

Potencial

Esta Megaobra se constituye en un polo de desarrollo estratégico no solo en el sur del país, sino sería un hub portuario líder que serviría al comercio exterior entre Sudamérica y el Asia, y redefiniría las rutas marítimas actuales del comercio global. Es bueno recordar que el transporte marítimo representa más del 80% del volumen del comercio mundial, y viene creciendo aceleradamente. El volumen total de mercancías transportadas por vía marítima fue de aproximadamente 2 600 millones de toneladas en 1970, llegando a 11 000 millones de toneladas en 2019 (3).

Corío cuenta con una ubicación privilegiada en la parte central del Pacífico Sur y se halla justamente frente a la costa asiática, que le permitiría lograr una ruta marítima directa hacia este importante mercado compuesto por 2,500 millones de habitantes. Cabe mencionar que sólo Asia mueve el 70% de la mercancía mundial y China, además de tener el principal puerto del mundo, Shanghai, también cuenta con 6 puertos marítimos en el listado de los Top 10 (Rotterdam es el único puerto europeo en el top 10), y Corío tendría una ruta directa a 9 de los principales puertos a nivel mundial, entre ellos Shanghai (1er. Puesto), Singapur (2do. Puesto), Ningbo-Zhoushan, Shenzhen y Guangzhou en China, Busan en Corea del Sur, Hong Kong, entre otros (4).



Imagen 2. Imagen de Principales Puertos en Asia – Pacífico y Ruta Directa de Corío al Asia
Fuente: Google Maps. Elaboración Propia

El proyecto está generando muchas expectativas de nuestros países vecinos que podrán beneficiarse del ahorro sustancial en fletes al realizar sus exportaciones por dicho puerto cuando se encuentre operativo.

- Convertirá al Perú en una potencia portuaria Sudamericana.
- Permitirá dinamizar el comercio exterior peruano.
- Permitirá manejo de carga proveniente de países como Brasil, Paraguay, Uruguay o Bolivia.
- Las exportaciones del Asia hacia Brasil entrarían por Corío, y desde allí serían transportadas por vía terrestre, aprovechando la gran infraestructura vial ya existente de las Interoceánicas o por vía férrea. Igualmente las exportaciones de Brasil a China (su principal socio comercial) ya otros países asiáticos que hoy se realiza por la ruta del Atlántico, a los buques la travesía les toma 45 días en promedio, tiempo que disminuiría considerablemente al tener una salida directa por el Pacífico (a través de Corío) hacia China y todo el continente asiático.

- Las exportaciones e importaciones de Bolivia que actualmente utilizan la ruta La Paz – Desaguadero – Matarani, al ir por Puerto de Corío permitirá reducir distancia y costo de flete por tonelada.
- Ya no será necesario hacer trasbordos en puertos norteamericanos para algunas exportaciones peruanas, lo cual beneficiará los costos y reducirá los tiempos de travesía.
- Actuará como hub natural para las exportaciones de minerales del sur del Perú, Bolivia y Chile.
- Permitirá la exportación de la producción agrícola del Megaproyecto Majes Siguan II.
- Generará empleo directo para 6000 personas y más impuestos para la región.

Inversión:

La inversión inicial de 2000 millones de dólares se ha ampliado a 7500 millones de dólares debido a la expansión del proyecto para integrarlo en una Red Logística. El megaproyecto se caracteriza por ser multimodal. Está diseñado para mantener su competitividad operativa durante 100 años, cuenta con los recursos necesarios de agua y energía, una extensión de 13,000 hectáreas reservadas para el desarrollo integrado del Megapuerto y hubs especializados marítimos, terrestres y aéreos. Además, incluye la planificación de una ciudad para 200,000 habitantes. Cuenta con espacio para instalar infraestructura portuaria de alta gama para todo tipo de carga (granos, contenedores, minerales, petróleo, gas, etc.). Esta inversión supera tres veces la del Megapuerto de Chancay, que ascendió a 3000 millones de dólares financiados por inversores chinos. El proyecto ya ha atraído el interés de inversionistas, principalmente estadounidenses, entre otros (2).

