



EL PUERTO PERUANO, CON UNA INVERSIÓN DE 3.500 MILLONES DE DÓLARES Y SU CAPACIDAD PARA TRANSFORMAR LAS RUTAS COMERCIALES DEL PACÍFICO, SE PERFILA COMO UN NUEVO EPICENTRO LOGÍSTICO EN SUDAMÉRICA. ESTE DESARROLLO PLANTEA DESAFÍOS PARA CHILE, QUE ENFRENTA LA NECESIDAD URGENTE DE MODERNIZAR SU INFRAESTRUCTURA PORTUARIA Y MEJORAR LA COMPETITIVIDAD DE SUS EXPORTACIONES PARA NO QUEDAR ATRÁS EN EL COMERCIO GLOBAL.

PUERTO DE CHANCAY PUSO EN ALERTA AL SISTEMA PORTUARIO CHILENO

A 75 kilómetros de Lima, la capital de Perú, el Puerto de Chancay se posiciona como uno de los desarrollos más prometedores del comercio marítimo en Sudamérica. Con una inversión de 3.500 millones de dólares, esta infraestructura de última generación no solo promete trans-

formar la logística de exportaciones e importaciones de la región, sino también establecer un vínculo directo con Asia, marcando un antes y un después en las rutas comerciales del Pacífico. Desarrollado por la empresa china Cosco Shipping Ports, fue inaugurado en noviembre

pasado, atrayendo la atención de líderes mundiales, como el presidente chino Xi Jinping y la mandataria peruana Dina Boluarte. Este megaproyecto cuenta con características técnicas que lo sitúan entre los más grandes y avanzados de Sudamérica. Con 141 hectáreas de superficie, tiene capacidad para recibir buques de hasta 24.000 contenedores y está equipado con quince muelles, grúas especializadas y vehículos autónomos. Además, operará en su totalidad con energía eléctrica, reduciendo en un 40% el consumo en comparación con otros puertos.

La frase publicitaria del proyecto, "De Chancay a Shanghái", refleja el propósito principal de este desarrollo: una conexión directa entre ambos puntos, que reducirá los tiempos de transporte de mercancías entre Perú y Asia de 40 días a tan solo 21 o 23 días. Esta optimización no solo genera ahorros en tiempo, sino también en costos logísticos, lo que se estima potenciará la competitividad de las exportaciones peruanas y sudamericanas en los mercados asiáticos.

Sin embargo, el ascenso de Chancay como un hub logístico regional también plantea desafíos para otros países, especialmente Chile. Si bien, la inauguración de este puerto no es una presión al sector marítimo chileno a modernizar su infraestructura para mantenerse competitivo en la región si ha sido una señal de alerta que tiene a todos los actores repensando el futuro del sector marítimo-portuario nacional.

Una lectura correcta de Chancay es que no es solo un puerto; es un símbolo de las ambiciones de Perú y de cómo la región puede integrarse aún más al comercio global.

MEJORAS EN INFRAESTRUCTURA

Mejorar el desempeño logístico a través de inversiones en infraestructura es una urgencia para que Chile recupere su crecimiento, considerando que el 75% de su PIB está vinculado al comercio exterior.

Así lo señaló el presidente del Consejo de Políticas de Infraestructura (CPI), Eduardo Frei, en la inauguración del seminario Infra Chile Logística 2024.

En la oportunidad, Frei afirmó que los puertos juegan un rol clave ya que por ellos se transportan el 94% de las cargas. Lamentablemente -remarcó-, hay muchas deficiencias que abordar. “No hay puertos multimodales, muy pocos terminales cuentan con acceso al ferrocarril. Tenemos un sistema portuario que no responde a las necesidades de Chile”, sostuvo.

Agregó que, a diferencia de lo que está ocurriendo en Perú, nuestro país no cuenta aún con terminales que puedan recibir los barcos que hoy están dominando el comercio marítimo y que pueden transportar más de 24.000 contenedores. “Nuestros puertos -dijo- no pueden recibir naves de más de 14.000, Perú va a contar con dos”. En esta misma área, co-

mentó la caída de Chile en el ranking de desempeño logístico del lugar 34 al 61, lo que afecta los costos que son casi el doble que los que muestran otros países de la OCDE.

Es indiscutible que la mirada de todos los actores, públicos y privados, están en impulsar el crecimiento económico del país y en ese sentido, la infraestructura asoma como un factor determinante. En este sentido, la ministra de Obras Públicas, Jessica López, aseguró en el marco del evento, que “la falta de conectividad entre los distintos modos de transporte y la insuficiencia de nodo logístico en regiones obstaculiza nuestro desarrollo”.

Añadió que “en algunos sentidos estamos avanzando”, mencionando proyectos que se deben concretar como el Corredor Bioceánico, que conecta a países como Chile, Paraguay, Argentina y Brasil. “Mejora enormemente nuestra competitividad y también la de nuestros países vecinos. Y

también, por supuesto, generan empleo y fomentan el desarrollo y la integración de nuestra región”, dijo.

La titular del MOP añadió que “construir un sistema logístico multimodal, integrado, no es solo una meta, es un compromiso con las generaciones futuras”, con el fin de que Chile esté más “conectado, competitivo y sustentable”.

