

Inauguran PGE de Chancay y en la zona lamentan retrasos

PUERTOS. Expertos contrastan la concreción del megaproyecto en Perú con el lento avance de las iniciativas de San Antonio y Valparaíso.

Claudio Ramírez

Después de 13 años de desarrollo, ayer, en el marco de una nueva reunión del Foro de Cooperación Asia Pacífico (APEC), se inauguró en Perú el megapuerto de Chancay, que supuso una inversión de US\$ 1.300 millones en lo que es su primer etapa, dispuestos en su mayoría por la empresa estatal china Cosco Shipping.

Más allá de todas las cifras que rodean a este proyecto, incluye, además, el reducir en 12 días el viaje por mar hacia China, el principal socio comercial de la mayor parte de los países de Sudamérica, incluyendo Chile.

Contará al inicio de sus operaciones con cuatro sitios de 1.500 metros de longitud capaces de recibir con holgura a naves de 18.000 Teus. Y hacia el 2032 pretende llegar a 15 sitios en una inversión cerca a los US\$ 3.500 millones.

Frente a esto, en el país y la región han surgido variadas opiniones sobre si esta infraestructura representa o no una amenaza para el comercio exterior de Chile. Pero en lo que sí hay coincidencia es que esto representa un toque de alerta para un tema pendiente desde hace muchos años y que apunta a expandir la capacidad portuaria, específicamente de la región, donde se concentran los principales enclaves del país: San Antonio y Valparaíso

LOS CONTRASTES

“Para mí, el problema no es si existe o no Chancay, sino que debemos desarrollar nuestra infraestructura portuaria”, comentó el gerente general de Asociación Nacional de Armadores (ANA), Ricardo Tejada.

“La permisología y todos quienes intervienen en las autorizaciones para desarrollar cualquier proyecto de infraestructura no están disponibles y no facilitan las cosas para que se desarrollen las iniciativas. Sólo basta ver cuántos años llevamos con esto”, dijo el ejecutivo.

“Como digo, el problema no es Chancay y pueden construir diez puertos más que nos



EN LA REGIÓN ANALIZAN LOS EFECTOS DE ESTE NUEVO ACTOR.

“El resultado es que tienen el puerto más grande de Sudamérica, mientras que nosotros no hemos desarrollado nada”.

Ricardo Tejada
Gerente general ANA

presionen para tener más infraestructura, pero si no nos activamos nosotros, no la vamos a hacer nunca”, manifestó.

“Los grandes buques no van a llegar acá y, seguramente, vamos tener un cabotaje regional y probablemente van a aumentar los costos porque habrá que hacer un doble flete, de acá a Chancay y de Chancay a China”, subrayó.

Lo cierto es que más allá de las consideraciones, por ejemplo, en cuanto a las características de la ley ambiental en el vecino país y que ha sido objeto de críticas, el proyecto avanzó con celeridad. “El resultado es que tienen el puerto más grande de Sudamérica, mientras que nosotros no hemos desarrollado nada”, enfatizó Tejada.

En cuanto a si es una amenaza para el comercio exterior del país o, por el contrario, puede estimular la transferencia de carga, opinó que “siem-

“Somos el principal país exportador de cobre del mundo y tenemos grandes temporadas de frutas, (...) nuestros puertos no pueden seguir como están”.

Leopoldo Santibáñez
Académico PUCV

pre un puerto más grande cerca es una amenaza porque las líneas pueden optar por pasar directamente y hacer una ida y vuelta entre Shanghai y Chancay y dejar de venir al país con buques tan grandes, como también puede ser que se desarrolle un cabotaje regional que no sea malo, (...) hay amenazas y ventajas, pero si tengo un puerto grande donde puedo llevar un barco de 24 mil contenedores, para qué voy a llevar dos de 12 mil”.

En tanto, Leopoldo Santibáñez, académico de la Escuela de Construcción y Transporte de la PUCV, indicó que cuando se define una política de trabajo con plazos establecidos finalmente se cumple y que esto puede representar un espejo para los puertos locales.

“Hay una expansión que viene además con un crecimiento de la inversión, con extensiones ferroviarias, expansión minera, la carga bioceánica de Brasil, en

US\$ 1.300

millones es la inversión contemplada en la primera parte del proyecto portuario.

fin, podemos decir que nuestros puertos también pueden seguir ese ejemplo, y fundamentalmente la Región, con los proyectos de San Antonio y Valparaíso”, dijo el experto.

Agregó que para ello “se deben implementar las reformas que están hace mucho tiempo en manos de los legisladores y que permiten esta agilidad, en lo técnico y en lo medioambiental, es decir, que puedan facilitar que los estudios no duren dos o tres años”.

Recordó el rol que cumple en la logística del país el transporte marítimo. “No voy a decir que copiamos lo que hace Perú, pero sigamos este paso virtuoso de poder implementar este tipo de desarrollos en espacios claves para el comercio internacional como son los puertos”.

UNA MIOPIA

En cuanto al efecto de Chancay, apuntó que “desde un punto de vista hipotético, a un exportador hasta le podrían mejorar los costos, puesto que se va a trabajar con naves *feeder* en las cargas asiáticas. Lo que sí es una afirmación concreta es la miopía de no entender que necesitamos puertos. Somos el principal país exportadores de cobre del mundo y tenemos grandes temporadas de frutas, por lo que nuestros puertos no pueden seguir en el estado que se encuentran”.

En tanto, Sergio Bidart, académico de la Escuela de Ingeniería Oceánica de la UV, indicó que ojalá este desarrollo sirva de estímulo para concretar las expansiones portuarias en la región.

“Ojalá y que sean proyectos que permitan hacerle competencia, pero la construcción de puertos es lenta, al menos se requieren entre cinco a 10 años para concretar un desarrollo importante que pueda ser competitivo”, señaló el académico.