

Lecciones aprendidas en el proceso de modernización y desarrollo del Terminal Portuario del Callao

Frank Boyle Alvarado*

SUMILLA

El estudio del tema portuario sobre el cual realiza el presente artículo se describe el proceso de modernización en la infraestructura del Terminal Portuario del Callao. Se aclara, primero, que hay una necesidad de establecer un modelo específico de negocio portuario para un desarrollo multidisciplinario eficaz; luego, se detallan las dos formas de promover la inversión privada (estatal y privada) en los puertos; a continuación, se describen las funciones de las entidades que se hacen cargo del proceso de concesión, teniendo como eje a la Autoridad Portuaria Nacional. Se pasa luego a exponer la importancia del Puerto del Callao y, finalmente, se detalla el proceso de creación del terminal norte multipropósito. Se concluye señalando que la modernización del Terminal Portuario ha sido exitosa.

Introducción

En los últimos seis años se iniciaron las primeras reformas del Sistema Portuario Nacional. Los esfuerzos se orientaron fundamentalmente a la adopción de un marco normativo (Ley del Sistema Portuario Nacional, Ley N° 27943 modificada por el Decreto Legislativo N° 1022) y a la modernización y desarrollo de la infraestructura portuaria de uso público y su equipamiento. El objetivo principal fue incrementar la calidad de la infraestructura y mejorar la eficiencia en la provisión de los servicios portuarios, a efectos de acompañar el crecimiento económico del país y por consiguiente elevar la competitividad del comercio exterior peruano.

Como es de conocimiento, el crecimiento económico peruano ha destacado en Latinoamérica, convirtiéndose en una de las economías más dinámicas y estables de la región, lo que se traduce en un constante incremento de la producción nacional, el cual se ve reflejado en el crecimiento de las exportaciones e importaciones. Esto a su vez demanda eficiencia en la prestación de los servicios portuarios y mejora en la calidad de la infraestructura portuaria. Como se sabe

el crecimiento del producto bruto interno está ligado al crecimiento del comercio exterior y éste se moviliza principalmente por medio de buques –modo marítimo- y mediante el uso de infraestructuras portuarias.

En ese sentido, tenemos que el Terminal Portuario del Callao es el principal puerto comercial del Perú, en cuanto a volúmenes de movilización de carga, y está encaminado a convertirse en la plataforma logística más importante de la Costa Oeste de Sudamérica. En este contexto, los principales esfuerzos del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) y de la Autoridad Portuaria Nacional (APN) se han orientado a su modernización y desarrollo, y se ha logrado atraer a través de procesos de promoción de la inversión privada, a operadores portuarios globales de primer nivel –es el caso de DP World y APM Terminals-, los cuales se han comprometido a realizar importantes inversiones en infraestructura y equipamiento.

El esfuerzo fue complejo, ya que para conseguir el objetivo se tuvieron que perfeccionar y definir aspectos legales, técnicos, económicos y

* Vicealmirante egresado de la Escuela Naval del Perú con el Grado de Alférez de Fragata. Bachiller en Ciencias Marítimas y Navales, así como ingeniero electrónico en la Escuela de Calificación, Marina de Guerra del Perú.

ambientales. A la fecha, tras 6 años de experiencia y a través de las lecciones aprendidas, se han hecho efectivas tres importantes concesiones portuarias en el Callao: el Terminal de Contenedores Zona Sur, el Terminal Norte Multipropósito y el Terminal de Embarque de Concentrados de Minerales.

Un aspecto fundamental en el diseño del proceso de concesión del Terminal Norte Multipropósito –concesionado a una empresa subsidiaria de APM Terminals-, recogido tanto en las bases como en el contrato de concesión, fue que se desarrolló bajo un escenario de competencia entre el referido Terminal y el Terminal de Contenedores Zona Sur –también conocido como Muelle Sur- que se entregó en concesión a una empresa subsidiaria de DP World.

El presente ensayo aborda la descripción de los procesos de concesión llevados a cabo en el Puerto del Callao.

I. Necesidad de definir un modelo de negocio portuario

Debido al atraso en las inversiones portuarias del país y a la baja productividad en las operaciones portuarias que tornaron poco competitiva la provisión de servicios prestados en las instalaciones portuarias de uso público en el Perú, se analizaron los diferentes modelos de gestión existentes en el mundo con la finalidad de identificar el más conveniente para afrontar la modernización portuaria.

