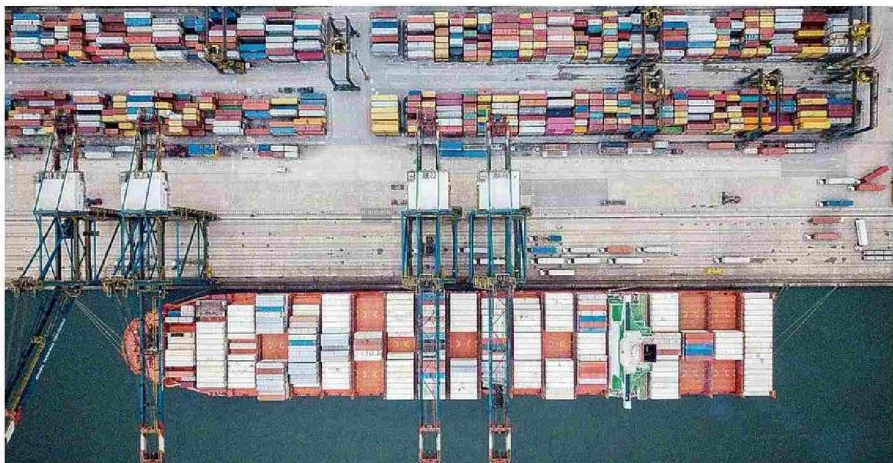


Corredores Bioceánicos: Chile en la encrucijada logística frente al auge del eje Santos-Chancay



OPINIÓN

JULIO VILLALOBOS CONTRERAS
 DIRECTOR DEL CENTRO DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA
 UNIVERSIDAD ANDRÉS BELLO.

El inicio de operaciones del Puerto de Chancay (Perú), impulsado por COSCO Shipping (China), promete reconfigurar el mapa logístico de Sudamérica, desafiando el rol preponderante de Chile en la conexión interoceánica. Mientras el megapuerto peruano -con capacidad, a plena operación proyectada, para 7 millones de TEUs anuales- se posiciona aceleradamente como el Hub del Pacífico Sur, Chile enfrenta una disyuntiva: consolidar sus corredores bioceánicos o ceder terreno ante la competencia regional.

Chile hoy posee ciertas ventajas para participar activamente como un actor relevante en esta dinámica. Sus activos logísticos estratégicos como los puertos en la macrozona centro-norte (Iquique, Antofagasta, Mejillones, Valparaíso, San Antonio y Los An-

des) con infraestructura madura y acceso de nivel superior a corredores terrestres; la experiencia y cantidad de acuerdos comerciales, que refuerzan su rol como gateway comercial para Asia; la calidad y complejidad de sus proveedores de servicios logísticos, que se encuentran en condiciones de dar respuesta a estándares requeridos por el entorno comercial global, son alguna de las ventajas más destacables.

En cuanto a las debilidades que tenemos como país en este contexto, podemos mencionar los riesgos de saturación portuaria ante la eventualidad de un incremento acelerado de la carga; poco desarrollo del transporte de carga por ferrocarril, lo cu-



al resulta fundamental para un desarrollo logístico multimodal y los desafíos de seguridad que dificultan la operación continua en la interfaz terrestre-portuaria.

Se estima, en estudios especializados, que el proyecto chino-peruano reducirá hasta en cuatro días el tránsito de mercancías Asia-Brasil, captando flujos que hoy pasan por Chile, lo cual supondría una pérdida del 20-30% de la carga brasileña de soya y minerales que hoy usa puertos chilenos. Sin embargo, Chile también se encuentra en proceso avanzado de desarrollo de dos corredores que pudiesen reducir el impacto señalado. El Corredor Bioceánico Vial, que conecta los puertos de la Región de Tarapacá con el norte de Argentina, Paraguay y el sur de Brasil, y el corredor logístico Valparaíso-Buenos Aires, clave para carga argentina, pero que adolece de menor confiabilidad por desafíos de homogenización operativa, trabas aduaneras e interrupciones climáticas en Los Libertadores.

La pregunta no es si Chancay competirá o no con Chile, sino cómo Chile y todos los países de la región son capaces de integrar una red logística regional, en donde los corredores bioceánicos sean parte de un sistema logístico regional, flexible, eficiente, resiliente y capaz de responder a los desafíos que las cadenas de suministro del futuro reclaman. En este sentido, el corredor Santos-Chancay es una buena noticia, que pone a disposición de la región infraestructura de punta e invita a pensar el Cono Sur con una visión logística intermodal y territorial más compleja. Desde esta perspectiva, es claro que todos los actores del ecosistema logístico chileno están invitados y cuentan con las competencias, la experiencia y la visión para participar de ello desde un rol protagónico. ■

“Se estima, en estudios especializados, que el proyecto chino-peruano reducirá hasta en cuatro días el tránsito de mercancías entre Asia y Brasil”.