

INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA

EL DESAFÍO PORTUARIO DE CHILE TRAS LA LLEGADA DE CHANCAY

Si bien la operación del megapuerto peruano, iniciada hace un año, no ha implicado que los terminales chilenos pierdan protagonismo inmediato, sí podría reconfigurar las rutas logísticas y sumar presión para acelerar el despliegue de infraestructura local.

POR ANDREA CAMPILAY



A poco más de un año del inicio de operaciones del Puerto de Chancay, en Perú, el proyecto que reconfigura el mapa logístico enfrenta su primer flanco difícil: su operadora, la empresa Cosco Shipping Ports Chancay Perú S.A., fue sancionada con 142,42 UIT (unidades impositivas tributarias) —equivalentes a más de \$ 189 millones— por incumplimientos vinculados a sus obligaciones ambientales. El episodio ocurre en un momento clave para la industria regional, que observa con atención el despliegue del mega-

puerto y sus efectos sobre los flujos de carga hacia Asia.

Durante este tiempo, Chancay “ha pasado rápidamente de ser un proyecto estratégico a convertirse en un actor concreto en la red logística del Pacífico Sur”, asegura el CEO de International Line, Felipe Quinteros. Con más de 270 mil contenedores movilizados hasta octubre de 2025, la pregunta clave “no es si Chancay está incidiendo en la planificación de recaladas, sino cuánto y con qué profundidad lo hará en los próximos años”, dice Quinteros, y detalla que en términos

INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA



operativos ya se observan ajustes en la arquitectura de servicios. Esto no implica necesariamente que los puertos chilenos pierdan protagonismo inmediato, pero sí "abre un escenario donde parte de la carga podría estructurarse vía transbordo, particularmente en ciertos tráficos hacia Asia", plantea el ejecutivo.

Para el director ejecutivo del Consejo de Políticas de Infraestructura (CPI), Carlos Cruz, más que una amenaza real. Chancay "es una

advertencia de que debemos agilizarnos en desplegar nuestra infraestructura portuaria para hacer frente a los desafíos del comercio exterior de las próximas décadas". A su juicio, la carga movilizadora por el megapuerto del país vecino no fue significativa, "pero puede llegar a serlo si es que no hacemos bien las cosas".

A partir de este año, el terminal peruano "ya recibirá ocho naves mensuales desde Asia con tiempo de tránsito de 23 días aproximadamente, que es una reducción importante respecto a los 35 días de media que se tiene hoy", sostiene el CEO de DHL Global Forwarding en Sudamérica, Alberto Oltra, y resalta que cada vez se están generando más servicios de *feeder* (alimentación) desde Chancay a los puertos chilenos. Bajo su mirada, Chile puede aprovechar esta infraestructura para mejorar su conectividad con Asia, aunque advierte que probablemente se reducirán los servicios directos de otras navieras si la necesidad se cubre desde el puerto peruano.

Mayor complementariedad

Consultados sobre el impacto, desde Puerto San Antonio afirman que en ese terminal se transfieren

cerca de 24 millones de toneladas al año, y que el puerto tiene una capacidad instalada de 2,65 millones de TEU (unidad utilizada en transporte marítimo que representa la capacidad de carga de un contenedor ISO estándar de 20 pies de largo) anuales, es decir, más del doble de la capacidad prevista en la primera etapa de desarrollo del puerto de Chancay.

"El transporte marítimo de carga en la costa oeste del océano Pacífico requiere una red de puertos que estén en condiciones de recibir las naves portacontenedores más modernas que son de mayor tamaño", explican desde el terminal local, por ello los nuevos desarrollos portuarios en Perú, Ecuador, Colombia y Chile sirven de forma complementaria a servicios navieros que conectan Sudamérica con los mercados asiáticos. En esa línea, destacan que las naves de gran envergadura que recalcan en Chile satisfacen la demanda estructural asociada a la actividad económica de comercio exterior del país, independiente de sus escalas previas, y recalcan que el desarrollo de nuevos terminales es una respuesta natural ante una red logística que exige mayor complementariedad.

En esa línea, Oltra no ve como un riesgo el que se utilicen estas nuevas infraestructuras, ya que consumidores y empresas pueden beneficiarse de una logística más eficiente y con menor riesgo de interrupciones.

La apuesta chilena

En este nuevo mapa logístico, los ojos de la industria local están puestos sobre el proyecto Puerto Exterior de San Antonio, con el cual el país "no solo garantiza su autonomía logística, sino que consolida una infraestructura de gran escala capaz de sostener el crecimiento del comercio exterior en un contexto global cada vez más exigente", asevera Puerto San Antonio.

Con el ingreso el viernes pasado de la Adenda Excepcional, concluyó la entrega de información por parte de la empresa en el proceso de evaluación ambiental, tras seis años de estudios. En julio próximo se recibirán ofertas por parte de empresas y consorcios europeos y asiáticos de nivel mundial calificados en el proceso de licitación internacional para la construcción de las obras de abrigo y conexas. El inicio de la construcción está previsto para 2027 y su operación para 2036.