

C COLUMNA

Valentín Volta,
*Vicerrector de la Universidad
del Alba de Antofagasta.*



CHANCAY Y EL CORREDOR BIOCEÁNICO CAPRICORNIO

El Puerto de Chancay marca un punto de inflexión en la relación comercial entre China y Perú y, podría marcarlo también entre el Gigante Global y América Latina y el Caribe (ALC). Este proyecto no solo fortalecerá la economía peruana y cooperará con la China, sino que también plantea la potencial conectividad comercial con ALC. Chancay por tanto, impone desafíos estratégicos para Chile, especialmente en el desarrollo del Corredor Bioceánico Capricornio (CBC) y la competitividad portuaria del Norte Grande.

La presidenta de Perú, Dina Boluarte, y el presidente de China, Xi Jinping, inauguraron de manera virtual el Puerto de Chancay, el recinto de transporte marítimo más cercano a Shanghai (23 días de navegación), con una capacidad inicial de 1 millón de TEU, ampliable a 1.5 millones y que aspira a convertirse en el principal puerto del Pacífico. En paralelo, el presidente chino en una columna en el diario El Peruano, destacó que Chancay es importante en la construcción conjunta de la iniciativa La Franja y La Ruta entre China y Perú y que constituirá un paradigma de conectividad al vincular el litoral con el interior del país y conectar a Perú con el resto de ALC.

Por su parte, el Canciller chileno, Alberto Van Klaveren, ha señalado que Chancay impone desafíos de ampliación de los puertos chilenos, sobre todo de San Antonio. Sin embargo, caben los cuestionamientos ¿Pero es

esa la prioridad que debe tener el país? ¿Debemos focalizar los esfuerzos en San Antonio? Veamos. En el Norte Grande, solo el puerto de Mejillones, el segundo más importante de Chile, con poco más de 20 años de operación, mueve en la actualidad cerca de 800 mil TEU. San Antonio, en tanto, la terminal marítima más importante del país opera 1.2 millones de TEU. ¿Cuál es el problema? Este último no compete ni por días de navegación, ni por aumento de carga con el puerto de Chancay. Los que sí pueden competir, sin duda, son justamente los puertos del Norte Grande (Arica, Iquique, Mejillones y Antofagasta), los que, además, se verán potenciados una vez que entre en operaciones el CBC, el proyecto de integración que conectará el Atlántico y el Pacífico entre Brasil, Paraguay, Argentina y Chile, impulsando así el comercio regional y facilitar el acceso a mercados asiáticos, con foco en China.

Ante este escenario, creo que es imprescindible transformar los esfuerzos que desde 2015 han realizado los gobiernos de Bachelet, Piñera y Boric, primero, en consolidar el CBC como una extensión estratégica de La Franja y La Ruta de China para Sudamérica; segundo, definir una Política Portuaria para el Norte Grande que amplíe y diversifique su capacidad operativa; y tercero, liderar una estrategia comercial conjunta con Argentina, Paraguay y Brasil, integrando a China como socio estratégico.