

Megapuerto de Chancay ad portas de su inauguración en Perú: ¿Cuán grande será el golpe para Valparaíso y San Antonio?



Puranoticia.cl conversó con el **Ministro de Transportes** y expertos en el rubro, quienes desmenuzaron todos los impactos que podría tener a nivel local la inauguración y entrada en funcionamiento del gran terminal marítimo ubicado a 80 kilómetros de Lima.

En Perú se espera que este jueves 14 de noviembre se entreguen las obras del megapuerto de Chancay, proyecto de la empresa china Cosco Shipping Ports, emplazado a unos 80 kilómetros al norte de Lima, que contará con tecnología avanzada y logística optimizada que promete transformar el comercio marítimo regional. La inauguración de su primera fase se dará en contexto de la Cumbre de Líderes del Foro de Cooperación Económica Asia-Pacífico (APEC), que tiene lugar en el vecino país, poniendo a ojos del mundo una iniciativa cuya inversión fue de US\$ 1.400 millones. La primera etapa del nuevo megapuerto peruano contempla un túnel exclusivo y vehículos autónomos. De igual manera, advierten que el proyecto completo bordearía los 3.500 millones de dólares, que se ejecutarán durante los próximos cuatro años. El megapuerto del vecino país podrá recibir buques de hasta 24 mil contenedores, lo que ha

generado alto interés por parte de fabricantes de automóviles, que desean establecerse en la localidad de Chancay. Y es que se estima que el nuevo puerto tendrá una capacidad para movilizar hasta 130 millones de contenedores anuales.

Otro de los puntos destacados de lo que será el funcionamiento de esta obra peruana radica en que tendrá conexión directa con Asia, por lo que se busca consolidar al megapuerto de Chancay como un futuro HUB de carga de nivel latinoamericano. Es aquí donde radica el principal contraste con Chile, donde los puertos de Valparaíso y San Antonio sólo suman trabas en pro de sus postergadas expansiones.

HUB: LA VERDADERA AMENAZA
 Pero para conocer las consecuencias que el funcionamiento del megapuerto de Chancay podría traer para Chile, pero específicamente para los puertos de Valparaíso y San Antonio, Puranoticia.cl tomó

contacto con algunos expertos en la materia. El primero de ellos fue **Leopoldo Santibáñez Jara**, ingeniero eléctrico y profesor de la Escuela de Transportes y Construcción de la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso.

"Perú tiene condiciones legales que hacen que la autoridad portuaria decida sobre el contexto de la costa. En Chile hay cinco ministerios y nueve subsecretarías que deciden los destinos de un puerto y eso hace tan complicado poder decidir

las concesiones. El caso de Chancay es evidente que va a afectar, puesto que se está constituyendo ahí un HUB portuario, un puerto pivote, que va a llevar cargas a Asia", comentó.

Chancay no es el único puerto que impulsa Perú, ya que a él se suman otros dos: en el centro del país está la concesión marítima de **APM Terminals** y 30 kilómetros al sur está el **puerto de Corio**, con la naviera llamada Mediterranean Shipping Company. Estos tres terminales marítimos darían vida al denominado



HUB portuario peruano. El doctor en Ciencias Económicas y Empresariales explicó que "eso hará que nuestro sistema portuario va a tener al menos en las cargas que van a girar al Asia, algo que en el área marítima-portuaria llamamos "línea secundaria", o sea línea alimentadora del HUB. Vamos a pasar a ser puerto feeder, que son puertos alimentadores de un HUB. Es como lo que haría un aeropuerto pequeño con un aeropuerto internacional, donde llegan las líneas nacionales y ahí se genera un flujo internacional. Ya pasamos a ser puerto feeder. De ser puerto importante latinoamericano a ser un puerto feeder que alimentará, al menos en el área asiática". En ese sentido, Leopoldo Santibáñez expresó a Puranoticia.cl que "nadie puede asegurar de cuánto es el daño, pero va a haber un impacto, dado que nuestros puertos recién van a empezar sus procesos de concesiones el año 2030 y el megapuerto de San Antonio está pensado para iniciarse en 2036, entonces tenemos casi 10 años de diferencia y 10 años en términos del movimiento portuario y del sistema exportador y crecimiento de países es mucho tiempo".

IMPACTO A LARGO PLAZO

Un poco más cauto a la hora de su análisis fue el director de la Escuela de Ingeniería Civil Oceánica de la Universidad de Valparaíso, Felipe Caselli Benavente, quien en conversación con Puranoticia.cl planteó que "eventualmente el megapuerto de Chancay podría tener algún impacto en el largo plazo, pero no en el inmediato. Una cosa importante es que el proyecto es chino, porque son capitales chinos a cargo del proyecto, por lo tanto podría en el largo plazo tener impacto con las naves que pertenecen a las navieras del conglomerado que hace el puerto".

