

INICIATIVA PRIVADA AUTOFINANCIADA

TERMINAL INTERNACIONAL DE CHIMBOTE, ANCASH, PERÚ

INFORME DE EVALUACIÓN

Agosto 2024

2.5 Respecto a la demanda

La presente sección se basa en el estudio de demanda que forma parte del Informe No. 1 elaborado por Haskoning.

2.5.1 Cargas

Para la determinación de la demanda de cargas se ha empleado una metodología, basada en la definición del área de influencia, la identificación de las ramas económicas, de los volúmenes de exportación e importación de las mismas y de las entrevistas realizadas a los potenciales usuarios del área de influencia del Terminal Portuario de Chimbote.

Los pasos seguidos se describen a continuación:

Identificación de la zona de influencia (ZI): La Zona de Influencia considera las Regiones de Ancash, La Libertad, Huánuco y norte de Lima.

- i. Identificación de las principales ramas económicas de la zona de influencia que puedan traducirse en tráfico para el Terminal. Se establece que las principales actividades económicas de las regiones son agricultura, pesca, y minería.
 - Identificación de principales ramas económicas y sus principales productos: Sector Hortofrutícola (frutas y hortalizas):
 - Alcachofa
 - Arándanos
 - Espárrago
 - Mango
 - Palta
 - Pimiento
 - Uva
 - Frutas y Hortalizas diversas: El resto, tales como banano, fresa, arvejas, granada, jugo de frutas, mandarinas, naranja, pulpa de frutas, hortalizas.
 - Azúcar
 - Sector pesca:
 - Aceite de Pescado
 - Harina de Pescado
 - Conservas y congelados de pescado
 - Moluscos y Pescados
 - Sector minero.
 - Carbón
 - Zinc
 - Plomo
 - Molibdeno
 - Cobre
 - Otros: Movidos como Mercancía General Fraccionada:
 - Alimento de animales
 - Cereales
 - Equipos y máquinas

- o Guano
- o Productos de Acero
- o Otros

Las fuentes de información para la identificación de la demanda de los volúmenes de exportación por grupos de producto son las siguientes:

- Para los **productos hortofrutícolas**, a partir de la identificación de aquellas cargas que se movilizan, y a su vez, tienen su origen en la Zona de Influencia del Terminal Portuario de Chimbote, se acude a los datos que se publican oficialmente por parte de la Superintendencia Nacional de Aduanas y Administración Tributaria (SUNAT) en sus diferentes Aduanas, según región de procedencia del producto declarada por el exportador, así como a los datos de ADEX Data Trade, que, básicamente, aglutina estadísticas anuales de exportación de productos en Perú distinguiendo por Región, Aduana, producto, volumen, empresa exportadora, para determinar el volumen de exportación de dichos productos en la zona a lo largo de los últimos años.
 - Para determinar el volumen de exportación de los productos del **Sector Pesquero** por región a lo largo de los últimos años, se acude a los datos que se publican oficialmente por parte de la Superintendencia Nacional de Aduanas y Administración Tributaria (SUNAT) en sus diferentes Aduanas y a ADEX Data Trade.
 - Para los **productos derivados de la minería** se acude, para datos históricos, a los derivados de ADEX Data Trade básicamente y para los proyectos a futuro, a los datos facilitados por los propios propietarios de las minas que podrían acudir al puerto de Chimbote como instalación de exportación y a datos del MINEM.
 - Las entrevistas realizadas sobre el área de influencia que nos ha permitido conocer los planes de desarrollo de las cargas que van a demandar la utilización del terminal.
 - Adicionalmente, se ha tomado como referencia los datos empleados en el Estudio de Demanda del Plan Maestro del Nuevo Terminal Portuario de Chimbote de fecha 2021, y se han actualizado los datos para los años, 2020, 2021 y 2022 dado que las proyecciones finalizaban en el 2019;⁵
- ii. Posteriormente, se identificó la forma de presentación de: mercancía general fraccionada, mercancía general contenedorizada, granel sólido y granel líquido. El resumen es el siguiente:

⁵ Durante la etapa de Estructuración corresponderá a la APN, de considerarlo necesario, actualizar el plan maestro del Terminal Portuarios de Chimbote, 2021.

Tabla 8: Forma de presentación de los productos

FORMA DE PRESENTACIÓN DE LOS PRODUCTOS					
Productos		Mercancía General Fraccionada	Mercancía General en Contenedor	Granel Sólido	Granel Líquido
Hortofrutícolas			X		
Otros productos		X			
Pesca	Aceite de pescado		X		X
	Harina de Pescado		X		
	Pescados y moluscos		X		
Minería				X	

Fuente: Primer Informe actualizado de Haskoning, 2024.

Para aquellos tráficos que se mueven en contenedor, se ha realizado la operación de conversión de número de toneladas a número de contenedores. Para tal efecto se distingue por tipo de contenedor y producto para su conversión a número de TEUs (Twenty foot Equivalent Units), de acuerdo a los datos obtenidos de las entrevistas sobre los que se ha hecho una media relativa a:

- El Peso máximo de cada tipo de contenedor en función a la densidad del producto que se almacene dentro.
 - El tipo de contenedor utilizado (20 pies y 40 pies seco o 40 pies refrigerados).
- iii. El siguiente paso fue la estimación, producto a producto, de las proyecciones de exportación para los siguientes años hasta el fin de la concesión.
- iv. Para las proyecciones de exportación de los productos, se considera la captación de la carga susceptible de ser desviada desde el Terminal Portuario de Salaverry al Terminal Portuario de Chimbote. Esto teniendo en cuenta lo indicado por las empresas entrevistadas.
- v. El cálculo final es determinar cuántos contenedores vacíos se requerirán para la movilización de las estimaciones de tráfico de mercancía en contenedor obtenidas. Para ello, se emplea el dato que se deriva de considerar la evolución histórica de las dos principales terminales multipropósito que operan en el Perú (Terminal Norte Multipropósito del Callao y Terminales Portuarios Euroandinos – TPE Paita).

A continuación, se muestra los tráficos captables según el sector productivo (considerando su forma de empaque) que podría ser atendido por el Terminal Portuario de Chimbote:

2.5.1.1 Sector Pesca y Hortofrutícola (TEUs)

Se muestra el resultado obtenido para los sectores pesca y hortofrutícola de posible tráfico a captar por parte del Terminal Portuario de Chimbote, distinguiendo entre TEUs llenos, vacíos y totales para el Escenario Base.

