

Editorial

10 años de retraso para San Antonio y Valparaíso: Chancay en Perú y el impacto en la región

En dos días más, exactamente el 14 de noviembre del 2024, entregarán las obras del mega puerto de Chancay en Perú, una obra de capitales chinos construido en Perú que no sólo contará con tecnología de punta, una logística que promete transformar el comercio marítimo, sino que además dejará una brecha de al menos 10 años de retraso entre nuestro país y Perú.

La región con los puertos más importantes para Chile es la nuestra. Por años nuestro país fue la puerta de conexión de Sudamérica con Asia, pero esto ya no va más. El nuevo puerto de Chancay en Perú va a permitir que se reciban enormes buques de hasta 24 mil contenedores, esto genera un segundo incentivo para los peruanos que ahora verán cómo grandes fabricantes automotrices van a querer justamente instalarse en suelo peruano para establecer sus canales de distribución para Sudamérica.

Este nuevo puerto se estima que logre mover hasta 130 millones de contenedores anuales, lo que va a transformar a Chancay, sin duda, en un puerto HUB de carga a nivel latinoamericano.

De verdad... qué envidia Perú. En cambio, aquí en nuestro país y principalmente en nuestra región ve-

mos con angustia todas las trabas que le han puesto a las expansiones de los puertos de Valparaíso y San Antonio.

Nos guste o no, y tal como lo dijo el doctor de Ciencias Económicas y Empresariales Leopoldo Santibáñez, nuestros puertos serán llamados algo así como "la línea secundaria": "Vamos a ser puerto feeder, que son puertos alimentadores de un HUB. Es como lo que haría un aeropuerto pequeño con un aeropuerto internacional, donde llegan

las líneas nacionales y ahí se genera un flujo internacional".

La demoledora visión se suma a la de otro experto como Felipe Caselli, que ve además que "el riesgo a largo plazo es que Chancay se convierta en un HUB donde las naves más grandes lleguen a ese punto y la carga que llega a Chile tenga que hacer transferencia allí. Eso es lo que generaría un aumento en los costos logísticos para las cargas chilenas de entrada y salida".

El llamado Mega Puerto de San Antonio recién podría tener luces por ahí por el año 2036 y en Valparaíso lo cierto es que estamos a años luz. Recién se entregaron las bases de la expansión de la capacidad portuaria al Tribunal de la Libre Competencia (TDLC) y lo concreto es que para muchos, absurdamente, todavía se discute si en Valparaíso debiera haber uno o dos operadores cuando todo indica que la lógica empresarial ya dejó claro que ambos sitios del puerto en su conjunto debieran ser un todo para competir y no que aquella competencia se genere dentro del mismo espacio portuario.

Pero no todo parece estar perdido, siempre y cuando se reaccione con prontitud. La Región tiene un tercer puerto, privado, por cierto, pero que podría generar sinergias con San Antonio y Valparaíso: nos referimos a Ventanas. Otro punto a favor es que Chile, por su cercanía y mejor estado de carreteras, aún sigue siendo más atractivo para que la carga de Argentina y Brasil rumbo a Asia salga por nuestros puertos y no viaje hasta Perú, y para eso es indispensable el Puerto seco de Los Andes y que éste tenga conexión directa vía ferrocarril con Ventanas y Valparaíso.

Posibilidades quedan, siempre y cuando la miopía de quienes nos dirigen o nos esperan dirigir se solucione. Primero deben conocer el territorio; segundo, conocer de qué se trata esto de la problemática de los puertos; y tercero, que tengan la capacidad de generar la solución que permita que la brecha con Perú no aumente más y así evitar que nos transformemos no sólo en el país más austral del mundo, sino que también en el último en relevancia portuaria de la región.

