

La escalada diplomática que desató el fallo sobre el control gubernamental de Chancay

Crece la disputa entre la estatal china que maneja el terminal portuario más importante del Perú y el gobierno del vecino país, en un conflicto que también involucró a Estados Unidos.

Un febrero de alta intensidad vive Perú. Si bien la crisis política que terminó con la destitución del Presidente interino José Jeri es la más grave, en el ámbito marítimo-portuario ha marcado la agenda la escalada vivida por la pugna que existe entre el Estado peruano y la naviera estatal china Cosco Shipping, dueña en su mayoría del puerto de Chancay, por el control y fiscalización del que está llamado a ser el principal terminal del país.

Construido en la costa peruana con una inversión de US\$ 1.300 millones, Cosco aseguró hace algunos días que el control de dicha infraestructura no afecta de ninguna manera a la soberanía nacional del país andino, en respuesta a las declaraciones de Estados Unidos sobre este caso.

"Su naturaleza privada no significa afectación alguna de la soberanía nacional; el puerto no tiene ninguna extraterritorialidad política, administrativa, tributaria ni regulatoria", señaló Cosco Shipping Ports en un comunicado.

PARTE EL CONFLICTO

La semana pasada, un juez pe-

ruano excluyó al puerto privado de Chancay de ser regulado y fiscalizado por el Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (Ositrán) más allá de las tarifas de sus servicios, al fallar a favor de la demanda de amparo presentada por la compañía.

La oficina de Latinoamérica del Departamento de Estado de EE. UU. reaccionó al fallo y advirtió que Perú podría quedar "imposibilitado" de supervisar el puerto bajo propietarios chinos "depredadores" y señaló que "el dinero barato chino cuesta soberanía".

En medio de la polémica también intervino el nuevo embajador de Estados Unidos en Perú, Bernie Navarro, quien consideró que se trata de una pérdida de soberanía de Perú en favor de China.

Cosco reafirmó en su comunicado "su firme compromiso" de respetar y cumplir la normativa nacional peruana, así como los mandatos derivados de los procesos judiciales, manteniendo al servicio del país andino "una infraestructura portuaria moderna y eficiente según el mayor estándar inter-

nacional".

"Las autoridades peruanas no sólo ejercen todas sus atribuciones de control y supervisión a través de las entidades estatales correspondientes, sino que además lo hacen con facilidades provistas por el puerto", agregó.

La empresa china apuntó que el puerto permite el acceso y presencia en sus instalaciones de organismos estatales, como la Superintendencia Nacional de Aduanas y Administración Tributaria (Sunat), la Autoridad Portuaria Nacional (APN), el Servicio Nacional de Sanidad Agraria (Senasa), diversas entidades del Ministerio de Interior (Migraciones, Policía Antidrogas) y el Servicio Nacional Forestal y de Fauna Silvestre (Serfor).

En cuanto al fallo judicial que ha desatado la polémica, la compañía señaló que este reconoce la normatividad vigente así como el marco jurídico de control y supervisión estatal en la materia.

La naviera indicó que recurrió a instancias judiciales ya que Ositrán sostiene que le corresponde la función de defensa de los intereses de usuarios

de los puertos; sin embargo, la Ley del Sistema Portuario Nacional atribuye dichas funciones a la Autoridad Portuaria Nacional, incluyendo velar por el respeto de los derechos de los usuarios en los puertos en el ámbito de su competencia.

"Esto no significa que el Estado pierda capacidad alguna de control y fiscalización, así como de velar por la protección de derechos de los usuarios", señaló.

El puerto de Chancay, que pertenece en un 60 % a Cosco y en un 40 % a la minera peruana Volcán, se ubica a 70 kilómetros al norte de Lima, e inició sus operaciones en noviembre de 2024 con una capacidad para movilizar hasta un millón de contenedores por año, y con el objetivo de convertirse en el principal hub del comercio entre China y Sudamérica.

PERU APELARÁ AL FALLO

El presidente del Consejo de Ministros de Perú, Ernesto Álvarez, calificó de "inaceptable" que el estatal Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (Ositrán) no pueda supervisar el Puerto de Chan-

cay. "Nos preocupa que siendo un puerto sumamente importante para el Perú y para el íntegro del comercio en el Pacífico, pueda haber algún aspecto de la actividad o una parte, ya sea del mar o del territorio mismo, de las instalaciones portuarias, que no puedan ser materia de supervisión por el órgano regulador", afirmó en un comunicado publicado por el Gobierno peruano.

