

Perú

Construcción de megapuerto chino en Perú toma forma y pone presión a terminales chilenos

Puerto Chancay ya comenzó a ejecutar infraestructura clave del lugar. Informe dio cuenta de riesgos geopolíticos para las plazas de Chile.

Por Andrés Pozo B. Publicado: 📅 Viernes 25 de marzo de 2022 | 🕒 17:40



Comparte en:



En términos nominales, una vez que el desarrollo completo del puerto de Chancay esté listo - presumiblemente hacia 2030-, **podrá mover del orden de cinco millones de contenedores equivalentes a 20 pies (TEUs), un poco más de lo que actualmente pasa por terminales chilenos.**

Este puerto peruano, que está ubicado a unos 50 kilómetros al norte de Callao, **promete convertirse en el mediano plazo en un centro logístico que sirva como punto de redistribución de mercancías** que van a Colombia, Ecuador, Chile y hasta Brasil.

Pero Chancay es mucho más que eso y está centrando miradas, **dado que su principal accionista y controlador es la china Cosco Shipping Ports, una de las navieras integradas más grandes del mundo:** posee el 12,2% del movimiento de contenedores del mundo, además de ser el primer operador portuario global, detalla un análisis del impacto geopolítico que tendrá la obra realizado por AthenaLab, una fundación que ve temas de relaciones internacionales, seguridad y defensa en Chile.

La firma -destaca el documento- ha dicho que cuando se terminen los trabajos, **solamente operará desde Perú, generando mayores costos al comercio exterior chileno.**

Así, los puertos de este último país serían los que más riesgo corren de ser afectados, dado el retraso que se ha visto en nuevos desarrollos y resolución de problemáticas actuales, explica Ignacio Mardones, quien realizó el informe.

Largo desarrollo

Los orígenes de Chancay vienen de hace casi una década atrás, cuando dos pesqueras peruanas se asociaron con la Minera Volcán, que hoy es de la suiza Glencore.

Así se fue creando el proyecto multipropósito, **hasta que en 2017 la firma internacional consolidó el 100% de la propiedad.**

A su vez, le encargó al banco de inversión internacional Lazard la búsqueda de un socio estratégico que participara del proyecto. En enero de 2019, en Davos, Suiza, **se firmaron los acuerdos para la asociación con la empresa china Cosco Shipping Ports Limited,** quien pasó a tomar el 60% de la propiedad por US\$ 225 millones.

Así, **China Ocean Shipping Company (Cosco) tiene la cuarta naviera más grande del mundo** y forma parte de la Ocean Alliance, que mueve el 40% de la carga mundial.

Actualmente se estima que Chancay tiene un avance cercano al 30% en el movimiento de tierra de su primera etapa, y además ya comenzaron a ejecutar infraestructuras claves. Estaría lista en 2023.

Con un desembolso de US\$ 1.300 millones, **en su primer año debería estar moviendo un millón de TEUs** y seis millones de toneladas de carga a granel.

El efecto geopolítico

Si bien se espera que pueda afectar a otros países también, **Chile debería ser el país más tocado por la irrupción de Chancay.**

Factores hay varios. Primero, el puerto -que tendrá 15 muelles cuando esté completo- debería ser más ágil en su operación, porque será altamente tecnologizado y, además, porque tiene lugares diseñados para los agentes aduaneros que intervienen en el proceso.

Luego, el lugar tendrá un túnel de conexión directa -que ya se comenzó a construir- **con la principal carretera de Perú, que permite facilitar la salida de camiones para el envío de mercancías.**

El rompeolas que tendrá -y que también está en ejecución-, **garantiza que no habrá paralizaciones por marejadas**, algo que es cada vez más común en Chile. Y, finalmente, el lugar está diseñado para recibir las naves más grandes que actualmente existen en esta industria.

Chile, en cambio -dice el informe de AthenaLab- **se ha ido quedando atrás en el desarrollo portuario, pese a tener 56 terminales a lo largo de su costa.** Esto, por la demora en hacer inversiones para aumentar capacidad y, luego, para hacer frente a problemas como el alza de las marejadas.

Este país movió en 2019 del orden de 4,5 millones de TEUs, detrás de Brasil (10,4 millones), Panamá (7,4 millones) y México (7,1 millones).

“En la última década en Chile prácticamente no se han hecho inversiones mayores en puertos y, salvo algunos dragados (como en Arica, región del norte) o mejoras en los frentes de atraque, no ha habido inyecciones de capital notorias que sean gravitantes para la actividad económica del país”, dice el informe.

De hecho, en este historial, la construcción de un megapuerto en San Antonio, en la zona central del país, cobra mayor relevancia -dice Mardones-, no obstante esa obra recién se espera para después de 2030.

“Si se espera competir con un complejo que recibirá buques post Panamax, **es necesario concretar el proyecto de puerto a gran escala de San Antonio, que permitirá recibir a naves de mayor tamaño y, por tanto, más carga.** De otro modo, los puertos nacionales pueden quedar limitados al trasiego desde y hacia Chancay”, dice Mardones.

El factor Brasil

Otro aspecto que puede afectar es que **Chancay tendrá una vía terrestre directa con Brasil a través del Corredor Bioceánico Nororiental.** Este conecta Lima con el parque industrial Manaus, lo cual permite mejorar la conectividad con todo el Mercosur.

Ello, en definitiva, **podría quitarle protagonismo al que existe en el norte chileno**, que une además con Argentina y Paraguay.

Los puertos chilenos “no solo serían desplazados como destino principal desde donde se redistribuye la carga, **sino que la conexión con Brasil ya no se haría a través del norte chileno, sino que desde Perú**”, enfatiza Mardones.