Con la finalidad de definir los roles del sector público y del sector privado en la inversión en infraestructura y equipamiento portuario, así como en la prestación de servicios portuarios, se analizaron los modelos de negocio en el marco de un escenario estratégico y competitivo.

En función del papel que desarrolla el Estado respecto a la inversión en infraestructura y, en relación con la prestación de servicios portuarios – en particular, el de estiba y desestiba de buques – tenemos que en la industria portuaria mundial, se manejan los siguientes modelos de negocio portuario, los cuales atienden, a la asignación de compromisos y responsabilidades tanto del sector público como del privado:

- Modelo “*public service port*”: El Estado invierte en todo tipo de infraestructuras y equipamientos, gestiona las infraestructuras, y presta todos los servicios portuarios.
- Modelo “*toolport*”: El Estado invierte en todo tipo de infraestructuras y equipamientos, gestiona las infraestructuras; y el sector privado presta servicios los servicios portuarios.
- Modelo “*landlordport*”: El Estado propietario puede o no invertir en infraestructuras, y el sector privado gestiona las infraestructuras y presta los servicios portuarios.
- Modelo “*private service port*”: El sector privado invierte, es titular y gestiona las infraestructuras, y presta todos los servicios portuarios.

Los anteriores son modelos teóricos y en la práctica, los sistemas portuarios contemplan realidades híbridas ricas en matices. En la siguiente tabla se plasman a modo de esquema básico los diversos modelos de negocio portuario:

En el Perú y específicamente en el Puerto del Callao, se puede afirmar que en los últimos cincuenta años, se pasó del modelo *public serviceport*, al *toolport* y finalmente al modelo *landlordport*. Esta sucesión histórica guarda alguna relación con los modelos económicos que han imperado en la región. Así por ejemplo el modelo *Cepalino*, de sustitución de importaciones y crecimiento hacia adentro, que primó desde los sesenta hasta comienzos

MODELO	INVERSIONES		PRESTACION DE SERVICIOS	
	Infraestructura	Superestructura	Estiba	Otros
Public Serviceport	Pública	Pública	Pública	Mayoría Pública
Toolport	Pública	Pública	Privada	Pública / Privada
Landlordport	Pública / Privada	Privada	Privada	Pública / Privada
Private Serviceport	Privada	Privada	Privada	Mayoría Privada

de los noventa del siglo pasado, coincide con el modelo *public serviceport*; y el llamado *Consenso de Washington* de los noventas, coincide con los modelos *toolport* y *landlorport*.

Sobre la identificación realizada, se encontró que en años anteriores a las concesiones, los puertos de uso público peruanos se encontraban en un modelo de tipo *ToolPort* en el que el estado realizaba la inversión en infraestructura y equipamiento y los privados realizaban las tareas de estiba/desestiba, acarreo y traslado de la carga a los almacenes extra portuarios para el almacenamiento respectivo previo a la nacionalización de la carga.

Visto el crecimiento de la economía nacional y las necesidades de infraestructura portuaria moderna que soporte las exigencias del comercio exterior, se determinó que se debía llegar a un modelo de tipo *LandLord Port* en el que principalmente el privado se encargue de las inversiones sin que el estado pierda la posesión del terminal ya que este después de un periodo de usufructo (máximo treinta años) por parte del concesionario retorna al estado.

De esta manera se dio paso a la participación de la inversión privada, a través de la generación de condiciones de estabilidad y la emisión de normas que dieran del marco jurídico necesario para incentivar a los inversionistas en apostar por los puertos peruanos. El paso más importante en este aspecto es el Decreto Legislativo N° 1012 - Ley Marco de Asociaciones Público-Privadas para la