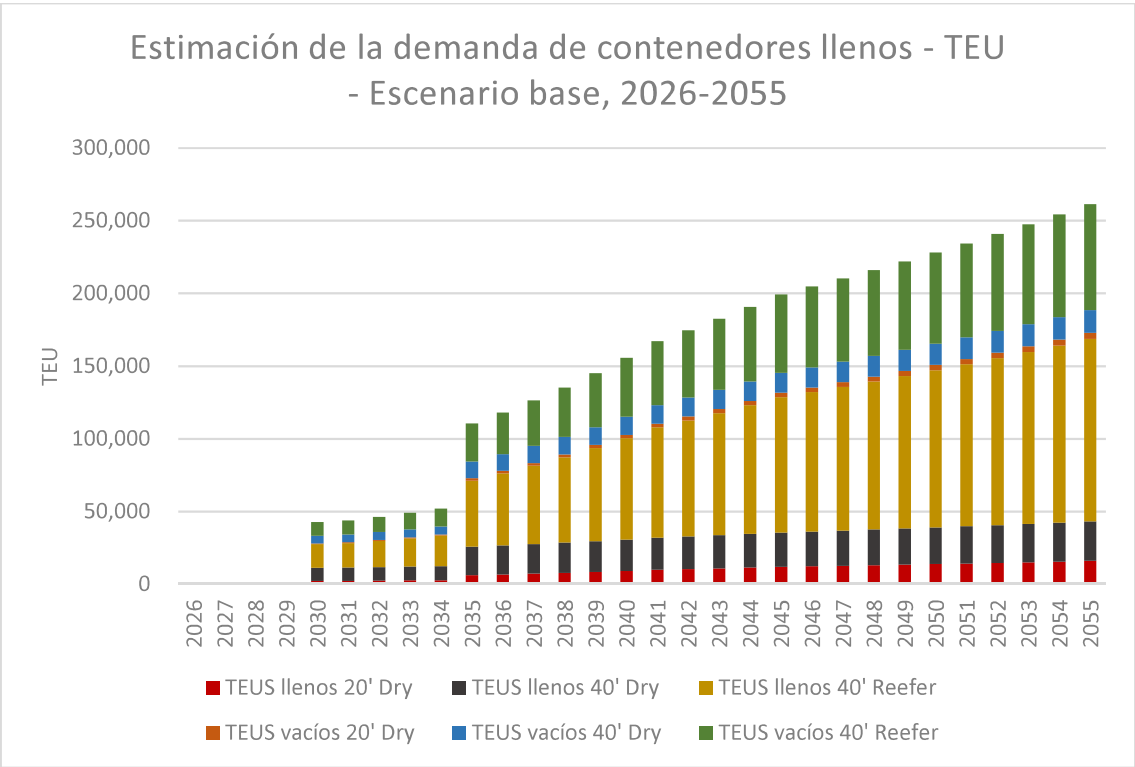
Tabla 9: TEUs captables por el Terminal Portuario de Chimbote

ESCENARIO BASE TEUS CAPTABLES POR EL TPCH									
Años	Total TEUs	Llenos Total	Llenos 20 dry	Llenos 40 dry	Llenos 40 Reefer	Vacíos Total	Vacíos 20 dry	Vacíos 40 dry	Vacíos 40 Reefer
2030	42,733	27,486	2,165	9,111	16,209	15,247	565	5,283	9,399
2031	43,745	28,138	2,225	9,217	16,697	15,607	581	5,345	9,681
2032	46,264	29,763	2,376	9,360	18,027	16,501	620	5,428	10,453
2033	48,979	31,515	2,540	9,509	19,466	17,464	663	5,514	11,287
2034	51,905	33,403	2,717	9,664	21,022	18,502	709	5,604	12,189
2035	110,527	71,200	6,141	19,650	45,409	39,327	1,603	11,394	26,330
2036	118,087	76,083	6,628	20,004	49,451	42,004	1,730	11,599	28,674
2037	126,309	81,395	7,159	20,376	53,859	44,914	1,869	11,815	31,230
2038	135,254	87,174	7,738	20,767	58,668	48,081	2,020	12,042	34,019
2039	144,988	93,462	8,370	21,180	63,913	51,526	2,185	12,281	37,060
2040	155,581	100,306	9,057	21,615	69,634	55,275	2,364	12,533	40,377
2041	167,112	107,756	9,807	22,074	75,875	59,356	2,560	12,800	43,996
2042	174,562	112,569	10,286	22,436	79,846	61,993	2,685	13,009	46,299
2043	182,393	117,627	10,791	22,809	84,027	64,766	2,817	13,226	48,723
2044	190,623	122,944	11,322	23,193	88,429	67,680	2,955	13,448	51,276
2045	199,276	128,533	11,880	23,590	93,063	70,742	3,101	13,678	53,963
2046	204,691	132,032	12,233	23,912	95,886	72,659	3,193	13,865	55,600
2047	210,267	135,635	12,597	24,241	98,797	74,632	3,289	14,056	57,287
2048	216,008	139,345	12,973	24,576	101,797	76,663	3,386	14,250	59,027
2049	221,921	143,166	13,360	24,917	104,889	78,755	3,487	14,448	60,820
2050	228,010	147,100	13,759	25,264	108,078	80,910	3,592	14,649	62,669
2051	234,280	151,152	14,170	25,618	111,364	83,128	3,699	14,855	64,574
2052	240,737	155,325	14,594	25,979	114,752	85,412	3,810	15,064	66,539
2053	247,388	159,623	15,031	26,346	118,245	87,765	3,924	15,277	68,565
2054	254,237	164,049	15,482	26,721	121,846	90,188	4,041	15,494	70,653
2055	261,291	168,608	15,946	27,103	125,559	92,683	4,163	15,716	72,805

Fuente: Primer Informe actualizado de Haskoning, 2024.

Y gráficamente:

Figura 6: Estimación de la demanda de contenedores (en TEU's) – Escenario Base, 2026-2055



Fuente: Primer Informe actualizado de Haskoning, 2024.