Ante esta situación, Álvarez indicó que el Ejecutivo apelará el fallo, y si no consigue una respuesta favorable, analizará la presentación de un recurso ante el Tribunal Constitucional.

CITA DIPLOMÁTICA

Como una forma de mitigar la escalada de declaraciones, el canciller peruano, Hugo de Zela, se reunió esta semana con el embajador de China en Perú, Song Yan. Durante el encuentro, De Zela expresó "sus mejores deseos al pueblo y Gobierno chino en esta significativa celebración" del Año Nuevo, señaló la Cancillería en un breve mensaje publicado en la red social X.

El canciller y el embajador dialogaron "sobre distintos

asuntos de la relación bilateral, destacando el dinamismo del intercambio comercial, los proyectos de cooperación en curso y las inversiones chinas en el Perú", añadió el texto.

Estos mensajes de buena voluntad fueron interrumpidos por el embajador Bernie Navarro, quien reiteró esta semana su posición y calificó de "vergonzoso" lo acontecido judicialmente, tras lo cual afirmó que Estados Unidos nunca le pediría a Perú "que pierda soberanía" en el puerto del Callao, donde actualmente se ejecuta una operación conjunta de infraestructura.

El conflicto en torno al puerto de Chancay es seguido con atención por las firmas navieras chilenas. Aunque la mayoría de los especialistas han planteado que el desarrollo del megapuerto en Perú servirá de aliciente para un mayor comercio entre Asia y América del Sur, algo que beneficiaría a los exportadores chilenos, existe el temor de que las firmas chinas obtengan beneficios especiales que afecten las condiciones de competencia actuales. ■



Fecha: 22-02-2026

Medio: El Mercurio de Valparaíso

Supl.: El Mercurio de Valparaíso - Edición Especial

Tipo: Noticia general

Título: La escalada diplomática que desató el fallo sobre el control gubernamental de Chancay

Pág.: 13

Cm2: 688,4

Tiraje:

Lectora:

Favorabilidad:

11.000

33.000

■ No Definida

Un avance desigual. Así describen expertos en logística y electromovilidad cómo los vehículos cero y de bajas emisiones están incorporándose a las operaciones de transporte de carga en el país. Chile se comprometió a alcanzar la carbononeutralidad hacia 2050, y la sostenibilidad logística resulta estratégica a la hora de descarbonizar el país. De hecho, la Estrategia Nacional de Electromovilidad establece que, a 2045, el 100% de las nuevas incorporaciones al transporte de carga correspondan a vehículos cero emisiones.

En este sentido, los progresos concretos son impulsados por la última milla y flotas urbanas, gracias a su eficiencia y reducción de emisiones. En estos casos, según expertos consultados por "El Mercurio", las empresas destacan mejoras en eficiencia energética, menores costos de mantenimiento y una operación más silenciosa, lo que es especialmente relevante en entornos urbanos.

Sin embargo, cuando se observan operaciones más exigentes en distancia, peso o continuidad, aparecen con fuerza las brechas de infraestructura, energía y diseño operacional que marcan el ritmo real de esta transición.

"La electromovilidad en logística no se puede mirar solo como una promesa tecnológica, tiene que funcionar dentro de la operación real", advierte Álvaro Román, subgerente de Logística de CCU, empresa que

"El mercado está creciendo y lo hace de manera sostenida, pero todavía estamos lejos de un recambio masivo del parque de transporte de carga".

Diego Mendoza

Secretario general ANAC

ha incorporado vehículos eléctricos a su flota terrestre, subrayando que su adopción depende de variables como rutas, carga, tiempos y continuidad del servicio, más que de una lógica uniforme para todos los casos.

"El principal desafío no es el vehículo eléctrico en sí, sino cómo se integra a una operación logística que fue diseñada históricamente para combustión", señala Cristián Martín, líder de Electrificación en ABB Chile, empresa de soluciones en electrificación, automatización y digitalización. El ejecu-

vo agrega que sin una planificación energética adecuada que incluya potencia disponible, tiempos de carga y simultaneidad, la electromovilidad difícilmente puede escalar más allá de casos puntuales.

