

# En espera de medidas proteccionistas de Presidente electo: Asesor de Trump propone arancel del 60% a productos que pasen por puerto Chancay de Perú

Mauricio Claver-Carone manifestó que cualquier producto que pase por ese terminal, o cualquier puerto de propiedad o controlado por China en la región, debería estar sujeto a un arancel de esa magnitud “como si el producto fuera de China”.

EYN/BLOOMBERG

Las amenazas de Donald Trump durante su campaña electoral de que aplicaría fuertes aranceles a los productos chinos son cada vez más latentes. En un anticipo, un antiguo asesor del mandatario electo apuntó al inaugurado megapuerto de Chancay en Perú, construido y financiado por la nación asiática.

Mauricio Claver-Carone, asesor del equipo de transición de Trump que se desempeñó como director senior para el Hemisferio Occidental en el Consejo de Seguridad Nacional de la Casa Blanca en su primera administración, sugirió aplicar aranceles del 60% sobre bienes de cualquier país que pasen por el nuevo puerto peruano.

Claver-Carone precisó que los aranceles deberían aplicarse a las mercancías procedentes de China o de países de Sudamérica que pasen por el nuevo puerto de aguas profundas de Chancay, una localidad ubicada 60 kilómetros al norte de Lima.

“Cualquier producto que pase por Chancay o cualquier puerto de propiedad o controlado por China en la región debería estar sujeto a un arancel del 60%, como si el producto fuera de China”, dijo Claver-Carone en una entrevista telefónica.

El antiguo asesor de Trump explicó que el arancel ayudaría a evitar el transbordo, un proceso por el que las mercancías de un país —en este caso China— entran en otro y luego se re-exportan a su mercado de destino final —Estados Unidos— con aranceles más bajos que los envíos directos.

El transbordo en América Latina ha sido motivo de especial preocupación para EE.UU. en lo que respecta a los puertos de México, que superó a China como principal socio comercial de EE.UU. tras la guerra comercial de Trump con Pekín.



Si bien esto podría constituir una ventaja para los terminales locales, en la industria señalan que no ven mayores efectos para los terminales locales.

“Pero esos aranceles también deberían hacer que las naciones piensen dos veces antes de permitir que Pekín construya un puerto en su territorio”, dijo. “Es una advertencia” para cualquier país que se asocie en infraestructura marítima con China, incluido México, señaló.

## Efecto en Chile

Consultado por el impacto de los aranceles en la industria local, fuentes de la industria marítimo portuaria chilena, que no quisieron ser citadas por este tema, precisaron que una medida como esta “para los que transbordan productos en Chancay (desde y hacia Estados Unidos) no sirve como terminal porque los afectaría”.

Oliver Weinreich, exgerente general de TPS, que opera el Terminal 1 del Puerto de Valparaíso, manifestó que el objetivo principal de Chancay es unir China con la costa oeste de Suda-

mérica. “Así que lo que veremos al inicio es un mega buque cruzando el Pacífico de manera directa entre China y Perú”. Por lo tanto, indicó que en ese tráfico difícilmente habrá carga desde o hacia Estados Unidos.

Por otro lado, explicó que el puerto de Callao con sus dos terminales, uno que es de MAERSK Y MSC, y el otro de DPW, seguirían con los tráficos norte/sur de hoy y que, según informaciones de prensa, no se verían afectados con aranceles.

“Por Chile no veo afectación negativa ni positiva, ya que nuevamente la carga que podría pasar con un transbordo en Chancay sería para ir o venir de China, en ningún caso de USA”, manifestó.

De esta manera, indicó que al menos “en los 4 años que estará Trump, no veo afectación alguna. En el futuro seguro que Chancay querrá ampliar sus rutas y podría tener algo desde/hacia USA, pero eso será post Trump estimo”.