El crecimiento de la demanda estimada de contenedores se debe a la implementación de un moderno terminal de contenedores (muelle 4) en la bahía El Ferrol de Chimbote, el cual atenderá cargas susceptibles de ser contenedorizadas y contenedores vacíos, en el área de influencia. El volumen total del Escenario Base se muestra a continuación:

Tabla 10: Estimación del tráfico captable de TEUs llenos + vacíos

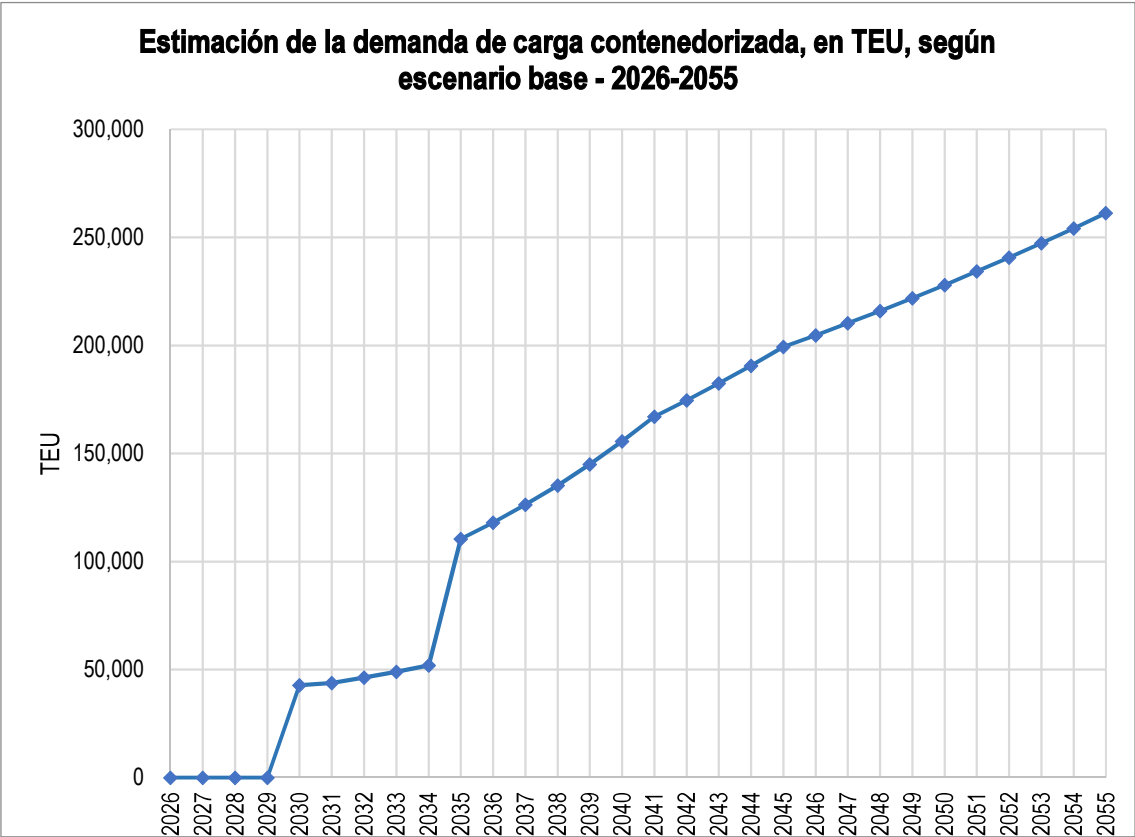
Estimación del tráfico captable en TEUs llenos y vacíos	
Años	Escenario Base
2030	42,733
2031	43,745
2032	46,264
2033	48,979
2034	51,905
2035	110,527
2036	118,087
2037	126,309
2038	135,254
2039	144,988
2040	155,581
2041	167,112

Estimación del tráfico captable en TEUs llenos y vacíos	
Años	Escenario Base
2042	174,562
2043	182,393
2044	190,623
2045	199,276
2046	204,691
2047	210,267
2048	216,008
2049	221,921
2050	228,010
2051	234,280
2052	240,737
2053	247,388
2054	254,237
2055	261,291

Fuente: Primer Informe actualizado de Haskoning, 2024.

Cuyo gráfico se incluye a continuación:

Figura 7: Estimación de la demanda de contenedores (llenos + vacíos) en TEUs



Fuente: Primer Informe actualizado de Haskoning, 2024.

2.5.1.2 Sector Pesca a Granel Líquido (TM)

Se muestra el tráfico captable que se movilizará como granel líquido, este corresponde al aceite de pescado. Los datos se presentan en toneladas:

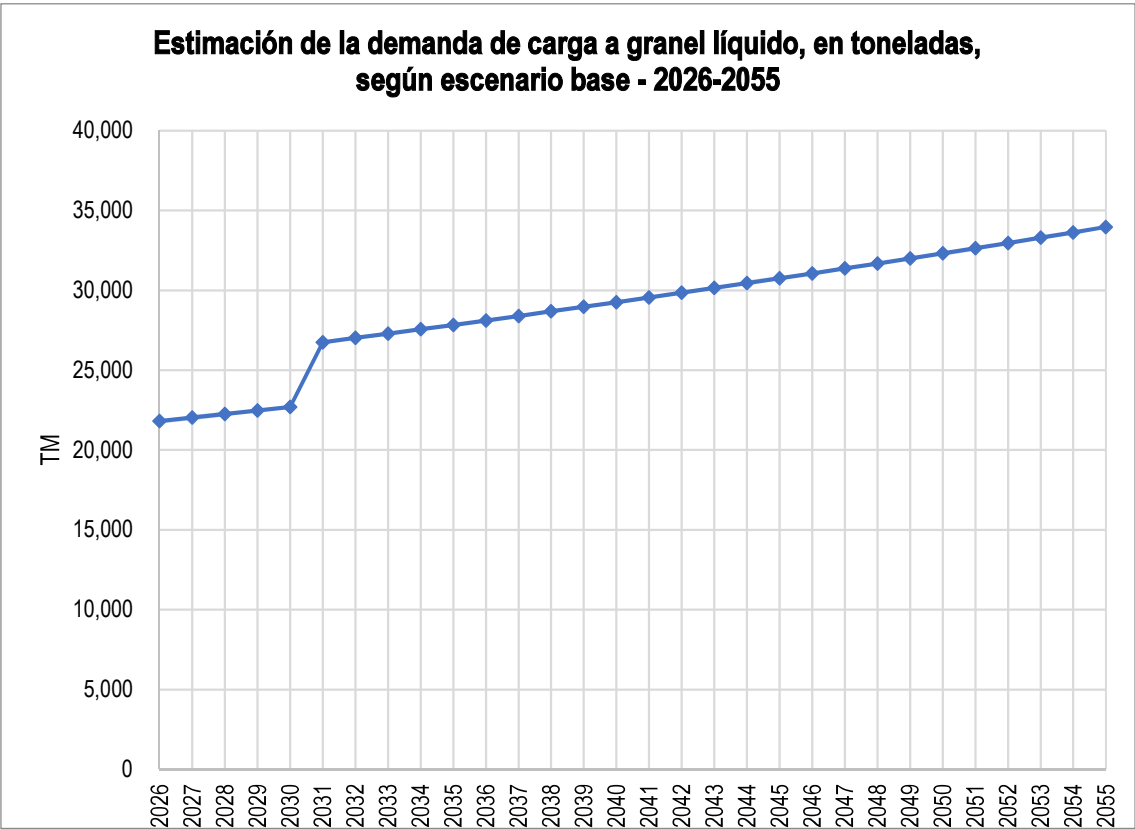
Tabla 11: Estimación del tráfico captable de aceite de pescado a granel líquido en toneladas

