Impostergable Oportunidad de Integración Regional
Megapuerto de Corío en Arequipa

Por: Raúl Delgado Sayán — Análisis, Infraestructura

2 de Julio de 2024

Potencialo por Infraestructura de Interoceánicas ya Existente

Dr. Ing. Raúl Delgado Sayán
UNI 1966, CIP 9927
Presidente Directorio CESEL S.A.
Member del External Advisory Board
Civil and Environmental Engineering
Georgia Institute of Technology (2018-2024)

Siguiendo el dicho popular "Dios es Peruano" y no puedo confirmarlo, sin embargo si puedo afirmar que tiene un cariño especial por el Perú. Dios nos ha bendecido generosamente con la majestuosa Cordillera de los Andes que a lo largo de su territorio nos regala de maneras muy singular una abundante y variada riqueza mineral. Durante años, esta riqueza mineral ha sido el motor del desarrollo de su economía, impulsando el crecimiento del PBI en 10% y representando el 60% de las exportaciones totales del país (1). Hoy estamos tomando conciencia de otro precioso regalo de Dios para el Perú: una geografía única en el sur peruano, precisamente la región con menor densidad y mayores niveles de pobreza, con características ideales para desarrollar un gran Hub Portuario para conectar por vía marítima Sudamérica con el Continente Asiático. Tamaña responsabilidad la que tenemos los peruanos de aprovechar esa geografía privilegiada con los que hemos sido bendecidos y convertirla en bienestar para todos los peruanos. Un nuevo polo de desarrollo empieza a gestarse, no sigamos soñando, hagámoslo realidad.

El Proyecto del Puerto de Corío en la provincia de Islay, Arequipa data de 2008. Quizás en aquel entonces no se tenía la visión de integración regional continental que hoy es muy necesaria y facilitan. Este ambicioso proyecto con inversión privada está diseñado para movilizar 100 millones de toneladas de carga al año. Y ya por hoy ha sido ampliado incluyendo no solo el puerto en sí, sino que permitirá hacer realidad una plataforma logística multimodal e infraestructuras interconectadas entre las que se encuentran un terminal terrestre, ferroviario y aeroportuario, una zona industrial y comercial, almacenes y una ciudad puerto (2). Esta mega obra integral que responde a las complejas demandas logísticas actuales va a transformar por completo la economía de Arequipa e impactar el desarrollo de todo el Perú y de la Región.

Imagen 1. Ubicación del Megapuerto. Diseño de Autor, Elaborado, Pinx. Islay, Gpsc. Arequipa y el Km de Neptuno y a 7 Km de Ica.

Potencial

Este Megapuerto se constituye en un polo de desarrollo estratégico no solo en el sur del país, sino sería un hub portuario líder que servirá al comercio exterior entre Sudamérica y el Asia, y redefinirá 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 permitirá lograr una ruta marítima directa hacia este importante mercado compuesto por 3,500 millones de habitantes. Cabe mencionar que sólo Asia mueve el 70% de la transacción marítima 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 (Tier. Puerto), Singapur (Sitio. Puerto), 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 Puerto. Google Maps. Elaboración Propia.

El proyecto está generando muchas expectativas de nuestros países vecinos que podrán beneficiarse de ahora 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 manejar de carga proveniente de países como Brasil, Chile, Paraguay, Uruguay y 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 y por vía férrea. Igualmente las exportaciones de Brasil a China (su principal socio comercial) se otros países asiáticos que hoy se realiza por la ruta del Atlántico, a los buques le tremola los ocho días de promedio, tiempo que disminuiría considerablemente de manera 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, el ir por Puerto de Corío permitirá reducir distancia y costo de flete por tonelada.
- Tir no será necesario hacer trasbordos en puertos norteamericanos para algunas exportaciones peruanas, lo cual beneficiará los costos y reducirá los tiempos de traveesia.
- 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 Siguas II.
- Generará empleo directo para 6,000 personas y más impuestos para la región.

Inversión

La inversión inicial de 2,000 millones de dólares se ha ampliado a 7,500 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 3,000 millones de dólares financiados por inversiones chinas. El proyecto ya ha atraído el interés de inversiones, 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 buques más grandes 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 Shen (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 tres. Iuga. Santos (Brasil) 17 m en Tres. Iuga. Busan (Corea del Sur) 17 m en Bra. Iuga. y Hamburgo (Alemania) 16 m en el 10mo lugar (6).

La bahía/mar natural (profundidad creciente) de Corío varía entre 20 a 30 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 frente marino es una zona sólida formación rocosa sin sedimentación (7). Le permitirá atender embarcaciones con un calado de 20 metros, valor decir la ubicaría al convertirse el proyecto, en puerto# de Puerto de Shen en Portugal (28 m) en el primer lugar del ranking, superando a monstruosos 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 máxima 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 término de carga que los que desembarcan actualmente en el Callao.

Clasificación de Buques Cargueros

Convención	TM	TM	TM	TM	TM	TM	TM	TM
Tipo de embarcación	Bugue	Balsa	Velero	Pesquero	Pesquero	Buque Mercante	Buque Mercante Grande	Buque Mercante Grande
M de Eslora	12	5	15	30	50	90	217	48
M de Manga	3	1,5	3	6	10	15	32	32
Calado Máx.	1,5	0,5	2,5	5	7	8,5	21,5	21
Calado Lim.	1	0,5	2	4,5	6,5	8	20	20
Nombre	Bugue	Balsa	Velero	Pesquero	Pesquero	Buque Mercante	Buque Mercante Grande	Buque Mercante Grande
DWT Aproximado	20 Ton	2,5 Ton	30 Ton	300 Ton	1,000 Ton	5,000 Ton	170,000 Ton	50,000 Ton
Ejemplo	Bugue Pesquero	Balsa Pesquera	Velero Pesquero	Pesquero Pesquero	Pesquero Pesquero	Buque Mercante Pesquero	Buque Mercante Petrolero	Buque Mercante Carga

Imagen 3. Clasificación de Buques Cargueros según Convención Internacional de Arqueo (TM). Calado a cumplir pertinente 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 Meja Mejillones en Chile con 14.38 m de calado o San Antonio, su principal puerto con 14.6 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 puerto de conexión de América del Sur con el Asia.

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

30
28
24
20
16
14.38
17.8
17.8
17.8

En Lampadia no tenemos derechos reservados y promovemos la libre difusión de nuestros contenidos

En Lampadia respetamos las opiniones que publicamos no necesariamente las hacemos propias