señalización en los ríos amazónicos, es muy escaso, casi nulo.”, motivo por el cual, resulta imprescindible considerar este aspecto en un plan maestro de desarrollo hidroviario.

Con relación a los terminales portuarios existentes en la Amazonía, se puede apreciar que el terminal del Puerto de Iquitos, de acuerdo a ENAPU (2019), registró un movimiento de carga de 198,903 Tm, movilizado en 2,910 embarcaciones menores. Ello representó una disminución del 21% con respecto al año anterior, este descenso radicó principalmente en el retiro de la exoneración tributaria que desalentó el ingreso de naves a la instalación portuaria. El mayor porcentaje de la carga movilizada atendida durante el 2019 constituyó la carga fraccionada por cabotaje que alcanzó el 93.85% con un total de 186,676 Tm. Las exportaciones constituyeron un 0.09% con un total de 172 Tm, correspondientes a preformas para envases de gaseosas con destino a Colombia.



C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

Asimismo, desde agosto del 2019, la Estación Provisional de Pasajeros del Terminal Portuario de Iquitos inició sus servicios, mejorando la calidad del transporte fluvial en la Amazonía peruana, respecto al embarque y desembarque, llegando a atender dicho año 91,753 pasajeros a través de cuatro empresas fluviales. En agosto del año 2020, se han reiniciado las obras del proyecto llamado “Mejoramiento del Servicio de embarque y desembarque de Pasajeros en el Terminal Portuario de Iquitos de ENAPU” que reemplazará a la estación de pasajeros provisional que viene funcionando y dentro de la retoma de obras, se incluirá la construcción de un bulevar. Ello, con el fin de que sirva como un espacio de paseo y exhibición de artesanías locales, dentro del concepto Puerto-Ciudad.

Con relación al terminal portuario de puerto Maldonado, según ENAPU (2019), las operaciones de esta instalación portuaria ascendieron a 79 Tm en cabotaje y descarga de madera. De acuerdo a APN (2019), el movimiento de carga del terminal portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma, ascendió en 16,553 Tm. Así como también, el año 2019, se aprobó la adecuación de habilitación portuaria del Terminal Portuario Terranova – Pucallpa.

La sistematización con el empleo de la tecnología en las entidades públicas descentralizadas tiene un avance muy limitado, tal como lo indica el INEI (2018), si bien la información estadística relacionada al transporte fluvial en el país se encuentra actualizada, la información proveniente de las Direcciones Regionales no siempre es remitida oportunamente, debido a que no se cuenta con un sistema integrado. A la fecha vienen desarrollando algunos proyectos al respecto, como son el registro electrónico del Manifiesto de Carga, que permite tener mayor control de la información de carga transportada, el sistema de Atención en Línea del Transporte Acuático que permite ahorrar costos al armador debido a que ya no necesita hacer sus trámites físicamente, además de integrarse con bases de datos de otras entidades (RENIEC, SUNARP, otros).

De acuerdo al Plan de Desarrollo Regional Concertado de Loreto, (Gobierno Regional de Loreto, 2015), se ha considerado un modelo conceptual para el desarrollo de la región Loreto, basado en el desarrollo social, que es medido en términos del



Índice de Desarrollo Humano (IDH), como indicador que promedia el comportamiento en el logro educativo, alfabetización, esperanza de vida e ingreso familiar per cápita.

Es por ello, que de acuerdo al Plan de Desarrollo Regional Concertado de Loreto (2015) y el PNUD (2019), se evidencia una mejora discreta en el IDH en la región de Loreto con relación al resto de departamentos y del país, encontrándose muy por debajo del promedio nacional, tal como se muestra en la Tabla 28.

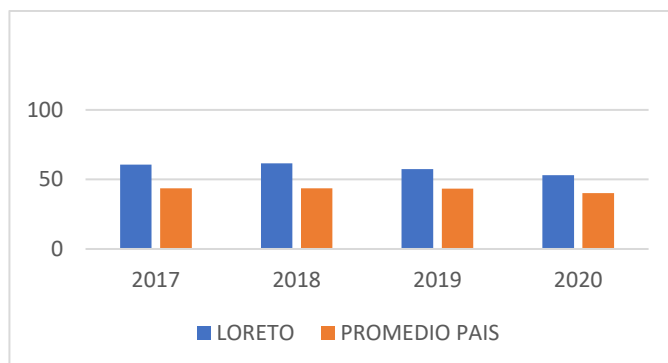
Tabla 28

*Evolución de IDH del Departamento Loreto y a nivel nacional: período 2012 al 2019.*

|                        | 2012   |                  | 2017   |                  | 2019   |                  |
|------------------------|--------|------------------|--------|------------------|--------|------------------|
|                        | IDH    | ranking nacional | IDH    | ranking nacional | IDH    | ranking nacional |
| Departamento de Loreto | 0.3979 | 17/24            | 0.4549 | 17/24            | 0.4834 | 15/24            |
| Perú                   | 0.5053 |                  | 0.5723 |                  | 0.5858 |                  |

*Nota:* INEI (2018). Censo de Población y Vivienda 2017. PNUD (2019).

El diagnóstico social en la región Loreto, se complementa con otros indicadores tales como la tasa de desnutrición infantil, que según la Organización Mundial de la Salud (OMS, 2008) alcanzó en 2008, el 28.5% del total de niños de 0 a 5 años, incrementándose en 2011 a 34.2 y disminuyendo en 2014 a 24.6%. Sin embargo, el valor aún se encuentra muy por encima del promedio país (14.6%). Asimismo, de acuerdo al Índice de Competencia Regional del Instituto Peruano de Economía, se puede evidenciar la evolución del porcentaje de prevalencia de anemia en niños de 6 a 35 meses de edad, con una leve disminución, pero por encima del promedio país, tal como se muestra en la figura 1.



C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

*Figura 1.* Evolución de la prevalencia de anemia en el Departamento de Loreto y a nivel nacional: periodo 2012 al 2019. Adaptado del Índice de Competitividad Regional del Instituto Peruano de Economía. INCORE - IPE (2019).136842 432934 4 045244 00683 792499

En educación, Loreto está muy por debajo del promedio nacional, tanto en comprensión lectora como en razonamiento matemático. En la primera, a pesar de los bajos valores registrados en el periodo 2007 -2014 con relación al promedio nacional, hubo una mejora progresiva en la evaluación de los niños. El 2007, del total de niños evaluados en primaria, solo el 3.7% superaron el cuestionario de comprensión lectora, mientras que en el 2011 se incrementó ligeramente a 6.1% y en el 2014 alcanzó el 13.2%. A pesar del incremento de 9.5% en este periodo, Loreto se mantuvo muy por debajo del promedio nacional.

Con relación a la tasa de desempleo, que se mide en términos de la población económicamente activa que busca trabajo, pero no encuentra, en Loreto se ha incrementado relativamente entre los años 2004 y 2013, hasta mantener un promedio de 3,5% de la población hasta el final del periodo.

Es importante, resaltar que dentro del Plan de Desarrollo Regional Concertado de Loreto (Gobierno Regional de Loreto, 2015), se ha considerado un escenario apuesta, que es aquel que a sido construido con la voluntad de los actores sociales, que dependerá en gran medida del esfuerzo de las instituciones públicas y privadas, así como de toda la población, tal como se muestra en la tabla 29.

Tabla 29

*Escenario apuesta del departamento de Loreto al 2021*

| VARIABLES ESTRATÉGICAS | INDICADORES       | AÑO  | LÍNEA BASE | META AL 2021 | META AL 2030 |
|------------------------|-------------------|------|------------|--------------|--------------|
| Pobreza                | IDH               | 2012 | 0,398      | 0,638        | 0.71         |
| Educación              | Raz. Mat.         | 2014 | 4.8        | 19.4         | 50           |
|                        | Comp. Lect.       | 2014 | 13.2       | 26           | 65           |
| Salud                  | Esperanza de vida | 2014 | 72.1       | 73           | 78           |



C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

|  |   |      |         |           |           |
|--|---|------|---------|-----------|-----------|
| Estructura Económica Diversificada           | VAB Comercio                                    | 2014 | 765,602 | 1 089,032 | 1 412,462 |
| Infraestructura Transportes y Comunicaciones | No Puertos                                      | 2013 | 18      | 19        | 20        |
|  | Hogares con acceso a internet                   | 2013 | 5       | 13,5      | 22        |
| Servicios Básicos                            | Hogares con acceso al agua de red pública       | 2014 | 55,8    | 65        | 82.8      |
|  | Hogares con acceso al desagüe de red pública    | 2014 | 35.9    | 60        | 73.5      |
|  | Hogares con alumbrado eléctrico por Red Pública | 2014 | 77.6    | 85        | 90        |

*Nota:* Plan de Desarrollo Regional Concertado de Loreto al 2021

De acuerdo al Plan de Desarrollo Concertado de Ucayali (Gobierno Regional Ucayali, 2015), se considera como una de sus variables estratégicas, el nivel de pobreza multiescalar. Refiriéndose a la mejora en la calidad del empleo a través de la creciente formalización del trabajo, se ha permitido ampliar las oportunidades y el mejoramiento de las capacidades de las personas de Ucayali, tal como lo demuestra en la evolución del IDH de dicho departamento región. Para ello se han identificado tres indicadores donde la incidencia de la Pobreza Monetaria ha disminuido en 13.40%; la incidencia de la Pobreza Monetaria Extrema representa el 8.5% y el Índice de Desarrollo Humano se mantiene en 0.43%.

Asimismo, de acuerdo al Plan de Desarrollo Regional Concertado de Ucayali (2015) y el PNUD (2019), se evidencia una mejora discreta en el IDH en el departamento de Ucayali con relación al resto de departamentos y del país, encontrándose muy por debajo del promedio nacional, tal como se muestra en la tabla 30.



C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

Tabla 30

*Evolución de IDH del Departamento Ucayali y a nivel nacional: período 2012 al 2019.*

|                         | 2012   |                  | 2017   |                  | 2019   |                  |
|-------------------------|--------|------------------|--------|------------------|--------|------------------|
|                         | IDH    | ranking nacional | IDH    | ranking nacional | IDH    | ranking nacional |
| Departamento de Ucayali | 0.4328 | 15/24            | 0.4711 | 13/24            | 0.4835 | 14/24            |
| Perú                    | 0.5053 |                  | 0.5723 |                  | 0.5858 |                  |

Nota: INEI (2018) Censo de Población y Vivienda 2017. PNUD (2019).

Con relación a la variable estratégica de acceso a la educación de calidad, se evidencia la situación actual mediante el indicador, donde se determinan que los niños del segundo grado de educación primaria que aprobaron examen de comprensión de lectura ha incrementado a 21.80%; los niños del segundo grado de educación primaria que aprobaron examen de razonamiento matemático ha incrementado a 7.80%; la tasa de conclusión secundaria, grupo de edades 17-18, se ha incrementado en 54.30%; y la tasa de conclusión primaria, grupo de edades 12-13, ha incrementado en 69.1%.

En lo relacionado a la capacidad para generar bienestar a los habitantes del departamento de Ucayali, se evidencia que el porcentaje de hogares que se abastecen de agua mediante red pública se incrementó en 62.10%. El porcentaje de viviendas particulares con red pública de alcantarillado está estático en un 27.2%. La proporción de hogares cuya población percibe que el estado de conservación de la carretera por donde se desplaza está en buen estado ascendió en un 81.60%. La población de 6 y más años de edad que hace uso de Internet en cabina descendió en 16%. Los hogares que utilizan gas para cocinar descendieron en 25.30% y el porcentaje de hogares en viviendas particulares que disponen de alumbrado eléctrico por red pública ascendió a 83.70%.

Cabe resaltar, que dentro del Plan de Desarrollo Regional en Ucayali se ha considerado un escenario apuesta, que ha sido construido con la voluntad de los actores sociales, que dependerá en gran medida del esfuerzo de las instituciones públicas y privadas, así como de toda la población, tal como se muestra en la tabla 31.

Este trabajo está sujeto a <https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>



C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

Tabla 31

*Escenario apuesta del departamento de Ucayali al 2021*

| VARIABLES ESTRATÉGICAS           | INDICADORES   | AÑO  | LÍNEA BASE | META AL 2021 |
|----------------------------------|---|------|------------|--------------|
| Pobreza                          | IDH   | 2014 | 0.4        | 0.5          |
| Educación                        | Raz. Mat.   | 2014 | 7.8        | 18.8         |
|                                  | Comp. Lect.   | 2014 | 21.8       | 24.7         |
| Salud                            | Porcentaje de la población afiliada a algún seguro de Salud | 2014 | 61.3       | 68.8         |
| Nivel de Competitividad Regional | Índice de Competitividad Regional                           | 2014 | 28.5       | 36.3         |
| Servicios Básicos                | Hogares con acceso al agua de red pública                   | 2014 | 62.1       | 69.2         |
|                                  | Hogares con acceso al desagüe de red pública                | 2014 | 27.2       | 41.6         |
|                                  | Promedio del salario por hora de la ciudad                  | 2014 | 6.4        | 9.4          |

*Nota:* Plan de Desarrollo Regional Concertado de Ucayali al 2021

Con relación a la revisión de la normatividad legal para la actividad portuaria se puede apreciar que el Sector Transportes y Comunicaciones ha emitido las normas básicas para regular el transporte fluvial a nivel nacional, cuyas disposiciones son de cumplimiento obligatorio para los administrados que prestan servicios de transporte fluvial en las ciudades Iquitos, Yurimaguas y Pucallpa. Sin embargo, en los Terminales Portuarios de estas tres ciudades, no se da cumplimiento a la reglamentación existente, en gran parte, por falta de medidas de control eficaces que permitan hacer cumplir las normas establecidas, reduciendo el número de naves fluviales que operen sin permiso y seguros vigentes y puedan recalar en los embarcaderos formales, haciendo uso de los servicios de agenciamiento fluvial y brindar comodidad a los usuarios.

La problemática generada por el incumplimiento de normas relacionadas al tráfico fluvial y a las diversas actividades portuarias, permite aseverar que el Sector de



**C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias**

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

Transportes no se encuentra desprovisto de normas legales que regulen el transporte fluvial, sino que las disposiciones administrativas vigentes, abarcan el quehacer del transporte fluvial ligado a las actividades netamente portuarias, por lo que se requiere una adecuada optimización de la prestación de algunos servicios, como los de carga y pasajeros, con la finalidad de brindar mejores facilidades de acceso y comodidad para sus usuarios.

Es importante mencionar, que en la actualidad, la actividad del transporte fluvial en la Amazonía viene dando cambios significativos como la ejecución de grandes proyectos de inversión pública, como el mejoramiento de infraestructura de los establecimientos portuarios que permite brindar mejores servicios a los usuarios del transporte de carga y pasajeros, el Ferry Amazonas que integra comunidades de la selva permitiendo brindar un adecuado servicio de pasajeros de Iquitos a Santa Rosa en embarcaciones confortables y seguras, aprobación de normativa de protección al ecosistema y medio ambiente de la Amazonía que permite concientizar a los pobladores en el cuidado que se le debe dar al medio fluvial evitando contaminarlo para generar mayor aprovechamiento de los recursos que son de consumo para ellos mismos. Todas estas acciones permiten generar el desarrollo esperado por parte del Estado y se espera que se sigan concretando más proyectos para lograr las metas previstas para los próximos 10 años.

Considerando los puntos descritos en los dos párrafos precedentes, podemos afirmar que en la actualidad, el transporte fluvial en la Amazonía limita el desarrollo de la región, así como también, el difícil acceso a localidades de la región en época de estiaje y la morfología no atendida de los ríos, encarece en sobre manera esta problemática que el Estado viene dando sus primeros pasos en este gran compromiso que permita reducir las brechas de desarrollo con los pobladores de la región amazónica.

#### **4.2.2 Enunciación y estructuración del problema público**

Para desarrollar la enunciación y estructuración del problema público identificado, se procedió a tomar el diagnóstico de la situación actual analizado en el acápite anterior, siguiendo cada uno de los pasos indicado en la Guía de Políticas

Este trabajo está sujeto a <https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>

Nacionales del CEPLAN y posteriormente se efectuó la revisión por parte del investigador y validación correspondiente por parte de los especialistas, tal como se detalla a continuación:

### 1. Enunciado del problema público

Luego de analizar las características que debe contar el problema público, materia de estudio del presente trabajo de investigación, se determinó que la propuesta de Política Nacional Fluvial amazónica, del transporte fluvial en lo concerniente a contribución al desarrollo, busca solucionar el siguiente problema público: “Bajo nivel de aprovechamiento de las vías fluviales de la Amazonía”.

### 2. Conceptos claves del problema público

**a. Desarrollo sostenible:** es la satisfacción de las necesidades de la generación presente sin comprometer la capacidad de las generaciones futuras para satisfacer sus propias necesidades. Consta de cuatro pilares, el desarrollo sostenible, el desarrollo económico, el desarrollo social y la protección del medio ambiente. (Decreto Supremo 048-PCM, 2011).

**b. Navegación fluvial:** es el modo de transporte más conveniente para su preservación ambiental y un excelente factor de integración, ya que los ríos principales y los cientos de afluentes de distinta magnitud que la penetran pueden ser transformados en vías permanentes de navegación, para el intercambio de bienes y servicios y su gran posibilidad de desarrollo sustentable. (MACOMAR, 2014)

**c. Uso y aprovechamiento sostenible de los recursos y ecosistemas:** Implica que las actividades económicas que se desarrollan a partir de los recursos y ecosistemas no ocasionan una disminución a largo plazo de ninguno de sus componentes, manteniendo su potencial para satisfacer las necesidades y pretensiones de las generaciones presentes y futuras. (ONUAA, 1998).

**d. Conciencia marítima:** Es el conocimiento profundo que posee la población de un país marítimo, sobre las posibilidades que se tienen para el uso, explotación y protección de los recursos disponibles en el mar, ríos y lagos, con el fin de alcanzar el desarrollo y la seguridad. (MACOMAR, 2014)



C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

**e. Aguas interiores y/ o continentales:** Las aguas interiores y continentales de un Estado, comprenden todos los ríos, la mayor parte de las bahías y golfos, estrechos y lagos, puertos y caletas, y las se encuentran dentro de la línea base del mar territorial. (MACOMAR, 2014)

**f. Corredor bioceánico de transporte multimodal:** También denominando corredor Interoceánico, es una red de rutas: marinas, fluviales, lacustres, carreteras, ferroviarias y aéreas, que complementan la logística del transporte de carga y/o pasajeros entre los océanos Pacífico y Atlántico a través del Continente. (MACOMAR, 2014)

**g. Gobernabilidad:** Es el arte o manera de lograr la estabilidad institucional y política, mediante la efectividad en la toma de decisiones y la administración. Se relaciona con la continuidad de las reglas y las instituciones, así como con la consistencia e intensidad de las decisiones. (MACOMAR, 2014)

**h. Gobernanza marítima:** Es el arte o manera de gobernar cuyo objetivo es el logro de un desarrollo económico, social e institucional duradero en el ámbito marítimo nacional, promoviendo un equilibrio entre el Estado, la sociedad civil y el mercado de la economía. (MACOMAR, 2014)

### 3. Modelo del problema público

Con relación a la estructuración operativa del problema público identificado, se ha desarrollado la representación gráfica a través del diagrama de árbol de problemas, detallada en la Figura 2, en el cual se han identificado las causas y efectos, que han permitido describir, comprender, explicar y predecir los elementos de problema público, como también mejorarlo recomendando cursos de acción posteriormente.