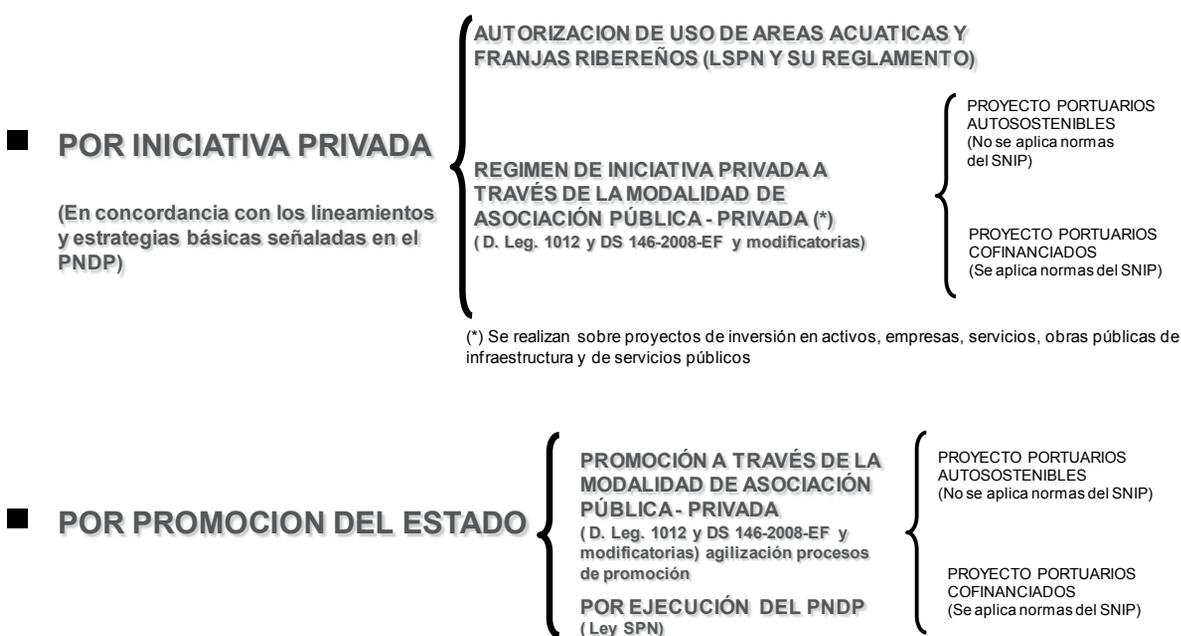
generación de empleo productivo y dicta normas para la agilización de los procesos de promoción de la inversión privada.

Con la finalidad de fomentar la participación de la inversión privada en los puertos nacionales, el Reglamento de la Ley del Sistema Portuario Nacional establece la posibilidad de otorgar la exclusividad de los servicios portuarios al concesionario que se encargue de su desarrollo, siempre y cuando cumpla con determinadas condiciones, lo cual autoriza a que el operador del Terminal brinde todos los servicios estándar de la cadena portuaria por medio de la integración vertical (mono operador), asegurando de esta manera una calidad y continuidad de dichos servicios.

II. Formas de promover la participación de la inversión privada en puertos

En cuanto a la intervención de la Autoridad Portuaria Nacional (APN), es de precisar que la Ley del Sistema Portuario Nacional (LSPN), establece que corresponde a la APN el fomento de la participación del sector privado, preferentemente a través de la inversión en el desarrollo de la infraestructura y equipamiento portuarios, para lo cual cuenta con el apoyo de PROINVERSION.

En ese sentido, en el siguiente cuadro se muestran las diferentes formas en que la inversión privada puede participar en el desarrollo portuario:



La experiencia peruana en modelos de concesión portuaria contempla dos modalidades para la participación de la inversión privada: por iniciativa privada y por iniciativa pública.

En el primer caso se realiza a través de la autorización de uso de áreas acuáticas o la modalidad de Asociación Pública-Privada (APP).

En el caso de iniciativas públicas también se considera la modalidad de APP para proyectos autosostenibles o cofinanciados. En este caso, se requiere presentar un informe que incluya la importancia y consistencia de la iniciativa con las prioridades de desarrollo de la zona.

Con la modalidad de concesión de proyectos autosostenibles, se han otorgado al sector privado el Terminal Sur de Contenedores del Callao, el Terminal Norte Multipropósito del Callao y el Terminal Portuario de Paita, con la modalidad de cofinanciado el nuevo Terminal de Nueva Reforma en Yurimaguas. Por medio de la modalidad de iniciativa privada ha sido concesionado el Muelle de Minerales del Callao.

