

MARCO GUTIÉRREZ V.

Deterioro en la eficiencia logística, en el comercio exterior, en la competitividad internacional y mayor incertidumbre para los inversionistas. Esos son algunos de los efectos para el país que generarían los retrasos en los procesos de licitación de seis concesiones portuarias, cuyos contratos expiran en los próximos cinco años.

En 2030 terminan las concesiones de Iquique Terminal Internacional (ITI), Terminal Pacífico Sur Valparaíso (TPS), San Antonio Terminal Internacional (STI), Puerto Panul y San Vicente Terminal Internacional (SVTI). En tanto, Terminal Cerreros de Valparaíso (TCVAL) es una operación que fue adjudicada a Agunsa en 2022, por cuatro años, la que hoy opera como Terminal Portuario Valparaíso (Terminal 2).

En otros cinco puertos de sus concesiones vencen entre 2031 y 2042: DP World San Antonio (2031), Terminal Puerto Coquimbo (2032), Antofagasta Terminal Internacional (2033), Terminal Puerto Arica (2034), Talcahuano Terminal Portuario (2042).

En un documento elaborado por la Cámara Marítima y Portuaria de Chile (Camport) se alerta sobre atrasos en gran parte de los procesos de nuevas concesiones.

Casos y plazos

Daniel Fernández, presidente de la Camport, indicó que los casos más preocupantes son los de los terminales STI y Panul, en San Antonio; Iquique y San Vicente. “Sin embargo, no solo se trata de resolver el problema puntual de estas cuatro concesiones, sino de abordar el proceso completo de forma planificada y ordenada, de modo que el Estado adopte sus decisiones y pueda entregar a tiempo información relevante a los potenciales interesados para que también adopten las mejores decisiones”, señaló.

Según el informe, un proceso de licitación portuaria consta de una decena de etapas. Entre ellas están la definición del proyecto a licitar; la confección de las bases del concurso y su aprobación en el Tribunal de Defensa de la Libre Competencia (TDLC); la tramitación ambiental; el llamado a licitación; y la recepción de ofertas y adjudicación. Agrega que dependiendo de la envergadura de las obras requeridas, todos los pasos hasta la entrega del recinto al nuevo concesionario pueden tomar al menos cinco años. Luego, los trabajos o inversiones definidas en la iniciativa suman dos a tres años en su ejecución, por lo que el tiempo global se ampliaría a siete y ocho años.

Se trata de recintos en San Antonio, Valparaíso, Iquique y San Vicente:

Seis concesiones de puertos expiran al 2030 y gremio marítimo alerta que atrasos afectarían al comercio exterior

El proceso de licitación, incluyendo aprobación de bases en el TDLC, la tramitación ambiental y la adjudicación, tomaría al menos cinco años. Luego se agregan otros dos a tres años para las obras.



La inversión total en los puertos chilenos asciende a US\$ 2.086 millones. El 50% de esta se efectuó en el período 1990-1997, indicó la Camport.

“Perú compite con nuestro país en una serie de productos de exportación y en los últimos años ha mejorado en forma importante su competitividad internacional.”

Efectos adversos

Fernández admitió que no se advierte que se entreguen nuevas concesiones en los plazos adecuados en los casos de los recintos cuyos contratos expiran en 2030. “Por eso que emitimos este informe de manera de visibilizar esta situación y que todos los actores, cada uno desde su ámbito de competencia, nos hagamos cargo a la brevedad y entendamos la urgencia de la materia. Si estos procesos de renovación no se completan a tiempo y en forma adecuada, tendremos serios problemas con nuestro comercio exterior en un horizonte cercano”.

Sostuvo que “un eventual retraso en estas concesiones implica riesgos para la continuidad operativa de nuestros terminales y se afecta la eficiencia de las cadenas logísticas, todo lo cual impacta directamente en nuestro comercio exterior y nuestra competitividad internacional. Una situación de este tipo generará incertidumbre en los potenciales inversionistas y evidentemente afectará nuestra imagen como país”.

Recordó que “Perú compite con nuestro país en una serie de productos de exportación y en los últimos años ha mejorado en forma importante su competitividad internacional”.