C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

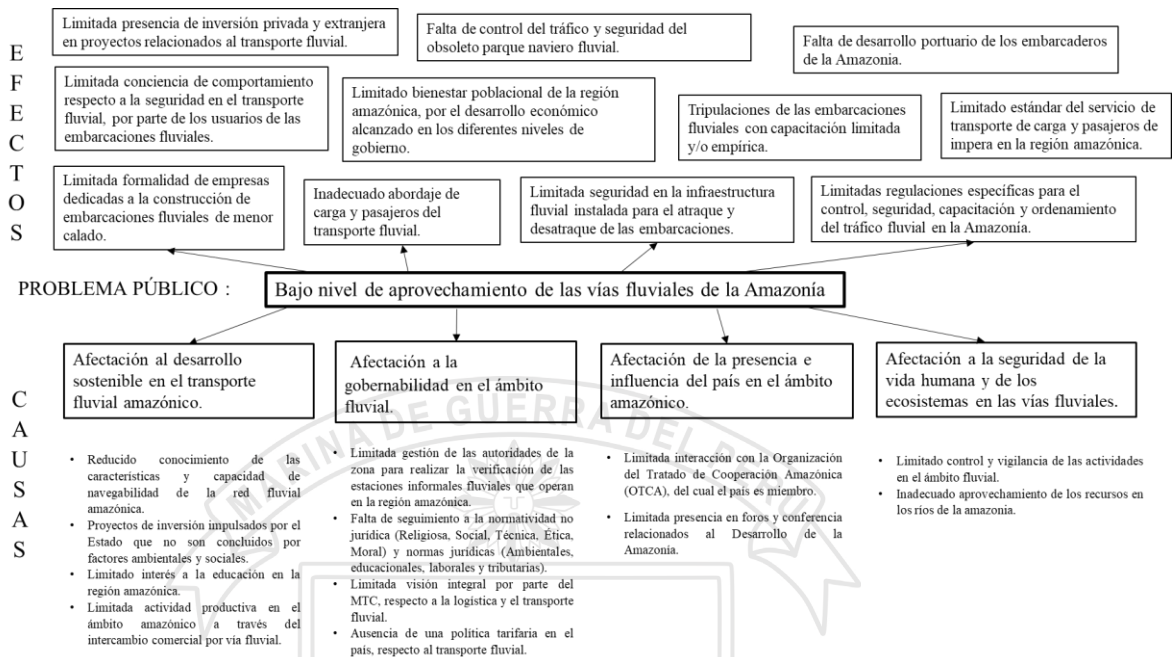


Figura 2. Diagrama árbol de problemas

### 4.2.3 Determinación de la situación futura deseada

Se inició a partir del análisis de las aspiraciones de las personas, tendencias y escenarios asociados al problema público identificado, con la intención de que permita describir la situación más favorable y factible de ser alcanzada en el plazo determinado en el presente trabajo de investigación. Las fuentes principales de información fueron las tendencias propuestas por el CEPLAN, los resultados obtenidos de las entrevistas con los especialistas en transporte fluvial nacional, el análisis documental y la experiencia profesional del investigador.

#### Situación futura deseada

Al año 2030 se cuente con puertos fluviales eficientes, una marina mercante fluvial moderna, ordenada y organizada, con la hidrovía amazónica operando al 100% de su capacidad, con proyectos de inversión complementarios referidos a ampliar más rutas que incluyan otros ríos navegables no considerados en el proyecto inicial, con un terminal portuario por cada río, con un mínimo impacto a los ecosistemas amazónicos,





C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

que favorezcan la movilidad de las personas y una mayor conectividad en las cadenas de suministro, logrando optimizar costos de fletes y seguros, estimulando la iniciativa privada y la competitividad en la región amazónica en apoyo al comercio exterior, con participación activa en organismos que promuevan el desarrollo e integración de los países amazónicos, contando con un modelo de innovación tecnológica en el diseño e implementación de los trenes logísticos, con estándares óptimos de calidad y referente en la región. Estos factores van a permitir generar desarrollo sostenible, mejorando las condiciones de vida del poblador de la región amazónica, integrado al país.

#### 4.2.4 Selección de alternativas de solución

Para identificación y formulación de las alternativas de solución se tomó como referencia la delimitación y estructuración del problema, así como la situación futura deseada, basado en los resultados de las entrevistas a especialistas, la experiencia profesional del investigador, el árbol de solución de problemas, entre otras fuentes de información.

Las alternativas de solución identificadas son las siguientes:

**Alternativa 1.** Desarrollar la ciencia, tecnología e innovación para mejorar el comercio y el desarrollo de las actividades económicas y productivas en el ámbito fluvial de manera responsable, buscando aportar a la sostenibilidad de los recursos ecosistémicos y mejorar la condición social de la población amazónica.

**Alternativa 2.** Fortalecer la gobernabilidad del ámbito fluvial para mejorar el estado de la seguridad de la vida humana en el transporte de pasajeros y del desarrollo de la infraestructura portuaria fluvial, propiciando las actividades económicas y comerciales, desarrollándose de forma ordenada, segura y responsable; promoviendo una mayor presencia fluvial del Perú en la región.

**Alternativa 3.** Impulsar la conciencia fluvial en los pobladores de la región amazónica, para el mejor uso y explotación en forma sostenible de los recursos del ámbito fluvial, identificando la importancia del conocimiento de las vías navegables, para alcanzar el desarrollo con la aplicación de la ciencia y tecnología para este fin.





C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

Luego, se procedió a evaluar cada una de las alternativas, de acuerdo a lo indicado en la Guía de Políticas Nacionales del CEPLAN, a partir de los siguientes criterios: viabilidad, efectividad, análisis costo beneficio, equidad, efectos, y análisis de escenarios contextuales, tal como se detalla en la Tabla 32.

Tabla 32

*Evaluación de las alternativas de solución*

| Alternativas de solución | criterios de evaluación |                   |                 |         |         | Total |
|--------------------------|-------------------------|-------------------|-----------------|---------|---------|-------|
|                          | Viabilidad Política     | Viabilidad Social | Costo-Beneficio | Equidad | Efectos |       |
| Alternativa 1            | Alta                    | Alta              | Alta            | Alta    | Alta    | Alta  |
| Alternativa 2            | Alta                    | Alta              | Alta            | Alta    | Alta    | Alta  |
| Alternativa 3            | Alta                    | Alta              | Alta            | Alta    | Alta    | Alta  |

Finalmente, se definió que la alternativa de solución más adecuada es una combinación entre las alternativas 1, 2 y 3. Es decir, el desarrollo del ámbito fluvial en la Amazonía será impulsado por el fortalecimiento de la gobernabilidad del ámbito fluvial, el desarrollo de la ciencia, tecnología e innovación, y el fortalecimiento de la conciencia fluvial, de tal forma que permitan alcanzar los objetivos de influencia internacional, desarrollo productivo, incremento del comercio, sostenibilidad de los recursos y ecosistemas, y la seguridad de la vida humana en el transporte de pasajeros y del desarrollo de la infraestructura portuaria fluvial.

#### 4.3 Formulación de la propuesta de Política Nacional Fluvial Amazónica

De acuerdo a la metodología CEPLAN, la Formulación de la Política Nacional consiste en la elaboración de los objetivos prioritarios e indicadores, la elaboración de lineamientos, la identificación de los servicios y estándares de cumplimiento, así como de la identificación de las políticas relacionadas.

##### 4.3.1 Elaboración de los objetivos prioritarios e indicadores

Se han identificado seis objetivos prioritarios de la propuesta de Política Nacional Fluvial Amazónica, del transporte fluvial en lo concerniente a contribución



C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

al desarrollo, con sus respectivos indicadores, con los cuales se busca alcanzar la solución del problema público planteado.

### **Objetivos prioritarios e indicadores:**

**Objetivo Prioritario 1:** Fortalecer la participación activa del Perú en reuniones y foros internacionales vinculados al desarrollo sostenible de la región amazónica a través de la actividad del transporte fluvial.

**Indicador:** Porcentaje reuniones y seminarios internacionales en los que participa el Perú, relacionados al desarrollo amazónico, a través de la actividad del transporte fluvial.

**Objetivo Prioritario 2:** Fortalecer las actividades productivas en el ámbito amazónico a través del intercambio comercial por vía fluvial.

**Indicador:** Variación porcentual de participación del producto bruto interno (PBI) de las diferentes actividades productivas de la región amazónica que se transportan por vía fluvial.

**Objetivo Prioritario 3:** Incrementar el comercio a través de la vía fluvial.

**Indicador:** Variación porcentual del número de contenedores y volumen de carga transportada anualmente en las vías fluviales.

**Objetivo Prioritario 4:** Fortalecer la seguridad de la vida humana en las vías fluviales de la Amazonía.

**Indicador:** Variación porcentual anual de las actividades ilícitas y número de accidentes reportadas en el año respecto al año anterior.

**Objetivo Prioritario 5:** Evitar el impacto negativo en los ecosistemas fluviales de la Amazonía peruana.



Este trabajo está sujeto a <https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>

C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

**Indicador:** Variación porcentual del nivel de inversión en proyectos referidos a la protección de los ecosistemas fluviales en la Amazonía.

**Objetivo Prioritario 6:** Gestionar en forma eficiente la actividad de transporte fluvial.

**Indicador:** Variación porcentual del nivel de formalización de los administrados que prestan el servicio de pasajeros del transporte fluvial.

#### 4.3.2 Elaboración de lineamientos

Los lineamientos identificados para cada uno de los objetivos prioritarios fueron planteados en el marco de las alternativas de solución seleccionadas y, en consecuencia, haciendo uso de los instrumentos seleccionados, de acuerdo a lo indicado en la Guía de Políticas Nacionales del CEPLAN. Al respecto, a continuación, se presentan los objetivos prioritarios con sus respectivos lineamientos:

#### Objetivos prioritarios y lineamientos

**Objetivo Prioritario 1:** Fortalecer la participación activa del Perú en reuniones y foros internacionales vinculados al desarrollo sostenible de la región amazónica a través de la actividad del transporte fluvial.

#### Lineamientos:

(1,1) Incrementar la participación activa de las delegaciones del Perú, en las reuniones y foros internacionales vinculados al desarrollo e integración de la región amazónica.

(1.2) Coordinar iniciativas orientadas a salvaguardar los derechos e intereses nacionales, incluyendo la promoción de la cooperación técnica en foros y procesos internacionales.

(1.3) Promover a nivel internacional los destinos turísticos ubicados en el ámbito fluvial amazónico.



C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

**Objetivo Prioritario 2:** Fortalecer las actividades productivas en el ámbito amazónico a través del intercambio comercial por vía fluvial.

**Lineamientos:**

(2.1) Impulsar la creación de puertos deportivos y recreativos dentro del sistema fluvial amazónico, permitiendo de esta manera contar con un magnífico escenario para la práctica de la navegación recreativa a motor o a vela, lográndose con esta actividad la expansión de los puertos en la Amazonía, a partir de su crecimiento.

(2.2) Aprovechar las Zonas Francas y Depósitos Fiscales, permitiendo de esta manera contar con espacios extra aduaneros donde se realicen las actividades propias del comercio exterior y operaciones logísticas a menores costos operativos, logrando competitividad en el mercado internacional.

(2.3) Incentivar la investigación científica, el desarrollo tecnológico y la innovación, respecto a los ríos de la Amazonía y sus recursos por los actores del ámbito fluvial.

**Objetivo Prioritario 3:** Incrementar el comercio a través de la vía fluvial.

**Lineamientos:**

(3.1) Incentivar las inversiones en infraestructura portuaria y servicios conexos.

(3.2) Consolidar el sistema de facilitación del comercio exterior en el ámbito fluvial.

(3.3) Consolidar el control y seguridad que coadyuve a un eficiente y competitivo transporte fluvial.

(3.4) Optimizar los procesos y servicios de la cadena logística fluvial portuaria.

(3.5) Fortalecer los servicios de ayuda a la navegación en el ámbito fluvial.

(3.6) Potenciar la capacidad y competitividad de la industria de construcciones y reparaciones navales en la región amazónica.



C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

**Objetivo Prioritario 4:** Fortalecer la seguridad de la vida humana en las vías fluviales de la Amazonía.

**Lineamientos:**

(4.1) Fortalecer el control y la vigilancia de todas las actividades fluviales, en cumplimiento de la normativa nacional y compromisos internacionales, en resguardo de la seguridad de la vida humana, la protección del medio fluvial y sus recursos, y la represión de las actividades ilícitas, por parte de la Autoridad Marítima Nacional (AMN) y la Policía Nacional del Perú (PNP), en el ámbito de su responsabilidad.

(4.2) Fortalecer la capacidad de respuesta ante situaciones de búsqueda y salvamento fluvial en el área de responsabilidad de la región amazónica, así como en el caso de desastres.

(4.3) Fortalecer la capacidad de acción para la lucha contra las actividades ilícitas en el área de responsabilidad de la AMN y la PNP.

**Objetivo Prioritario 5:** Evitar el impacto negativo en los ecosistemas fluviales de la Amazonía peruana.

**Lineamientos:**

(5.1) Velar por el cumplimiento de las normas para la protección y conservación del medio ambiente fluvial, ecosistemas y sus recursos.

(5.2) Mejorar la protección en las áreas naturales protegidas, en el ámbito fluvial.

(5.3) Fortalecer la gestión integrada para el uso sostenible de los recursos naturales y ecosistemas fluviales.

**Objetivo Prioritario 6:** Gestionar en forma eficiente la actividad de transporte fluvial.

**Lineamientos:**

(6.1) Fortalecer la institucionalidad de los actores mediante acuerdos consensuados.



C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

- (6.2) Incrementar la formación de los gestores públicos, privados y los tripulantes de las naves con modelos modernos de gestión.
- (6.3) Adecuar la normatividad de transporte fluvial para que se logre una actividad eficiente y competitiva.
- (6.4) Generar un paquete de incentivos tributarios para desarrollar una actividad de transporte fluvial innovadora y sostenible.
- (6.5) Desarrollar un plan maestro nacional en el transporte fluvial amazónico que no solo contemple objetivos sino también estrategias y una hoja de ruta con acciones claras por cada año.
- (6.6) Dar cumplimiento a la auditoría de gestión pública relacionada en el transporte fluvial, basados en el logro de los objetivos y metas.
- (6.7) Evaluar el cumplimiento de las disposiciones legales y reglamentarias aplicables a operaciones del gobierno, como también de los planes, normas y procedimientos establecidos.

#### 4.3.3 Identificación de los servicios y estándares de cumplimiento

Para la identificación de servicios y estándares de cumplimiento, se desarrollaron de acuerdo a lo indicado en la Guía de Políticas Nacionales del CEPLAN, para lo cual se volverá a presentar los objetivos prioritarios para enunciar los servicios que ofrece la entidad en el marco de la política nacional.

#### Objetivos prioritarios / servicios y estándares de cumplimiento

**Objetivo Prioritario 1:** Fortalecer la participación activa del Perú en reuniones y foros internacionales vinculados al desarrollo sostenible de la región amazónica a través de la actividad del transporte fluvial.

Tabla 33

*Servicios y estándares de cumplimiento para el objetivo prioritario 1*

|          |   |
|----------|---|
| Servicio | Integración internacional de los intereses y derechos del Perú sobre el desarrollo amazónico a través del transporte fluvial. |
|----------|---|



Este trabajo está sujeto a <https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>



C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

|                               |   |
|-------------------------------|---|
| Estándar                      | Permanencia   |
| Definición breve              | Participación permanente en seminarios y foros internacionales identificados como de relevante importancia para su integración con los países amazónicos en provecho del desarrollo a través del transporte fluvial.  |
| Indicador                     | Porcentaje de seminarios y foros internacionales identificados como de relevante importancia, en los que el Perú participa en forma permanente, respecto a su integración con los países amazónicos en provecho del desarrollo a través del transporte fluvial. |
| Fuente de datos               | Ministerio de Relaciones Exteriores - Dirección General de Soberanía  |
| Responsabilidad del indicador | Ministerio de Relaciones Exteriores   |

**Objetivo Prioritario 2:** Fortalecer las actividades productivas en el ámbito amazónico a través del intercambio comercial por vía fluvial.

Tabla 34

*Servicios y estándares de cumplimiento para el objetivo prioritario 2*

|                               |   |
|-------------------------------|---|
| Servicio                      | Fomento de desarrollo económico e industrial de la región amazónica por medio de la actividad del transporte fluvial.   |
| Estándar                      | Permanente  |
| Definición breve              | Impulsar las actividades productivas identificadas en la región amazónica para asegurar el desarrollo sostenible a través del buen aprovechamiento de las vías fluviales.   |
| Indicador                     | Variación porcentual de participación del producto bruto interno (PBI) de las diferentes actividades productivas de la región amazónica que se transportan por vía fluvial. |
| Fuente de datos               | Ministerio de la Producción – Ministerio de Economía  |
| Responsabilidad del indicador | Ministerio de la Producción   |



C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

**Objetivo Prioritario 3:** Incrementar el comercio a través de la vía fluvial.

Tabla 35

*Servicios y estándares de cumplimiento para el objetivo prioritario 3*

|                               |  |
|-------------------------------|--|
| Servicio                      | Promoción oportuna de las inversiones en las vías fluviales de la Amazonía, del Plan de Desarrollo Portuario Nacional para los inversionistas portuarios públicos y privados     |
| Estándar                      | Oportunidad  |
| Definición breve              | Promover el desarrollo de inversiones portuarias públicas y privadas, concurrentes con el Plan de Desarrollo Portuario Nacional a lo largo de las vías fluviales de la Amazonía. |
| Indicador                     | Variación porcentual del número de contenedores y volumen de carga transportada anualmente en las vías fluviales.  |
| Fuente de datos               | Ministerio de Transportes y Comunicaciones – Autoridad Portuaria Nacional  |
| Responsabilidad del indicador | Ministerio de Transportes y Comunicaciones   |

**Objetivo Prioritario 4:** Fortalecer la seguridad de la vida humana en las vías fluviales de la Amazonía.

Tabla 36

*Servicios y estándares de cumplimiento para el objetivo prioritario 4*

|                  |   |
|------------------|---|
| Servicio         | Protección eficaz de las actividades fluviales, realizadas por los actores vinculados con el ámbito fluvial de la Amazonía.               |
| Estándar         | Eficacia  |
| Definición breve | Contribuir con la protección en forma eficaz y oportuna de la totalidad de actividades que se desarrollan en el ámbito fluvial amazónico. |





C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

|                               |  |
|-------------------------------|--|
| Indicador                     | Variación porcentual anual de las actividades ilícitas y número de accidentes reportadas en el año respecto al año anterior. |
| Fuente de datos               | Ministerio de Defensa - Autoridad Marítima Nacional<br>Dirección General de Capitanías y Guardacostas)                       |
| Responsabilidad del indicador | Ministerio de Defensa  |

**Objetivo Prioritario 5:** Evitar el impacto negativo de los ecosistemas fluviales de la Amazonía peruana.

Tabla 37

*Servicios y estándares de cumplimiento para el objetivo prioritario 5*

|                               |  |
|-------------------------------|--|
| Servicio                      | Servicio de protección con participación de actores estratégicos (público, privado y sociedad civil) de la biodiversidad y ecosistemas amazónicos. |
| Estándar                      | Eficacia   |
| Definición breve              | Contribuir con la protección en forma eficaz y oportuna de la biodiversidad y ecosistemas amazónicos.  |
| Indicador                     | Variación porcentual del nivel de inversión en proyectos referidos a la protección de los ecosistemas fluviales en la Amazonía.                    |
| Fuente de datos               | Ministerio del Ambiente – Ministerio de Transportes y Comunicaciones   |
| Responsabilidad del indicador | Ministerio del Ambiente  |

**Objetivo Prioritario 6:** Gestionar en forma eficiente la actividad de transporte fluvial.



C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

Tabla 38

*Servicios y estándares de cumplimiento para el objetivo prioritario 6*

|                               |   |
|-------------------------------|---|
| Servicio                      | Gestión administrativa de mejorar la actividad del transporte fluvial con participación de actores estratégicos (público, privado y sociedad civil)   |
| Estándar                      | Participativo   |
| Definición breve              | Involucramiento de los actores a través del fortalecimiento de espacios de participación como los Comités de Gestión, y la implementación de mecanismos participativos como la promoción de la formalización de actividades vinculadas al transporte fluvial en articulación con la autoridad competente. |
| Indicador                     | Variación porcentual del nivel de formalización de los administrados que prestan el servicio de pasajeros del transporte fluvial  |
| Fuente de datos               | Ministerio de Transportes y Comunicaciones - Autoridad Portuaria Nacional - Autoridad Fluvial Nacional - Dirección General de Capitanías y Guardacostas   |
| Responsabilidad del indicador | Ministerio de Transportes y Comunicaciones  |

**4.3.4 Identificación de las políticas relacionadas**

Con relación a las políticas relacionadas se desarrollaron fichas, de acuerdo a lo indicado en la Guía e Políticas Nacionales del CEPLAN, respecto al alineamiento de nivel vertical, de los objetivos prioritarios de la propuesta de la Política Nacional Fluvial amazónica, con las Políticas de Estado del Acuerdo Nacional presentada en la Tabla 39, y con el Plan Estratégico de Desarrollo Nacional presentada en la tabla 40, tal como se detallan a continuación:





C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

Tabla 39

*Alineamiento vertical de los objetivos prioritarios de la propuesta de la Política Nacional Fluvial Amazónica con las Políticas de Estado del Acuerdo Nacional*

| Eje Temático | Política de Estado       | Lineamientos  | Objetivo prioritario de la PNF   |
|--------------|--------------------------|---|--|
| 3            | Competitividad del País. | <p>Afirmación de la economía social de mercado</p> <p>Búsqueda de la competitividad, productividad y formalización de la actividad económica.</p> <p>Desarrollo sostenible y gestión ambiental</p> <p>Desarrollo de la ciencia y la tecnología</p> <p>Desarrollo en infraestructura y vivienda</p> <p>Política de comercio exterior para la ampliación de mercados con reciprocidad</p> <p>Política de desarrollo agrario</p> | <p>OE2. Fortalecer las actividades productivas en el ámbito amazónico a través del intercambio por vía fluvial.</p> <p>OE3. Incrementar el comercio a través de la vía fluvial</p> |

