

# Entre cifras dudosas y trabas administrativas, el polémico puerto peruano de Corio no logra despegar

■ La autoridad portuaria puso en pausa la iniciativa en Arequipa mientras se define si será una asociación público-privada o con un operador privado. Expertos advierten que las estimaciones que circulan de inversión y capacidad no tienen sustento técnico.

POR MARÍA PAZ MARTÍNEZ

La Autoridad Portuaria Nacional (APN) de Perú suspendió nuevamente la Viabilidad Técnica Portuaria Temporal (VIPT) otorgada al Consorcio Hub - Corio, conformado por Leet Arquitectura Ingeniería & Construcción y Beton Terra Ingenieros, para el desarrollo del puerto de Corio en Arequipa.

La decisión responde a la solicitud del gobierno regional para que se realice un análisis de costo-beneficios de la obra. Con los resultados de ese estudio, el organismo técnico

definirá si el terminal se impulsará bajo una Asociación Público-Privada (APP) de iniciativa estatal o mediante una Habilitación Portuaria Administrativa (HPA), figura que permite a operadores privados realizar actividades portuarias.

Es decir, las autoridades aún buscan determinar si la iniciativa se llevará como APP o si será 100% privada.

La entidad también encargó un estudio de demanda para dimensionar la necesidad de carga y el tamaño del futuro recinto. El informe se conocerá en noviembre y será clave para definir la continuidad de las obras.

Si la APN reactivara la VIPT, el consorcio deberá tramitar la viabilidad técnica definitiva, la habilitación del terminal y la licencia para operar.

## Cifras en entredicho

Más allá de los trámites más rigurosos, expertos alertan sobre la difusión de datos no sustentados que podrían desalentar a inversionistas.

En medios y redes sociales han circulado estimaciones que proyectan una inversión de US\$ 7 mil millones, una profundidad de 28 metros, una capacidad de 100 millones de toneladas anuales y una superficie de 17 mil hectáreas. Sin embargo, ninguna de estas cifras está respaldada por estudios técnicos.

El expresidente de la APN, Juan Carlos Paz, afirmó que “todas esas cifras son inventadas y no corresponden a la realidad portuaria del país”.

En la misma línea, el exvicepresidente de la Cámara de Comercio de Perú, Carlos Posada, comentó: “No sé de dónde han salido esas cifras ni si realmente son esos números”.

La magnitud de estas proyecciones contrasta con la realidad. En 2024, el Sistema Portuario Nacional movilizó 127,8 millones de toneladas. Ese mismo año, el puerto del Callao -uno de los más grandes del país, ubicado en el litoral central- alcanzó las 62 millones de toneladas.

Considerando esas cifras, Paz advirtió: “¿Cómo va a ser posible que un solo puerto en el sur mueva 100 millones? Eso no tiene sentido”.

Para estimar la infraestructura y capacidad de Corio, la referencia más real y cercana es el puerto de Matarani. Ubicado en la región de Arequipa, moviliza alrededor de 8 millones de toneladas anuales.

En cuanto a inversión, las obras en el sector local rondan entre US\$ 400 millones y US\$ 1.400 millones, considerando el tamaño de un puerto como el de Chancay, el principal hub logístico de la región por su conexión con Asia.

La profundidad de 28 metros también es considerada poco realista. “Si un inversionista ve un fondo de esa magnitud, simplemente se retira porque sabe que le costará tres veces más”, agregó.

Nuevamente, como referencia, Chancay -el gigante en manos de la china Cosco Shipping Ports- tiene una profundidad de 17,8 metros.

El panorama definitivo se conocerá recién cuando el estudio de demanda esté listo. “Ese informe dirá cuál puede ser la demanda real en toneladas, cuál es la inversión requerida, la superficie necesaria y el calado óptimo”, concluyó Paz.



US\$  
**7.000**  
 MILLONES  
 EN INVERSIONES SE HA  
 ESTIMADO PARA CORIO, PERO  
 NO SON CIFRAS OFICIALES.

**62**  
 MILLONES  
 DE TONELADAS MUEVE EL  
 PUERTO DEL CALLAO, UNO DE  
 LOS MÁS GRANDES DE PERÚ.

## “Una iniciativa como Corio podría complementar las deficiencias que existen en el sur”, según expertos

■ Carlos Posada, exvicepresidente de la Cámara de Comercio de Perú, detalló la importancia de que Arequipa tenga un nuevo terminal.

La región de Arequipa ya cuenta con el puerto Matarani, totalmente operativo y en proceso de ampliación con inversiones de unos US\$ 600 millones. Por eso hay quienes dudan en términos de competitividad sobre si hay espacio en la zona sur de Perú para un puerto más.

El exvicepresidente de la Cámara de Comercio de Perú, Carlos Posada, descartó esta idea y explicó que los terminales son complementarios. “Un puerto no tiene por

qué canibalizar al otro (...) la profesionalización y especificidad de uno es lo que genera la atracción propia de las rutas y navieras”, explicó.

Y agregó que “la tendencia es que Perú crezca en exportaciones alrededor del 25% cada cuatro, cinco años”. Entonces, un puerto nuevo fortalecerá e impulsará estas expectativas. “Hoy día Matarani no es un puerto multipropósito (...) Entonces, eventualmente, una iniciativa como Corio podría complementar las deficiencias que existen en el sur”, afirmó.

Además de fortalecer la conectividad regional, diversificar la economía y abrir nuevas oportunidades logísticas, un

proyecto como Corio entregaría buenas señales para el exterior.

“Como muchos países de la región, todavía hay mucho por hacer (...) Es bueno que falten cosas porque hay posibilidades de inversión, hay espacio para construir, para aumentar la infraestructura y generar trabajo”, señaló.

Los expertos creen que estar bien equipados en términos de puertos es positivo para el país. “Un puerto más bienvenido; pero sí, hay que manejarlo con cifras claras para poder lograr la atracción de los inversionistas. Por eso, hasta ahora no hay ningún inversionista”, agregó el expresidente de la APN, Juan Carlos Paz.