

Justicia de ese país resolvió restringir la supervisión estatal sobre el puerto:

Fallo que limita regulación peruana en Chancay alerta al sector sobre contratos futuros

Desde la industria portuaria, expertos recomiendan poner especial atención a futuras concesiones, aunque destacan la solidez de los estándares utilizados en Chile.

EYN

El sector portuario monitorea con atención el desenlace que tendrá la disputa judicial que actualmente enfrenta al gobierno de Perú con los operadores chinos del Puerto Chancay. Un fallo reciente del Primer Juzgado Constitucional de Lima resolvió acotar la supervisión gubernamental sobre las operaciones del terminal por parte del Ositrán, la entidad estatal peruana a cargo de fiscalizar la infraestructura pública de transporte.

En la práctica, esta resolución —que surge tras un recurso de amparo de sus controladores asiáticos— le otorga a Chancay un manejo 100% privado, restringiendo al Estado de supervisar, regular, inspeccionar y sancionar sus operaciones, preservando solo lo relacionado con la intervención tarifaria. Se trata, en todo caso, de un fallo de primera instancia que las autoridades peruanas apelarán.

Chancay es un megapuerto de alta capacidad y tecnología instalado al norte de Lima, y que fue inaugurado en noviembre de 2024. Su propiedad es compartida en un 60% por Cosco Shipping Ports, empresa estatal china, y en un 40% por la peruana Volcán Compañía Minera.

Soberanía y seguridad

La propia autoridad del Ositrán manifestó a través de un comunicado público que siguen teniendo facultades de supervisión, pero la decisión alcanzó ribetes geopolíticos. Al tratarse de un terminal controlado por capitales chinos, la Oficina para el Hemisferio Occidental del Departamento de Estado de Estados Unidos manifestó su preocupación en torno a los hechos.

“(Perú) podría verse imposibilitado de supervisar Chancay, uno de sus puertos más importantes, bajo la jurisdicción de propietarios chinos depredadores. Apoyamos el derecho sobre-



Chancay fue inaugurado en noviembre de 2024. Su propiedad es en un 60% de Cosco Shipping Ports, firma estatal china.

rano de Perú a supervisar infraestructura crítica en su propio territorio. Que esto sirva de advertencia para la región y el mundo: el dinero barato chino cuesta soberanía”, señaló la oficina en su cuenta de “X”.

Desde el punto de vista de los expertos del sector, este escenario imprime mayor incertidumbre de lo normal a la operación del sector portuario. “Lo que está sucediendo en el mundo con las zonas de poder e influencia, es muy difícil de leer (...). Lo que nosotros hacemos siempre es analizar en base a situaciones de mercado y situaciones operacionales: oferta, demanda, para dónde van los tráficcos, etc. Pero cuando hay factores tan disruptivos como son los factores geopolíticos, es muy difícil aventurar qué va a suceder”, advierte Francesco Schiaffino, ex gerente general de Terminal Pacífico Sur (TPS), concesionaria del puerto de Valparaíso.

León Cohen, expresidente de la Empresa Portuaria Antofagasta (EPA), añade que si bien la re-

gulación estatal es básica para cualquier industria, para la actividad portuaria es especialmente relevante operar de manera “hiperconectada” en materia fronteriza, de seguridad, control de drogas y otras tareas a cargo del Estado. “Los puertos tienen efectos que van mucho más allá de los privados. Hay externalidades tremendas (...). No puede ser que la autoridad no tenga nada que decir respecto a la acción de puertos”, señala.

Julio Villalobos, director del Centro de Transporte y Logística de la U. Andrés Bello, no ve que la resolución pueda tener efectos disruptivos tan significativos. “Existen dos instituciones más que van a seguir teniendo injerencia, que es la autoridad portuaria nacional, respecto a aspectos técnicos, operativos y de seguridad en la operación del puerto, y también el Instituto Nacional de la Defensa de la Competencia Peruano. Por lo tanto, el que un organismo de tres quede fuera respecto a la regulación, me parece

que no va a generar mayores implicancias”, sostiene.

Lecciones para Chile

Desde el punto de vista de las implicancias para el país, algunos especialistas creen que el caso de Chancay ofrece lecciones relevantes en el diseño de futuras concesiones portuarias. En 2029 vencen las concesiones de los actuales operadores de los puertos de Valparaíso y San Antonio, proceso cuya licitación debería ponerse en marcha prontamente.

En este sentido, Schiaffino advierte que “siempre las cosas delicadas pasan en tiempos donde no hay urgencias y no hay un gran cuidado porque todo está tranquilo (...). Por lo tanto, la lección que podemos sacar es que tenemos que mirar muy atentamente los contratos que tenemos”. Considerando que San Antonio y Valparaíso mueven en torno al 70% de los contenedores en el país, añade, “con estas tensiones que se están produciendo, hay que mirar bien los contratos, cuál es la política internacional de largo plazo y hay que comenzar a mirar cosas distintas”, en esas licitaciones.

Cohen, en tanto, cree que en Chile están relativamente resueltos los aspectos regulatorios que hoy derivan en las complicaciones de Chancay. “En Chile eso no es un tema, creo que todo el mundo entiende que es necesaria la supervisión, por supuesto, en la medida que sea óptima, que no sea redundante, que no te ahogue”, sostiene. Respecto de las licitaciones futuras, agrega, hay una “probabilidad muy baja” de retroceder desde los estándares actuales. “Los contratos actuales son los primeros contratos (...), no había mucha experiencia, funcionó bastante bien, pero ahora hay experiencia de 30 años. Entonces, seguramente, lo bueno se va a mantener y lo malo se va a corregir, pero estoy seguro de que eso no se va a tocar”, cree.

CHINA
La propiedad de Chancay es un 60% de capitales estatales chinos.