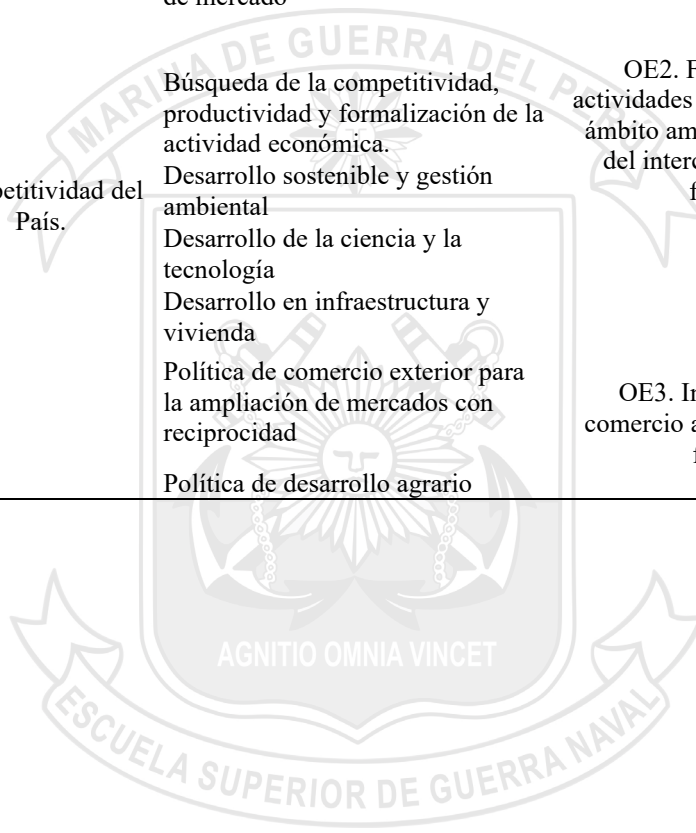


Tabla 40

*Alineamiento vertical de los objetivos prioritarios de la propuesta de la Política Nacional Fluvial Amazónica con el Plan Estratégico de Desarrollo Nacional*

| Eje | Objetivo nacional                     | Objetivo nacional específico  | Objetivo prioritario de la PNF   |
|-----|---------------------------------------|---|--|
| 4   | Economía, competitividad y empleo     | Economía, competitividad con alto nivel de empleo y productividad   | OE2. Fortalecer las actividades productivas en el ámbito amazónico a través del intercambio comercial por vía fluvial. |
|     |                                       | <p>Estructura productiva diversificada, competitiva, sostenible y con alto valor agregado y productividad</p> <p>La innovación, el desarrollo tecnológico y la aplicación del conocimiento científico contribuyen constantemente al desarrollo de las actividades productivas y a su sostenibilidad ambiental</p> <p>Crecimiento sostenido de las exportaciones sobre la base de una oferta exportable diversificada, actividades sostenibles y el acceso a nuevos mercados</p> | OE3. Incrementar el comercio a través de la vía fluvial  |
| 5   | Desarrollo regional e infraestructura | Desarrollo regional equilibrado e infraestructura adecuada  | OE6. Gestionar en forma eficiente la actividad del transporte fluvial  |
|     |                                       | <p>Suficiente y adecuada infraestructura económica y productiva descentralizada de uso público en el marco de los espacios transversales de planificación macrorregional</p> <p>Fortalecimiento de la inversión privada descentralizada, generadora de empleo y orientada a la demanda de los mercados internos y externos</p>  |  |
| 6   | Recursos naturales y ambiente         | Conservación y aprovechamiento sostenible de los recursos naturales y la biodiversidad, con un enfoque integrado y ecosistémico y un ambiente que permita una buena calidad de vida para las personas y la existencia de ecosistemas saludables, viables y funcionales en el largo plazo  | OE5. Evitar el impacto negativo de los ecosistemas fluviales de la Amazonía peruana                                    |
|     |                                       | <p>Recursos naturales y diversidad biológica conservados y aprovechados de manera sostenible, con participación y beneficio de las poblaciones locales</p> <p>Calidad ambiental mejorada y gestionada con enfoque integral en el ámbito nacional</p>  |  |

**4.4 Contrastación de Hipótesis**

Para la contrastación de sus hipótesis, se seleccionó la siguiente muestra de especialistas en el tema;





**C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias**

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

1. Valm (r) Mg. Jorge Moscoso Flores
2. Calm (r). Mg. Eduardo Reategui Guzmán
3. C. de N. Mg. Juan Carlos Montenegro Valderrama
4. C. de F. Mg. Marco Tineo Zanelli
5. Ing. Mg. (argentino) Jorge Gerardo Metz
6. C. de N. Mg. Diego Gago Rojas
7. Ing. Mg. Ricardo Obregón Montes
8. Adm. Mg. Juan Carlos Paz Cárdenas
9. Ing. Mg. Edgardo Chancafe Grey

Los cinco primeros participaron previamente como entrevistados en la presente investigación. A ellos se le incorporaron los cuatro últimos especialistas, con la finalidad de contribuir a triangular la información referente a los criterios sobre la propuesta de política diseñada y formulada en la tesis.

A todos los especialistas que integraron la muestra de validadores de la propuesta, se le hizo formal invitación para su participación con estos fines en la investigación. Posteriormente, remitieron su consentimiento informado, así como sus opiniones respectivas sobre las hipótesis específicas propuestas, tal como se muestra en el Anexo 5.

### **Hipótesis específica No 1**

Al analizar los informes de validación remitidos, se pudo evidenciar que todos los especialistas coinciden con aceptar la hipótesis específica No 1. Sin embargo, un especialista presentó recomendaciones respecto a realizar ajustes a los objetivos prioritarios, respecto a la especificidad que deben de contener cada uno de los ellos.



C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

Estas recomendaciones han sido tomadas en cuenta, realizándose las correcciones necesarias en el presente trabajo de investigación.

Como resultado de este proceso de perfeccionamiento de la propuesta presentada, se puede aceptar como válida la hipótesis específica No 1 y establecer que: el diseño de la Política Nacional Fluvial del Perú en lo concerniente al componente del transporte fluvial, propuesta en la presente investigación a juicio de los especialistas y expertos consultados, lograría delimitar, enunciar y estructurar de manera adecuada el problema público y la situación futura deseada, identificando las alternativas de solución más apropiadas para la solución del mismo.

### **Hipótesis específica No 2**

De los dictámenes de validación remitidos por los especialistas, se pudo evidenciar que todos se encuentran de acuerdo con aceptar las hipótesis específica No 2, por lo que se puede aceptar como válida y establecer que: la formulación de la Política Nacional Fluvial del Perú en lo concerniente al componente del transporte fluvial, propuesta en la presente investigación, a juicio de los especialistas y expertos consultados, establecería de manera adecuada los objetivos prioritarios e indicadores, lineamientos, servicios y estándares de cumplimiento, así como las políticas relacionadas, que de aplicarse por parte del Estado contribuirían a lograr una mejora en la utilización del transporte fluvial de carga y pasajeros en la región amazónica del Perú.

### **Hipótesis general**

A partir de los resultados del proceso de validación cualitativa de las hipótesis específicas, se acepta como válida la hipótesis general, por lo que se puede establecer que: El diseño y formulación del componente del transporte fluvial de una futura Política Nacional Fluvial del Perú 2021-2030, propuesta en la presente investigación, a juicio de especialistas y expertos consultados, de aplicarse por parte del Estado, contribuirá al desarrollo del transporte fluvial en la región Amazónica del Perú.



Este trabajo está sujeto a <https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>

## CAPÍTULO V

### CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

#### 5.1. Conclusiones

Conforme a los resultados obtenidos en la presente investigación, referida a la propuesta de Política Nacional Fluvial Amazónica del Perú, 2021 – 2030 en lo concerniente al componente de transporte fluvial del eje de contribución al desarrollo se concluye que:

1. Se ha logrado elaborar un presupuesto de diseño y la formulación de la Política Nacional Fluvial Amazónica, período 2021-2030, en lo concerniente al componente de transporte fluvial del eje de contribución al desarrollo, atendiendo a la metodología establecida por el CEPLAN para la elaboración de políticas nacionales.
2. El diseño de la Política Nacional Fluvial Amazónica, período 2021-2030, en lo concerniente al componente de transporte fluvial del eje de contribución al desarrollo, elaborada en la presente investigación, a juicio de los especialistas y expertos consultados, logra delimitar, enunciar y estructurar de manera adecuada el problema público y la situación futura deseada, identificando las alternativas de solución más apropiadas para la solución del mismo.
3. La formulación de la Política Nacional Fluvial Amazónica, período 2021-2030, en lo concerniente al componente de transporte fluvial del eje de contribución al desarrollo, propuesta en la presente investigación, a juicio de los especialistas y expertos consultados, establece de manera adecuada los objetivos prioritarios e indicadores, lineamientos, servicios y estándares de cumplimiento, así como las



C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

políticas relacionadas, que de aplicarse por parte del Estado peruano contribuirá a mejorar la condición social del poblador amazónico.

4. La ejecución del Proyecto de la Hidrovía Amazónica, permitirá ser un pilar fundamental en generar desarrollo sostenible a la región a través de las vías navegables de la Amazonía.

## 5.2. Recomendaciones

1. Proponer a la Dirección de Intereses Marítimos la revisión y evaluación de la propuesta presentada respecto a la Política Nacional Fluvial Amazónica, en lo concerniente al transporte fluvial, del eje de contribución al desarrollo, para ser tomada en cuenta como parte del proyecto de la Política Nacional Fluvial que viene impulsando la Institución.
2. Recomendar al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, para que se efectúen grandes esfuerzos con la Empresa a cargo de Proyecto de la Hidrovía Amazónica y los organismos involucrados, para realizar el levantamiento de observaciones del Estudio de Impacto Ambiental (EIA), conjuntamente con el consorcio a cargo del proyecto y entidades involucradas en el transporte fluvial con la finalidad de continuar con los trabajos pendientes de ejecución.



## Referencias bibliográficas

- Acosta, S., Pastor, F., Pérez, E. y Vargas, N. (2017). *Servicio de transporte fluvial de carga y de pasajeros en la hidrovía amazónica, tramo Pucallpa- Iquitos y viceversa*. (Tesis de Maestría en Administración). Programa Magister en Administración. Escuela de Administración de Negocios para Graduados ESAN. Lima, Perú. Recuperada de [https://repositorio.esan.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12640/990/2017\\_MA\\_TP-PUC\\_14-1\\_03\\_R.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://repositorio.esan.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12640/990/2017_MA_TP-PUC_14-1_03_R.pdf?sequence=1&isAllowed=y)
- Alava, L. y Arellano, J. (2019). *Plataforma logística intermodal en la zona de Nueva Reforma – Yurimaguas*. (Tesis de Pregrado en Arquitectura). Universidad San Ignacio de Loyola. Lima, Perú. Recuperado de [https://alicia.concytec.gob.pe/vufind/Record/USIL\\_25765699f8aae80acaa41b4073aaad61](https://alicia.concytec.gob.pe/vufind/Record/USIL_25765699f8aae80acaa41b4073aaad61)
- Autoridad Portuaria Nacional (2012). *Actualización de Plan Nacional de Desarrollo Portuario*. Lima, Perú. Recuperado de [https://www.apn.gob.pe/site/wp-content/uploads/2016/03/pdf/QF8CYLBPW374VV6IYEWHTNXDGRZTBU\\_S00EZ.pdf](https://www.apn.gob.pe/site/wp-content/uploads/2016/03/pdf/QF8CYLBPW374VV6IYEWHTNXDGRZTBU_S00EZ.pdf)
- Banda, L., Cárdenas, J., y Zúñiga, J. (2016). *Propuesta de uso del modo de transporte hovercraft para la operación logística fluvial en la Amazonía peruana*. (Tesis de Maestría en Administración). Escuela de Posgrado. Universidad del Pacífico. Lima, Perú. Recuperado de <https://repositorio.up.edu.pe/handle/11354/1885>
- Bedriñana, J., Castro, T., Chanduvi, M. y Sierra, M. (2016). *Plan Estratégico del Puerto de Pucallpa*. (Tesis de Maestría en Administración). Escuela de Posgrado. Pontificia Universidad Católica del Perú. Lima, Perú. Recuperado de



C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

[http://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/bitstream/handle/20.500.12404/7421/BEDR\\_I%  
c3%91ANA CASTRO PLAN PUERTO PUCALLPA.pdf?sequence=5&  
isAllowed=y](http://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/bitstream/handle/20.500.12404/7421/BEDR_I%c3%91ANA_CASTRO_PLAN_PUERTO_PUCALLPA.pdf?sequence=5&isAllowed=y)

Birkland, T. (2005). *An introduction to the policy process: theories, concepts, and models of public policy making*. Second Edition. New Cork: M.E Sharpe.  
Recuperada de

[http://repositorio.uchile.cl/bitstream/handle/2250/123548/Conceptos\\_%20Basi  
cos\\_PoliticasyPublicas.pdf?sequence=1](http://repositorio.uchile.cl/bitstream/handle/2250/123548/Conceptos_%20Basicos_PoliticasyPublicas.pdf?sequence=1)

Bonifaz, L., Linares, C., Mori, G. y Saavedra, J. (2018). *Planeamiento estratégico de la provincia de Condorcanqui* (Tesis de Maestría en Administración). Escuela de Posgrado. Pontificia Universidad Católica del Perú Lima, Perú. Recuperada de

[http://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/bitstream/handle/20.500.12404/11527/BON  
IFAZ LINARES PLANEAMIENTO CONDORCANQUI.pdf?sequence=1&  
isAllowed=y](http://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/bitstream/handle/20.500.12404/11527/BONIFAZ_LINARES_PLANEAMIENTO_CONDORCANQUI.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

Cabanillas, F., Chonlon, S., Hanco, J. y Vidal, C. (2017). *Planeamiento estratégico de Transtotal Logística Selva* (Tesis de Maestría en Administración). Escuela de Posgrado. Pontificia Universidad Católica del Perú. Lima, Perú. Recuperada de

[http://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/bitstream/handle/20.500.12404/9328/CAB  
ANILLAS CHONLON PLANEAMIENTO TRANSTOTAL.pdf?sequence=1  
&isAllowed=y](http://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/bitstream/handle/20.500.12404/9328/CABANILLAS_CHONLON_PLANEAMIENTO_TRANSTOTAL.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

Centro de Altos Estudios Nacionales (2007). *Planteamientos Doctrinarios y Metodológicos del Desarrollo, la Seguridad y la Defensa Nacional*”. Chorrillos, Perú.

Centro Nacional de Planeamiento Estratégico (2018). *Guía de Políticas Nacionales Modificada por Resolución de Presidencia del Consejo Directivo N° 00057-2018/CEPLAN/PCD*. Recuperada de [file:///C:/Users/hvall/Downloads/GUIA-  
DE-POLITICAS-NACIONALES-CEPLAN-vNov2018%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/hvall/Downloads/GUIA-DE-POLITICAS-NACIONALES-CEPLAN-vNov2018%20(1).pdf)

Centro Nacional de Planeamiento Estratégico (2019). *Perú 2030: tendencias globales y regionales*. Dirección Nacional de Prospectiva y Estudios Estratégicos.



Este trabajo está sujeto a <https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>



C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

Recuperado de <file:///C:/Users/hvall/Desktop/CEPLAN-Tendencias-globales-y-regionales.pdf>

Centro Nacional de Planeamiento Estratégico (2019). *Primer consolidado de los reportes de cumplimiento anual de los ministerios*. 1ra Edición. Recuperado de [https://www.ceplan.gob.pe/documentos/\\_primer-consolidado-de-los-reportes-de-cumplimiento-anual-de-los-ministerios-2019/](https://www.ceplan.gob.pe/documentos/_primer-consolidado-de-los-reportes-de-cumplimiento-anual-de-los-ministerios-2019/)

Centro Nacional de Planeamiento Estratégico (2019). *Perú: proyecciones macroeconómicas al 2030*. Dirección Nacional de Prospectiva y Estudios Estratégicos. Recuperado de [https://www.ceplan.gob.pe/documentos/\\_peru-proyecciones-macroeconomicas-al-2030/](https://www.ceplan.gob.pe/documentos/_peru-proyecciones-macroeconomicas-al-2030/)

Centro Nacional de Planeamiento Estratégico (2020). *Guía para la elaboración de indicadores de políticas nacionales y planes estratégicos*. Recuperado de <https://www.ceplan.gob.pe/proyecto-de-guia-para-la-elaboracion-de-indicadores-de-politicas-nacionales-y-planes-estrategicos/>

Comisión Interamericana de Derechos Humanos (2019). Pueblos indígenas y tribales de la Panamazonía. Recuperado de <https://www.caaap.org.pe/2019/10/15/situacion-de-los-derechos-humanos-de-los-pueblos-indigenas-y-tribales-de-la-panamazonia-aprobado-por-la-comision-interamericana-de-derechos-humanos-el-29-de-septiembre-de-2019/>

Constitución Política del Perú (1993). Presidencia del gobierno del Perú. Promulgada el 29 de diciembre de 1993, entrando en vigencia el 01 de enero de 1994. Recuperado de <http://www.congreso.gob.pe/Docs/files/documentos/constitucionparte1993-12-09-2017.pdf>

Decreto Supremo N° 005-2001-MTC (2001). *Aprueban Reglamento de Transporte Fluvial Comercial*. Presidencia de la Republica del Perú. Aprobado el 02 de febrero del 2001. Recuperado de [http://transparencia.mtc.gob.pe/idm\\_docs/normas\\_legales/1\\_0\\_78.pdf](http://transparencia.mtc.gob.pe/idm_docs/normas_legales/1_0_78.pdf)



Este trabajo está sujeto a <https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>

C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

- Decreto Supremo N° 014-2011-MTC (2011). *Aprueban Reglamento de Ley N° 28583 - Ley de Reactivación y Promoción de la Marina Mercante Nacional*. Ministerio de Transportes y Comunicaciones de fecha 15 de abril del 2011. Recuperado de <https://www.gob.pe/institucion/mtc/normas-legales/9997-014-2011-mtc>
- Decreto Supremo N° 004-PCM (2013). *Se aprueba la Política Nacional de Modernización de la Gestión Pública*. Aprobado el 08 de enero del 2013. Presidencia de la Republica del Perú. Recuperado de <https://sgp.pcm.gob.pe/wp-content/uploads/2015/06/DS-004-2013-PCM-Aprueba-la-PNMGP.pdf>
- Decreto Supremo No 029-2018-PCM. (2018) *Reglamento que regula las Políticas Nacionales*. Presidencia del Consejo de Ministros de fecha 20 de marzo del 2018. Recuperado de <https://busquedas.elperuano.pe/download/url/aprueba-reglamento-que-regula-las-politicas-nacionales-decreto-supremo-n-029-2018-pcm-1628015-1>
- Decreto Supremo N° 003-MTC (2004). *Se aprueba el Reglamento de la Ley del Sistema Portuario Nacional*. Presidencia de la Republica. Aprobado el 03 de febrero del 2004. Recuperado de <http://extwprlegs1.fao.org/docs/pdf/per75777.pdf>
- De Felippes, M. (2002). *Transporte: en el contexto Logístico y Estratégico Latinoamericano*. Instituto de Investigación y Posgrado de la Escuela Superior del Ejército “Libertador Simón Bolívar”. Volumen I. Capítulo III. Venezuela. Editora Mundo Grafico C.A. Recuperado de [http://citamericas.org/imagenes/files/livros/vol\\_1/libro\\_vol\\_1\\_cap\\_3.pdf](http://citamericas.org/imagenes/files/livros/vol_1/libro_vol_1_cap_3.pdf)
- De la Cruz, A. (2003). *Desarrollo humano sostenible y medio ambiente en el Perú*. Recuperado de [https://sisbib.unmsm.edu.pe/bibvirtual/Publicaciones/administracion/v06\\_n11/desarrollo.htm#Licenciado](https://sisbib.unmsm.edu.pe/bibvirtual/Publicaciones/administracion/v06_n11/desarrollo.htm#Licenciado)
- Delgado L. (2009) *Las políticas públicas. El ciclo de las políticas públicas. Clases de políticas públicas. Eficacia, legalidad y control. Indicadores de gestión*. Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha. Consejería de Administraciones



C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

Públicas. Escuela de Administración Regional. España. Recuperado de <http://pagina.jccm.es/ear/descarga/A2T3.pdf>

Empresa Nacional de Puerto (2009). *Glosario de términos*. Aprobado con Acuerdo de Directorio N° 062/06/2000/D de 08.06.2000 y Modificado con Resoluciones N°s 185-2001, 050-2009 y 271-2009 ENAPUSA/GG de la Gerencia General. Recuperado de [http://www.enapu.com.pe/web/content/upload/files/spn/Glosario\\_Terminos\\_Mayo\\_2009.pdf](http://www.enapu.com.pe/web/content/upload/files/spn/Glosario_Terminos_Mayo_2009.pdf)

Empresa Nacional de Puertos (2019). Memoria anual 2019. Recuperado de <https://www.enapu.com.pe/enapu/wp-content/uploads/2020/06/memoria-anual-2019-enapu-s.a.pdf>

Empresa STC INTERNATIONAL (2019). *Estudio de búsqueda de hechos para la instalación de un centro de capacitación de navegación interior en Perú*. Recuperado de documento recepcionado por la Escuela Nacional de Marina Mercante “Almirante Miguel Grau”. Lima, Perú.

