

COMENTARIOS

Soberanía comercial en duda

Hace un par de semanas, a la salida de un seminario de la Cámara Marítima y Portuaria de Chile, el Ministro de Transportes declaró que “el desarrollo portuario del Perú no es una amenaza” para Chile, dejándonos la duda de si el ministro entiende la proyección de su razonamiento.

En pocos meses comenzará a operar en Perú el puerto de Chancay, al norte del Callao, de propiedad de la principal naviera de China y del mundo, COSCO, con una inversión estimada de USD 3.000 millones y una capacidad proyectada para movilizar 1.5 millones de TEUs anuales y 30 millones de toneladas anuales, con sitios de 400 metros y 20 metros de profundidad, para recibir y atender mega buques de 18.000 y más TEUs, pretendiendo reducir en 15 días el transporte marítimo entre China y Perú.

En reacción a lo anterior, y para no perder posiciones en el Pacífico, el gobierno de EE.UU. está promoviendo al sur de Arequipa la construcción de un mega puerto en Corío, con una inversión inicial de USD 7.000 millones, más del doble de Chancay, para movilizar 100 millones de toneladas anuales, con una batimetría de 28 metros que le permitirá recibir buques de mayor calado que Chancay.

¿Y el puerto de Iquique qué? En resumen, tiene una profundidad máxima de 11,4 metros, puede movilizar anualmente hasta 350 mil TEUs y 3,2 millones de toneladas, un puerto de juguete comparado con Chancay y Corío. Arica y Antofagasta están en peor posición.

Lo que no entendió el señor ministro es que toda la mercancía de importación y exportación de Chile hacia o desde



“
EE.UU. está promoviendo al sur de Arequipa la construcción de un mega puerto en Corío”.

Max Barrera P.
Presidente Asociación Usuarios Zofri A.G.

Asia-Pacífico, en este escenario, necesariamente será transbordada en esos puertos desde mega buques a buques Panamax o New Panamax, que distribuirán o recogerán cargas en los puertos del Pacífico Este. Por lo tanto, las autoridades aduaneras y sanitarias de Chancay o Corío tendrán, por un momento, potestad sobre esas mercancías pudiendo obstaculizar, administrativamente, su transbordo y continuidad. Con lo cual, en definitiva, tendrán una llave para afectar nuestra “soberanía comercial”, lo que, adiferencia de lo que opina el ministro, los transforma en una amenaza.

Para que podamos mantener y mejorar la independencia y competitividad en comercio internacional, es imprescindible, ahora y ya, ponerse a aplicar, diseñar e implementar una política portuaria que apunte a dicho objetivo.