En ese sentido, subrayó que "debido a la configuración de nuestra matriz de intercambio (exportaciones-importaciones), no debería ser tan negativo. Hay un impacto, sin duda, pero no es como que vaya a absorber la cantidad de naves que están llegando al país. Es una alerta que nos obliga a ponernos al día en términos de lo que son las inversiones en el país para la ampliación de la capacidad portuaria porque afecta a la competitividad del país en lo que es el posicionamiento del movimiento portuario. Eso sí. Pero tampoco es que se vaya a acabar el mundo". El ingeniero civil industrial de profesión precisó en su comentario que "lo más importante es que no se trata de un esfuerzo del sistema peruano para mejorar la competitividad del país respecto del otro, sino que es un esfuerzo privado para mejorar las condiciones que tienen en el comercio internacional".

Y aquí es donde coincide con el primer experto consultado, pues



Caselli estima que "el riesgo a largo plazo es que Chancay se convierta en un HUB donde las naves más grandes lleguen a ese punto y la carga que llega a Chile tenga que hacer transferencia allí. Eso es lo que generaría un aumento en los costos logísticos para las cargas chilenas de entrada y salida. Pero, de nuevo, haciendo la salvedad de las cargas que vayan a China, porque a eso obedece Chancay. Están las alertas a largo plazo, porque si no somos capaces de ponernos a tono con la capacidad portuaria necesaria para entender la demanda futura, eventualmente podríamos llegar a eso".

MINISTRO Y LA COMPETENCIA

El tema también fue abordado por el ministro de Transportes y Telecomunicaciones, Juan Carlos Muñoz Abogabir, quien en diálogo con Puranoticia.cl durante su visita a Valparaíso comentó que "el Puerto de Chancay, en Perú, nosotros entendemos que ese tipo de desarrollos viene a complementar los esfuerzos que hacemos en materia portuaria, así que no lo vemos como una competencia".

Luego explicó que, "para que se hagan una idea, (el megapuerto de Chancay) tiene una capacidad de mover en un año 1 millón a 1,5 millones de contenedores, que no es distinto de lo que hoy hace uno de los operadores portuarios de San Antonio. Es decir, es un puerto que va a tener un impacto evidente hacia el interior de su región en Perú, pero que al mismo tiempo hará que sea más atractivo para las navieras internacionales visitar las costas del océano Pacífico con buques de alta envergadura".



una unidad, una región, porque somos puertos con muy pocos muelles y muy pocos frentes de atraque. Entonces, si uno lo mira desde el punto de vista técnico, esta es una región, donde estamos a 85 kilómetros en carretera. Entonces es una zona que se verá afectada en su conjunto. No por diferencia de puertos".

Mientras el proyecto de Puerto Exterior de San Antonio (o megapuerto) podría dar recién algunas luces el año 2036, en Valparaíso recién se entregaron las bases de la expansión de la capacidad portuaria al Tribunal de la Libre Competencia (TDLC).

Al respecto, Felipe Caselli, director de la Escuela de Ingeniería Civil Oceánica de la UV, indicó que Valparaíso no se vería más resentido que San Antonio ante el impacto del megapuerto de Chancay, ya que "una forma de visualizar los puertos, en particular en la zona central, es el sistema. Si bien, es cierto que San Antonio compete con Valparaíso, tenemos nuestro sistema portuario de la zona

Bajo este contexto, aseguró que "es una buena noticia que viene a complementar los esfuerzos que estamos haciendo aquí en Valparaíso, de expansión de la capacidad portuaria; como también con el futuro proyecto de Puerto Exterior en San Antonio, que es extraordinariamente relevante y que va a sumar -cuando esté completo- 6 millones de contenedores anuales como capacidad logística".



¿VALPARAÍSO AÚN MÁS RELEGADO?

Teniendo en consideración que el Puerto de San Antonio lleva la delantera por sobre el de Valparaíso, cabe hacerse la pregunta de si este último podría verse aún más relegado con la entrada en operaciones del megapuerto de Chancay, en Perú. La respuesta de los expertos consultados por Puranoticia.cl fue tajante: no.

Leopoldo Santibáñez, profesor de la Escuela de Transportes y Construcción de la PUCV, explicó que "Valparaíso - San Antonio, desde el punto de vista logístico, es

central, que es donde se genera la mayor cantidad de carga. Por eso hay que evaluarlo en ese sentido".

"Valparaíso también tiene su proyecto de ampliación de demanda, porque hay carga que sale por Valparaíso y otra por San Antonio, y probablemente eso no cambiará, a no ser que las condiciones asociadas a los volúmenes de carga no sean suficientes para hacer esa competencia a nivel de esta zona de la región. Por eso, las alertas que se ponen con Chancay están en función de si lo miramos como un sistema en la zona central de Chile", sentenció el académico de la U. de Valparaíso.

Por último, Santibáñez cerró su intervención aseverando que "el Puerto de Chancay es una amenaza, pero también una oportunidad, si reaccionamos pronto...". Cabe hacer presente que, a pesar de que su inauguración será este jueves 14 en el marco de la APEC en Perú, el jueves 7 de noviembre fue el día en que recaló el primer barco al terminal marítimo. Se trató del «Cosco Shipping Honor», de propiedad de la misma empresa a cargo de la construcción del proyecto. De todas maneras, autoridades peruanas esperan que haya cuatro recaladas a Chancay durante el presente mes.