Según la Autoridad Portuaria Nacional (APN) actualmente se encuentra en elaboración el estudio de demanda del Puerto de Corío o Puerto de las Américas que determinará su declaración de viabilidad por el Estado. Los aspectos a evaluarse son: conectividad de Corío con otros sectores productivos; conectividad internacional; cercanía con los nodos de producción (industria, minería, agro, etc.), densidad geográfica de la zona (5).

Importancia de su Calado

Los puertos más profundos pueden recibir buques más grandes, lo que aumenta la eficiencia y reduce los costos en el comercio global al permitir economías de escala. En ese sentido resulta conveniente revisar el listado de los 10 puertos más profundos actualmente a nivel mundial, encabezan la lista los puertos de Sines (Portugal) con una profundidad máxima de 28 m., Yangshan – Shanghai (China) 27 m, Rotterdam (Países Bajos) 24 m, Hedland (Australia) 20 m se ubica en 6to. lugar, Santos (Brasil) 17 m en 7mo. lugar, Busan (Corea del Sur) 17 m en 8vo. lugar, y Hamburgo (Alemania) 16 m en el 10mo lugar (6).

La batimetría natural (profundidad oceánica) de Corío varía entre 30 a 50 metros, profundidad única a nivel continental. A 1 km de la costa se tiene una profundidad de 30 m y está se extiende en paralelo a la línea costera a lo largo de 10 km. El fondo marino es una sólida formación rocosa sin sedimentación (7). Le permitirá atender embarcaciones con un calado de 28 metros, vale decir lo ubicará, al concretarse el proyecto, en paralelo al Puerto de Sines en Portugal (28 m) en el primer lugar del ranking, superando a monstruos marítimos mundiales como Yangshan – Shanghai (27 m) Rotterdam (24 m), Busan (17 m), entre otros.

Si bien no todos los puertos más profundos son los más concurridos, muchos, como el puerto de Yangshan (Shanghai) y Rotterdam se encuentran entre los de mayor actividad debido justamente a su capacidad para recibir grandes buques e importantes volúmenes de carga. Los 28 metros de calado o profundidad mínima permitirían la llegada a Corío de barcos de cualquier categoría y tipo

incluyendo buques del tipo Super Post Panamá y Ultra Large Container Vessels, tres veces más grandes en términos de carga que los que desembarcan actualmente en el Callao.

Clasificación de Buques Cargueros

Generación		1a	2a	3a	3a	4a	5a	6a	7a
Tipo de Embarcación	Barge	Feeder	Standard	Pánamax	Pánamax	Post Pánamax	Súper Post Pánamax	Jumbo Container	Ultra Large Container Vessels
N° de Filas	2-6	8	10	13	13	16	17	18	22
Ancho (m)	15	18	24	32	32	40	42.5	45	54
Largo Aprox (m)	130	190	210	260	280	275	320	340	400
Calado (m)	7	9	10	12	12.5	16	18	20	22
Sección									
TEU's	100	1000	2000	2000	4000	4000-5000	5000-6500	6500-8000	12,500
Capacidad Mundial	516,000		1261,000	1 129,000	928,000	846,000	1,131,000		2 en const.
TEU's	9%		21%	19%	15%	14%	22%		
Acumulado	9%		30%	49%	64%	78%	100%		

Imagen 3 Clasificación de Buques Cargueros

Fuente: Consultora Desarrollo Regional (2010). Perfil del complejo portuario de Corío. Archivo PDF. (7)

Ningún país en nuestro litoral tiene el calado o profundidad de Corío (28 m). El Puerto del Callao cuenta con 16 m de calado, Matarani 18 m, y el futuro Megapuerto de Chancay tendrá un calado de 17.8 m. Ni siquiera Mega Mejillones en Chile con 14.38 m de calado o San Antonio, su principal puerto con 14.9 m, podrán competir con Corío en Islay, que está en una ubicación geoestratégica con relación a los mercados asiáticos y cuenta con condiciones naturales únicas que es menester aprovecharlas para convertirnos en punto de conexión de América del Sur con el Asia.