ESTIMACIÓN DEL TRÁFICO CAPTABLE DE ACEITE DE PESCADO EN FORMATO GRANEL LÍQUIDO EN TONELADAS	
AÑOS	ESCENARIO BASE
2026	21,810
2027	22,028
2028	22,248
2029	22,470
2030	22,695
2031	26,752
2032	27,020
2033	27,290
2034	27,563
2035	27,838
2036	28,117
2037	28,398
2038	28,682
2039	28,969
2040	29,258
2041	29,551
2042	29,847
2043	30,145
2044	30,447
2045	30,751
2046	31,058
2047	31,369
2048	31,683
2049	32,000
2050	32,320
2051	32,643
2052	32,969
2053	33,299
2054	33,632
2055	33,968

Fuente: Primer Informe actualizado de Haskoning, 2024.

Su representación gráfica es la que a continuación se muestra:

Figura 8: Estimación de la demanda de carga a granel líquido- TM



Fuente: Primer Informe actualizado de Haskoning, 2024

2.5.1.3 Sector Minero

Se muestra la estimación de tráfico captable de granel sólido en el sector minería para el escenario base, expresado en toneladas:

Tabla 12: Estimación del tráfico captable a granel sólido, sector minería, en toneladas

ESTIMACIÓN DEL TRÁFICO CAPTABLE DE GRANEL SÓLIDO, SECTOR MINERÍA, EN TONELADAS	
Años	Escenario Base
2026	2,557
2027	2,582
2028	2,608
2029	2,634
2030	307,051
2031	338,435
2032	356,031
2033	357,415
2034	358,816
2035	360,232
2036	449,166

ESTIMACIÓN DEL TRÁFICO CAPTABLE DE GRANEL SÓLIDO, SECTOR MINERÍA, EN TONELADAS	
Años	Escenario Base
2037	450,616
2038	452,083
2039	453,568
2040	455,070
2041	456,590
2042	458,128
2043	459,685
2044	461,259
2045	462,852
2046	464,465
2047	466,096
2048	467,746
2049	206,916
2050	208,606
2051	210,316
2052	212,046
2053	213,797
2054	215,568
2055	217,361

Fuente: Primer Informe actualizado de Haskoning, 2024.

Su representación gráfica es la siguiente:

Figura 9: Estimación de la demanda de carga a granel sólido a lo largo de la concesión



Fuente: Primer Informe actualizado de Haskoning, 2024.

La caída de la demanda se debe a la disminución de la vida útil de las minas Magistral, Hilarión y Pachapaqui, según el Primer Informe actualizado de Haskoning, 2024 (Anexo1) con aproximadamente 15 años de vida útil.

2.5.1.4 Otros productos movilizados como mercancía general fraccionada

Se muestra la estimación del tráfico captable de mercancía general fraccionada, expresada en toneladas:

Tabla 13: Estimación del tráfico captable de mercancía general fraccionada de otros productos, en toneladas

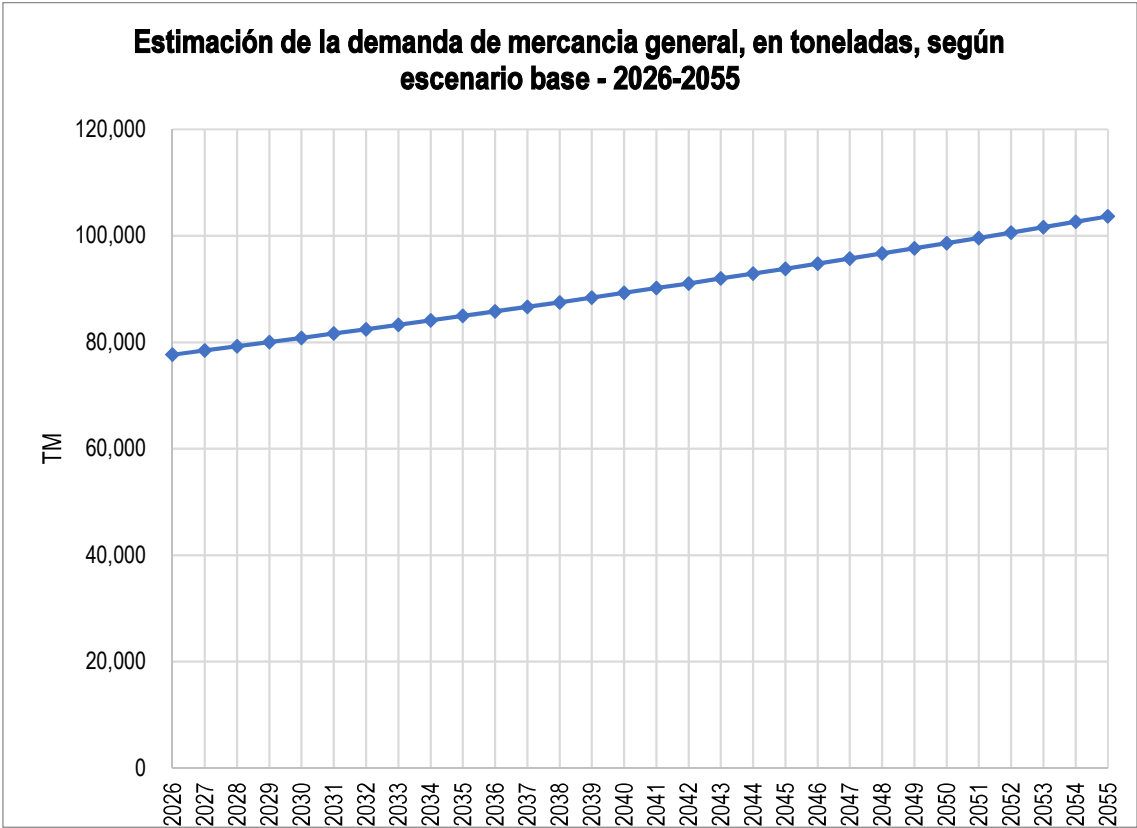
ESTIMACIÓN DEL TRÁFICO CAPTABLE DE MERCANCÍA GENERAL FRACCIONADA, OTROS PRODUCTOS, EN TONELADAS	
Años	Escenario Base
2026	77,667
2027	78,444
2028	79,228
2029	80,020
2030	80,821
2031	81,629
2032	82,445
2033	83,270
2034	84,102

