

Cambios al sistema portuario nacional

Luego de más de dos décadas de pasividad frente al avance peruano en temas portuarios, el nuevo gobierno de Chile “proyecta cambios claves en la estructura portuaria nacional”. Una cuestión de extrema necesidad, si es que en realidad el país busca recuperar valiosa infraestructura para su crecimiento y desarrollo. Y con ello, mantener una posición estratégica sostenible en el Pacífico sudamericano y el mundo. Según El Diario Financiero, “se trabaja en una serie de medidas para invertir y modernizar el sistema portuario estatal; entre ellas, reconfigurar los 10 puertos del Estado y aglutinarlos en una sola entidad, considerando un directorio central. Otra alternativa es organizarlos por macrozonas –norte, centro y sur–, con solo tres directorios”.

También, hacia este fortalecimiento, se discutiría reemplazar al Ministerio de Transporte, actual responsable del sistema, por “una entidad con mayores atribuciones, ya sea una subsecretaría especializada o un organismo autónomo”. La idea es superar “cuellos de botella” e

incoherencias estratégicas, cuestión que “se vuelve crítica ante los próximos procesos de rellicitación de terminales y ante la creciente competencia regional, especialmente con el puerto de Chancay en Perú”, que, como sabemos, lleva bastantes ventajas sobre los puertos chilenos. Ninguno de estos está en condiciones de recibir naves de última generación que cargan 24.000 TEUS y que requieren calados de agua de 17,5 metros. Así, quedamos supeditados a embarcaciones menores que siempre opacarán una competitividad de mayor envergadura.

Es de esperar, entonces, que esta necesidad nacional de modernizar el sistema portuario considere en su análisis al Corredor Capricornio y los puertos del Norte Grande: Iquique, Mejillones, Antofagasta. Sistemas vial y portuario que ofrecen la gran oportunidad de neutralizar las ventajas que Perú mantiene sobre Chile en esta materia. Los puertos del norte, como ha sido dicho en ocasiones anteriores, constituyen salida natural para las grandes producciones brasile-

ñas de Mato Grosso do Sul, de Paraguay y Argentina. El puente entre Peralta (Paraguay) y Murtinho (Brasil), a finalizar en 2026, deja la ruta totalmente operativa para arribar a los puertos chilenos. Esta extraordinaria carretera al Pacífico, sin duda, se la quisiera Chancay. Pero, para capitalizar esta ventaja, es necesaria modernización e inversión portuaria, como visualiza el nuevo gobierno. Drenar para profundizar implica fuerte inversión. Pero, en el caso del puerto de Iquique, por estar construido sobre la isla Serrano, posee en forma natural 18 y más metros de profundidad. Por ello, al extenderse el frente N° 1 a 400 metros, tendrá un calado privilegiado. Respecto al tercer acceso, debe ser actualizado, y lo tiene el MOP. Con ello, Iquique, en el Norte Grande, aporta notablemente al sistema nacional, el cual, como se está reconociendo, debe ser sólidamente reestructurado. Chile no merece menos que lo mejor para su sistema portuario.

Pedro Oróstica Codoceo