PUERTOS PILAR ESTRATÉGICO DEL DESARROLLO LOGÍSTICO

Chile enfrenta un desafío clave: modernizar su sistema portuario para garantizar la competitividad de sus exportaciones y la eficiencia de su logística interna. Las autoridades y expertos del sector coinciden en que los puertos del país deben ser fortalecidos a través de una visión integral, con inversiones estratégicas y

una mirada a largo plazo que potencie la colaboración entre los sectores público y privado.

En este sentido y apuntando al futuro portuario, el ministro de Transportes y Telecomunicaciones, Juan Carlos Muñoz, enfatizó la relevancia económica del sector logístico. “Por cada dólar que se invierte en un mejor sistema logístico, se generan 2,5 dólares en la producción de la economía global”, señaló, remarcando que la logística debe ser abordada como un tema de país.

Muñoz también subrayó la necesidad de una logística colaborativa, destacando que “es importante que los puertos operen de manera segura, eficiente y fluida”. Para ello, es indispensable fortalecer infraestructuras clave como el Corredor Bioceánico, además de potenciar los puertos de Iquique, Mejillones, Tocopilla y Antofagasta. En el extremo austral, el ministro recordó la importancia de preparar a Magallanes para los proyectos de hidrógeno verde, considerando su rol estratégico en la transición energética.

En cuanto a desafíos a corto plazo, el titular de Transportes abogó por ajustes institucionales y la promoción de la libre competencia. “Tenemos un sistema portuario asimétrico, donde todos compiten en condiciones desiguales. Debemos nivelar la cancha para garantizar la competitividad”, indicó.

FRENTE A LA CRECIENTE COMPETENCIA INTERNACIONAL, SOSTUVO QUE ES FUNDAMENTAL QUE CHILE PREPARE SU INFRAESTRUCTURA PARA RECIBIR BUQUES DE MAYOR TAMAÑO. “OJALÁ EN EL NUEVO CICLO DE INVERSIONES PODAMOS TENER UN PAR DE SITIOS DE ATRAQUE EN SAN ANTONIO O QUIZÁS EN VALPARAÍSO PARA ATENDER NAVES ULTRA GRANDES. ESTO GARANTIZARÁ LA COMPETITIVIDAD DE NUESTROS EXPORTADORES E IMPORTADORES PARA LOS PRÓXIMOS 20 O 30 AÑOS”,

Daniel Fernández, presidente de la Cámara Marítima y Portuaria de Chile (Camport), complementó la visión del ministro al señalar que Chile necesita priorizar las inversiones en terminales cuyas conce-

siones vencerán en los próximos años. “Para avanzar, tenemos que despejar el bosque que representa el proyecto de gran escala y concentrarnos en los árboles, que son los terminales públicos que deben relicitar en los próximos cinco o seis años”, afirmó.

Fernández también hizo un llamado a mejorar la accesibilidad portuaria, con un enfoque especial en aumentar la carga ferroviaria y optimizar la eficiencia operativa. Frente a la creciente competencia internacional, sostuvo que es fundamental que Chile prepare su infraestructura para recibir buques de mayor tamaño. “Ojalá en el nuevo ciclo de inversiones podamos tener un par de sitios de atraque en San Antonio o quizás en Valparaíso para atender naves ultra grandes. Esto garantizará la competitividad de nuestros exportadores e importadores para los próximos 20 o 30 años”, dijo.

Además, el líder de Camport descartó que proyectos como el puerto de Chancay en Perú representen una amenaza, siempre y cuando Chile tome las medidas necesarias para optimizar su logística.

LA URGENCIA DE FORTALECER LA REGIÓN CENTRAL

Raimundo Prieto, vicepresidente de la Asociación Logística de Chile (ALOG),

puso el foco en la Región de Valparaíso, destacando la importancia de potenciar su infraestructura portuaria para evitar colapsos futuros. “Es crucial entender que los tiempos de desarrollo de infraes-

tructura son muy distintos a los tiempos en que pueden activarse los volúmenes de carga. Si no tenemos la infraestructura lista cuando la reactivación suceda, enfrentaremos la congestión en los puertos”, advirtió el representante de ALOG.

Prieto también destacó el impacto que esto tendría en la competitividad de los productos nacionales, pues la falta de capacidad portuaria obligaría a desviar cargas a puertos del norte o sur, incrementando los costos de transporte terrestre hacia la zona central. “Agilizar este proceso es complejo, pero lo primero es visibilizar las soluciones y, sobre todo, los costos reales de la inacción”, concluyó.

UN FUTURO LOGÍSTICO CON VISIÓN INTEGRAL

La discusión dejó en claro que el desarrollo portuario de Chile no puede abordarse de forma aislada. Tanto Muñoz como los expertos coincidieron en que es indispensable adoptar una mirada integral que considere no sólo los puertos, sino también sus accesos viales, ferroviarios y la infraestructura extraportuaria.

El ministro fue enfático al destacar que el sistema portuario chileno tiene la capacidad de responder a la demanda actual, pero que los proyectos en carpeta serán clave para garantizar su sostenibilidad a largo plazo.

La modernización de los puertos chilenos, más que una tarea pendiente, es una oportunidad para consolidar al país como un actor logístico relevante en el escenario global.

Sin embargo, lograrlo dependerá de la capacidad de los distintos actores para trabajar en conjunto, priorizando inversiones estratégicas y reconociendo el valor de la planificación de largo plazo. ■