ESTIMACIÓN DEL TRÁFICO CAPTABLE DE MERCANCÍA GENERAL FRACCIONADA, OTROS PRODUCTOS, EN TONELADAS	
Años	Escenario Base
2035	84,943
2036	85,793
2037	86,651
2038	87,517
2039	88,392
2040	89,276
2041	90,169
2042	91,071
2043	91,981
2044	92,901
2045	93,830
2046	94,769
2047	95,716
2048	96,673
2049	97,640
2050	98,617
2051	99,603
2052	100,599
2053	101,605
2054	102,621
2055	103,647

Fuente: Primer Informe actualizado de Haskoning, 2024.

Su representación gráfica es la siguiente:

Figura 10: Estimación de la demanda de mercancía general fraccionada de otros productos en toneladas



Fuente: Primer Informe actualizado de Haskoning, 2024.

La siguiente tabla muestra las proyecciones de la demanda en el Terminal Internacional de Chimbote para el período 2026 – 2055:

Tabla 14: Estimaciones de demanda en el Terminal Internacional de Chimbote para las diferentes cargas

AÑOS	MERCANCÍA GENERAL FRACCIONADA TONELADAS	CONTENEDORIZADA (LLENOS + VACÍOS) TEUs	GRANEL SÓLIDO TONELADAS	GRANEL LÍQUIDO TONELADAS
2026	77,667	0	2,557	21,810
2027	78,444	0	2,582	22,028
2028	79,228	0	2,608	22,248
2029	80,020	0	2,634	22,470
2030	80,821	42,733	307,051	22,695
2031	81,629	43,745	338,435	26,752
2032	82,445	46,264	356,031	27,020
2033	83,270	48,979	357,415	27,290
2034	84,102	51,905	358,816	27,563
2035	84,943	110,527	360,232	27,838
2036	85,793	118,087	449,166	28,117
2037	86,651	126,309	450,616	28,398
2038	87,517	135,254	452,083	28,682

AÑOS	MERCANCÍA GENERAL FRACCIONADA TONELADAS	CONTENEDORIZADA (LLENOS + VACÍOS) TEUs	GRANEL SÓLIDO TONELADAS	GRANEL LÍQUIDO TONELADAS
2039	88,392	144,988	453,568	28,969
2040	89,276	155,581	455,070	29,258
2041	90,169	167,112	456,590	29,551
2042	91,071	174,562	458,128	29,847
2043	91,981	182,393	459,685	30,145
2044	92,901	190,623	461,259	30,447
2045	93,830	199,276	462,852	30,751
2046	94,769	204,691	464,465	31,058
2047	95,716	210,267	466,096	31,369
2048	96,673	216,008	467,746	31,683
2049	97,640	221,921	206,916	32,000
2050	98,617	228,010	208,606	32,320
2051	99,603	234,280	210,316	32,643
2052	100,599	240,737	212,046	32,969
2053	101,605	247,388	213,797	33,299
2054	102,621	254,237	215,568	33,632
2055	103,647	261,291	217,361	33,968

Fuente: Primer Informe actualizado de Haskoning, 2024.

2.5.2 Naves

Al respecto, se ha calculado el número de naves que se estima, en base a los tráficos captables, que podrían moverse por el Terminal Portuario de Chimbote una vez iniciada la operación y a lo largo del horizonte del proyecto.

A continuación, se recogen los resultados para cada tipo de tráfico:

2.5.2.1 Naves de Contenedores

Se ha estimado que se produciría una carga media de 500 TEUs por nave (con objeto de resultar atractivo para las navieras) y un Incremento anual del número de movimientos por buque en un 1%. Considerando esta información para el Escenario Base, obtenemos la siguiente tabla de número de naves:

Tabla 15: Estimación de número de naves portacontenedores a lo largo de la concesión