Batimetría / Calado (metros) de los Principales Puertos de América

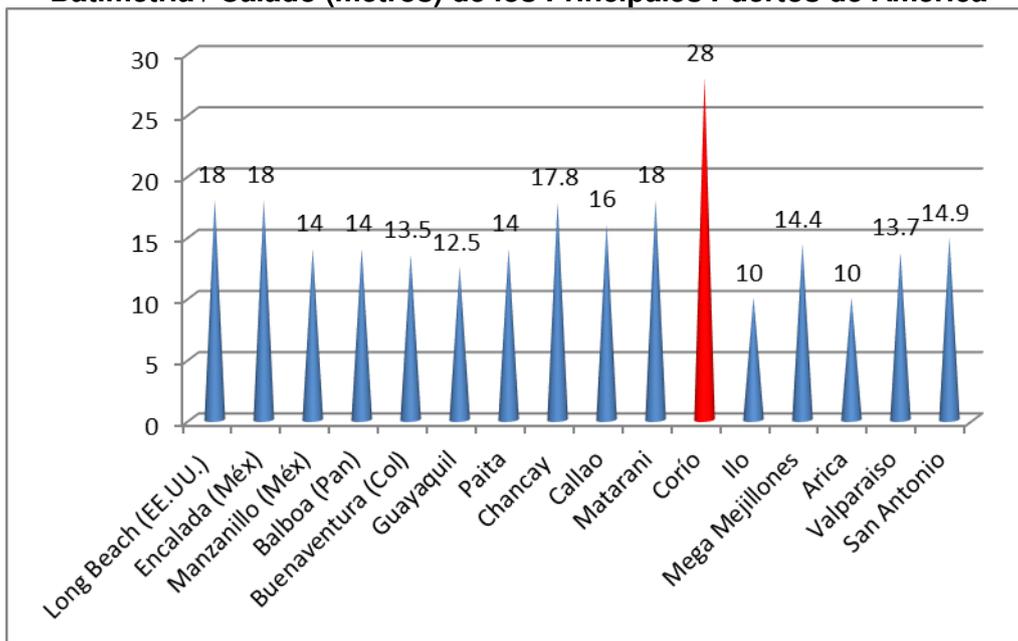


Imagen 4: Batimetría / Calado (metros) de los Principales Puertos de América

Fuente: Autoridades Portuarias Diversas. Elaboración Propia

Canal de Panamá en Crisis – Se necesita una alternativa

El Canal de Panamá fue inaugurado en 1914 (8). La globalización de la economía ha aumentado el comercio internacional considerablemente y también el transporte marítimo, por lo que la cantidad de buques que atraviesan el canal va en constante aumento. Hoy en día, luego de 110 años de operación, el canal se encuentra al borde de la saturación, siendo el volumen de tránsito mucho mayor que la capacidad para la que fue diseñado.

Más aún, los efectos de la temporada seca agudizados por el Cambio Climático que generan menos precipitaciones y afectan la disponibilidad de agua en el canal para permitir la navegabilidad en esta vía que conecta con 1,920 puertos a nivel mundial y que experimentó en 2023 el segundo año más seco de su historia, ha provocado un verdadero caos marítimo con congestiones de naves atascadas haciendo fila para cruzarlo que llegaron hasta un número de 161 naves (Ago 2023) y un tiempo de espera de hasta 14 días, lo que, a su vez, incrementa los costes. Estos problemas han obligado a sus autoridades a adoptar medidas drásticas, entre ellas la reducción del tránsito del número de barcos (antes 38 al día, actualmente pasan 22 barcos y el número podría bajar a 18 en las próximas semanas por el continuo descenso del nivel del agua), la disminución del calado de los buques que pueden cruzarlo, y el aumento de tarifas (9,10).