Las cifras confirman que el avance existe, aunque desde una base muy baja. Según el Observatorio Logístico, las inscripciones anuales de vehículos comerciales y camiones eléctricos pasaron de apenas tres unidades en 2015 a 558 en 2025. En el caso específico de camiones eléctricos, el crecimiento también es evidente: desde una unidad registrada en 2018 se pasó a 21 en 2021 y a 99 en 2025, lo que da cuenta de una incorporación gradual pero sostenida en segmentos de mayor exigencia operativa.

Aun así, estos volúmenes siguen representando una fracción marginal del parque de transporte de carga, considerando los 48.586 vehículos de carga que se inscribieron en total solo en 2025, reforzando la idea de que la electromovilidad en logística avanza, pero todavía está lejos de una adopción

masiva.

"El mercado está creciendo y lo hace de manera sostenida, pero todavía estamos lejos de un recambio masivo del parque de transporte de carga", señala Diego Mendoza, secretario general de la Asociación Nacional Automotriz de Chile (ANAC). Para el experto, este crecimiento temprano responde tanto a la mayor disponibilidad de modelos eléctricos como a la percepción de sus beneficios. Sin embargo, dice, su consolidación dependerá de que estas tecnologías se integren de manera sostenible y escalable al corazón de las operaciones logísticas.

EL LARGO PLAZO

La experiencia acumulada muestra que la electromovilidad puede generar eficiencias reales cuando se integra el diseño a la operación, y no como un reemplazo aislado de vehículos. En flotas urbanas y recorridos repetitivos, las empresas comienzan a identificar reducciones relevantes en el costo marginal por kilómetro, mayor estabilidad en el gasto energé-

tico, y una menor exposición a la volatilidad del precio del combustible.

"Muchas veces las empresas evalúan la electromovilidad sin tener claridad de cuánto les cuesta su operación. El primer paso es construir un caso base, entender el peso del combustible, la inversión en flota y su financiamiento. Recién desde ahí se puede modelar un escenario con vehículos eléctricos, considerando que la inversión inicial es más alta pero que en el largo plazo debiera compensarse por los ahorros en energía", sostiene Daniel Gurovich, director ejecutivo de G&A Consultores.

De hecho, según afirman los consultados, la electromovilidad tiende a funcionar mejor en operaciones donde el costo total puede ser modelado con certeza, con flotas con recorridos repetitivos, alta utilización diaria y acceso controlado a infraestructura de carga. En estos casos, el análisis deja de centrarse en el precio del vehículo y pasa a incorporar variables como energía, mantenimiento, vida útil de la batería y continuidad operativa,

que son las que finalmente determinan si el modelo es viable o no.

"En logística, la electromovilidad funciona cuando se diseña en conjunto con la operación. Si se intenta adaptar un esquema pensado para diésel, lo más probable es que aparezcan fricciones en autonomía, tiempos muertos o capacidad de respuesta", explica Julio Villalobos, director del Centro de Transporte y Logística de la Universidad Andrés Bello (UNAB). El principal error es pensar la electrificación como un cambio de vehículo y no como un rediseño integral del sistema logístico, agrega.

EL SALTO QUE SE NECESITA

La infraestructura y la energía disponibles son el principal obstáculo al escalamiento en logística. En flotas medianas y grandes, la carga simultánea, la potencia requerida y la continuidad operativa pasan a ser factores tan críticos como el propio vehículo, obligando a las empresas a repensar centros de distribución y patios que no fueron diseñados para una operación eléctrica intensiva.

"En logística, el cuello de botella no es la tecnología, sino la capacidad del sistema para gestionarla", advierte Rubens Poblete, CEO de ZEV, empresa que brinda soluciones integrales de bajas emisiones. Agrega que sin un rediseño de la operación y de la gestión energética, la electromovilidad tiende a quedar en casos puntuales. ■

El desafío del transporte terrestre hacia su electrificación

Aunque los vehículos eléctricos ya forman parte de operaciones en el país, su despliegue en logística enfrenta barreras de infraestructura, energía y diseño operacional que marcan un ritmo más lento hacia la masificación de esta modalidad.