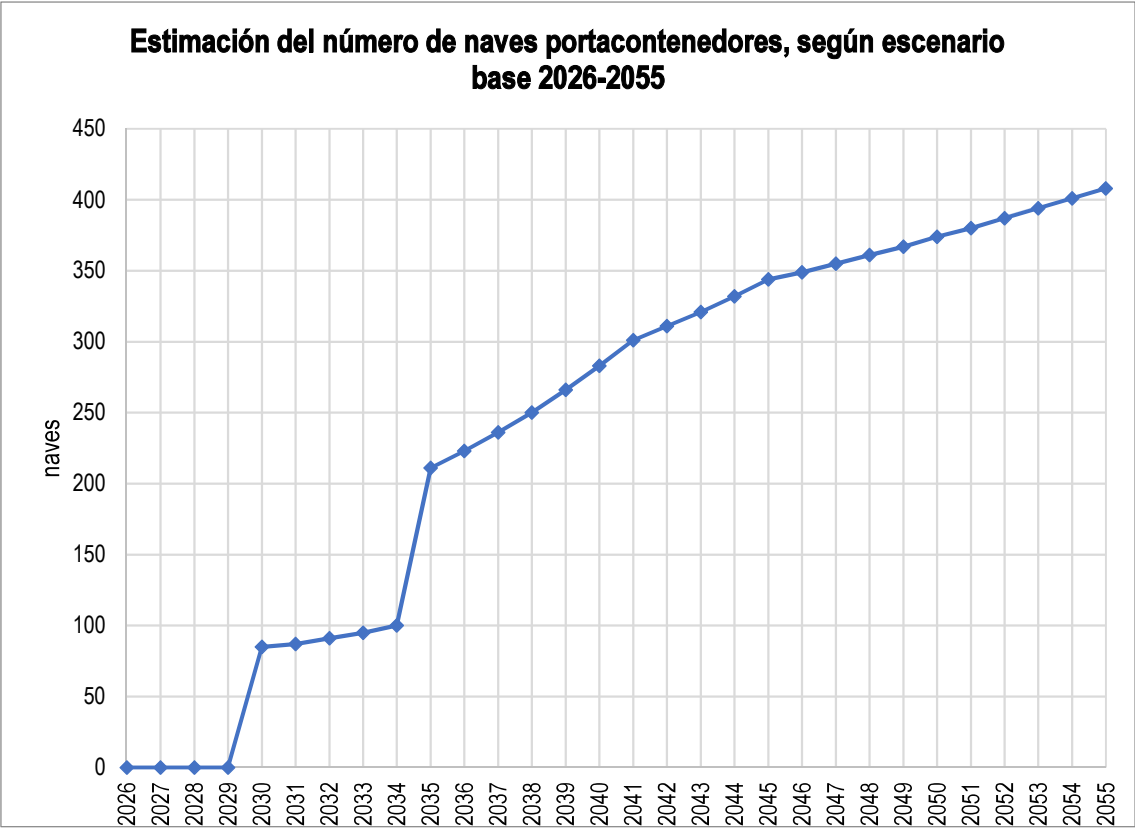
PREVISIÓN ATENCIÓN DE NÚMERO DE NAVES PORTACONTENEDORES			
AÑOS	TOTAL (llenos + vacíos)	TEUs por nave	Naves Escenario Base
		TEU / Nave	Nro. / año
2030	42,733	500	85
2031	43,745	505	87

PREVISIÓN ATENCION DE NÚMERO DE NAVES PORTACONTENEDORES			
AÑOS	TOTAL (llenos + vacíos)	TEUs por nave	Naves Escenario Base
		TEU / Nave	Nro. / año
2032	46,264	510	91
2033	48,979	515	95
2034	51,905	520	100
2035	110,527	525	211
2036	118,087	530	223
2037	126,309	535	236
2038	135,254	540	250
2039	144,988	545	266
2040	155,581	550	283
2041	167,112	556	301
2042	174,562	562	311
2043	182,393	568	321
2044	190,623	574	332
2045	199,276	580	344
2046	204,691	586	349
2047	210,267	592	355
2048	216,008	598	361
2049	221,921	604	367
2050	228,010	610	374
2051	234,280	616	380
2052	240,737	622	387
2053	247,388	628	394
2054	254,237	634	401
2055	261,291	640	408

Fuente: Primer Informe actualizado de Haskoning, 2024.

La evolución gráfica para cada escenario es la siguiente:

Figura 11: Estimación del número de naves portacontenedores a lo largo del periodo de concesión



Fuente: Primer Informe actualizado de Haskoning, 2024.

El crecimiento del número de naves se debe a la implementación de un moderno terminal de contenedores (muelle 4) en la bahía El Ferrol de Chimbote, que atenderá naves de alto bordo de las líneas navieras que arribarán al terminal para el transporte de carga en contenedores.

2.5.2.2 Naves de Granel Sólido

La estimación del tráfico de granel sólido refleja que este se moverá en naves cargando una media de 25.000 toneladas, por lo que aplicando ese volumen sobre el total captable se obtiene el siguiente número de naves estimado:

Tabla 16: Estimación de número de naves para transportar granel sólido a lo largo de la concesión

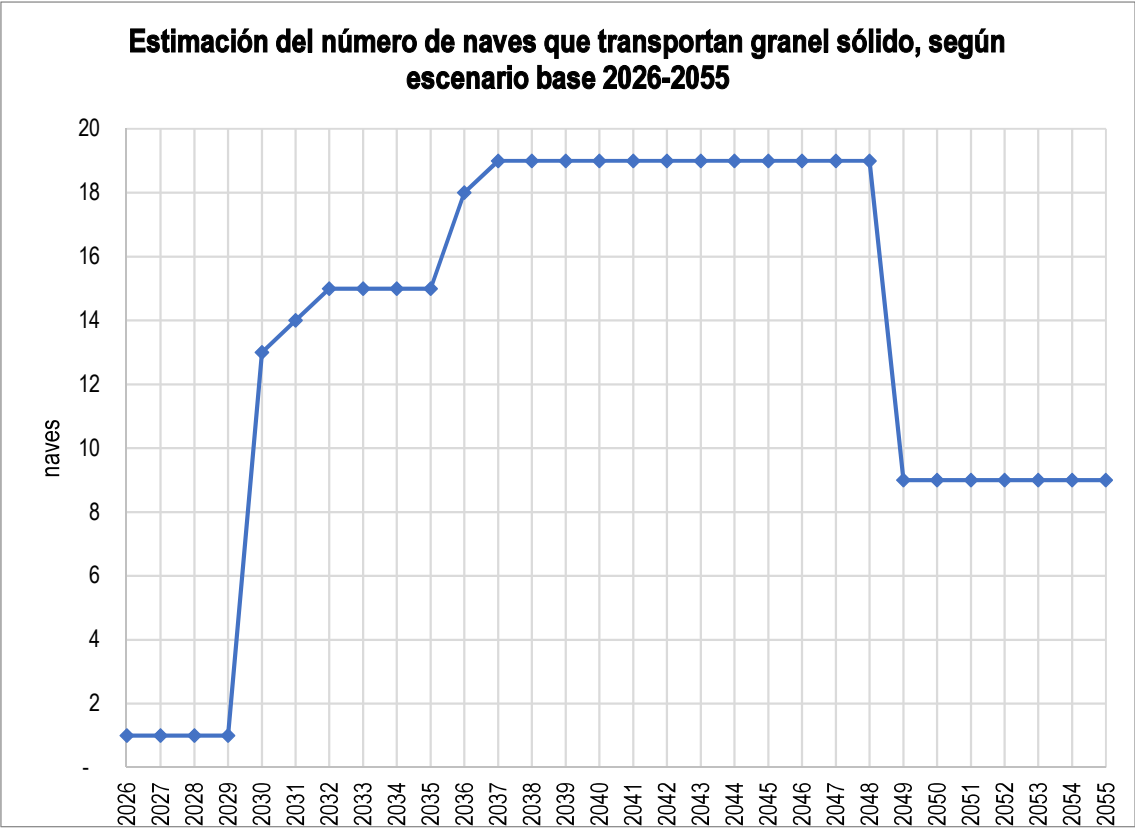
ESTIMACIÓN DE NÚMERO DE NAVES DE GRANEL SÓLIDO	
AÑOS	ESCENARIO BASE
2026	1
2027	1
2028	1
2029	1
2030	13