III. Roles de las entidades participantes en el proceso de concesión

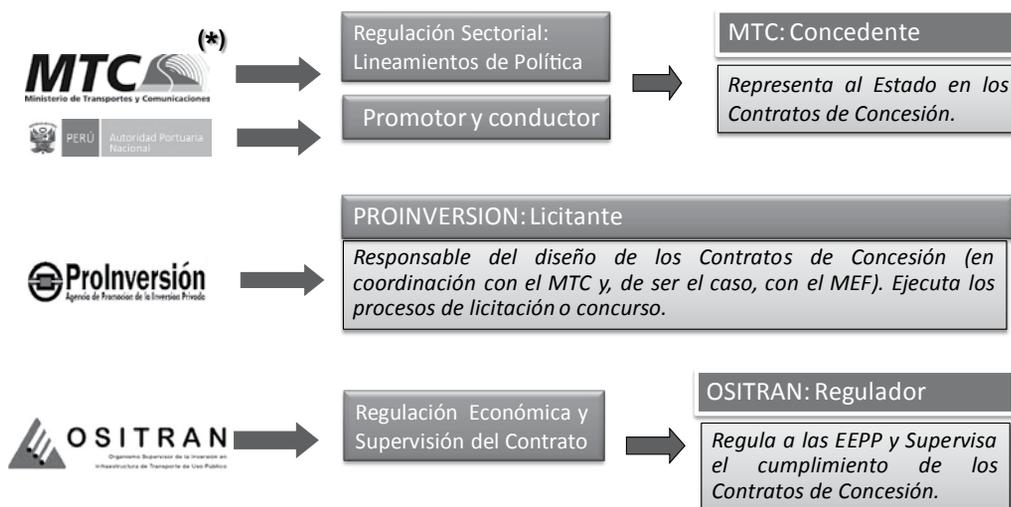
La APN está encargada de la conducción de los procesos de promoción de la inversión privada en la infraestructura y equipamientos portuarios nacionales, debiendo, para efectos de su ejecución, celebrar con PROINVERSION convenios de cooperación.

El Convenio Marco suscrito con PROINVERSION señala expresamente que corresponde a la APN, entre otros:

- Conducir los procesos de promoción de la inversión privada en infraestructura portuaria de titularidad pública, a través de la aprobación de los respectivos planes de promoción.
- Opinar sobre el contenido de las bases de las licitaciones y/o concursos y de los contratos a celebrarse con el sector privado.

Al respecto también existen consideraciones que son tomadas por la APN durante los procesos de participación de la inversión privada en puertos (Decreto Legislativo N° 1022):

- Que las propuestas de Proyectos e inversiones portuarias se encuentren alineadas al Plan Nacional de Desarrollo Portuario (PNDP).
- Que se cuenten con Planes Maestros aprobados de los Terminales Portuarios (TTPP) de uso público de ámbito nacional.
- Que se celebre compromisos contractuales con el sector privado para desarrollo de proyectos portuarios (contrato de concesión).
- Que se determine la calificación de infraestructura nueva para la prestación exclusiva de los servicios portuarios.
- Que se Determinen los niveles de servicio y productividad de los TTPP de uso público y definición de las necesidades de infraestructura y facilidades operativas y logísticas mínimas.



(*) La APN representa al MTC para la suscripción del contrato de concesión.

(**) En proyectos portuarios cofinanciados se requiere la opinión favorable del MEF respecto al PPO y PAMO.

IV. Importancia del terminal portuario del Callao

El Terminal Portuario del Callao (TPC), como se indicó precedentemente, es el principal puerto comercial del Perú, es decir es la principal ventana de contacto del Perú con el mundo. De allí que exista una alta concentración de operaciones generadas por los importantes volúmenes de carga que se movilizan. Sin embargo, las actividades y servicios portuarios se han venido prestando sin cumplir con las exigencias de eficiencia y eficacia que el comercio internacional demanda. Esta situación ha perjudicado la competitividad del país debido a la generación de elevados costos en la cadena logística de transporte. Estudios realizados por el Banco Mundial y el Banco Interamericano de Desarrollo, coinciden en apuntar, que mientras más grande sea la brecha de deficiencia en infraestructura portuaria, mayor es el perjuicio en la competitividad de los países. Esto se debe al importante peso que tiene en la estructura del precio de colocación de los productos, el costo logístico, el cual tras el aumento en la liberalización de los mercados como consecuencia de la suscripción de acuerdos comerciales - que en la casi totalidad de casos supone la eliminación de aranceles -, ha cobrado mayor protagonismo. El Plan Nacional de Desarrollo Portuario (PNDP), recientemente modificado, aprobado mediante Decreto Supremo N° 009-2012-MTC, considera al Terminal Portuario del Callao como un importante nodo logístico para mejorar la competitividad de nuestro comercio exterior, plasmando los lineamientos esenciales para lograr su desarrollo y modernización, con el objeto de posicionarlo como el *hub* de la Costa Oeste de Sudamérica.