Imagen 5: Buques haciendo cola para atravesar el Canal de Panamá. Foto EFE

Fuente: Diario del Puerto (24.08.2023)

Este problema que no tiene visos de solución, sino más bien se puede volver una crisis crónica y exacerbar en los años venideros por el cambio climático, subraya la necesidad de encontrar rutas alternativas confiables a largo plazo para el comercio marítimo internacional, lo cual le otorga a Corío una singular importancia.

Mayor capacidad que Chancay

El Megapuerto de Chancay en actual construcción tendrá una capacidad de movilización de carga de 30 millones de toneladas al año, Corío tendrá el triple de esa capacidad con 100 millones de toneladas al año.

La mayor capacidad de Corío es gracias a su batimetría natural de 28 metros, mientras que Chancay alcanza los 17,9 metros. Vale decir Corío no solo podrá recibir a los buques más grandes actuales con un calado de 22 metros, sino que está preparado para el futuro.

Conectividad Vial

Estando a escasos 5 meses de la inauguración del Megapuerto de Chancay, en medios de comunicación se ha anunciado que Confiep advierte que "no estamos preparados" para absorber inversión del Megapuerto de Chancay pues el proyecto de planificación urbana aún no está listo. Este proyecto demanda infraestructura vial que no existe, conectividad entre los puertos y alimentadores desde otras partes del Perú (11)

En el caso de Corío, este Megapuerto nace ya con la infraestructura vial existente que le permite una conectividad con todo el sur peruano y además con Brasil y Bolivia, principalmente a través de las IIRSA Sur Tramo 3 Inambari – Iñapari, que conecta Madre de Dios con Brasil, para luego continuar con el Tramo 4 Inambari – Azángaro (en Puno), y desde allí –a través del Tramo 5- la carretera interoceánica conecta Azángaro con Juliaca, y luego permite dos derivaciones para llegar al Pacífico Sur, una ruta va de Juliaca a Matarani (a 68 km de Corío), y la segunda de Juliaca a Ilo (a 70 km de Corío).



Imagen 6: Carretera Interoceánica Sur. Tramos 1, 2, 3, 4 y 5
Fuente: Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Su ubicación privilegiada en la Cuenca del Pacífico, permitirá que el Megapuerto de Corío pueda concentrar y redistribuir carga de ida y vuelta proveniente del mercado asiático hacia los países sudamericanos, y desde estos hacia el Atlántico, a través de la carretera interoceánica, que interconecta el Pacífico con los países del Atlántico de Oeste a Este y de Este a Oeste.

Es importante resaltar la interconexión que hace posible la Carretera Interoceánica Sur con Brasil un país con 218 millones de habitantes, el 7mo. país más poblado a nivel mundial. Esta infraestructura vial con sus más de 2,628 km de extensión, demandó una inversión estimada de US\$ 2,538 millones y fue construida en un lapso de alrededor de 10 años. Actualmente se encuentra plenamente operativa y transitan diariamente por ella más de 40,000 vehículos. Nadie pensaría en invertir en Corío como Plataforma Logística Multimodal si no existiera la Carretera Interoceánica Sur que facilita tremendamente la tan necesaria conectividad del futuro Megapuerto.