Enciclopedia Jurídica (2020). *Diccionario de Derecho*. Pagina temática. Recuperada de <http://www.encyclopedia-juridica.com/contenido.htm>

García, R. (2019). Construcción naval. Nomenclatura básica. *Revista Ingeniero marino*. Recuperado de <https://ingenieromarino.com/construccion-naval-nomenclatura-basica/>

Gastelo, J. (2018). *El planeamiento estratégico como herramienta para la eficiencia del sistema hidroviario en la Amazonía peruana, propuesta actual*. (Tesis de Maestría en Administración). Escuela Universitaria de Posgrado. Universidad Nacional Federico Villarreal. Lima, Perú. Recuperado de <http://repositorio.unfv.edu.pe/bitstream/handle/UNFV/2306/Gastelo%20Villa%20nueva%20Jorge%20Luis.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Gobierno Regional de Loreto (2015). *Plan de Desarrollo Regional Concertado “Loreto”*



Este trabajo está sujeto a <https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>

C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

al 2021” Actualizado. Recuperado de

[https://www.dar.org.pe/archivos/docs/PDRC\\_241115.pdf](https://www.dar.org.pe/archivos/docs/PDRC_241115.pdf)

Gobierno Regional de Ucayali (2015). *Plan de Desarrollo Regional Concertado del departamento de Ucayali al 2021 Actualizado*. Recuperado de

[http://www.regionucayali.gob.pe/transparencia/planes/plan\\_regional\\_dc/PDC\\_UCAYALI\\_2021.pdf](http://www.regionucayali.gob.pe/transparencia/planes/plan_regional_dc/PDC_UCAYALI_2021.pdf)

Hernández-Sampieri, R. y Mendoza, C. (2018). *Metodología de la Investigación: las rutas cuantitativa, cualitativa y mixta*. México: McGraw-Hill Interamericana Editores.

Recuperado de [https://www.esup.edu.pe/descargas/dep\\_investigacion/Metodologia%20de%20la%20investigaci%C3%B3n%205ta%20Edici%C3%B3n.pdf](https://www.esup.edu.pe/descargas/dep_investigacion/Metodologia%20de%20la%20investigaci%C3%B3n%205ta%20Edici%C3%B3n.pdf)

Instituto de Investigaciones de la Amazonía Peruana. (2009). *Propuesta de política de estado para la Amazonía peruana*. Consejo Interregional Amazónico. Iquitos, Perú.

Recuperado de <http://www.iiap.org.pe/upload/publicacion/PUBL906.pdf>

Instituto Nacional de Estadística e Informática. (2018). *Informe. Perfil Sociodemográfico del Perú, Censos Nacionales 2017: XII Censo de Población, VII de Vivienda y III de Comunidades Indígenas*. Recuperado de

[https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones\\_digitales/Est/Lib1539/libro.pdf](https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones_digitales/Est/Lib1539/libro.pdf)

Jiménez, W. (2012). El concepto de la política y sus implicancias en la ética pública: reflexiones a partir de Carl Schmitt y Norbert Lechner. *Revista del CLAD Reforma y Democracia*. N° 53. Centro Latinoamericano de Administración para el Desarrollo. Caracas, Venezuela. Recuperado de

<https://www.redalyc.org/pdf/3575/357533685008.pdf>

Kraft, M. y Furlong, S. (2004). *Public Policy: Politics, Analysis and Alternatives*. 2nd Ed. CQ Press, Washington DC, EEUU.



C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

- Lahera E. (2004). *Política y políticas públicas*. División de desarrollo social Naciones Unidas CEPAL. Santiago de Chile agosto 2004. Recuperado de [https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/6085/1/S047600\\_es.pdf](https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/6085/1/S047600_es.pdf)
- Ley N° 26821 (1997). *Ley Orgánica para el aprovechamiento sostenible de los recursos naturales*. Congreso de la Republica del Perú. Aprobada el 25 de junio de 1997. Recuperado de <http://www.minam.gob.pe/wp-content/uploads/2017/04/Ley-N%C2%B0-26821.pdf>
- Ley N° 27658 (2002). *Ley Marco de Modernización de la Gestión del Estado*. Presidencia del gobierno del Perú. Declara al Estado peruano en proceso de modernización en sus diferentes instancias, dependencias, entidades, organizaciones y procedimientos. Aprobada el 02 de mayo del 2002. Recuperado de <https://www.minagri.gob.pe/portal/download/pdf/cetsar/ley-modernizacion.pdf>
- Ley N° 27943. (2003). *Se aprueba la Ley del Sistema Portuario Nacional*. Presidencia de la Republica. Aprobado el 28 de febrero del 2003. Recuperado de [http://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con2\\_uibd.nsf/309DEF042F5FCC90052577E50055704F/\\$FILE/2national.pdf](http://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con2_uibd.nsf/309DEF042F5FCC90052577E50055704F/$FILE/2national.pdf)
- Ley N° 29158 (2007). *Ley Orgánica del Poder Ejecutivo*. Presidencia del gobierno del Perú. Establece que los sistemas administrativos tienen por finalidad regular la utilización de los recursos en las entidades de la administración pública. Aprobada el 20 de diciembre del 2007. Recuperado de <http://www.leyes.congreso.gob.pe/Documentos/Leyes/29158.pdf>
- Ley N° 1242 (2008). Ley que establece el código naval de navegación y actividades portuarias fluviales de la república de Colombia. Aprobada el 05 de agosto del 2008. Congreso de la Republica de Colombia. Recuperado de [https://www.armada.mil.co/sites/default/files/normograma\\_arc/88.%20Ley%201242%20de%202008.pdf](https://www.armada.mil.co/sites/default/files/normograma_arc/88.%20Ley%201242%20de%202008.pdf)





C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

- Marina de Guerra del Perú (2014). *Manual de Conceptos y Terminología sobre la Realidad Marítima*. Dirección de Intereses Marítimos. Marina de Guerra del Perú. Lima, Perú.
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones y Consorcio Hidrovía Amazónica S.A. (2017). *Contrato de Concesión Hidrovía Amazónica*. Recuperado de [https://portal.mtc.gov.pe/transportes/concesiones/infraestructura\\_portuaria/hidrovias\\_amazonicas.html](https://portal.mtc.gov.pe/transportes/concesiones/infraestructura_portuaria/hidrovias_amazonicas.html)
- Ministerio Nacional del Ambiente (2014). *Informe Nacional del Ambiente 2012-2013*. Dirección General de Política, Normas e Instrumentos de Gestión Ambiental. Lima, Perú. Recuperado de <http://www.minam.gob.pe/politicas/wp-content/uploads/sites/17/2013/10/INFORME-NACIONAL-del-Estado-2013.compressed.pdf>
- Moreno, J. (2016). *Desarrollo de un proyecto fluvial bajo los lineamientos de PMI (Project Management Institute), para un sistema alterno de transporte: caso Rio Bogotá* (Tesis de Maestría en Ingeniería). Facultad de Ingeniería. Universidad de La Salle. Bogotá D.C., Colombia. Recuperada de [https://ciencia.lasalle.edu.co/cgi/viewcontent.cgi?article=1021&context=maest\\_ingenieria](https://ciencia.lasalle.edu.co/cgi/viewcontent.cgi?article=1021&context=maest_ingenieria)
- Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura, (1998). *Conservación de los recursos naturales para una agricultura sostenible*. Integración cultivo – ganadería. Recuperado de: [http://www.fao.org/ag/ca/training\\_materials/cd27-spanish/li/livestock.pdf](http://www.fao.org/ag/ca/training_materials/cd27-spanish/li/livestock.pdf)
- Organización Internacional para las Migraciones. (2012). *Módulo I: Gestión de fronteras, Gestión fronteriza integral en la subregión andina*. 1ra. Ed. Lima: Organización Internacional para las Migraciones. Recuperado de <https://peru.iom.int/sites/default/files/Documentos/Modulo1.pdf>
- Organización Mundial de la Salud (2008). *Informe sobre la salud en el mundo 2008. La atención primaria de salud: más necesaria que nunca*. Recuperado de [https://www.who.int/whr/2008/08\\_overview\\_es.pdf?ua=1](https://www.who.int/whr/2008/08_overview_es.pdf?ua=1)





C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

- Ortegón, E. (2008). *Guía sobre diseño y gestión de la política pública*. Instituto de Estudios Latinoamericanos de la Universidad de Alcalá. Colombia. Recuperado de <http://cpps.dyndns.info/cpps-docs-web/secgen/2015/pol-oceanica-regional/Doc%2011.Guia%20sobre%20gestion%20y%20diseno%20de%20la%20politica%20publica.pdf>
- Pérez, J. (2015). *El Orden Mundial. Introducción al concepto de desarrollo*. Editorial Ariel. Barcelona, España. Recuperado de <https://elordenmundial.com/introduccion-al-concepto-de-desarrollo/#:~:text=El%20desarrollo%20es%20un%20concepto,%2C%20social%2C%20cultural%20o%20pol%C3%ADticamente.>
- Prieto, L. (2015). *Revitalización de puertos fluviales sobre el río Magdalena con miras hacia una Colombia competitiva frente a la nueva economía mundial*. (Tesis de Maestría en Arquitectura). Pontificia Universidad Javeriana Facultad de Arquitectura y diseño carrera de arquitectura. Bogotá D.C., Colombia. Recuperado de <https://repository.javeriana.edu.co/bitstream/handle/10554/18141/PrietoArroyaveLuisaFernanda2015.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo en Perú (2019). *El reto de la igualdad. Una lectura de las dinámicas territoriales en el Perú*. Recuperado de <https://www.pe.undp.org/content/peru/es/home/library/poverty/el-reto-de-la-igualdad.html>
- Real Academia Española (2020). Diccionario de la lengua española. Asociación de Academias de la lengua española. Recuperado de <https://dle.rae.es/experto>
- Reategui, J. (2018). *Propuesta de modelo de gestión de hidrovías en el Perú* (Tesis de Maestría en Administración Pública). Escuela de Posgrado. Universidad del Pacífico. Lima, Perú. Recuperada de [http://repositorio.up.edu.pe/bitstream/handle/11354/2043/Jose\\_Tesis\\_Maestria\\_2018.pdf?sequence=1&isAllowed=y](http://repositorio.up.edu.pe/bitstream/handle/11354/2043/Jose_Tesis_Maestria_2018.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

Este trabajo está sujeto a <https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>

C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

Resolución de Presidencia de Consejo Directivo N° 00057.CEPLAN/PCD. (2018). *Se aprueba la modificación de la Guía de Políticas Nacionales*. Aprobado el 14 de noviembre del 2018. Recuperado de [https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/321583/Guia\\_elabor\\_politicas\\_nacionales.pdf](https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/321583/Guia_elabor_politicas_nacionales.pdf)

Roth, A. (2004). *Políticas Públicas. Formulación, Implementación y Evaluación*. Enfoques Teóricos y Tipología de las Políticas Públicas. Ediciones Aurora, Bogotá D.C., Colombia. Recuperada de [https://polpublicas.files.wordpress.com/2016/08/roth\\_andre-politicas-publicas-libro-completo.pdf](https://polpublicas.files.wordpress.com/2016/08/roth_andre-politicas-publicas-libro-completo.pdf)

Sen, A. (2000). *Desarrollo y Libertad*. Editorial Planeta, México. Recuperado de [https://www.future.edu/wp-content/uploads/2018/06/2011-12-07-amartya\\_sen\\_cap\\_la\\_angecia\\_delas\\_muheresyel\\_cambio\\_social.pdf](https://www.future.edu/wp-content/uploads/2018/06/2011-12-07-amartya_sen_cap_la_angecia_delas_muheresyel_cambio_social.pdf)

Sierra, Y. (enero, 2020). Hidrovia amazónica. Cuestionado proyecto, entrampado por problemas con el estudio de impacto ambiental. *Mongabay, Latam*. Periodismo ambiental independiente. Recuperado de <https://es.mongabay.com/2020/01/hidrovia-amazonica-estudio-de-impacto-ambiental/>

Torres- Melo J. y Santander J. (2013). *Introducción a las Políticas Públicas: conceptos y herramientas desde la relación entre Estado y ciudadanía*. Bogotá, Colombia. Ediciones IEMP. Recuperado de <https://es.slideshare.net/caritovillegas/introduccion-a-las-politicas-publicas>

Vallés, J. (2001). *El concepto de lo político: una introducción*. Colección Ciencia Política. 6ta Ed. Barcelona, España. Editorial Ariel. Recuperado de <https://ovejasconpieldelobo.files.wordpress.com/2016/01/josep-m-valles-ciencia-politica-una-introduccion.pdf>



Esta obra está bajo una [Licencia Creative Commons Atribución- No Comercial 4.0 Internacional](https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/)



Este trabajo está sujeto a <https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>



**C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias**

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

**Anexo 1**

**Informes de validación de los cuestionarios para las entrevistas**

**INFORME DE VALIDACIÓN DE ENTREVISTA POR JUICIO DE EXPERTOS - GRUPO FUNCIONARIOS EXTRANJEROS**

Doctor Joaquín Lombira Echevarría

Grados, nombre y cargo del evaluador

**Título de la Investigación:** Diseño y Formulación de una propuesta de Política Nacional Fluvial Amazónica del Perú 2021 - 2030, respecto al Transporte Fluvial en lo concerniente al eje de contribución al desarrollo.

Autor de la investigación: Capitán de Navío Hugo VALLES Iglesias

**Indicadores y criterios para la evaluación de cada pregunta de la entrevista**

| No | Indicadores | Criterios   |
|----|-------------|---|
| 1  | Claridad    | La pregunta se comprende claramente, es decir está redactada con una sintáctica y semántica adecuadas.  |
| 2  | Pertinencia | La pregunta aborda contenidos relevantes para el propósito de la investigación.   |
| 3  | Coherencia  | La pregunta tiene relación lógica con la dimensión de la categoría de análisis que está midiendo.   |
| 4  | Suficiencia | Las preguntas que corresponden a una misma dimensión comprenden los aspectos cualitativos más importantes a estudiar, y bastan para lograr la evaluación de esta. |

**EVALUACIÓN DE INDICADORES PARA CADA PREGUNTA DE LA ENTREVISTA**

Deficiente: D  
Bien: B  
Muy Bien: MB

| No  | PREGUNTAS  | INDICADORES |    |    |    | Observaciones y recomendaciones |
|---|--|-------------|----|----|----|---------------------------------|
|   |  | 1           | 2  | 3  | 4  |                                 |
| <b>Categorías de Análisis: Diseño de la Política Nacional y transporte fluvial</b>    |  |             |    |    |    |                                 |
| <b>Dimensión: Delimitación del problema público y la categoría transporte fluvial</b> |  |             |    |    |    |                                 |
| 1   | ¿Cuál considera usted que sería el principal problema público a solucionar a través de una política nacional respecto al transporte fluvial en la Amazonía del Perú? | MB          | MB | MB | MB |                                 |



Este trabajo está sujeto a <https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>



C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

|  |  |    |    |    |    |  |
|--|--|----|----|----|----|--|
|  | <b>Dimensión: Definición del problema público y la categoría transporte fluvial</b>  |    |    |    |    |  |
| 2  | ¿A su juicio, cuál sería la delimitación del problema público a solucionar a través de una política nacional respecto al Transporte fluvial en la Amazonía del Perú?   | MB | MB | MB |    |  |
| 3  | ¿A su juicio, cómo debería ser la participación de organismos y/o instituciones en el diseño de una política nacional fluvial en la Amazonía del Perú?   | MB | MB | MB |    |  |
|  | <b>Dimensión: Alternativas de solución y la categoría transporte fluvial</b>   |    |    |    | MB |  |
| 4  | ¿A su juicio, cuáles considera que serían las alternativas de solución más adecuadas, dando un orden de prioridad, para solucionar el problema público en el ámbito del transporte fluvial en la Amazonía del Perú?  | MB | MB | MB |    |  |
|  | <b>Dimensión: Situación futura deseada y la categoría transporte fluvial</b>   |    |    |    |    |  |
| 5  | ¿A su juicio, cuál sería la situación futura deseada al 2030, que se debe alcanzar a través de una política pública en el ámbito del transporte fluvial en la Amazonía del Perú?   | MB | MB | MB | MB |  |
| <b>Categorías de análisis: Formulación de Política Nacional y transporte fluvial</b> |  |    |    |    |    |  |
|  | <b>Dimensión: Prioritarios e indicadores y la categoría transporte fluvial</b>   |    |    |    |    |  |
| 6  | ¿Qué objetivos deberían plantearse para la gestión del transporte fluvial en el Perú, como parte de una futura propuesta de Política Nacional Fluvial Amazónica al 2030?   | MB | MB | MB | MB |  |
| 7  | ¿A su juicio, qué indicadores deben establecerse en la gestión del transporte fluvial en el Perú, como parte de una futura propuesta de Política Nacional Fluvial Amazónica al 2030?   | MB | MB | MB |    |  |
|  | <b>Dimensión: Lineamientos y la categoría transporte fluvial</b>   |    |    |    |    |  |
| 8  | ¿Qué lineamientos deben establecerse en la gestión del transporte fluvial en el Perú, como parte de una futura propuesta de Política Nacional Fluvial Amazónica al 2030?   | MB | MB | MB |    |  |
|  | <b>Dimensión: Servicios y estándares de cumplimiento y la categoría transporte fluvial</b>   |    |    |    |    |  |
| 9  | ¿Qué servicios y estándares deberían brindar las instalaciones portuarias de la región amazónica peruana, para contribuir a una adecuada gestión del transporte fluvial, como parte de una futura propuesta de Política Nacional Fluvial Amazónica del Perú al 2030? | MB | MB | MB | MB |  |
| 10   | ¿Cómo considera que podría estandarizarse el inventario, construcción y reparaciones de naves que son empleados en el transporte fluvial en la región amazónica peruana, como parte de una futura propuesta de Política Nacional Fluvial Amazónica del Perú al 2030? | MB | MB | MB |    |  |
|  | <b>Dimensión: Políticas relacionadas y la categoría transporte fluvial</b>   |    |    |    |    |  |



Este trabajo está sujeto a <https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>



C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

|    |   |    |    |    |    |  |
|----|---|----|----|----|----|--|
| 11 | ¿A su juicio, qué prioridades nacionales se deben considerar en una Política Nacional Fluvial Amazónica, concerniente a la gestión del transporte fluvial en el Perú? | MB | MB | MB | MB |  |
|----|---|----|----|----|----|--|

Dr. Joaquín R. Lombira Echevarría

Nombre, Grado y Firma del evaluador (Asesor Metodológico)

Fecha: 14 de septiembre del 2020.