ESTIMACIÓN DE NÚMERO DE NAVES DE GRANEL SÓLIDO	
AÑOS	ESCENARIO BASE
2031	14
2032	15
2033	15
2034	15
2035	15
2036	18
2037	19
2038	19
2039	19
2040	19
2041	19
2042	19
2043	19
2044	19
2045	19
2046	19
2047	19
2048	19
2049	9
2050	9
2051	9
2052	9
2053	9
2054	9
2055	9

Fuente: Primer Informe actualizado de Haskoning, 2024.

Su representación gráfica es la siguiente:

Figura 12: Estimación del número de naves que transportan granel sólido a lo largo de la concesión



Fuente: Primer Informe actualizado de Haskoning, 2024.

Se debe tener en cuenta que la disminución del número de naves que transporta granel sólido, se debe a la reducción de la producción minera.

2.5.2.3 Naves de Granel Líquido

En relación al número de naves asociados al granel líquido, cabe indicar que existe diversidad en cuanto a la forma de exportación de dicho producto por lo que se opta por establecer que la media de carga por nave ascenderá a unas 4.000 tn por nave, definiéndose el resultado sobre el número de naves en la siguiente tabla:

Tabla 17: Estimación de número de naves para transportar granel líquido a lo largo de la concesión

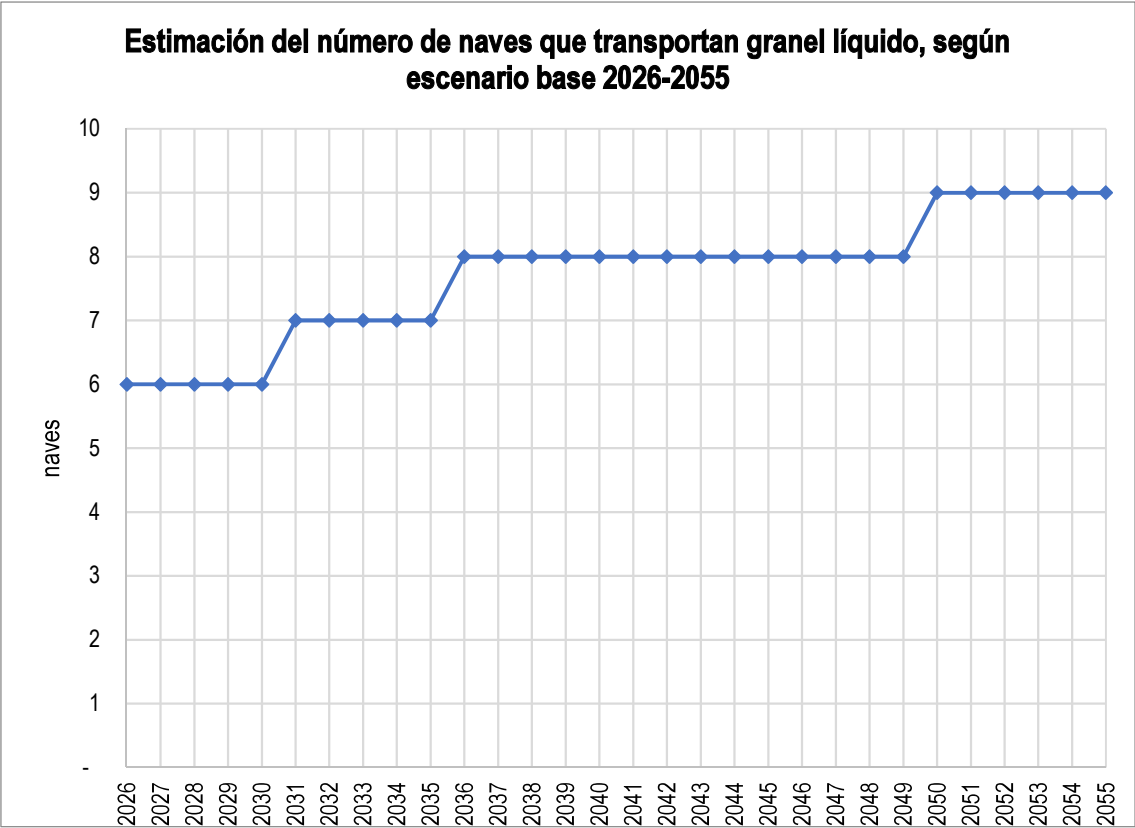
PREVISIÓN DE ATENCION DE NÚMERO DE NAVES DE GRANEL LÍQUIDO	
AÑOS	ESCENARIO BASE
2026	6
2027	6
2028	6
2029	6
2030	6

PREVISIÓN DE ATENCION DE NÚMERO DE NAVES DE GRANEL LÍQUIDO	
AÑOS	ESCENARIO BASE
2031	7
2032	7
2033	7
2034	7
2035	7
2036	8
2037	8
2038	8
2039	8
2040	8
2041	8
2042	8
2043	8
2044	8
2045	8
2046	8
2047	8
2048	8
2049	8
2050	9
2051	9
2052	9
2053	9
2054	9
2055	9

Fuente: Primer Informe actualizado de Haskoning, 2024.