i. Iniciando desde cero

En el año 2003, con la promulgación de la LSPN, se sientan las bases para el inicio de la reforma portuaria en el país, y se orientan los esfuerzos en mejorar la competitividad del Sistema Portuario Nacional (SPN). Es bajo esta nueva perspectiva, que se crea la APN y es en esa coyuntura que el MTC y la APN elaboran el Plan Nacional de Desarrollo Portuario (PNDP), que se aprobó mediante Decreto Supremo N° 006-2005-MTC. El PNDP como lo estipula la LSPN, se concibió como instrumento técnico normativo de planificación que estableció los lineamientos que sustentaron el desarrollo del SPN, especialmente la modernización y desarrollo de los terminales portuarios de uso público, entre los que se encuentran los localizados en el Puerto del Callao.

Antes de la creación de la APN, la experiencia existente relacionada con el desarrollo portuario estuvo a cargo de la Empresa Nacional de Puertos S.A. (ENAPU) y del MTC. Por razones más políticas que técnicas, en los últimos cuarenta años no se realizaron inversiones importantes para modernizar la infraestructura portuaria que administraba el Estado a través de ENAPU.

La única experiencia de promoción de la participación de la inversión privada en puertos que se tuvo hasta antes de la promulgación de la LSPN, fue la concesión del Terminal Portuario de Matarani a favor de la empresa Terminal Internacional del Sur (TISUR).

Con el marco normativo para la promoción de la inversión privada y las concesiones en los puertos, mencionado anteriormente y con el PNDP, se busca articular el desarrollo armónico de las instalaciones portuarias integradas al SPN, determinando las necesidades de infraestructura y equipamiento de cada una de ellas en función a los requerimientos de servicios portuarios de su área de influencia –hinterland-. Con ese marco normativo, incluido el instrumento de planificación, se modernizó el Puerto del Callao, a través de las concesiones del Terminal de Contenedores Muelle Sur y el Terminal Norte Multipropósito y el Terminal de Embarque de Concentrados de Minerales.

ii. Modernización y desarrollo portuario en el Puerto del Callao

- Desde mayo 2010, se encuentra en operación la primera etapa del Muelle Sur, operado por DP World Callao la cual según lo propuesto en el expediente técnico cuenta con una capacidad para atender 850,000 TEUs. La segunda etapa amplia la capacidad a 1.350.000 TEUs, siendo el compromiso total de inversiones estipulado en el contrato de concesión ascendente a US\$ 617 MM incluyendo una Inversión Complementaria Adicional (ICA) de US\$ 144 MM.
- La APN y el Consorcio Transportadora Callao, suscribieron el Contrato del Terminal de Embarque de Concentrados de Minerales en el TPC, con un compromiso de inversión prevista de US\$ 120 MM. Se tiene programado que el inicio operaciones sea en el segundo semestre de 2013.
- Se ha finalizado la obra “Ampliación y Mejoramiento de la Boca de Entrada en el TPC” (dragado canal de acceso de 200m. de ancho y áreas de maniobra a -16m) con una inversión de US\$ 62 MM

– Se otorgó en el mes de abril 2011 la concesión del Terminal Norte Multipropósito del TPC a la empresa APM Terminals Callao, por un periodo de 30 años. El monto de inversión comprometido es de US\$ 761 MM y se desarrollará en cinco etapas. Las etapas 1 y 2 iniciaran su construcción en setiembre y demandarán una inversión de US\$ 330.7 MM (sin incluir el Impuesto General a las ventas). De acuerdo a contrato existe una sexta etapa adicional que deberá definirse dentro de los cinco años de firmado el contrato para dar inicio al desarrollo del terminal oeste y que demandaría una inversión adicional de alrededor de US \$ 350 MM.

iii. Terminal de contenedores - zona sur

El punto de inicio para la modernización y el desarrollo del Terminal Portuario del Callao comienza en el año 2006 con el otorgamiento de la concesión del Muelle Sur a la empresa DP World Callao S.R.L., la que se comprometió a diseñar, construir, operar y administrar un nuevo terminal de contenedores en la zona sur del Terminal Portuario del Callao, infraestructura que luego de concluido el periodo de concesión (treinta años) revertirá al Estado Peruano.