INFORME DE VALIDACIÓN DE ENTREVISTA POR JUICIO DE EXPERTOS – GRUPO DE ESPECIALISTAS NACIONALES

| No  | PREGUNTAS  | INDICADORES |    |    |   | Observaciones y recomendaciones |
|---|--|-------------|----|----|---|---------------------------------|
|   |  | 1           | 2  | 3  | 4 |                                 |
| <b>Categorías de Análisis: Diseño de la Política Nacional y transporte fluvial</b>    |  |             |    |    |   |                                 |
| <b>Dimensión: Delimitación del problema público y la categoría transporte fluvial</b> |  |             |    |    |   |                                 |
| 1   | ¿Cuál considera usted que sería el principal problema público a solucionar a través de una política nacional respecto al transporte fluvial? | MB          | MB | MB |   |                                 |
| <b>Dimensión: Definición del problema público y la categoría transporte fluvial</b>   |  |             |    |    |   |                                 |
| 2   | ¿A su juicio, cuál sería la delimitación del problema público a solucionar a través de una política nacional respecto al Transporte fluvial? | MB          | MB | MB | B |                                 |
| 3   | ¿Qué componentes deben incluirse en el diagnóstico de la situación del transporte fluvial?   | MB          | MB | MB |   |                                 |
| 4   | ¿A su juicio, cómo debería ser la participación de organismos y/o instituciones en el diseño de una política nacional fluvial amazónica?     | MB          | MB | MB |   |                                 |
| <b>Dimensión: Alternativas de solución y la categoría transporte fluvial</b>          |  |             |    |    |   |                                 |
| 5   | ¿A su juicio, cuáles considera que serían las alternativas de solución más adecuadas, dando un orden de prioridad, para                      | MB          | MB | MB |   |                                 |



Este trabajo está sujeto a <https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>



C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

|  |   |    |    |    |    |  |
|--|---|----|----|----|----|--|
|  | solucionar el problema público en el ámbito del transporte fluvial?   |    |    |    |    |  |
| <b>Dimensión: Situación futura deseada y la categoría transporte fluvial</b>               |   |    |    |    |    |  |
| 6  | ¿A su juicio, cuál sería la situación futura deseada al 2025, que se debe alcanzar a través de una política pública en el ámbito del transporte fluvial?  | MB | MB | MB | MB |  |
| <b>Categoría de análisis: Formulación de Política Nacional y transporte fluvial</b>        |   |    |    |    |    |  |
| <b>Dimensión: Prioritarios e indicadores y la categoría transporte fluvial</b>             |   |    |    |    |    |  |
| 7  | ¿Qué objetivos deberían plantearse para la gestión del transporte fluvial, como parte de una futura propuesta de Política Nacional Fluvial Amazónica al 2025?   | MB | MB | MB | MB |  |
| 8  | ¿A su juicio, qué indicadores deben establecerse en la gestión del transporte fluvial, como parte de una futura propuesta de Política Nacional Fluvial Amazónica al 2025?   | MB | MB | MB |    |  |
| <b>Dimensión: Lineamientos y la categoría transporte fluvial</b>                           |   |    |    |    |    |  |
| 9  | ¿Qué lineamientos deben establecerse en la gestión del transporte fluvial, como parte de una futura propuesta de Política Nacional Fluvial Amazónica al 2025?   | MB | MB | MB |    |  |
| <b>Dimensión: Servicios y estándares de cumplimiento y la categoría transporte fluvial</b> |   |    |    |    |    |  |
| 10   | ¿Qué servicios y estándares deberían brindar las instalaciones portuarias de la región amazónica, para contribuir a una adecuada gestión del transporte fluvial, como parte de una futura propuesta de Política Nacional Fluvial Amazónica al 2025? | MB | MB | MB | MB |  |
| 11   | ¿Cómo considera que podría estandarizarse el inventario, construcción y reparaciones de naves que son empleados en el transporte fluvial en la región amazónica, como parte de una futura propuesta de Política Nacional Fluvial Amazónica al 2025? | MB | MB | MB |    |  |
| <b>Dimensión: Políticas relacionadas y la categoría transporte fluvial</b>                 |   |    |    |    |    |  |
| 12   | ¿Cómo se deberían vincular las políticas y normatividad existentes a una política nacional concerniente a la gestión del transporte fluvial?  | MB | MB | MB |    |  |
| 13   | ¿A su juicio, qué prioridades nacionales se deben considerar en una Política Nacional Fluvial Amazónica, concerniente a la gestión del transporte fluvial?  | MB | MB | MB | MB |  |

**Dr. Joaquín R. Lombira Echevarría**

Nombre, Grado y Firma del evaluador (Asesor Metodológico)

Fecha: 09 de agosto del 2020



Este trabajo está sujeto a <https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>





**C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias**

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

**INFORME DE VALIDACIÓN DE ENTREVISTA POR JUICIO DE EXPERTOS – GRUPO DE ESPECIALISTAS NACIONALES**

Valm. (r) Mg. Jorge MOSCOSO Flores

Grados, nombre y cargo del evaluador

**Título de la Investigación:** Diseño y Formulación de una propuesta de Política Nacional Fluvial Amazónica del Perú 2021 - 2030, respecto al Transporte Fluvial en lo concerniente al eje de contribución al desarrollo.

Autor de la investigación: Capitán de Navío Hugo VALLES Iglesias

| No  | PREGUNTAS   | INDICADORES |    |    |    | Observaciones y recomendaciones |  |
|---|---|-------------|----|----|----|---------------------------------|--|
|   |   | 1           | 2  | 3  | 4  |                                 |  |
| <b>Categorías de Análisis: Diseño de la Política Nacional y transporte fluvial</b>    |   |             |    |    |    |                                 |  |
| <b>Dimensión: Delimitación del problema público y la categoría transporte fluvial</b> |   |             |    |    |    |                                 |  |
| 1   | ¿Cuál considera usted que sería el principal problema público a solucionar a través de una política nacional respecto al transporte fluvial?  | MB          | MB | MB | MB |                                 |  |
| <b>Dimensión: Definición del problema público y la categoría transporte fluvial</b>   |   |             |    |    |    |                                 |  |
| 2   | ¿A su juicio, cuál sería la delimitación del problema público a solucionar a través de una política nacional respecto al Transporte fluvial?  | MB          | MB | MB |    |                                 |  |
| 3   | ¿Qué componentes deben incluirse en el diagnóstico de la situación del transporte fluvial?  |             |    |    |    |                                 |  |
| 4   | ¿A su juicio, cómo debería ser la participación de organismos y/o instituciones en el diseño de una política nacional fluvial amazónica?  |             |    |    |    |                                 |  |
| <b>Dimensión: Alternativas de solución y la categoría transporte fluvial</b>          |   |             |    |    |    |                                 |  |
| 5   | ¿A su juicio, cuáles considera que serían las alternativas de solución más adecuadas, dando un orden de prioridad, para solucionar el problema público en el ámbito del transporte fluvial? | MB          | MB | MB |    |                                 |  |
| <b>Dimensión: Situación futura deseada y la categoría transporte fluvial</b>          |   |             |    |    |    |                                 |  |
| 6   | ¿A su juicio, cuál sería la situación futura deseada al 2025, que se debe alcanzar a través de una política pública en el ámbito del transporte fluvial?                                    | MB          | MB | MB |    |                                 |  |



Este trabajo está sujeto a <https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>



C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

|  |   |    |    |    |
|--|---|----|----|----|
| <b>Categorías de análisis: Formulación de Política Nacional y transporte fluvial</b>       |   |    |    |    |
| <b>Dimensión: Prioritarios e indicadores y la categoría transporte fluvial</b>             |   |    |    |    |
| 7  | ¿Qué objetivos deberían plantearse para la gestión del transporte fluvial, como parte de una futura propuesta de Política Nacional Fluvial Amazónica al 2025?   | MB | MB | MB |
| 8  | ¿A su juicio, qué indicadores deben establecerse en la gestión del transporte fluvial, como parte de una futura propuesta de Política Nacional Fluvial Amazónica al 2025?   | MB | MB | MB |
| <b>Dimensión: Lineamientos y la categoría transporte fluvial</b>                           |   |    |    |    |
| 9  | ¿Qué lineamientos deben establecerse en la gestión del transporte fluvial, como parte de una futura propuesta de Política Nacional Fluvial Amazónica al 2025?   | MB | MB | MB |
| <b>Dimensión: Servicios y estándares de cumplimiento y la categoría transporte fluvial</b> |   |    |    |    |
| 10   | ¿Qué servicios y estándares deberían brindar las instalaciones portuarias de la región amazónica, para contribuir a una adecuada gestión del transporte fluvial, como parte de una futura propuesta de Política Nacional Fluvial Amazónica al 2025? | MB | MB | MB |
| 11   | ¿Cómo considera que podría estandarizarse el inventario, construcción y reparaciones de naves que son empleados en el transporte fluvial en la región amazónica, como parte de una futura propuesta de Política Nacional Fluvial Amazónica al 2025? | MB | MB | MB |
| <b>Dimensión: Políticas relacionadas y la categoría transporte fluvial</b>                 |   |    |    |    |
| 12   | ¿Cómo se deberían vincular las políticas y normatividad existentes a una política nacional concerniente a la gestión del transporte fluvial?  | MB | MB | MB |
| 13   | ¿A su juicio, qué prioridades nacionales se deben considerar en una Política Nacional Fluvial Amazónica, concerniente a la gestión del transporte fluvial?  | MB | MB | MB |

(FIRMADO)

Vicemirante (r) Mg. Jorge Moscoso Flores (Asesor Técnico)

Fecha: 09 de setiembre del 2020



Este trabajo está sujeto a <https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>



C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

INFORME DE VALIDACIÓN DE ENTREVISTA POR JUICIO DE EXPERTOS – FUNCIONARIOS EXTRANJEROS

Valm. (r) Mg. Jorge MOSCOSO Flores,

Grados, nombre y cargo del evaluador

**Título de la Investigación:** Diseño y Formulación de una propuesta de Política Nacional Fluvial Amazónica del Perú 2021 - 2030, respecto al Transporte Fluvial en lo concerniente al eje de contribución al desarrollo.

Autor de la investigación: Capitán de Navío Hugo VALLES Iglesias

| No  | PREGUNTAS   | INDICADORES |    |    |    | Observaciones y recomendaciones |
|---|---|-------------|----|----|----|---------------------------------|
|   |   | 1           | 2  | 3  | 4  |                                 |
| <b>Categorías de Análisis: Diseño de la Política Nacional y transporte fluvial</b>    |   |             |    |    |    |                                 |
| <b>Dimensión: Delimitación del problema público y la categoría transporte fluvial</b> |   |             |    |    |    |                                 |
| 1   | ¿Cuál considera usted que sería el principal problema público a solucionar a través de una política nacional respecto al transporte fluvial en la Amazonía del Perú?  | MB          | MB | MB | MB |                                 |
| <b>Dimensión: Definición del problema público y la categoría transporte fluvial</b>   |   |             |    |    |    |                                 |
| 2   | ¿A su juicio, cuál sería la delimitación del problema público a solucionar a través de una política nacional respecto al Transporte fluvial en la Amazonía del Perú?  | MB          | MB | MB |    |                                 |
| 3   | ¿A su juicio, cómo debería ser la participación de organismos y/o instituciones en el diseño de una política nacional fluvial en la Amazonía del Perú?  | MB          | MB | MB |    |                                 |
| <b>Dimensión: Alternativas de solución y la categoría transporte fluvial</b>          |   |             |    |    |    |                                 |
| 4   | ¿A su juicio, cuáles considera que serían las alternativas de solución más adecuadas, dando un orden de prioridad, para solucionar el problema público en el ámbito del transporte fluvial en la Amazonía del Perú? | MB          | MB | MB | MB |                                 |
| <b>Dimensión: Situación futura deseada y la categoría transporte fluvial</b>          |   |             |    |    |    |                                 |
| 5   | ¿A su juicio, cuál sería la situación futura deseada al 2030, que se debe alcanzar a través de una política pública en el ámbito del transporte fluvial en la Amazonía del Perú?                                    | MB          | MB | MB |    |                                 |



Este trabajo está sujeto a <https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>



C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

|  |  |    |    |    |    |
|--|--|----|----|----|----|
| <b>Categorías de análisis: Formulación de Política Nacional y transporte fluvial</b>       |  |    |    |    |    |
| <b>Dimensión: Prioritarios e indicadores y la categoría transporte fluvial</b>             |  |    |    |    |    |
| 6  | ¿Qué objetivos deberían plantearse para la gestión del transporte fluvial en el Perú, como parte de una futura propuesta de Política Nacional Fluvial Amazónica al 2030?   | MB | MB | MB |    |
| 7  | ¿A su juicio, qué indicadores deben establecerse en la gestión del transporte fluvial en el Perú, como parte de una futura propuesta de Política Nacional Fluvial Amazónica al 2030?   | MB | MB | MB |    |
| <b>Dimensión: Lineamientos y la categoría transporte fluvial</b>                           |  |    |    |    |    |
| 8  | ¿Qué lineamientos deben establecerse en la gestión del transporte fluvial en el Perú, como parte de una futura propuesta de Política Nacional Fluvial Amazónica al 2030?   | MB | MB | MB | MB |
| <b>Dimensión: Servicios y estándares de cumplimiento y la categoría transporte fluvial</b> |  |    |    |    |    |
| 9  | ¿Qué servicios y estándares deberían brindar las instalaciones portuarias de la región amazónica peruana, para contribuir a una adecuada gestión del transporte fluvial, como parte de una futura propuesta de Política Nacional Fluvial Amazónica del Perú al 2030? | MB | MB | MB |    |
| 10   | ¿Cómo considera que podría estandarizarse el inventario, construcción y reparaciones de naves que son empleados en el transporte fluvial en la región amazónica peruana, como parte de una futura propuesta de Política Nacional Fluvial Amazónica del Perú al 2030? | MB | MB | MB |    |
| <b>Dimensión: Políticas relacionadas y la categoría transporte fluvial</b>                 |  |    |    |    |    |
| 11   | ¿A su juicio, qué prioridades nacionales se deben considerar en una Política Nacional Fluvial Amazónica, concierne a la gestión del transporte fluvial en el Perú?   | MB | MB | MB |    |

Valm. (r) Mg. Jorge MOSCOSO Flores, (FIRMADO)

Nombre, Grado y Firma del evaluador (Asesor Técnico)

Fecha: 21 de septiembre del 2020.



Este trabajo está sujeto a <https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>



**C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias**

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

**INFORME DE VALIDACIÓN DE ENTREVISTA POR JUICIO DE EXPERTOS - GRUPO FUNCIONARIOS EXTRANJEROS**

Contralmirante (r) Mg. Eduardo Reategui Guzmán

Grados, nombre y cargo del evaluador

**Título de la Investigación:** Diseño y Formulación de una propuesta de Política Nacional Fluvial Amazónica del Perú 2021 - 2030, respecto al Transporte Fluvial en lo concerniente al eje de contribución al desarrollo.

Autor de la investigación: Capitán de Navío Hugo VALLES Iglesias

| No  | PREGUNTAS   | INDICADORES |                |               |                | Observaciones y recomendaciones |
|---|---|-------------|----------------|---------------|----------------|---------------------------------|
|   |   | 1. Claridad | 2. Pertinencia | 3. Coherencia | 4. Suficiencia |                                 |
|   |   | 1           | 2              | 3             | 4              |                                 |
| <b>Categorías de Análisis: Diseño de la Política Nacional y transporte fluvial</b>    |   |             |                |               |                |                                 |
| <b>Dimensión: Delimitación del problema público y la categoría transporte fluvial</b> |   |             |                |               |                |                                 |
| 1   | ¿Cuál considera usted que sería el principal problema público a solucionar a través de una política nacional respecto al transporte fluvial en la Amazonía del Perú?  | MB          | MB             | MB            | MB             |                                 |
| <b>Dimensión: Definición del problema público y la categoría transporte fluvial</b>   |   |             |                |               |                |                                 |
| 2   | ¿A su juicio, cuál sería la delimitación del problema público a solucionar a través de una política nacional respecto al Transporte fluvial en la Amazonía del Perú?  | MB          | MB             | MB            |                |                                 |
| 3   | ¿A su juicio, cómo debería ser la participación de organismos y/o instituciones en el diseño de una política nacional fluvial en la Amazonía del Perú?  | MB          | MB             | MB            |                |                                 |
| <b>Dimensión: Alternativas de solución y la categoría transporte fluvial</b>          |   |             |                |               |                |                                 |
| 4   | ¿A su juicio, cuáles considera que serían las alternativas de solución más adecuadas, dando un orden de prioridad, para solucionar el problema público en el ámbito del transporte fluvial en la Amazonía del Perú? | MB          | MB             | MB            |                |                                 |
| <b>Dimensión: Situación futura deseada y la categoría transporte fluvial</b>          |   |             |                |               |                |                                 |
| 5   | ¿A su juicio, cuál sería la situación futura deseada al 2030, que se debe alcanzar a través de una política pública en el ámbito del transporte fluvial en la Amazonía del Perú?                                    | MB          | MB             | MB            | MB             |                                 |



Este trabajo está sujeto a <https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>



C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

|  |  |    |    |    |    |
|--|--|----|----|----|----|
| <b>Categorías de análisis: Formulación de Política Nacional y transporte fluvial</b>       |  |    |    |    |    |
| <b>Dimensión: Prioritarios e indicadores y la categoría transporte fluvial</b>             |  |    |    |    |    |
| 6  | ¿Qué objetivos deberían plantearse para la gestión del transporte fluvial en el Perú, como parte de una futura propuesta de Política Nacional Fluvial Amazónica al 2030?   | MB | MB | MB | MB |
| 7  | ¿A su juicio, qué indicadores deben establecerse en la gestión del transporte fluvial en el Perú, como parte de una futura propuesta de Política Nacional Fluvial Amazónica al 2030?   | MB | MB | MB |    |
| <b>Dimensión: Lineamientos y la categoría transporte fluvial</b>                           |  |    |    |    |    |
| 8  | ¿Qué lineamientos deben establecerse en la gestión del transporte fluvial en el Perú, como parte de una futura propuesta de Política Nacional Fluvial Amazónica al 2030?   | MB | MB | MB |    |
| <b>Dimensión: Servicios y estándares de cumplimiento y la categoría transporte fluvial</b> |  |    |    |    |    |
| 9  | ¿Qué servicios y estándares deberían brindar las instalaciones portuarias de la región amazónica peruana, para contribuir a una adecuada gestión del transporte fluvial, como parte de una futura propuesta de Política Nacional Fluvial Amazónica del Perú al 2030? | MB | MB | MB | MB |
| 10   | ¿Cómo considera que podría estandarizarse el inventario, construcción y reparaciones de naves que son empleados en el transporte fluvial en la región amazónica peruana, como parte de una futura propuesta de Política Nacional Fluvial Amazónica del Perú al 2030? | MB | MB | MB |    |
| <b>Dimensión: Políticas relacionadas y la categoría transporte fluvial</b>                 |  |    |    |    |    |
| 11   | ¿A su juicio, qué prioridades nacionales se deben considerar en una Política Nacional Fluvial Amazónica, concerniente a la gestión del transporte fluvial en el Perú?  | MB | MB | MB | MB |

Contralmirante (r) Mg. Eduardo Reategui Guzman

Nombre, Grado y Firma del evaluador ( Especialista Transporte Fluvial Amazónico)



Este trabajo está sujeto a <https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>

Fecha: 23 de septiembre del 2020.





C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

INFORME DE VALIDACIÓN DE ENTREVISTA POR JUICIO DE EXPERTOS – GRUPO DE ESPECIALISTAS NACIONALES

Contralmirante (r) Mg. Eduardo Reategui Guzmán

Grados, nombre y cargo del evaluador

**Título de la Investigación:** Diseño y Formulación de una propuesta de Política Nacional Fluvial Amazónica del Perú 2021 - 2030, respecto al Transporte Fluvial en lo concerniente al eje de contribución al desarrollo.