Su representación gráfica es la siguiente:

Figura 13: Número del número de naves que transportan granel líquido a lo largo de la concesión



Fuente: Primer Informe actualizado de Haskoning, 2024.

2.5.2.4 Naves de Mercancía Fraccionada

En lo relativo a la mercancía fraccionada, dada su dispersión, se considera el uso de barcos con una carga media de 3.000 toneladas por nave, alcanzándose los siguientes resultados.

Tabla 18: Estimación de número de naves para transportar mercancía fraccionada a lo largo de la concesión

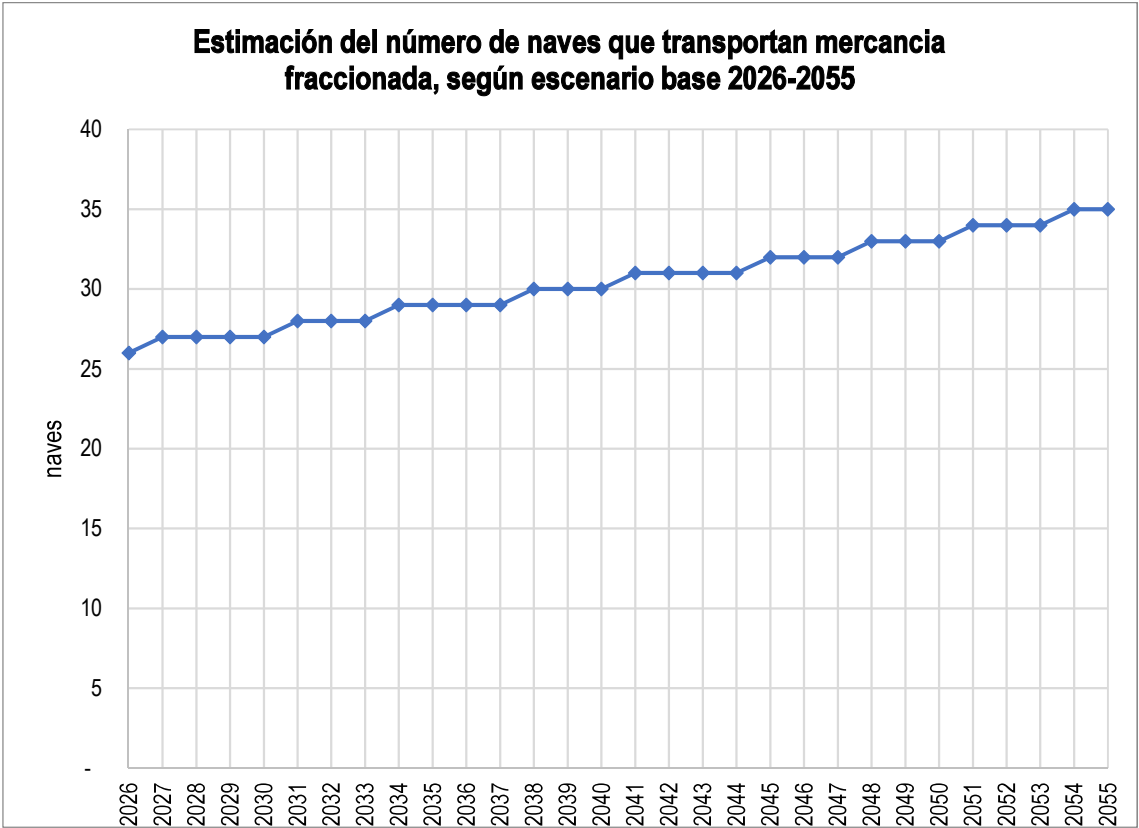
PREVISIÓN DE ATENCION DE NÚMERO DE NAVES DE MERCANCÍA FRACCIONADA	
AÑOS	ESCENARIO BASE
2026	26
2027	27
2028	27
2029	27
2030	27
2031	28
2032	28
2033	28
2034	29

PREVISIÓN DE ATENCION DE NÚMERO DE NAVES DE MERCANCÍA FRACCIONADA	
AÑOS	ESCENARIO BASE
2035	29
2036	29
2037	29
2038	30
2039	30
2040	30
2041	31
2042	31
2043	31
2044	31
2045	32
2046	32
2047	32
2048	33
2049	33
2050	33
2051	34
2052	34
2053	34
2054	35
2055	35

Fuente: Primer Informe actualizado de Haskoning, 2024.

Gráficamente la evolución es la siguiente:

Figura 14: Estimación del número de naves que transportan mercancía fraccionada a lo largo de la concesión



Fuente: Primer Informe actualizado de Haskoning, 2024.

2.5.2.5 Cuadro del movimiento total de naves por tipo de carga

Tabla 19: Estimación de las naves de acuerdo al tipo de carga a lo largo de la concesión

PREVISIÓN DEL MOVIMIENTO TOTAL DEL NÚMERO DE NAVES POR TIPO DE CARGA				
AÑO	NAVES DE CARGA FRACCIONADA	NAVES DE CONTENEDORES	NAVES DE GRANEL SÓLIDO	NAVES DE GRANEL LÍQUIDO
2026	26	0	1	6
2027	27	0	1	6
2028	27	0	1	6
2029	27	0	1	6
2030	27	85	13	6
2031	28	87	14	7
2032	28	91	15	7
2033	28	95	15	7
2034	29	100	15	7
2035	29	211	15	7
2036	29	223	18	8
2037	29	236	19	8
2038	30	250	19	8

PREVISIÓN DEL MOVIMIENTO TOTAL DEL NÚMERO DE NAVES POR TIPO DE CARGA				
AÑO	NAVES DE CARGA FRACCIONADA	NAVES DE CONTENEDORES	NAVES DE GRANEL SÓLIDO	NAVES DE GRANEL LÍQUIDO
2039	30	266	19	8
2040	30	283	19	8
2041	31	301	19	8
2042	31	311	19	8
2043	31	321	19	8
2044	31	332	19	8
2045	32	344	19	8
2046	32	349	19	8
2047	32	355	19	8
2048	33	361	19	8
2049	33	367	9	8
2050	33	374	9	9
2051	34	380	9	9
2052	34	387	9	9
2053	34	394	9	9
2054	35	401	9	9
2055	35	408	9	9

Fuente: Primer Informe actualizado de Haskoning, 2024.