Conexiones y Ámbitos Logísticos

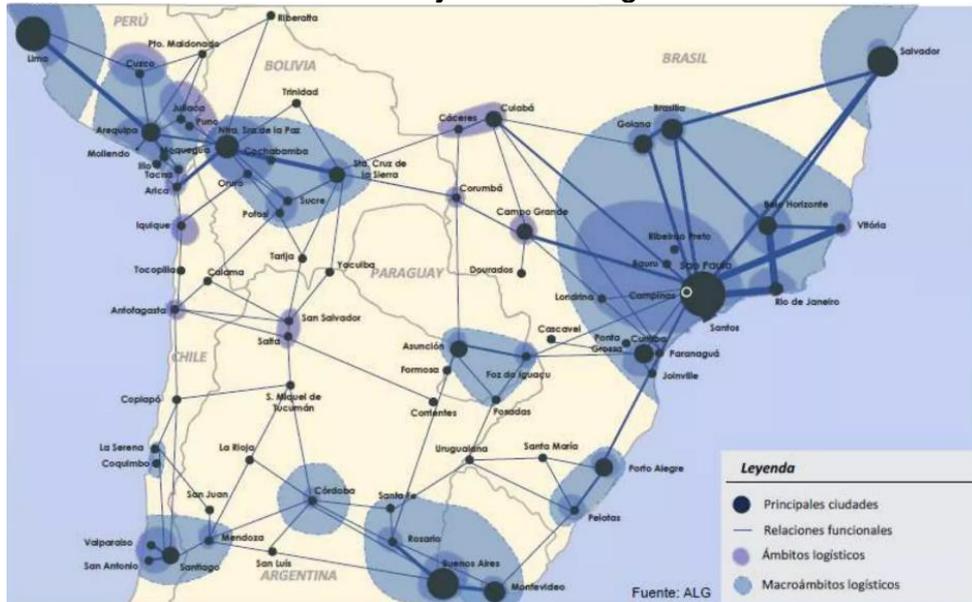


Imagen 7: Ámbitos Logísticos en la Región

Fuente: CADEX (2015) Una Mirada al Clima de Negocios Internacional y al Comercio de la Región, Caso Bolivia

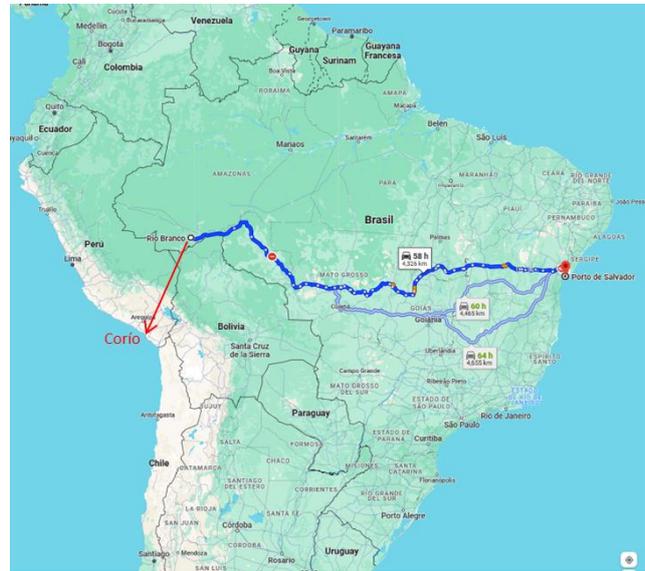
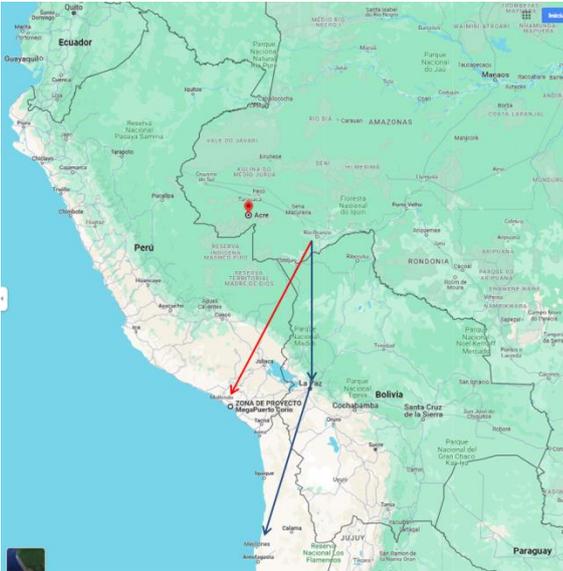
Esta conectividad vial ya existente le permitirá consolidar en el mediano y largo plazo un Hub de Transporte Multimodal de Carga de Gran Escala, que le permita a Sudamérica alcanzar los estándares de operación de carga que tiene el Asia, y mejorar sus costos evitando concentrarse en el uso del Canal de Panamá para comerciar en el área Asia Pacífico.

