

EL MEGAPUERTO DE CHANCAY PROMETE SER EL MÁS GRANDE Y MODERNO DE PERÚ E INCLUSO DE LA REGIÓN. CONSTRUIDO CON UNA INVERSIÓN INICIAL DE US\$ 1.500 MILLONES Y CON CAPITALES DE LA EMPRESA CHINA COSCO SHIPPING PORTS, COMENZARÁ A OPERAR ESTE MES.

■ Implementar el eje Chancay-Callao, mejorar la conexión vial hacia los puertos y potenciar la competitividad del Pacífico son las principales metas del país andino.

POR CONSTANZA ÁLVAREZ

“P

erú tiene una política de Estado muy clara en materia

de transporte y logística”, enfatizó el presidente del directorio de la Autoridad Portuaria Nacional (APN) de Perú, Juan Carlos Paz, en conversación con DF.

El funcionario detalló que se encuentran desarrollando una serie de proyectos en sus 58 terminales para modernizar el sistema portuario del país, en coordinación con agentes privados y bajo diferentes modalidades de financiamiento.

– ¿Cómo planean abordar los desafíos operativos que aún existen en Perú?

– Hay dos proyectos del Ministerio de Transportes que son muy importantes por los diferentes centros mineros que tenemos en el país. Existe un proyecto para un ferrocarril que va a enlazar las minas de Cajamarca con el futuro puerto Eten, en Lambayeque, y también otro ferrocarril que enlaza las minas de Apurímac con el puerto de San Juan de Marcona. Existen ya otros ejes de conexión ferroviaria en el centro y en el sur que cuentan con almacenes de presión negativa, fajas tubulares y sistemas de embarque limpio para el mineral.

Tenemos una política de Estado para conectar a Perú con el mundo en materia de exportaciones, el mineral representa US\$ 40 mil millones de los US\$ 70 mil millones totales de nuestros envíos, por lo que no solamente necesitamos puertos eficientes, sino una conexión eficiente con los yacimientos mineros y que el tratamiento del mineral sea amigable con el medio ambiente.

**Hub logístico del Pacífico**

El megapuerto de Chancay promete ser el más grande y moderno de Perú e, incluso, de la región. Construido con una inversión inicial de US\$ 1.500 millones y con capitales de la empresa china Cosco Shipping Ports, comenzará a operar este mes.

Su inauguración marcará un hito, ya que asistirá el Presidente chino Xi Jinping en el marco de la cumbre de APEC. Chancay conectará de manera directa con Shangái, acortando significativamente los



Juan Carlos Paz, presidente del directorio de la Autoridad Portuaria Nacional de Perú:

“El megapuerto de Chancay va a facilitar la logística y le dará competitividad a la región”

tiempos de traslado.

– ¿Cuáles son las expectativas para Chancay?

– Muchas, porque este terminal va a cambiar significativamente la logística, no solamente de Perú, sino que del Pacífico. Esto por la capacidad de las naves que van a llegar, de 18 mil hasta 24 mil TEU (medida equivalente a un contenedor de 20 pies), algo que ni en Perú ni en Sudamérica hay, y que ahora van a comenzar a operar en una ruta directa y continua. Si bien ya existen rutas con Asia desde Perú y Chile, la mayoría son por temporadas.

Vamos a tener dos servicios a la semana conectando Chancay con el continente asiático. Esto permitirá que nuestras exportaciones de la agroindustria lleguen en mejores condiciones a otros países. Además, el ahorro de tiempo se traduce en

ahorro en los costos logísticos, lo que va a aumentar la competitividad y mejorar el flujo de importaciones de trigo y maíz.

– ¿Cuáles son los principales desafíos?

– Nuestro principal desafío es construir el eje Chancay-Callao.

a futuro un ferrocarril que enlace la comunidad de Barranca con Lima, que recorrerá 230 kilómetros para conectar ambas zonas y podrá llevar carga y pasajeros que pasen tanto por Chancay como por el Callao.

Además, estamos trabajando en fortalecer al Callao, necesitamos un

– ¿Chancay compite con los puertos chilenos?

– Bueno, siempre existe un nivel de competencia entre los puertos de los países y, de hecho, Chancay va a poder atraer muchísima carga. Además, con el eje Chancay-Callao –se habla muy poco de esto–, pero en este momento el Callao recibe 300 mil TEU de carga chilena, entre exportación e importación. Se puede decir que Callao está atendiendo a Chile y está siendo fundamental para que el país vecino reciba importaciones y pueda exportar, porque estamos hablando de una cantidad significativa. Esto se va a reforzar aún más con Chancay. El megapuerto va a facilitar la logística y le dará competitividad a la región.

– ¿Esto va de la mano con los requisitos de bandera que se eliminaron en la nueva Ley de Cabotaje?

– Sí, definitivamente. La modificación que se hizo en Perú va a facilitar enormemente el cabotaje en el Pacífico, lo que va a fortalecer el eje Chancay-Callao y el resto de nuestros puertos regionales. A través de esta política de Estado buscamos potenciar nuestros terminales, porque cuando uno tiene normas restrictivas la carga se va a diferentes países, con esto nos estamos asegurando que eso no pase.

– ¿Cuáles son los objetivos en el mediano y largo plazo?

– Queremos continuar implementando nuestra política de Estado para fortalecer el sistema portuario peruano. Esperamos en unos cinco a 10 años tener consolidado el eje Chancay-Callao, que será un hub logístico gracias al nuevo sistema de cabotaje; además de potenciar nuestros puertos regionales.

En segundo lugar, continuar con las inversiones en materia portuaria. Tenemos futuros proyectos como el puerto Miguel Grau de Tacna en la costa del Pacífico y otros en el Amazonas. Una cosa importante es que Perú no solamente tiene 3.000 km de costa en el Pacífico, sino también 8.000 km de ríos navegables y en ellos tenemos nuevos proyectos como el terminal de Iquitos en el Amazonas, que se va a llamar Sinchicú.

Este se va a conectar con otros proyectos fluviales, y desde allí se van a traspasar las cargas a buques de mayor capacidad para conectar

“El Callao recibe 300 mil TEU de carga chilena (...) Esto se va a reforzar aún más con Chancay”

Entre ambos existen 80 kilómetros de distancia, de manera que podemos construir una gran sinergia entre los dos puertos. Para eso el Ministerio de Transporte se encuentra trabajando en mejorar la circulación vial. Tenemos pensado

antepuerto y eso lo estamos gestionando. También habrá una inversión conjunta entre Hyundai y SIMA Perú para incorporar un centro naval en el Callao, lo que será un elemento clave para el mantenimiento de naves grandes.

con el puerto de Manaus en Brasil, para salir hacia el Atlántico. Ese es otro de los puntos que vamos a reforzar a futuro, para aprovechar la conexión del Amazonas y poder enlazar con una economía tan grande como Brasil.