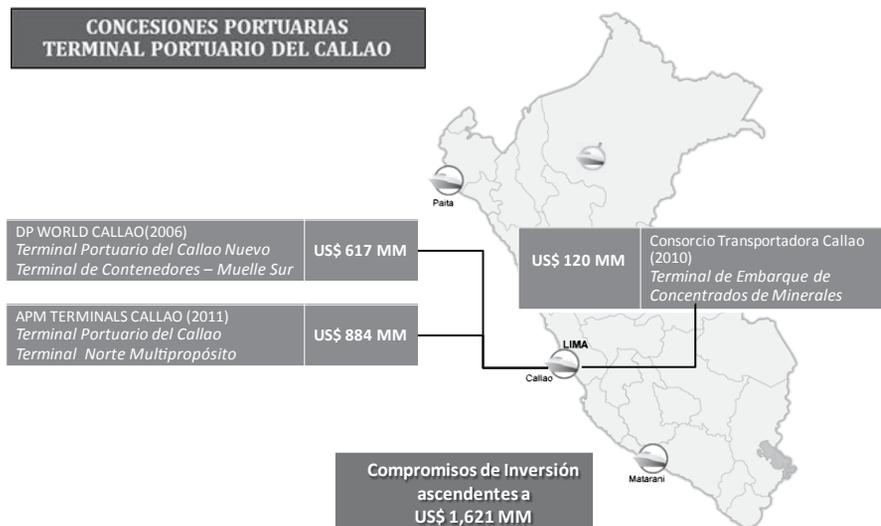
En la actualizada podemos ver los resultados de este proceso de esta concesión, ya que se cuenta con un moderno terminal portuario con capacidad para atender buques porta - contenedores de tipo post-panamax, gracias a su moderna infraestructura - 650 metros de frente de atraque-, equipamiento -seis grúas pórtico tipo post-panamax, dieciocho pórtico de patio, etc.- y eficiente administración a cargo de un operador portuario de primer nivel como es DP WorldCallao S.R.L.

El monto de inversiones en el Terminal de Contenedores Zona Sur – o Muelle Sur - cuya buena pro se otorgó en el 2006 implica un compromiso de inversión de US\$ 617 millones en dos etapas de desarrollo. A la fecha se ha concluido con la construcción y puesta en marcha de la etapa I con una inversión ejecutada de US\$ 341 millones.

Consolidar la concesión del muelle sur, fue en la practica el primer paso para lograr la modernización del Puerto del Callao, y fue desde su inicio un reto para la APN pues siendo una institución recién constituida tuvo que partir desde cero, elaborando conjuntamente con la Agencia de Promoción de la Inversión Privada (PROINVERSION), el diseño de un contrato de concesión acorde con la realidad del puerto y con los lineamientos de política portuaria, que debían contener aspectos técnicos (operativos y de ingeniería), legales, económicos (principalmente los relacionados al tratamiento tarifario) y de sostenibilidad ambiental.

Como ocurre en el desarrollo de todo gran proyecto, previamente a su ejecución tuvieron que realizar previo a su ejecución una serie de estudios de carácter técnico que definan las características mínimas de infraestructura y equipamiento de esta nueva instalación portuaria, sustentados económicamente en un nivel de inversión que cuente con un retorno basado en unas tarifas coherentes que a su vez fomenten el competitividad logística en favor del comercio exterior peruano.

Para el desarrollo de esta concesión se buscó establecer ciertos criterios de selección del concesionario que permitieran elegir entre los postores, a aquel que realice una mejor oferta al Estado en beneficio del comercio exterior, dejando



de lado aquellas formulas en la que el Estado pretendía hacer “caja” sobre la base de un “pago inicial” que debía hacer el nuevo concesionario ya que como era obvio dicho pago debía ser cargado a las tarifas que cobraría a los usuarios encareciendo innecesariamente los servicios que preste.

En este caso se optó por la formula de buscar la mayor inversión en base a una menor tarifa, es por ello que se estableció como factores de competitividad que los postores debían coprometerse como mínimo a realizar las inversiones establecidas en las bases y contrato de la concesión y el primer criterio de selección fue en base a tarifas para lo cual se lanzó un nivel tarifario máximo debajo del cual debían ofertar los postores.

En el caso de que ocurriera un empate, como en efecto ocurrió, el segundo criterio de selección sería el ofrecer un monto de inversión adicional que se denominó Inversión Complementaria Adicional (ICA) el cual sería el factor de desempate. DP World Callao ofreció 144 millones de dólares como ICA los cuales podrían ser empleados a solicitud de la APN en proyectos establecidos en una lista que figuraba en el contrato, y que utilizarían en beneficio de desarrollo del TPC en su conjunto.

