



En Perú

Mitos, verdades y desafíos tras la irrupción del puerto de Chancay

● El inicio del megapuerto en Perú abrió un debate sobre los efectos de ese terminal de capitales chinos en las operaciones de los puertos locales. Expertos dudan sobre la instalada idea de pérdida de competitividad de los terminales chilenos. Mientras el presidente de AAPA, Juan Andrés Duarte, dice que los puertos nacionales tienen la capacidad para responder a la arremetida peruana, el titular de Camport, Daniel Fernández, pide bajar los costos y mejorar la logística de las plazas locales.

“De Chancaya Shanghai”, reza el eslogan más difundido del nuevo terminal portuario ubicado en Perú y que se ha transformado en un símbolo de la creciente influencia de China en América Latina. Inaugurado la semana pasada en Lima por el propio presidente chino, Xi Jinping, el nuevo puerto ha despertado las suspicacias de los analistas sobre las implicancias geopolíticas que significa la operación del terminal construido por una empresa estatal china y ha generado un amplio debate en Chile sobre el grado de competencia que representará para los puertos nacionales.

Sin embargo, la discusión en torno a los efectos de corto, mediano y largo plazo del megapuerto para el tráfico de los terminales chilenos como el de San Antonio, el de mayor envergadura del país, ha dejado una serie de claves, mitos y desafíos no menores, coinciden los expertos locales.

Ubicado a 80 kilómetros al norte de Lima, el

terminal fue construido por la empresa estatal china Cosco e incluye una inversión de US\$1.300 millones en una primera etapa, de un total de más US\$ 3.500 millones. El terminal considera un complejo de 15 muelles, oficinas, servicios logísticos y un túnel de dos kilómetros de largo para dar salida a la carga. Bajo esa infraestructura se pretende movilizar un millón de Teus (Twenty-Foot Equivalent Unit) anuales en contenedores (ampliable a 1,5 millones) y 6 millones de toneladas de carga general y de graneles para atender buques de máxima capacidad mundial, o los llamados Post y New-Panamax, que alberguen más de 10 mil Teus (un Teu equivale a un contenedor de 20 pies).

El proyecto está liderado por Cosco Shipping Company, una estatal china dedicada al transporte marítimo (con el 60% de la propiedad) y por la compañía minera peruana Volcan (con el 40% restante), lo que también ha generado un amplio debate en Perú por las concesiones lega-

les y estratégicas dadas al operador mayoritario.

¿Competencia para los puertos chilenos?

“Chancay es un puerto que no es competencia para los puertos chilenos”, dijo tajante a mediados de este año el presidente de la estatal Empresa Portuaria San Antonio, Eduardo Abedrapo. “Hoy no vemos a Chancay como un puerto competitivo ni con San Antonio ni con los puertos chilenos, porque Chancay es un puerto destinado al comercio exterior doméstico de Perú”, añadió Abedrapo, quien sostuvo que el nuevo terminal no tiene posibilidad hoy de convertirse en un hub portuario para Sudamérica.

Más cauteloso es el presidente de la Cámara Marítima y Portuaria de Chile (Camport), Daniel Fernández. El ejecutivo asegura que es prematuro hacer hoy un análisis sobre los riesgos para la competitividad de los puertos chilenos y las posibilidades de que Chancay, en la práctica, se convierta en

un puerto “hub” para la costa Pacífico sur.

“Las cargas tienen un origen y un destino, eso no se puede modificar. Un contenedor refrigerado de arándanos que va hoy desde Chile a China, (en el futuro) irá de Chile a China. Se puede poner en un barco donde tú quieras antemedio, pero el origen de las cargas no se modifica. Lo que se modifica es la red dibujada en un mapa, la red de itinerarios que las compañías navieras van a definir, y eso tiene que ver con la demanda de carga”, complementa Fernández.

Puertos chilenos lideran capacidad

Los expertos destacan que el principal puerto del país, como es San Antonio, tiene una capacidad de mover 2,5 millones de Teus, más del doble de lo que ofrece hoy Chancay. A esto se suma también la capacidad de poco menos de un millón de Teus que hoy tiene el puerto de Valparaíso.

Para el presidente de la Confederación de la Producción y del Comercio

(CPC), Ricardo Mewes, este dato permite ponderar la comparación entre el puerto de Chancay y los terminales chilenos. “Si se hacen las modificaciones (mayores inversiones) se podría estar moviendo 2 millones y más (de Teus) en Valparaíso y tres millones o más en San Antonio. De esta forma, queda espacio para mover en torno a los 5 millones de contenedores al año entre Valparaíso y San Antonio, lo cual nos da una holgura respecto de lo que está pasando hoy”, aseguró esta semana a Emol el timonel empresarial.

La tensión geopolítica que rodea el proyecto peruano

Hace una semana también un antiguo asesor de Donald Trump propuso un arancel del 60% para

los productos de cualquier país que pasen por un nuevo puerto de Chancay, lo que desnuda la tensión geopolítica entre China y EE.UU. por la influencia en los países de América Latina. Según Mauricio Claver-Carone, asesor del equipo de transición del presidente electo estadounidense, los aranceles deberían aplicarse a los bienes procedentes de China o de países de Sudamérica que pasen por el nuevo puerto.

Pero la arremetida norteamericana fue más allá. Según T13, una delegación de inversionistas estadounidenses viajará a Chile en las próximas semanas para evaluar una posible participación en la modernización del puerto de San Antonio, como una respuesta a la inversión china en el megapuerto de Chancay en Perú.