Al respecto cabe precisar que la infraestructura de conectividad vial existente, la Carretera Interoceánica Sur Tramos 3, 4 y 5, que enlazan Brasil con el Puerto de Corío, que en su oportunidad fue diseñada y construida como Carretera de Tercera Clase para un Índice Medio Diario Anual (IMDA) de tráfico <400 vehículos, pero que en la actualidad ya soportan un tráfico mucho mayor de 33,115 vehículos diarios en estos tres tramos (Tramo 3: 2,981 vehículos, Tramo 4: 2,251 vehículos, Tramo 5: 27,883 vehículos), sería menester reforzarla para adecuarla al mayor tráfico pesado que se prevé soportará una vez construido el Megapuerto. Se trataría de reforzar el pavimento y adosarle a un costado las otras 2 vías necesarias para convertir la vía en autopista y adecuarla para los mayores flujos de carga. Estos trabajos se podrían efectuar en paralelo a la construcción del puerto. Lo importante es que ya contamos con esa conectividad vial y derecho de vía, tocaría ahora adaptarla para resistir el mayor tráfico de camiones de carga que supondría un Megapuerto de las características de Corío.

Corío actuaría como un catalizador de la economía. Con una conectividad logística que le sacaría el mayor de los provechos a las Carreteras Interoceánicas, Perú crecería apalancado en el desarrollo de su infraestructura portuaria, la que se convertiría en una de las más importantes de Sudamérica.

Rutas Tipo Integración Perú – Brasil

A continuación se grafican algunas rutas tipo que se seguirían para la exportación de soya y otros productos desde Brasil. En el primer caso, se muestra la ruta actual desde Río Branco (Acre, Brasil), siguiendo por La Paz, para llegar a Mejillones en Chile, versus la ruta alternativa siguiendo el recorrido de la Interoceánica para llegar al futuro Megapuerto de Corío. En el segundo caso, se ilustra la ruta desde Río Branco hasta el Puerto de Salvador (Brasil) versus la utilización de la Carretera Interoceánica para llegar a Corío. En ambos casos, se evidencia un menor kilometraje y por consiguiente un ahorro en tiempo y costos.



Ruta Río Branco (Acre, Brasil) a Corío (Arequipa) y a Mejillones (Chile)

Ruta Río Branco – Corío 1,500 km

Ruta Río Branco – La Paz - Mejillones 2,500 km

Menor kilometraje a través de Corío 1000 km (12 horas aprox.)

Ruta Río Branco (Acre, Brasil) a Puerto de Salvador (Brasil) y a Corío (Arequipa)

Ruta Río Branco – Pto. Salvador 4300 km

Ruta Río Branco – Pto. Corío 1500 km

Menor kilometraje a través de Corío 2800 km (34 horas aprox.)

Imágenes 8 y 9. Rutas Tipo Integración Corío – Brasil
Simulación en Google Maps.

Los acuerdos de IIRSA (Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana), crearon un marco para la integración territorial en Sudamérica, facilitando conexiones económicas y productivas que atraviesan el continente y unen ambos océanos. Es menester ahora aprovechar al máximo estas nuevas conexiones territoriales, gracias a las Carreteras Interoceánicas, y contar con un puerto de escala mundial que sea una puerta de enlace del continente con el resto del mundo y facilite el desarrollo de su potencial.

Esperamos que se impulse este proyecto que generará más de 250,000 empleos (directo e indirecto) para que se haga realidad en el más breve plazo y no se siga postergando, lo cual solo le quitaría competitividad al país. La visión integral de este Megaproyecto no solo busca atender las demandas del presente, sino que prevé transformar de forma radical la economía de todo el sur peruano.