Autor de la investigación: Capitán de Navío Hugo VALLES Iglesias

| No  | PREGUNTAS   | INDICADORES |    |    |          | Observaciones y recomendaciones |  |
|---|---|-------------|----|----|----------|---------------------------------|--|
|   |   | 1           | 2  | 3  | 4        |                                 |  |
| <b>Categorías de Análisis: Diseño de la Política Nacional y transporte fluvial</b>    |   |             |    |    |          |                                 |  |
| <b>Dimensión: Delimitación del problema público y la categoría transporte fluvial</b> |   |             |    |    |          |                                 |  |
| 1   | ¿Cuál considera usted que sería el principal problema público a solucionar a través de una política nacional respecto al transporte fluvial?  | MB          | MB | MB | MBM<br>B |                                 |  |
| <b>Dimensión: Definición del problema público y la categoría transporte fluvial</b>   |   |             |    |    |          |                                 |  |
| 2   | ¿A su juicio, cuál sería la delimitación del problema público a solucionar a través de una política nacional respecto al Transporte fluvial?  | MB          | MB | MB |          |                                 |  |
| 3   | ¿Qué componentes deben incluirse en el diagnóstico de la situación del transporte fluvial?  | MB          | MB | MB |          |                                 |  |
| 4   | ¿A su juicio, cómo debería ser la participación de organismos y/o instituciones en el diseño de una política nacional fluvial amazónica?  | MB          | MB | MB |          |                                 |  |
| <b>Dimensión: Alternativas de solución y la categoría transporte fluvial</b>          |   |             |    |    |          |                                 |  |
| 5   | ¿A su juicio, cuáles considera que serían las alternativas de solución más adecuadas, dando un orden de prioridad, para solucionar el problema público en el ámbito del transporte fluvial? | MB          | MB | MB |          |                                 |  |
| <b>Dimensión: Situación futura deseada y la categoría transporte fluvial</b>          |   |             |    |    |          |                                 |  |
| 6   | ¿A su juicio, cuál sería la situación futura deseada al 2025, que se debe alcanzar a través de una política pública en el ámbito del transporte fluvial?                                    | MB          | MB | MB | MB       |                                 |  |



Este trabajo está sujeto a <https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>



C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

|  |   |    |    |    |    |  |
|--|---|----|----|----|----|--|
| <b>Categoría de análisis: Formulación de Política Nacional y transporte fluvial</b>        |   |    |    |    |    |  |
| <b>Dimensión: Prioritarios e indicadores y la categoría transporte fluvial</b>             |   |    |    |    |    |  |
| 7  | ¿Qué objetivos deberían plantearse para la gestión del transporte fluvial, como parte de una futura propuesta de Política Nacional Fluvial Amazónica al 2025?   | MB | MB | MB | MB |  |
| 8  | ¿A su juicio, qué indicadores deben establecerse en la gestión del transporte fluvial, como parte de una futura propuesta de Política Nacional Fluvial Amazónica al 2025?   | MB | MB | MB |    |  |
| <b>Dimensión: Lineamientos y la categoría transporte fluvial</b>                           |   |    |    |    |    |  |
| 9  | ¿Qué lineamientos deben establecerse en la gestión del transporte fluvial, como parte de una futura propuesta de Política Nacional Fluvial Amazónica al 2025?   | MB | MB | MB | MB |  |
| <b>Dimensión: Servicios y estándares de cumplimiento y la categoría transporte fluvial</b> |   |    |    |    |    |  |
| 10   | ¿Qué servicios y estándares deberían brindar las instalaciones portuarias de la región amazónica, para contribuir a una adecuada gestión del transporte fluvial, como parte de una futura propuesta de Política Nacional Fluvial Amazónica al 2025? | MB | MB | MB |    |  |
| 11   | ¿Cómo considera que podría estandarizarse el inventario, construcción y reparaciones de naves que son empleados en el transporte fluvial en la región amazónica, como parte de una futura propuesta de Política Nacional Fluvial Amazónica al 2025? | MB | MB | MB | MB |  |
| <b>Dimensión: Políticas relacionadas y la categoría transporte fluvial</b>                 |   |    |    |    |    |  |
| 12   | ¿Cómo se deberían vincular las políticas y normatividad existentes a una política nacional concerniente a la gestión del transporte fluvial?  | MB | MB | MB | MB |  |
| 13   | ¿A su juicio, qué prioridades nacionales se deben considerar en una Política Nacional Fluvial Amazónica, concerniente a la gestión del transporte fluvial?  | MB | MB | MB |    |  |

Contralmirante (r) Mg. Eduardo Reategui Guzmán

Nombre, Grado y Firma del evaluador (Especialista Transporte Fluvial Amazónico)

Fecha: 23 de setiembre del 2020



Este trabajo está sujeto a <https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>

## Anexo 2

### Resumen de las hojas de vida de expertos y especialistas para las entrevistas

#### Especialistas Nacionales

##### 1. Vicealmirante (r) Mg. Carlos Gamarra Elías

Asesor de la Secretaría Técnica de la Comisión Multisectorial de la Acción del Estado en el Ámbito Marítimo y Ex Comandante General de Operaciones de la Amazonía.

Oficial Almirante de la Marina de Guerra del Perú en situación de retiro, calificado en Ciencias del Ambiente, con curso de especialidad en Hidrografía en el Instituto Hidrográfico y Navegación de la Armada de España. Ha ocupado diversos cargos como Director de Hidrografía y Navegación, Director General de Educación de la Marina, Director General de Capitanías y guardacostas, Comandante General de Operaciones de la Amazonía y Comandante General de la Marina.

##### 2. Vicealmirante (r) Mg. Jorge MOSCOSO Flores

Ex Ministro de Defensa y Ex Comandante General de Operaciones de la Amazonía.

Oficial Almirante de la Marina de Guerra en situación de retiro, se ha especializado en Guerra de Superficie y Armas de Superficie. Ha seguido el Curso Básico de Estado Mayor, el Curso de Comando y Estado Mayor y el Curso de Guerra Naval en la Escuela Superior de Guerra Naval. Fue Agregado Naval en la Embajada del Perú en los Estados Unidos de América. En 2009, asume el cargo de Sub Jefe del Estado Mayor General de la Marina. En enero de 2011 fue nombrado como Jefe del Estado Mayor de la Comandancia General de Operaciones del Pacífico. En 2012, como Vicealmirante, fue designado como Comandante General de Operaciones de la Amazonía y Quinta Zona Naval. En 2014 fue Director General de Capitanías y Guardacostas. A finales de 2014 fue designado como jefe del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas del Perú. Permaneció en el cargo hasta 2016. En mayo de 2017 fue nombrado Director Ejecutivo del Programa Nacional Plataformas de Acción para la Inclusión Social del Ministerio de Desarrollo e Inclusión Social. El 8 de julio de 2019 fue nombrado Ministro de Defensa por el presidente Martín Vizcarra. Renunció al ministerio el 30 de setiembre de 2019, tras la disolución del Congreso de la República.

##### 3. Vicealmirante Mg. Herbert DEL ALAMO Carrillo

Comandante General de Operaciones de la Amazonía.

Oficial Almirante de la Marina de Guerra del Perú, es calificado en Guerra de Superficie e Ingeniería Naval. Ha seguido el Curso de Inteligencia por correspondencia, Curso Básico de Estado Mayor, Curso de Comando y Estado Mayor. Ostenta una Maestría en Administración de Negocios y Maestría en Desarrollo y Defensa Nacional.



**C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias**

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

Ha sido Jefe de la 3ra. Sección del Estado Mayor de la Comandancia de la Cuarta Zona Naval, Jefe de la Sección de Planeamiento del Estado Mayor General de la Marina, Jefe del Servicio Industrial de la Marina, Jefe de la 4ta. Sección del Estado Mayor de la Comandancia General de Operaciones del Pacífico, Jefe del Departamento de Adquisiciones de la Dirección de Abastecimiento, y Jefe del Servicio Industrial de la Marina – Callao. El 1° de enero del 2013 el gobierno le confiere el ascenso al grado de Contralmirante y lo nombra comandante de la Tercera Zona Naval. En el 2015 se desempeña como Agregado Naval a la Embajada del Perú en los Estados Unidos de América, en el 2017, asume el cargo de Director Ejecutivo de los Servicios Industriales de la Marina SIMA – PERÚ. El 2019, el gobierno le confiere el ascenso al grado de Vicealmirante y lo nombra como Comandante General de Operaciones de la Amazonía.

**4. Contralmirante (r) Mg. Eduardo Reategui Guzmán**

Miembro y Director de la Sociedad Geográfica de Lima. Miembro de Número del Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú. Miembro de la Comisión de Ciencia, Tecnología e Innovación del IEHMP. Miembro del Convenio de Cooperación para el Desarrollo de la Amazonía ADECAEM y Universidad Científica del Sur. Oficial Almirante de la Marina de Guerra del Perú en situación de retiro. Expositor en ESUP. Realidad Amazónica Peruana. (2013 – 2016). Expedición Ruta Orellana: Boca del río Coca (Frontera con Ecuador) – río Napo – Boca del río Curaray – río Napo – río Amazonas. Expedición fluvial Río Madre de Dios, Iñapari, Assis, Brasileia (Brasil) y Cobija (Río Acre – Bolivia). Bajo río Tambopata. Expedición Fluvial Río Ucayali: Pucallpa – Contamana – Requena – Río Amazonas – río Itaya - Iquitos. Expedición Fluvial Tarapoto – Yurimaguas – Río Parapapura – Río Huallaga – Bajo río Pastaza- Bajo río Tigre - río Marañón – Nauta – Iquitos.

Expedición IIRSA nororiental, tramo medio: Jaen, Bagua Grande, río Utcubamba, Chachapoyas, Gotcha, Jaen. Expedición Fluvial Bajo Urubamba y Alto Ucayali (Confluencia en Atalaya). Expedición Fluvial: Atalaya , río Tambo, Ene y Perené. Mazamari – Lima. Expedición fluvial Iquitos – Nauta – Reserva ríos Pacaya – Samiria. Expedición Fluvial Iquitos – río Itaya – Bajo Napo – río Amazonas – Caballo cocha – Isla de Santa Rosa – Tabatinga (Brasil) y Leticia (Colombia).

Expedición Terrestre a la selva central oriental: Lima – La Oroya – Lago Junín – Cerro de Pasco – Huánuco- Tingo María – Pucallpa – Regreso por la vía a Canta. Expedición Terrestre a la selva central oriental: Lima – Mazamari- Satipo- Huancayo - Ocopa – Jauja.

**5. Contralmirante Mg. Antonio VILDOSO Concha**

Director de Intereses Marítimos de la Marina de Guerra del Perú.

Oficial Almirante de la Marina de Guerra del Perú, es calificado en Guerra de Superficie, y Electrónica y Comunicaciones. Ha seguido los cursos de Inteligencia por Correspondencia, Básico de Estado Mayor, Comando y Estado Mayor, Curso de Alto Mando y Bachiller en Ciencias Administrativas. Se ha desempeñado como Jefe de la Sección de Comunicaciones de la Comandancia de la División de Fragatas y destructores Misileros. Agregado Naval Adjunto de la Agregaduría de Defensa a la Embajada del Perú en



**C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias**

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

Estados Unidos de América, Jefe del Departamento de Entrenamiento y Evaluaciones del Centro de Entrenamiento Táctico Naval, Comandante de la Base Naval de Chimbote, Jefe de la División de Armamento de la Dirección de Alistamiento Naval, Jefe del Servicio de Armas y Electrónica, Jefe del Departamento de Programación y Presupuesto del Estado Mayor General de la Marina y Jefe de la Sección de Operaciones de la Comandancia General del Operaciones del Pacífico. El 1ro. de enero del 2020 el gobierno le confiere el ascenso al grado de Contralmirante y es nombrado Director de Intereses Marítimos.

#### 6. **Capitán de Fragata Mg. Marco Tineo Zanelli**

Capitán del Puerto de Iquitos

Oficial Superior de la Marina de Guerra del Perú, calificado en Capitanías y Guardacostas. Ha seguido curso en la institución entre los que destaca Licenciado en Ciencias Marítimas, Bachiller en Ingeniería Mecánica - Eléctrica y Magister en Estrategia Marítima. Se ha desempeñado como Capitán de Puerto de Puerto Maldonado, Jefe de Personal de la Comandancia de Operaciones Guardacostas, Comandante de la Patrullera Marítima B.A.P. "Rio Pativilca", Jefe del departamento de Seguridad y Vigilancia Acuática de la Capitanía del Puerto del Callao, Jefe del a Unidad de Control Fluvial Santa Rosa – Triple Frontera, Oficial Guardacostas del Componente Naval CEVRAEM y actualmente se desempeña como Capitán de Puerto del Iquitos.

#### 7. **Mg. Natalia Steffi TERUYA Teruya**

Directora de la Dirección de Políticas y Normas en Transporte Acuático del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Economista egresada de la Universidad Mayor de San Marcos, con Maestría en Gestión Pública de ESAN, su ejercicio profesional está vinculado al sector transporte en el sector público en el Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Habiéndose desempeñado como funcionaria en el área de evaluación económica de los proyectos de inversión en la Oficina General de Planeamiento y Presupuesto, así como también ha sido Directora de Autorizaciones del Transporte Acuático y en la actualidad Directora de Políticas y Normas de Transporte Acuático de la Dirección General de Políticas y Regulaciones en Transporte Multimodal,

#### 8. **Capitán de Navío (r) Mg. Juan Carlos MONTENEGRO Valderrama**

Director Gerente de Operaciones y Terminales Portuarios de la Empresa Nacional de Puertos (ENAPU).

Oficial Superior de la Marina de Guerra en situación de retiro, es calificado en Hidrografía y Navegación, fue Sub Director de Hidrografía y Navegación de la Marina de Guerra del Perú, Agregado de Defensa en la República de Panamá, Jefe de Asuntos Internacionales de la Armada Peruana, Jefe de Servicios Generales de MOT,A-ENGIL PERÚ, Jefe de Recursos Humanos del Instituto Nacional de Defensa Civil, Proyecto Especial para Los Juegos Panamericanos y Parapanamericanos Lima 2019, Jefe de Seguridad y Prevención de Riesgos en el Trabajo de la Empresa Nacional de Puertos.



Este trabajo está sujeto a <https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>



C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

**9. Adm. Mg. Danny Luis Cárdenas Arce**

Jefe de la Oficina Desconcentrada de Iquitos de la Autoridad Portuaria Nacional (APN).

Licenciado en Administración, con Mención en el Ámbito Marítima y Portuaria el año 2010, en la Escuela Nacional de Marina Mercante “Almirante Miguel Grau” (ENAMM). Ha realizado una Maestría en Gestión Portuaria y Transporte Intermodal el año 2015, en la Universidad Pontificia Comillas de Madrid – Icade Business School y Autoridad Portuaria de Valencia – España. Se ha desempeñado profesionalmente como Especialista en Puertos y Jefe de Servicio del desarrollo del Sistema Portuario en el Perú, en la Dirección de Operaciones y Medio Ambiente - Oficina de Recepción y Despacho de Naves Puerto del Callao - Perú. (APN) También en el Organismo supervisor de la inversión en Infraestructura de Transporte de uso público. Cargo: Especialista en Operaciones Portuarias – Supervisor In Situ, Jefatura de Contratos Portuarios - Gerencia de Supervisión y Fiscalización (OSITRAN).

**10. C. de N. Mg. Diego Gago Rojas**

Oficial de la Marina de Guerra del Perú, especializado en Guerra de Superficie e Hidrografía y Navegación, egresado del Programa de Maestría en Administración Marítima, Portuaria y Pesquera de la Escuela Nacional de Marina Mercante Almirante Miguel Grau. Ostenta el grado de Magister en Estrategia Marítima de la Escuela Superior de Guerra Naval y en Dirección Estratégica y Liderazgo de la Pontificia Universidad Católica. Su ejercicio profesional ha estado vinculado al servicio a bordo en buques de la Marina de Guerra de Perú y al trabajo técnico en la Dirección de Hidrografía y Navegación y en el Servicio de Hidrografía y Navegación de la Amazonía, del cual ha obtenido mucha experiencia navegando por los ríos realizando estudios hidrográficos sobre ellos. Ha desempeñado diversos cargos en buques de la Marina de Guerra y del Instituto del Mar del Perú. Ha participado en la XVII Campaña Antártica y ha sido Segundo Comandante del BIC “José Olaya Balandra”. Actualmente viene siguiendo el programa de Maestría en Política Marítima en la Escuela Superior de Guerra Naval.

**11. Ing. Mg. Ricardo Obregón Montes**

Ingeniero Mecánico de Fluidos egresado de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos. Su ejercicio profesional siempre ha estado vinculado con el desarrollo de infraestructura y servicios de transporte acuático, desempeñándose como especialista y director en diversas áreas del Ministerio de Transportes y Comunicaciones - MTC. Actualmente, viene ejerciendo el cargo de director de Autorizaciones de Transporte Acuático en el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

**12. Adm. Mg. Juan Carlos Paz Cárdenas**

Oficial de Marina Mercante, Magíster en Administración de Negocios de ESAN y Magíster en Finanzas de la Universidad del Pacífico, con entrenamiento en Colombia, España, Bélgica y Estados Unidos. Se ha desempeñado como Gerente de Infraestructura Vial y Ferroviaria de OSITRAN, Gerente General del Congreso de la República, Gerente General del Instituto Metropolitano Protransporte y Director General de



Este trabajo está sujeto a <https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>



**C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias**

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

Transporte Acuático en el Ministerio de Transportes y Comunicaciones. En esta última posición estuvo a cargo de liderar los planes logísticos del ministerio, la legislación que libera el cabotaje marítimo y el desarrollo de la Hidrovía Amazónica.

Asimismo, ha efectuado diversos trabajos de consultoría de manera individual y liderando equipos en temas relacionados con el planeamiento y organización de la infraestructura de transporte, movilidad urbana, proyectos portuarios y servicios logísticos, prestando servicios en el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, el Proyecto de Apoyo a la Competitividad de la Presidencia del Consejo de Ministros, Apoyo Consultoría, Málaga Webb, BDO Consulting, ALG Europraxis, Cidatt, Qursor, American Market Intelligence, el Banco Interamericano de Desarrollo y AECI – Cooperación Española.

Este trabajo está sujeto a <https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>

**C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias**

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

## Especialistas extranjeros

### 1. Ingeniero Mg. Jorge Gerardo Metz (Argentina)

Consultor Profesional Independiente en temas de

Piloto de Ultramar egresado de la Escuela Náutica “Manuel Belgrano”.

Ha desempeñado cargos como Presidente del Consejo Portuario Argentino, entidad que agrupa a los Puertos Públicos. Presidente del Consorcio de Gestión del Puerto La Plata. Sub secretario de Puertos, Vías Navegables y Marina Mercante. Presidente del Comité Técnico Consultivo (Comisión Interamericana de Puertos). Secretario General del Comité Intergubernamental Coordinador de los Países de la Cuenca del Plata. Socio de Grupo de expertos de los Países Bajos para el transporte y la logística sostenibles entre otros cargos.

### 2. MSc. Nathaly J. Dasburg-Tromp (Holanda)

Estudio en la Universidad Erasmus Universidad de Rotterdam el Programa Economía Urbana, Portuaria y del Transporte. Maestría en Ciencias en Economía y Negocios - Programa Urbano, Portuario y Transporte. Ciencias económicas ( MSc).

Project Manager / Consultor senior que gestiona diferentes tipos de proyectos a nivel nacional e internacional y para diferentes modos de transporte, especialmente intermodal. Gerente de proyecto PANTEIA B.V. Zoetermeer. Consultor NEA Investigación y formación en transporte. Zoetermeer. Consultor Ministerio de Transporte, Obras Públicas y Gestión del Agua. Rotterdam

Pasantía en AVV Transport Research Centre. Experta en Transporte intermodal, transporte urbano de mercancías, vías navegables interiores transporte, transporte ferroviario y transporte público: Sustentabilidad, Análisis de costes y beneficios a nivel empresarial y macro, Observación de mercado, Evaluación de impacto, Estudios de evaluación, Modelado de transporte, Encuestas de transporte.



## Anexo 3

## Modelo de solicitud de consentimiento informado

**SOLICITUD DE CONSENTIMIENTO INFORMADO PARA LA REALIZACIÓN DE ENTREVISTAS EN INVESTIGACIONES NO CLASIFICADAS**

La Punta, ..... del 2020

Estimado Señor:

.....

Quien suscribe, Capitán de Navío Mg. Hugo Harold VALLES Iglesias, e identificado con DNI 07627540, es el autor del Proyecto de Tesis titulado “Diseño y Formulación de una propuesta de Política Nacional Fluvial Amazónica del Perú 2021 - 2030, respecto al Transporte Fluvial en lo concerniente al eje de contribución al desarrollo”, presentado ante la Escuela Superior de Guerra Naval de la Marina de Guerra del Perú para optar el Grado Académico de Maestro en Política Marítima, según consta en la Resolución Directoral No \_\_\_\_-2020-MGP-ESUP.

Sr ....., conocedores de su amplia experiencia en los aspectos que aborda la referida investigación, me presento respetuosamente ante usted para comunicarle que he tenido a bien seleccionarlo para que forme parte del grupo de especialistas que serían entrevistados en el marco del desarrollo de la misma. Su colaboración en esta investigación es muy importante, por tal motivo, y a través de este Consentimiento Informado, procedo a invitarlo formalmente para ser entrevistado en forma no presencial, sobre aspectos referidos a temas de transporte fluvial para diseñar y formular políticas nacionales en ese ámbito, durante el periodo 2021 – 2030, a través del desarrollo de un cuestionario que le envío a su correo electrónico.

Su participación en calidad de entrevistado no involucra ningún daño o peligro para su salud física o mental, es totalmente voluntaria y tiene como propósito conocer sus puntos de vista sobre estos aspectos técnicos que aborda esta investigación, la cual presenta como objetivo general conocer su criterio y opinión como experto sobre temas de aspectos referidos a temas de transporte fluvial para diseñar y formular políticas nacionales en ese ámbito, durante el periodo 2021 – 2030.