“Si estos procesos de renovación no se completan a tiempo y en forma adecuada, tendremos serios problemas con nuestro comercio exterior”.

DANIEL FERNÁNDEZ
PRESIDENTE DE LA CAMPORT

Añadió que “si un frente de ataque cuya concesión vence en 2030 no se traspa a un nuevo concesionario en esa fecha, se produce un grave problema, en virtud de lo establecido en la ley N° 19.542, que impide prórrogas de los contratos de concesión vigentes”.

Megapuerto

El informe de Camport indica que los potenciales interesados en la nueva concesión de Valparaíso —de la cual se conocerían mayores avances— “requieren saber qué sucederá con los dos terminales de San Antonio concesionados, uno de los cuales

Ministerio de Transportes retruca: “No hay retraso alguno”

“El trabajo se está realizando y está dentro de los plazos correspondientes, por lo que no hay retraso alguno”, afirmó el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT), tras ser consultado por el informe de la Cámara Marítima y Portuaria de Chile (Camport).

La cartera añadió que “las concesiones portuarias otorgadas en el 2000 se encuentran en su período final, por lo que durante esta administración, el MTT ha reforzado el trabajo, junto con las empresas portuarias, para planificar adecuadamente las condiciones de las próximas licitaciones, de manera de recoger la experiencia de los 25 años transcurridos desde el inicio de las primeras, resolver eventuales brechas y promover procesos de licitación competitivos que permitan seguir fortaleciendo el rol de los puertos al servicio del desarrollo económico”.

El MTT indicó que están trabajando en las bases de las nuevas licitaciones, las que a fines de este año o principios de 2026 “entrarán a consulta ante el Tribunal de Defensa de la Libre Competencia”. Añadió que “la Empresa Portuaria Valparaíso fue la primera en comenzar este proceso que es obligatorio por ley. Una vez concluida esta etapa, se podrá continuar con las nuevas licitaciones para el 2028, con la antelación suficiente para que los nuevos concesionarios estén preparados para asumir su responsabilidad como operadores desde el primer día, en 2030”.

El MTT afirmó que “el país cuenta con un sistema logístico-portuario robusto y que ha demostrado su eficiencia, resiliencia y liderazgo durante estas décadas. Las nuevas condiciones del comercio internacional y del transporte marítimo relevan la importancia de definir proyectos adecuados, que dispongan de todos los análisis para su fundamentación y permitan entregar las mayores certezas a los inversores”.

Aseguró que los proyectos en San Antonio y Valparaíso son de mayor capacidad que la “que ofrecen otras inversiones en el extranjero, como Chancay o las ampliaciones de los terminales de Callao”. Esto permitiría “mantener y reimpulsar la posición de Chile en el Pacífico de forma clara...Puertos como Chancay son complementarios a la oferta nacional”.

termina su concesión en 2030. Solo existen antecedentes generales respecto de los plazos y alcance del Puerto de Gran Escala (Puerto Exterior), pero su cronograma parece bastante más lejano. No está claro qué sucederá con la nueva concesión del terminal operado por STI”.

El reporte añade que los puertos de Valparaíso y San Antonio compiten entre sí. Por regulación, no está permitido que un inversionista se adjudique dos concesiones que involucren a ambos recintos, “sino que cada postulante deberá optar por uno de ellos. Pero eso solo será posible si disponen de los antecedentes suficientes al mismo tiempo”.

Inquietud por la tarifa

El documento advierte que las

obras del molo de abrigo del megapuerto de San Antonio tendrán un costo de entre US\$1.800 millones y US\$ 2.000 millones, que la estatal Empresa Portuaria de San Antonio (ESPA) financiará con un préstamo con aval del Estado de Chile, pero que deberá pagar. Añade que la forma en que la ley de puertos permite a la empresa portuaria estatal obtener ingresos para saldar tal deuda es a través de la Tarifa de Uso Portuario (TUP).

“Se desconoce si el costo de las obras del molo de abrigo se asignarán solo al Puerto Exterior o bien a la totalidad de los terminales del puerto de San Antonio, incluyendo a los actuales”, comentó Fernández. Si se aplica a todos los recintos, subirá la TUP y los actuales terminales perderían competitividad con Valparaíso, sostuvo.