Es a cuenta del ICA que la APN inicia, en el mismo año (2006), las gestiones para realizar los estudios

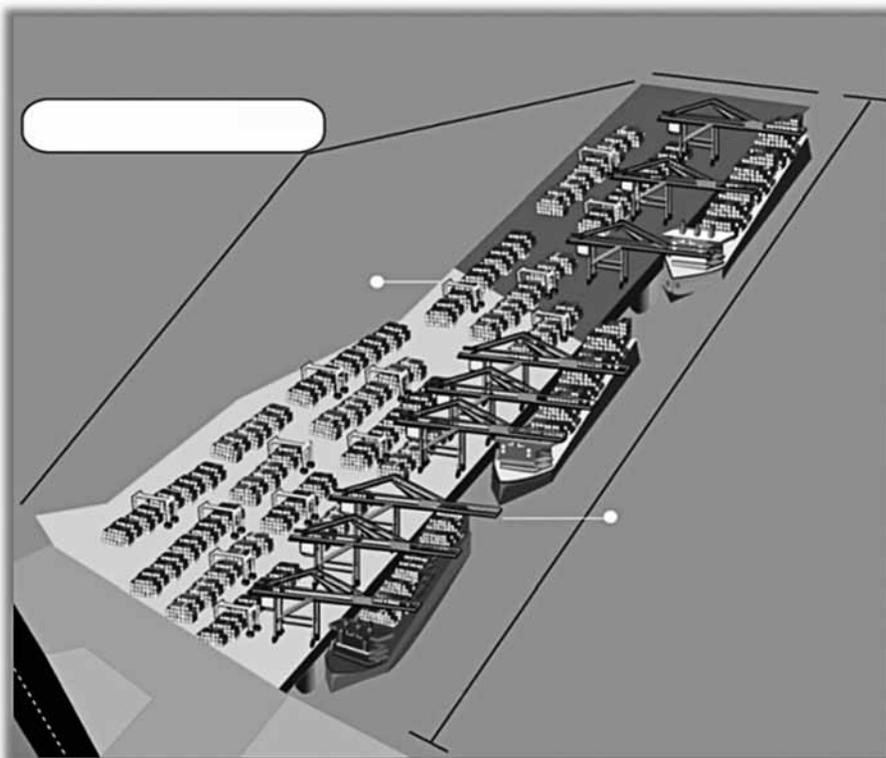
de pre-inversión para la ampliación de la boca de entrada, canal de acceso y poza de maniobras del Terminal Portuario del Callao, como consecuencia de la evidente necesidad del puerto de contar con una nueva configuración de acceso marítimo para el ingreso de los buques porta contenedores, que esperaba recibir en su nueva instalación portuaria.

V. Terminal norte multipropósito

Los estudios técnicos determinaron que la modernización y desarrollo del Puerto del Callao no solo debía orientarse hacia el sur si no también hacia el norte.

Sobre esa base, la APN elabora en el año 2010 el Plan Maestro del Terminal Portuario del Callao en el que se identifican las inversiones necesarias para el desarrollo del puerto a largo plazo, proponiéndose una reorganización de la zona norte del puerto que se encontraba en ese momento administrada por la ENAPU S.A. y un desarrollo futuro sobre el rompeolas norte.

Una vez aprobado el Plan Maestro, se adoptó la decisión de ejecutar una primera parte del desarrollo propuesto para el puerto, para lo cual se apuntó a la modernización de la infraestructura y equipamiento existente en la zona norte, lo cual quedó plasmado en un Proyecto Referencial el



cual se convirtió en el documento técnico, donde quedaron establecidas las condiciones necesarias o mínimas para la concesión del Terminal Norte Multipropósito.

En el segundo semestre del año 2010, se inician los estudios y gestiones necesarias para concretar la concesión del Terminal Norte Multipropósito, en el que se propone la construcción y modernización de siete puestos de atraque, segmentando la atención de la carga por puestos de atraque especializados en gráneles sólidos y líquidos, carga general suelta y rodante, así como facilidades especializadas para la atención de contenedores con grandes espacios de almacenamiento y accesos.

Según lo establecido en el contrato de concesión del Terminal Norte Multipropósito, cuya buena pro se otorgó en el 2011, la inversión comprometida ascendió a US\$ 897.9 millones en cinco etapas de desarrollo y US\$ 352.82 millones como inversión opcional para la etapa seis.