C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

Usted puede negarse a participar en la presente investigación, o incluso, dejar de participar en cualquier momento del estudio sin que deba dar razones para ello, ni recibir ningún tipo de observación ni reclamo por parte del autor de la presente investigación. El autor de la investigación asegura la total cobertura de costos del estudio, por lo que su participación en calidad de entrevistado no significará gasto alguno, ni involucra ningún pago o beneficio económico a su persona.

Se hace constar que el autor de la presente investigación es responsable de la custodia de los datos e información obtenida producto de la entrevista, y que tomará todas las medidas necesarias para cautelar el adecuado tratamiento y resguardo de la información registrada, así como la correcta custodia de esta.

Cabe destacar, que la información obtenida como resultado de la entrevista a realizar sería publicada en el trabajo de investigación identificando a su persona. Para ello, previamente se le consultaría para que usted apruebe de manera explícita y por escrito, los términos y formas exactos en que aparecerían redactadas en la investigación las respuestas a las preguntas formuladas. Una vez finalizado y aprobada la investigación, usted recibirá por parte del autor, copia digital de la misma.

Parte del procedimiento normal en este tipo investigación es informar a los participantes y solicitar su autorización mediante el Consentimiento informado, para lo cual le agradeceríamos contestar y devolver firmado el documento adjunto.

Agradezco desde ya su colaboración, y le saludo cordialmente.



Capitán de Navío Mg. Hugo VALLES Iglesias

Autor del trabajo de investigación



C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

## Anexo 4

### Cartas de aceptación del consentimiento informado

#### ACTA DE CONSENTIMIENTO INFORMADO PARA LA REALIZACIÓN DE ENTREVISTAS EN INVESTIGACIONES NO CLASIFICADAS

Yo Contralmirante (r) Mg. Eduardo Reategui Guzmán, identificado con DNI 40027240 acepto participar voluntariamente en la investigación titulada “Diseño y Formulación de una propuesta de Política Nacional Fluvial Amazónica del Perú 2021 - 2030, respecto al Transporte Fluvial en lo concerniente al eje de contribución al desarrollo”, presentado ante la Escuela Superior de Guerra Naval de la Marina de Guerra del Perú para optar el Grado Académico de Maestro en Política Marítima, según consta en la Resolución Directoral No \_\_\_\_-2020-MGP-ESUP.

Declaro haber sido informado/a de los objetivos del estudio y del tipo de participación que se me solicita. En relación a ello, acepto participar en calidad de entrevistado durante el transcurso del estudio, en el lugar, fecha y hora a coordinar posteriormente.

Declaro además haber sido informado/a que la participación en este estudio no involucra ningún daño o peligro para mi salud física o mental, que es totalmente voluntaria y que puedo negarme a participar o dejar de participar en cualquier momento sin dar explicaciones o recibir sanción alguna.

Declaro saber que el autor de la presente investigación es responsable de la custodia de los datos e información obtenida producto de la entrevista, y que tomará todas las medidas necesarias para cautelar el adecuado tratamiento y resguardo de la información registrada, así como la correcta custodia de esta.

Declaro saber que la información y opiniones vertidas en el transcurso de la entrevista serán publicadas en el trabajo de investigación identificando a mi persona, para lo cual, se me consultaría previamente mi aprobación explícita y por escrito, sobre los términos y formas exactos en que aparecerían redactadas en la investigación las respuestas a las preguntas formuladas. Una vez finalizado y aprobada la investigación, recibiría por parte del autor, copia digital de la misma.



Contralmirante (r) Mg. Eduardo Reategui Guzmán

DNI 40027240

Fecha: 28 de setiembre del 2020.

Este trabajo está sujeto a <https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>

C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

**ACTA DE CONSENTIMIENTO INFORMADO PARA LA REALIZACIÓN DE ENTREVISTAS EN  
INVESTIGACIONES NO CLASIFICADAS**

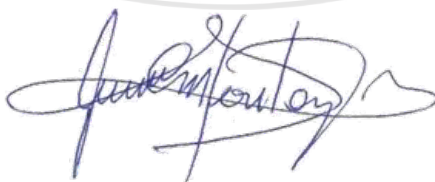
Yo C. de N. (r) Mg. Juan Carlos MONTENEGRO Valderrama, identificado con DNI 43371281, acepto participar voluntariamente en la investigación titulada “Diseño y Formulación de una propuesta de Política Nacional Fluvial Amazónica del Perú 2021 - 2030, respecto al Transporte Fluvial en lo concerniente al eje de contribución al desarrollo”, presentado ante la Escuela Superior de Guerra Naval de la Marina de Guerra del Perú para optar el Grado Académico de Maestro en Política Marítima, según consta en la Resolución Directoral No \_\_\_\_-2020-MGP-ESUP.

Declaro haber sido informado/a de los objetivos del estudio y del tipo de participación que se me solicita. En relación a ello, acepto participar en calidad de entrevistado durante el transcurso del estudio, en el lugar, fecha y hora a coordinar posteriormente.

Declaro además haber sido informado/a que la participación en este estudio no involucra ningún daño o peligro para mi salud física o mental, que es totalmente voluntaria y que puedo negarme a participar o dejar de participar en cualquier momento sin dar explicaciones o recibir sanción alguna.

Declaro saber que el autor de la presente investigación es responsable de la custodia de los datos e información obtenida producto de la entrevista, y que tomará todas las medidas necesarias para cautelar el adecuado tratamiento y resguardo de la información registrada, así como la correcta custodia de esta.

Declaro saber que la información y opiniones vertidas en el transcurso de la entrevista serán publicadas en el trabajo de investigación identificando a mi persona, para lo cual, se me consultaría previamente mi aprobación explícita y por escrito, sobre los términos y formas exactos en que aparecerían redactadas en la investigación las respuestas a las preguntas formuladas. Una vez finalizado y aprobada la investigación, recibiría por parte del autor, copia digital de la misma.



C. de N. (r) Mg. Juan Carlos MONTENEGRO Valderrama

Gerente de Operaciones y Terminales Portuarios de ENAPU

Fecha: 29 de setiembre del 2020

Este trabajo está sujeto a <https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>



**C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias**

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

## ACTA DE CONSENTIMIENTO INFORMADO PARA LA REALIZACIÓN DE ENTREVISTAS EN INVESTIGACIONES NO CLASIFICADAS

Yo Vicealmirante (r) Mg. Carlos Gamarra Elías, identificado con DNI 43322213, acepto participar voluntariamente en la investigación titulada “Diseño y Formulación de una propuesta de Política Nacional Fluvial Amazónica del Perú 2021 - 2030, respecto al Transporte Fluvial en lo concerniente al eje de contribución al desarrollo”, presentado ante la Escuela Superior de Guerra Naval de la Marina de Guerra del Perú para optar el Grado Académico de Maestro en Política Marítima, según consta en la Resolución Directoral No \_\_\_\_-2020-MGP-ESUP.

Declaro haber sido informado/a de los objetivos del estudio y del tipo de participación que se me solicita. En relación a ello, acepto participar en calidad de entrevistado durante el transcurso del estudio, en el lugar, fecha y hora a coordinar posteriormente.

Declaro además haber sido informado/a que la participación en este estudio no involucra ningún daño o peligro para mi salud física o mental, que es totalmente voluntaria y que puedo negarme a participar o dejar de participar en cualquier momento sin dar explicaciones o recibir sanción alguna.

Declaro saber que el autor de la presente investigación es responsable de la custodia de los datos e información obtenida producto de la entrevista, y que tomará todas las medidas necesarias para cautelar el adecuado tratamiento y resguardo de la información registrada, así como la correcta custodia de esta.

Declaro saber que la información y opiniones vertidas en el transcurso de la entrevista serán publicadas en el trabajo de investigación identificando a mi persona, para lo cual, se me consultaría previamente mi aprobación explícita y por escrito, sobre los términos y formas exactos en que aparecerían redactadas en la investigación las respuestas a las preguntas formuladas. Una vez finalizado y aprobada la investigación, recibiría por parte del autor, copia digital de la misma.

Firmado

---

Vicealmirante (r) Mg. Carlos Gamarra Elías  
Ex Comandante General de la Marina  
Ex Comandante General de Operaciones de la Amazonía

Fecha: 30 de setiembre 2020



Este trabajo está sujeto a <https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>

**C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias**

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

## ACTA DE CONSENTIMIENTO INFORMADO PARA LA REALIZACIÓN DE ENTREVISTAS EN INVESTIGACIONES NO CLASIFICADAS

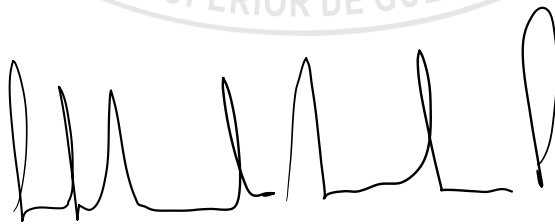
Yo Vicealmirante Mg. Herbert Del Álamo Carrillo, identificado con DNI 43388360, acepto participar voluntariamente en la investigación titulada “Diseño y Formulación de una propuesta de Política Nacional Fluvial Amazónica del Perú 2021 - 2030, respecto al Transporte Fluvial en lo concerniente al eje de contribución al desarrollo”, presentado ante la Escuela Superior de Guerra Naval de la Marina de Guerra del Perú para optar el Grado Académico de Maestro en Política Marítima, según consta en la Resolución Directoral No \_\_\_\_-2020-MGP-ESUP.

Declaro haber sido informado/a de los objetivos del estudio y del tipo de participación que se me solicita. En relación a ello, acepto participar en calidad de entrevistado durante el transcurso del estudio, en el lugar, fecha y hora a coordinar posteriormente.

Declaro además haber sido informado/a que la participación en este estudio no involucra ningún daño o peligro para mi salud física o mental, que es totalmente voluntaria y que puedo negarme a participar o dejar de participar en cualquier momento sin dar explicaciones o recibir sanción alguna.

Declaro saber que el autor de la presente investigación es responsable de la custodia de los datos e información obtenida producto de la entrevista, y que tomará todas las medidas necesarias para cautelar el adecuado tratamiento y resguardo de la información registrada, así como la correcta custodia de esta.

Declaro saber que la información y opiniones vertidas en el transcurso de la entrevista serán publicadas en el trabajo de investigación identificando a mi persona, para lo cual, se me consultaría previamente mi aprobación explícita y por escrito, sobre los términos y formas exactos en que aparecerían redactadas en la investigación las respuestas a las preguntas formuladas. Una vez finalizado y aprobada la investigación, recibiría por parte del autor, copia digital de la misma.



Vicealmirante Mg. Herbert Del Álamo Carrillo  
Comandante General de Operaciones de la Amazonía

Fecha: 15 de octubre 2020

Este trabajo está sujeto a <https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>

C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

## ACTA DE CONSENTIMIENTO INFORMADO PARA LA REALIZACIÓN DE ENTREVISTAS EN INVESTIGACIONES NO CLASIFICADAS

Yo Capitán de Fragata Mg. Marco Tineo Zanelli, identificado con DNI 43574098, acepto participar voluntariamente en la investigación titulada “Diseño y Formulación de una propuesta de Política Nacional Fluvial Amazónica del Perú 2021 - 2030, respecto al Transporte Fluvial en lo concerniente al eje de contribución al desarrollo”, presentado ante la Escuela Superior de Guerra Naval de la Marina de Guerra del Perú para optar el Grado Académico de Maestro en Política Marítima, según consta en la Resolución Directoral No \_\_\_\_-2020-MGP-ESUP.

Declaro haber sido informado/a de los objetivos del estudio y del tipo de participación que se me solicita. En relación a ello, acepto participar en calidad de entrevistado durante el transcurso del estudio, en el lugar, fecha y hora a coordinar posteriormente.

Declaro además haber sido informado/a que la participación en este estudio no involucra ningún daño o peligro para mi salud física o mental, que es totalmente voluntaria y que puedo negarme a participar o dejar de participar en cualquier momento sin dar explicaciones o recibir sanción alguna.

Declaro saber que el autor de la presente investigación es responsable de la custodia de los datos e información obtenida producto de la entrevista, y que tomará todas las medidas necesarias para cautelar el adecuado tratamiento y resguardo de la información registrada, así como la correcta custodia de esta.

Declaro saber que la información y opiniones vertidas en el transcurso de la entrevista serán publicadas en el trabajo de investigación identificando a mi persona, para lo cual, se me consultaría previamente mi aprobación explícita y por escrito, sobre los términos y formas exactos en que aparecerían redactadas en la investigación las respuestas a las preguntas formuladas. Una vez finalizado y aprobada la investigación, recibiría por parte del autor, copia digital de la misma.

FIRMADO

---

Capitán de Fragata Mg. Marco Tineo Zanelli  
Capitán de Puerto de Iquitos

Fecha: 17 de octubre 2020



Este trabajo está sujeto a <https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>

C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

**ACTA DE CONSENTIMIENTO INFORMADO PARA LA REALIZACIÓN DE ENTREVISTAS EN  
INVESTIGACIONES NO CLASIFICADAS**

Yo Ingeniero Mg. Jorge Gerardo Metz, identificado con DNI 12942514, acepto participar voluntariamente en la investigación titulada “Diseño y Formulación de una propuesta de Política Nacional Fluvial Amazónica del Perú 2021 - 2030, respecto al Transporte Fluvial en lo concerniente al eje de contribución al desarrollo”, presentado ante la Escuela Superior de Guerra Naval de la Marina de Guerra del Perú para optar el Grado Académico de Maestro en Política Marítima, según consta en la Resolución Directoral No \_\_\_\_-2020-MGP-ESUP.

Declaro haber sido informado/a de los objetivos del estudio y del tipo de participación que se me solicita. En relación a ello, acepto participar en calidad de entrevistado durante el transcurso del estudio, en el lugar, fecha y hora a coordinar posteriormente.

Declaro además haber sido informado/a que la participación en este estudio no involucra ningún daño o peligro para mi salud física o mental, que es totalmente voluntaria y que puedo negarme a participar o dejar de participar en cualquier momento sin dar explicaciones o recibir sanción alguna.

Declaro saber que el autor de la presente investigación es responsable de la custodia de los datos e información obtenida producto de la entrevista, y que tomará todas las medidas necesarias para cautelar el adecuado tratamiento y resguardo de la información registrada, así como la correcta custodia de esta.

Declaro saber que la información y opiniones vertidas en el transcurso de la entrevista serán publicadas en el trabajo de investigación identificando a mi persona, para lo cual, se me consultaría previamente mi aprobación explícita y por escrito, sobre los términos y formas exactos en que aparecerían redactadas en la investigación las respuestas a las preguntas formuladas. Una vez finalizado y aprobada la investigación, recibiría por parte del autor, copia digital de la misma.

FIRMADO

---

Ingeniero Mg. Jorge Gerardo Metz

Especialista y Consultor Independiente en temas relacionados a actividad marítima, fluvial y portuaria, nacional e internacional

Fecha: 19 de octubre 2020

Este trabajo está sujeto a <https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>

**C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias**

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

## ACTA DE CONSENTIMIENTO INFORMADO PARA LA REALIZACIÓN DE ENTREVISTAS EN INVESTIGACIONES NO CLASIFICADAS

Yo MSc. Nathaly Dsburg- Tromp, acepto participar voluntariamente en la investigación titulada “Diseño y Formulación de una propuesta de Política Nacional Fluvial Amazónica del Perú 2021 - 2030, respecto al Transporte Fluvial en lo concerniente al eje de contribución al desarrollo”, presentado ante la Escuela Superior de Guerra Naval de la Marina de Guerra del Perú para optar el Grado Académico de Maestro en Política Marítima, según consta en la Resolución Directoral No \_\_\_\_\_-2020-MGP-ESUP.

Declaro haber sido informado/a de los objetivos del estudio y del tipo de participación que se me solicita. En relación a ello, acepto participar en calidad de entrevistado durante el transcurso del estudio, en el lugar, fecha y hora a coordinar posteriormente.

Declaro además haber sido informado/a que la participación en este estudio no involucra ningún daño o peligro para mi salud física o mental, que es totalmente voluntaria y que puedo negarme a participar o dejar de participar en cualquier momento sin dar explicaciones o recibir sanción alguna.

Declaro saber que el autor de la presente investigación es responsable de la custodia de los datos e información obtenida producto de la entrevista, y que tomará todas las medidas necesarias para cautelar el adecuado tratamiento y resguardo de la información registrada, así como la correcta custodia de esta.

Declaro saber que la información y opiniones vertidas en el transcurso de la entrevista serán publicadas en el trabajo de investigación identificando a mi persona, para lo cual, se me consultaría previamente mi aprobación explícita y por escrito, sobre los términos y formas exactos en que aparecerían redactadas en la investigación las respuestas a las preguntas formuladas. Una vez finalizado y aprobada la investigación, recibiría por parte del autor, copia digital de la misma.

FIRMADO

---

MSc. Nathaly Dasburg – Tromp  
Especialista en Transporte intermodal, transporte urbano de mercancías, vías navegables interiores transporte,  
transporte ferroviario y transporte público

Fecha: 19 de octubre 2020



Este trabajo está sujeto a <https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>

C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

**ACTA DE CONSENTIMIENTO INFORMADO PARA LA REALIZACIÓN DE ENTREVISTAS EN  
INVESTIGACIONES NO CLASIFICADAS**

Yo Mg. Natalia Teruya Teruya, acepto participar voluntariamente en la investigación titulada “Diseño y Formulación de una propuesta de Política Nacional Fluvial Amazónica del Perú 2021 - 2030, respecto al Transporte Fluvial en lo concerniente al eje de contribución al desarrollo”, presentado ante la Escuela Superior de Guerra Naval de la Marina de Guerra del Perú para optar el Grado Académico de Maestro en Política Marítima, según consta en la Resolución Directoral No \_\_\_\_\_-2020-MGP-ESUP.

Declaro haber sido informado/a de los objetivos del estudio y del tipo de participación que se me solicita. En relación a ello, acepto participar en calidad de entrevistado durante el transcurso del estudio, en el lugar, fecha y hora a coordinar posteriormente.

Declaro además haber sido informado/a que la participación en este estudio no involucra ningún daño o peligro para mi salud física o mental, que es totalmente voluntaria y que puedo negarme a participar o dejar de participar en cualquier momento sin dar explicaciones o recibir sanción alguna.

Declaro saber que el autor de la presente investigación es responsable de la custodia de los datos e información obtenida producto de la entrevista, y que tomará todas las medidas necesarias para cautelar el adecuado tratamiento y resguardo de la información registrada, así como la correcta custodia de esta.

Declaro saber que la información y opiniones vertidas en el transcurso de la entrevista serán publicadas en el trabajo de investigación identificando a mi persona, para lo cual, se me consultaría previamente mi aprobación explícita y por escrito, sobre los términos y formas exactos en que aparecerían redactadas en la investigación las respuestas a las preguntas formuladas. Una vez finalizado y aprobada la investigación, recibiría por parte del autor, copia digital de la misma.

FIRMADO

\_\_\_\_\_  
Mg. Natalia Teruya Teruya  
Directora de Políticas y Normas de Transporte Acuático  
Dirección General de Políticas y Regulación de  
Transporte Multimodal del Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Fecha: 20 de octubre 2020

Este trabajo está sujeto a <https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>



C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

## Anexo 5

### Validación de hipótesis por especialistas

Yo, Eduardo Reátegui Guzmán, identificado con DNI 40027240, después de haber revisado las propuestas formuladas por el Sr. Capitán de Navío Mg. Hugo Valles Iglesias, en su trabajo de tesis titulado “Diseño y Formulación de una propuesta de Política Nacional Fluvial Amazónica del Perú 2021 - 2030, respecto al Transporte Fluvial del eje de contribución al desarrollo”, presentada ante la Escuela Superior de Guerra Naval de la Marina de Guerra del Perú para optar el Grado Académico de Maestro en Política Marítima, tengo a bien formular las declaraciones siguientes:

**1. X Estoy de acuerdo con aceptar la hipótesis planteada en la referida tesis, referente a que:**

La propuesta de diseño de la Política Nacional Marítima 2021-2030 en lo concerniente al fomento de la conciencia marítima del ciudadano, lograría delimitar, enunciar y estructurar de manera adecuada el problema público y la situación futura deseada, identificando las alternativas de solución más apropiadas para la solución del mismo.

**Observaciones: NINGUNA**

**2. X Estoy de acuerdo con aceptar la hipótesis planteada en la referida tesis, referente a que:**

La propuesta de formulación de la Política Nacional Fluvial Amazónica 2021-2030 en lo concerniente al transporte fluvial del eje de contribución al desarrollo, establecería de manera adecuada los objetivos prioritarios e indicadores, lineamientos, servicios y estándares de cumplimiento, así como las políticas, que de aplicarse por parte del Estado contribuirá a lograr una mejora en la utilización del transporte fluvial de carga y pasajeros en la región amazónica del Perú.