Megaproyectos como este no pueden demorar más, pues debido a las trabas y demoras para dar luz verde a esta obra hoy Chile se adelantó y está concretando el mejoramiento de sus puertos incluido Mega Mejillones para ofrecer un punto de exportación hacia China de la soya brasileña. Pero de concretarse Corío la soya brasileña podría exportarse a través del puerto peruano.

Reitero, Dios está en todas partes, pero sin duda quiere mucho al Perú. Ahora nos toca a nosotros agradecerle y decirle: *“Hágase Señor tu voluntad”*.

Fuentes Bibliográficas:

1. Perú Situación del sector minero 2022 (03.02.2023). Presentación de BBVA Research. <https://www.bbvarsearch.com/wp-content/uploads/2023/02/Situacion-del-sector-minero-2022-1.pdf>
2. Video "Puerto de Corío de Perú entre los Más GRANDES del Mundo y NO VIENE SOLO". Presentación del Proyecto y Entrevista a Carlos Corzo Holguín de CKVL Proyectos e Inversiones S.A. Autores de la Iniciativa Privada de Inversión. Link: <https://www.youtube.com/watch?v=pPBxSFHylJg>
3. Megabuques portacontenedores: así se mueve el 80% del comercio internacional (16.05.2021) Diario Digital The Conversation. <https://theconversation.com/megabuques-portacontenedores-asi-se-mueve-el-80-del-comercio-internacional-159256#:~:text=En%20la%20actualidad%20el%2080,11%20000%20millones%20de%20Tm.>
4. Los 15 principales puertos marítimos del mundo (Marzo 2023). South Pacific Logistics. Link: <https://web.splogistics.com/blog/post/579/los-15-principales-puertos-maritimos-del-mundo#:~:text=El%20puerto%20de%20Shanghai%20tiene,super%C3%B3%20al%20puerto%20de%20Singapur.>
5. Nota de Prensa "Para el mes de junio debe estar listo estudio de demanda de Puerto Corío". Gobierno Regional de Arequipa. (14.03.2024) <https://www.gob.pe/institucion/regionarequipa/noticias/920462-para-el-mes-de-junio-debe-estar-listo-estudio-de-demanda-de-puerto-corio>
6. Top 10 Deepest Sea Ports in the World (Marzo 2024). GeeksforGeeks. <https://www.geeksforgeeks.org/top-10-deepest-sea-ports-in-the-world/>
7. Perfil del complejo portuario de Corío. Archivo PDF (2010). Consultora Desarrollo Regional, Arequipa. <https://es.slideshare.net/slideshow/nanopdfcomproyectosdeinfraestructuraenarequipamegapuertodecoriosetiembre2010pdf/256170380>
8. Historia en Imágenes. 107 años del Canal de Panamá. Autoridad del Canal de Panamá <https://pancanal.com/historia-en-imagenes-canal-de-panama/#:~:text=15%20DE%20AGOSTO%20DE%201914,presidente%20de%20Panam%C3%A1%20C%20Belisario%20Porrás.> Consultado 24.06.2024
9. La sequía que desató las alarmas en el Canal de Panamá y persistirá en el 2024. (24.12.2023). Diario El Comercio. <https://elcomercio.pe/mundo/actualidad/canal-de-panama-la-sequia-que-desato-las-alarmas-en-el-canal-de-panama-y-persistira-en-el-2024-noticia/>
10. Por falta de lluvias, paso por Canal de Panamá podría reducirse a 18 buques diarios en febrero. CNN en Español. (01.11.2023). <https://cnnespanol.cnn.com/2023/11/01/falta-lluvias-paso-canal-panama-reducirse-18-buques-diaricos-febrero-orix/>

11. Confiep advierte que "no estamos preparados" para absorber inversión de Megapuerto de Chancay. RPP Noticias. (18.06.2023) <https://rpp.pe/economia/economia/confiep-advierde-que-no-estamos-preparados-para-absorver-inversion-de-megapuerto-de-chancay-noticia-1562592>