En el aspecto técnico, se presentó un problema que no había ocurrido en Terminal de Contenedores Zona Sur, y es que en el Terminal Norte Multipropósito al demandar un gran área de concesión requería de grandes extensiones de áreas terrestres las cuales ya tenían asignados usos diferentes al uso portuario, esto se comprobaría posteriormente con los diagnósticos físico legales cuyos resultados mostraron situaciones que

retrasarían el proceso de concesión y por ende la ejecución de los proyectos.

La parte correspondiente a las áreas acuáticas requeridas para el desarrollo de este proyecto también presentaron ciertas superposiciones con áreas reservadas por la Marina de Guerra del Perú con fines de defensa nacional, para lo cual fue necesario la elaboración de una serie de documentos de sustento que finalmente llegaron a buen puerto con la promulgación de resoluciones supremas para lograr su desafectación.

No obstante, el proceso de concesión continuó y se concretó en julio de 2011 otorgándose la buena pro a la empresa APM Terminals, quien a la fecha ya cuenta con la aprobación del expediente técnico elaborado para el inicio de las obras de la fase 1 y 2 de un total de 5 fases a desarrollarse y una sexta que es opcional.

En el proceso, al igual que en la concesión del Muelle Sur el primer criterio de selección fue el de tarifas más bajas por los servicios estándar a la nave y carga, siendo el segundo criterio de selección el mayor descuento para la prestación de los servicios especiales según una lista de servicios a ser prestados y que figuraban en el contrato de concesión, en este caso APM Terminals Callao ofreció un 100% de descuento, es decir se comprometió a brindar los servicios especiales indicados en el contrato de manera gratuita, con





lo cual se le otorgó la concesión del Terminal Norte Multipropósito.

IV. Terminal de Embarque de concentrados de minerales

Con la finalidad de buscar la especialización en el embarque de contenedores y solucionar

problemas de contaminación ambiental dentro del TPC, la APN realizó los estudios necesarios para determinar la ubicación de un terminal de embarque de concentrados de minerales.

En este contexto se presentó una nueva alternativa para la construcción de un terminal especializado



en el embarque de concentrados de minerales, bajo el régimen de iniciativa privada (Decreto Legislativo N° 1012).

Esta iniciativa privada propuesta por el Consorcio Transportadora Callao (CTC) planteó el desarrollo de un terminal especializado en el embarque de concentrados de minerales en un área acuática ubicada adyacente al rompeolas norte entre el muelle de hidrocarburos y el varadero el ancla, dentro de la dársena del TPC.

Según la propuesta el proyecto contará con una plataforma de embarque de 200 metros de longitud, *shiploader* y faja tubular encapsulada que transportará el mineral desde los almacenes en tierra a través de una tubería aérea que bordeará el perímetro de la escuela naval en la base de la Marina de Guerra del Perú.

Luego de las correspondientes evaluaciones y aprobaciones la propuesta fue declarada de interés y se inició el proceso de convocatoria para su concesión. Al no haber más interesados se otorgó la buena pro de manera directa al Consorcio Transportadora Callao.

En el contrato de concesión se estableció que el CTC realizará una inversión de US\$ 120 millones. Esta concesión que se inició bajo el régimen de iniciativa privada fue la primera en su clase, que se dio bajo esta modalidad en el ámbito portuario.

A diferencia de las concesiones anteriores esta no contaba con un proyecto referencial, es así que el proponente tuvo que sustentar técnica y económicamente su sostenibilidad, obviamente bajo la posterior aprobación de la APN.

V. A modo de conclusión

Afirmar que el proceso de modernización y desarrollo del Puerto del Callao ha sido exitoso.

Se cuenta con dos operadores portuarios de talla mundial, ubicados entre los cinco primeros del mundo, los cuales generarán una competencia intraportuaria que beneficiará la competitividad del comercio exterior peruano.

Las inversiones que se están realizando en el Puerto del Callao, reducirán sustancialmente la brecha de deficiencia en infraestructura portuaria y ello se traducirá en una reducción de los costos logísticos.

Sobre la infraestructura portuaria entregada en concesión, el Estado mantiene la titularidad, pues se trata de bienes de dominio público - demaniales - cedidos temporalmente a empresarios privados. Los procesos de concesión portuaria han permitido que el Estado asigne de manera más eficiente sus recursos.