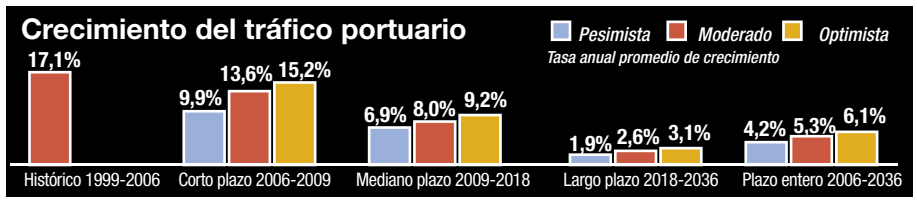

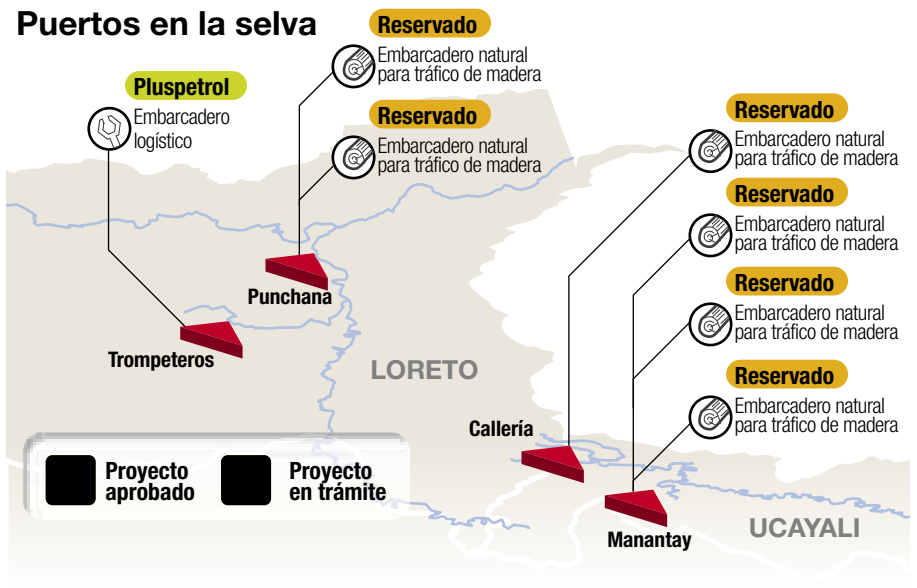

nel o en contenedores. Entre los más llamativos están los del grupo Gloria. "Se les ha otorgado una autorización en Santiago de Cao, La Libertad, y se les ha negado otra en la Playa Oquendo, en Lima", comenta Boyle. Igualmente, explica Galindo, Santa Sofía Puertos tenía un proyecto para construir un puerto similar al de Chancay Ports en Ancón.

En el caso de Santa Sofía, explican Boyle y Paz Cárdenas, no se le podía permitir mover contenedores, pues existe un contrato con DP World que obliga al Estado a pagarle en caso no se llegue a una carga mínima y, en ese contexto, coinciden, no tenía sentido generarle competencia al Callao.

Esta misma política de no generarle competencia a un puerto público entregado en concesión es lo que ha generado que la APN rechace los pedidos de construcción en Marcona. Así, se tuvieron que rechazar pedidos de Apurímac Ferrum para construir un muelle que le permita movilizar los más de 20 millones de toneladas de hierro al año que producirá una vez tenga la licencia social y resuelva el lío entre sus accionistas. Xstrata, por su parte, está a la espera de una respuesta para movilizar otros 20 millones de toneladas de mineral por Camaná, Arequipa.

Y es en ese contexto que Alejandro Chang, ex presidente del Ositrán, se pregunta si el elevado número de solicitudes para construir puertos es eficiente. "Es cierto que algunos puertos, por su especialización, tienen sentido, pero en el caso de los demás, ¿acaso no sería más eficiente que se muevan por los puertos ya existentes?", pregunta.

Paz Cárdenas coincide en que existe infraestructura que se construirá para corregir ineficiencias. En ese sentido, no tiene problemas en reconocer que del Callao no solo tendrá que salir la carga de minerales, sino también la de líquidos y la de granos. "El Callao es ineficiente en granos, pues sus torres, con 40 años de existencia, son menos absorbentes que las de Matarani (administrado por Santa Sofía)", explica. Y es por ello que si bien a Santa Sofía no se le permitió ofrecer movimiento de contenedores en Ancón, sí se le ha autorizado a tener infraestructura de granos. Además, el grupo Romero mueve el 40% de la carga de granos del país y tiene sentido que tenga su propio puerto.

Pero la movida portuaria recién está tomando cuerpo y más de la mitad de proyectos aún están en papel, así que en los próximos tres años habrá muchas novedades para contar.

REHABILITACIÓN

No solo vienen puertos nuevos

Junto a las solicitudes de nuevas instalaciones portuarias, se han presentado las de mejora de puertos existentes, como los de Southern y Sider-Perú.

"Southern va a separar en Tablones (Moquegua) una instalación nueva para el movimiento de ácido sulfúrico que hoy sale por Ilo. Es más, acabamos de darle habilitación definitiva", dice Paz Cárdenas. Los pescadores de la zona se oponen al proyecto por considerar que es área de desove.

En tanto, explica el funcionario, Sider-Perú prácticamente va a cambiar todo su puerto. "Es una infraestructura de 1967 y cualquier puerto que sea anterior a 1970 y no se haya modernizado, se considera obsoleto", concluye.