**Observaciones: NINGUNA.**

Declaro saber que la información y opiniones vertidas en esta validación, serán publicadas en el trabajo de investigación, identificando a mi persona.



Contralmirante

Eduardo Reátegui Guzmán

Fecha: 2 de diciembre del 2020.



**C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias**

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

Yo, Juan Carlos Montenegro Valderrama, identificado con DNI 43371281, después de haber revisado las propuestas formuladas por el Sr. Capitán de Navío Mg. Hugo Valles Iglesias, en su trabajo de tesis titulado “Diseño y Formulación de una propuesta de Política Nacional Fluvial Amazónica del Perú 2021 - 2030, respecto al Transporte Fluvial del eje de contribución al desarrollo”, presentada ante la Escuela Superior de Guerra Naval de la Marina de Guerra del Perú para optar el Grado Académico de Maestro en Política Marítima, tengo a bien formular las declaraciones siguientes:

**1. X Estoy de acuerdo con aceptar la hipótesis planteada en la referida tesis, referente a que:**

La propuesta de diseño de la Política Nacional Fluvial Amazónica 2021-2030 en lo concerniente al transporte fluvial del eje de contribución al desarrollo, lograría delimitar, enunciar y estructurar de manera adecuada el problema público y la situación futura deseada, identificando las alternativas de solución más apropiadas para la solución del mismo.

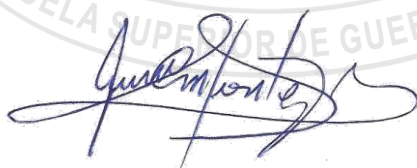
**Ninguna Observación.**

**2. X Estoy de acuerdo con aceptar la hipótesis planteada en la referida tesis, referente a que:**

La propuesta de formulación de la Política Nacional Fluvial Amazónica 2021-2030 en lo concerniente al transporte fluvial del eje de contribución al desarrollo, establecería de manera adecuada los objetivos prioritarios e indicadores, lineamientos, servicios y estándares de cumplimiento, así como las políticas, que de aplicarse por parte del Estado contribuirá a lograr una mejora en la utilización del transporte fluvial de carga y pasajeros en la región amazónica del Perú.

**Ninguna Observación.**

Declaro saber que la información y opiniones vertidas en esta validación, serán publicadas en el trabajo de investigación, identificando a mi persona.



Mg. Juan Carlos Montenegro Valderrama

Fecha: 03 de diciembre del 2020.



C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

Yo, Capitán de Navío Diego GAGO Rojas, identificado con DNI 43333317, después de haber revisado las propuestas formuladas por el Sr. Capitán de Navío Mg. Hugo Valles Iglesias, en su trabajo de tesis titulado “Diseño y Formulación de una propuesta de Política Nacional Fluvial Amazónica del Perú 2021 - 2030, respecto al Transporte Fluvial del eje de contribución al desarrollo”, presentada ante la Escuela Superior de Guerra Naval de la Marina de Guerra del Perú para optar el Grado Académico de Maestro en Política Marítima, tengo a bien formular las declaraciones siguientes:

1.  Estoy de acuerdo  No estoy de acuerdo con aceptar la hipótesis planteada en la referida tesis, referente a que:

La propuesta de diseño de la Política Nacional Fluvial Amazónica 2021-2030 en lo concerniente al transporte fluvial del eje de contribución al desarrollo, lograría delimitar, enunciar y estructurar de manera adecuada el problema público y la situación futura deseada, identificando las alternativas de solución más apropiadas para la solución del mismo.

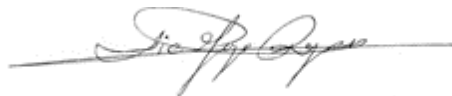
Observaciones: La propuesta del diseño realizada por el autor, cumple en su totalidad con lo establecido en la Guía de Políticas Nacionales del CEPLAN y se encuentra correctamente respaldada en datos y opiniones de expertos en el rubro del transporte fluvial.

2.  Estoy de acuerdo  No estoy de acuerdo con aceptar la hipótesis planteada en la referida tesis, referente a que:

La propuesta de formulación de la Política Nacional Fluvial Amazónica 2021-2030 en lo concerniente al transporte fluvial del eje de contribución al desarrollo, establecería de manera adecuada los objetivos prioritarios e indicadores, lineamientos, servicios y estándares de cumplimiento, así como las políticas, que de aplicarse por parte del Estado contribuirá a lograr una mejora en la utilización del transporte fluvial de carga y pasajeros en la región amazónica del Perú.

Observaciones: : Si bien es cierto que la propuesta del formulación realizada por el autor, cumple lo establecido en la Guía de Políticas Nacionales del CEPLAN y es respaldada por expertos en la materia, recomiendo que en lo referente al objetivo prioritario “Fortalecer la presencia e influencia del Perú en el ámbito amazónico”, es demasiado general, por lo que se podría acotar en su redacción, para considerar de forma más directa al Transporte Fluvial en la Amazonía y además, el cuarto objetivo prioritario “Fortalecer la seguridad de la vida humana en las vías fluviales y evitar el impacto negativo de los ecosistemas fluviales”, debido a la importancia que tiene en el ámbito del transporte fluvial deberían considerarse como un objetivo prioritario cada uno.

Declaro saber que la  
en esta validación,  
investigación,



información y opiniones vertidas  
serán publicadas en el trabajo de  
identificando a mi persona.

---

C. de N. Mg. Diego GAGO Rojas

Fecha: 03 de diciembre del 2020.



**C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias**

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

Yo, Valm. (r) Mg. Jorge Moscoso Flores, identificado con DNI 43740737, después de haber revisado las propuestas formuladas por el Sr. Capitán de Navío Mg. Hugo Valles Iglesias, en su trabajo de tesis titulado “Diseño y Formulación de una propuesta de Política Nacional Fluvial Amazónica del Perú 2021 - 2030, respecto al Transporte Fluvial del eje de contribución al desarrollo”, presentada ante la Escuela Superior de Guerra Naval de la Marina de Guerra del Perú para optar el Grado Académico de Maestro en Política Marítima, tengo a bien formular las declaraciones siguientes:

**1. X Estoy de acuerdo con aceptar la hipótesis planteada en la referida tesis, referente a que:**

La propuesta de diseño de la Política Nacional Fluvial Amazónica 2021-2030 en lo concerniente al transporte fluvial del eje de contribución al desarrollo, lograría delimitar, enunciar y estructurar de manera adecuada el problema público y la situación futura deseada, identificando las alternativas de solución más apropiadas para la solución del mismo.

**Ninguna Observación.**

**2. X Estoy de acuerdo con aceptar la hipótesis planteada en la referida tesis, referente a que:**

La propuesta de formulación de la Política Nacional Fluvial Amazónica 2021-2030 en lo concerniente al transporte fluvial del eje de contribución al desarrollo, establecería de manera adecuada los objetivos prioritarios e indicadores, lineamientos, servicios y estándares de cumplimiento, así como las políticas, que de aplicarse por parte del Estado contribuirá a lograr una mejora en la utilización del transporte fluvial de carga y pasajeros en la región amazónica del Perú.

**Ninguna Observación.**

Declaro saber que la información y opiniones vertidas en esta validación, serán publicadas en el trabajo de investigación, identificando a mi persona.

FIRMADO

Valm. Mg. Jorge Moscoso Flores

Fecha: 03 de diciembre del 2020





**C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias**

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

Yo, Capitán de Fragata Marco Antonio TINEO Zanelli, identificado con DNI 43574098, después de haber revisado las propuestas formuladas por el Sr. Capitán de Navío Mg. Hugo Valles Iglesias, en su trabajo de tesis titulado “Diseño y Formulación de una propuesta de Política Nacional Fluvial Amazónica del Perú 2021 - 2030, respecto al Transporte Fluvial del eje de contribución al desarrollo”, presentada ante la Escuela Superior de Guerra Naval de la Marina de Guerra del Perú para optar el Grado Académico de Maestro en Política Marítima, tengo a bien formular las declaraciones siguientes:

**1. Estoy de acuerdo con aceptar la hipótesis planteada en la referida tesis, referente a que:**

La propuesta de diseño de la Política Nacional Fluvial Amazónica 2021-2030 en lo concerniente al transporte fluvial del eje de contribución al desarrollo, lograría delimitar, enunciar y estructurar de manera adecuada el problema público y la situación futura deseada, identificando las alternativas de solución más apropiadas para la solución del mismo.

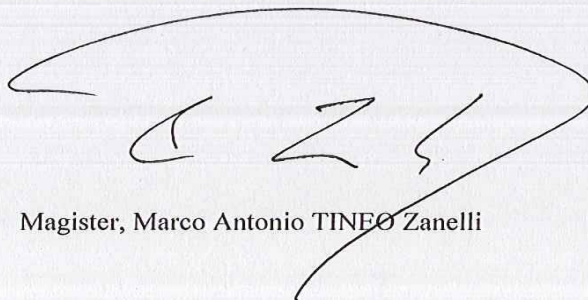
Observaciones: NINGUNA

**2. Estoy de acuerdo con aceptar la hipótesis planteada en la referida tesis, referente a que:**

La propuesta de formulación de la Política Nacional Fluvial Amazónica 2021-2030 en lo concerniente al transporte fluvial del eje de contribución al desarrollo, establecería de manera adecuada los objetivos prioritarios e indicadores, lineamientos, servicios y estándares de cumplimiento, así como las políticas, que de aplicarse por parte del Estado contribuirá a lograr una mejora en la utilización del transporte fluvial de carga y pasajeros en la región amazónica del Perú.

Observaciones: Ninguna

Declaro saber que la información y opiniones vertidas en esta validación, serán publicadas en el trabajo de investigación, identificando a mi persona.



Magister, Marco Antonio TINEO Zanelli

Fecha: 3 de diciembre del 2020.



**C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias**

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

Yo, Ricardo Miguel Obregón Montes, identificado con DNI 10325136, después de haber revisado las propuestas formuladas por el Sr. Capitán de Navío Mg. Hugo Valles Iglesias, en su trabajo de tesis titulado "Diseño y Formulación de una propuesta de Política Nacional Fluvial Amazónica del Perú 2021 - 2030, respecto al Transporte Fluvial del eje de contribución al desarrollo", presentada ante la Escuela Superior de Guerra Naval de la Marina de Guerra del Perú para optar el Grado Académico de Maestro en Política Marítima, tengo a bien formular las declaraciones siguientes:

1. Estoy de acuerdo con aceptar la hipótesis planteada en la referida tesis, referente a que:

La propuesta de diseño de la Política Nacional Fluvial Amazónica 2021-2030 en lo concerniente al transporte fluvial del eje de contribución al desarrollo, lograría delimitar, enunciar y estructurar de manera adecuada el problema público y la situación futura deseada, identificando las alternativas de solución más apropiadas para la solución del mismo.

Observaciones: NINGUNA

2. Estoy de acuerdo con aceptar la hipótesis planteada en la referida tesis, referente a que:

La propuesta de formulación de la Política Nacional Fluvial Amazónica 2021-2030 en lo concerniente al transporte fluvial del eje de contribución al desarrollo, establecería de manera adecuada los objetivos prioritarios e indicadores, lineamientos, servicios y estándares de cumplimiento, así como las políticas, que de aplicarse por parte del Estado contribuirá a lograr una mejora en la utilización del transporte fluvial de carga y pasajeros en la región amazónica del Perú.

Observaciones: NINGUNA

Declaro saber que la información y opiniones vertidas en esta validación, serán publicadas en el trabajo de investigación, identificando a mi persona.



Ingeniero Mecánico de Fluidos  
Ricardo Miguel Obregón Montes

Fecha: 3 de diciembre del 2020.





**C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias**

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

Yo, JUAN CARLOS PAZ CÁRDENAS identificado con DNI 06707293 después de haber revisado las propuestas formuladas por el Sr. Capitán de Navío Mg. Hugo Valles Iglesias, en su trabajo de tesis titulado “Diseño y Formulación de una propuesta de Política Nacional Fluvial Amazónica del Perú 2021 - 2030, respecto al Transporte Fluvial del eje de contribución al desarrollo”, presentada ante la Escuela Superior de Guerra Naval de la Marina de Guerra del Perú para optar el Grado Académico de Maestro en Política Marítima, tengo a bien formular las declaraciones siguientes:

1. Estoy de acuerdo con aceptar la hipótesis planteada en la referida tesis, referente a que:

La propuesta de diseño de la Política Nacional Fluvial Amazónica 2021-2030 en lo concerniente al transporte fluvial del eje de contribución al desarrollo, lograría delimitar, enunciar y estructurar de manera adecuada el problema público y la situación futura deseada, identificando las alternativas de solución más apropiadas para la solución del mismo.

Observaciones: ninguna

2. Estoy de acuerdo con aceptar la hipótesis planteada en la referida tesis, referente a que:

La propuesta de formulación de la Política Nacional Fluvial Amazónica 2021-2030 en lo concerniente al transporte fluvial del eje de contribución al desarrollo, establecería de manera adecuada los objetivos prioritarios e indicadores, lineamientos, servicios y estándares de cumplimiento, así como las políticas, que de aplicarse por parte del Estado contribuirá a lograr una mejora en la utilización del transporte fluvial de carga y pasajeros en la región amazónica del Perú.

Observaciones: ninguna

Declaro saber que la información y opiniones vertidas en esta validación, serán publicadas en el trabajo de investigación, identificando a mi persona.



Magíster en Administración JUAN CARLOS PAZ CÁRDENAS

Fecha: 4 de diciembre del 2020.



**C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias**

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

Yo Jorge Gerardo Metz, identificado con DNI 12942514, después de haber revisado las propuestas formuladas por el Sr. Capitán de Navío Mg. Hugo Valles Iglesias, en su trabajo de tesis titulado “Diseño y Formulación de una propuesta de Política Nacional Fluvial Amazónica del Perú 2021 - 2030, respecto al Transporte Fluvial del eje de contribución al desarrollo”, presentada ante la Escuela Superior de Guerra Naval de la Marina de Guerra del Perú para optar el Grado Académico de Maestro en Política Marítima, tengo a bien formular las declaraciones siguientes:

1.  Estoy de acuerdo con aceptar la hipótesis planteada en la referida tesis, referente a que:

La propuesta de diseño de la Política Nacional Fluvial Amazónica 2021-2030 en lo concerniente al transporte fluvial del eje de contribución al desarrollo, lograría delimitar, enunciar y estructurar de manera adecuada el problema público y la situación futura deseada, identificando las alternativas de solución más apropiadas para la solución del mismo.

Observaciones: El mayor desafío es contar con financiamiento fuera del presupuesto del Estado para llevar adelante la estratégica propuesta enunciada, entonces entiendo que el poder del Estado debiera enfocar la inclusión de los Entes de Derecho Público no estatales que permitan una administración del recurso económico más eficiente.

Declaro saber que la información y opiniones vertidas en esta validación, serán publicadas en el trabajo de investigación, identificando a mi persona.

FIRMADO

Ex Subsecretario de Puertos, Vías Navegables y Marina Mercante de Argentina 2015/2018

Fecha: 03 de diciembre del 2020.





C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores

Anexo 3

Yo, Sr. Martín Chancafe Grey identificado con DNI 10751198, después de haber revisado las propuestas formuladas por el Sr. Capitán de Navío Mg. Hugo Valles Iglesias, en su trabajo de tesis titulado "Diseño y Formulación de una propuesta de Política Nacional Fluvial Amazónica del Perú 2021 - 2030, respecto al Transporte Fluvial del eje de contribución al desarrollo", presentada ante la Escuela Superior de Guerra Naval de la Marina de Guerra del Perú para optar el Grado Académico de Maestro en Política Marítima, tengo a bien formular las declaraciones siguientes:

1.  Estoy de acuerdo  No estoy de acuerdo

con aceptar la hipótesis planteada en la referida tesis, referente a que:

La propuesta de diseño de la Política Nacional Fluvial Amazónica 2021-2030 en lo concerniente al transporte fluvial del eje de contribución al desarrollo, lograría delimitar, enunciar y estructurar de manera adecuada el problema público y la situación futura deseada, identificando las alternativas de solución más apropiadas para la solución del mismo.

Observaciones:

ES IMPORTANTE ACTUALIZAR LA INFORMACIÓN DE LA FLOTA FLUVIAL FORMAL E INFORMAL.

2.  Estoy de acuerdo  No estoy de acuerdo

con aceptar la hipótesis planteada en la referida tesis, referente a que:

La propuesta de formulación de la Política Nacional Fluvial Amazónica 2021-2030 en lo concerniente al transporte fluvial del eje de contribución al desarrollo, establecería de manera adecuada los objetivos prioritarios e indicadores, lineamientos, servicios y estándares de cumplimiento, así como las políticas, que de aplicarse por parte del Estado contribuirá a lograr una mejora en la utilización del transporte fluvial de carga y pasajeros en la región amazónica del Perú.

Observaciones: REFORZAR LOS OBJETIVOS PARA LA SEGURIDAD EN LAS RUTAS FLUVIALES.

Declaro saber que la información y opiniones vertidas en esta validación, serán publicadas en el trabajo de investigación, identificando a mi persona.

MASTER EN ADMINISTRACIÓN CON MENCIÓN EN ENERGÍA  
EDGARDO MARTÍN  
CHANCAFE GREY

**EDGARDO MARTÍN CHANCAFE GREY**  
Gerente Dpto. Refinación Selva  
FICHA N°55327

Grado académico, Nombre y firma del evaluador

Fecha: 30 de diciembre del 2020.

Si ésta es una reproducción impresa, es una copia auténtica de un documento electrónico firmado digitalmente y archivado en Petróleos del Perú - PETROPERU S.A., aplicando la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S. 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: Uri: <https://scdp.petroperu.com.pe/ConsultaCorrespondencia>  
Nro. Documento: GDSE-0047-2021  
Clave: 0Z5KsuAUDK



Firmado digitalmente por:  
CHANCAFE GREY Edgardo Martín  
PETROLEOS DEL PERU PETROPERU SA  
Lima-Lima  
Motivo: Aprobado  
Fecha: 14/01/2021 14:45:57-0500



C. de N. Hugo Harold Valles Iglesias

Asesor Metodológico: Doctor Joaquín Lombira Echevarría - Asesor Técnico Especialista: Magister Jorge Ricardo Moscoso Flores



ESCUELA SUPERIOR DE GUERRA NAVAL  
Secretaría Académica  
División de Grados y Títulos

ACTA DE SUSTENTACIÓN DE TESIS N° 04

PARA OPTAR EL GRADO ACADÉMICO DE MAESTRO EN POLÍTICA MARÍTIMA

La Punta, 14 DIC 2020

En cumplimiento de lo establecido en la Resolución Directoral N° 050-2020-MGP/DIRESUVAL de fecha 11 de diciembre del 2020, se reúne el Jurado Examinador, integrado por:

1. Contralmirante Magister Jorge Enrique ANDALUZ Echevarría (Presidente)
2. Contralmirante (R) Magister José Benjamín ACHA Pacheco (Miembro)
3. Contralmirante (R) Magister José Karlo JARA Schenone (Miembro)

para evaluar la sustentación de la Tesis titulada "Propuesta de diseño y formulación de una política nacional fluvial amazónica del Perú 2021-2030, respecto al componente de transporte fluvial del eje de contribución al desarrollo", presentado por el Capitán de Navío CG. Hugo Harold VALLES Iglesias.

Después de escuchar la exposición oral y defensa de la Tesis, y como resultado de la deliberación, se acuerda conceder la calificación de:

- Aprobado por unanimidad, con calificación de Sobresaliente y recomendación a publicación.
- Aprobado por unanimidad, con calificación de Muy Bueno y recomendación a publicación.
- Aprobado por unanimidad con calificación de Bueno
- Aprobado por mayoría
- Desaprobado

en mérito de lo cual el Jurado Examinador le declara **Apto**  **No Apto**

para que se le otorgue el Grado Académico de Maestro en Política Marítima.

En fe de lo expuesto firman la presente:

  
\_\_\_\_\_  
Presidente  
Magister Contralmirante  
Jorge Enrique ANDALUZ Echevarría  
CIP 00887626

  
\_\_\_\_\_  
Miembro  
Magister Contralmirante (R)  
José Benjamín ACHA Pacheco  
DNI 43664042

  
\_\_\_\_\_  
Miembro  
Magister Contralmirante (R)  
José Karlo JARA Schenone  
DNI 44220956