

## Renovación de concesiones

La prensa nacional señala que el Ministerio de Transporte licitará como una sola unidad los puertos de San Antonio, San Vicente y Valparaíso. Lo que llama a incertidumbre es que, “las nuevas licitaciones no introducen elementos que permitan mejorar el funcionamiento del sistema” (El Mercurio 06/01/26). Frente a esto, se acrecientan las interrogantes acerca de la comprensión que se posee respecto a la competitividad que presuponen los puertos peruanos de Callao, Chancay y, próximamente, Corío, frente a los intereses marítimos portuarios de nuestro país. Por otra parte, parece desconocerse la importancia de los puertos del norte grande de Chile, entre los cuales se encuentra Iquique, que debe renovar concesión para el 2030.

Ahora, si bien Perú cuenta con Chancay, un puerto moderno, mecanizado, con expectativas de HUB, con profundidad de 17-18 metros, ruta directa con China, etc., con el cual teóricamente ganará “la guerra por el Pacífico”, como dijo Alan García el 2005, Chile cuenta con una carta logística y estratégica no menos valiosa: el Corredor Bioceánico Capricornio. La ruta por la cual Mato Grosso do Sul, Brasil; Paraguay y

Argentina sacarán mercadería hacia los mercados asiáticos. Recordemos que, en 2015 en Asunción, con la firma de estos países y el nuestro, se selló la alianza para utilizar esta vía terrestre. Chile ha dispuesto los puertos de Iquique, Antofagasta y Mejillones. También consideraron invertir en la carretera Antofagasta a Tarapacá. Por tanto, es muy necesario cumplir; porque aún no todo está dicho a favor de Chancay. El cual tiene mucho adelantado, pero no dispone de rutas para proveerse de la carga brasileña matogrossense y, estos flujos al final del día, son los que definen. Y si en algún momento Perú tuvo la idea de que podía cruzar la Amazonía y la cordillera de los Andes, estaría aún por verse. Es claro que, “construir carretera en la selva peruana y subir a los 5.000 metros es carísimo y lento. Además, las protestas sociales en el sur peruano bloquean cada dos semanas. Los brasileños no arriesgarán su soja en los bloqueos de Puno”. En cambio, Brasil pensaría sacar importante porcentaje de su producción por puertos chilenos. Confían en la estabilidad de Chile y en su HUB jurídico. Parecería entonces que Chancay no tiene aún la carga completa. Y en el orden comercial “no gana el

que tiene el barco más grande, gana el que tiene la carga asegurada”. Por tanto, Chile aún puede competir por una sostenible presencia marítima portuaria en el Pacífico sudamericano; en perspectiva del siglo XXI. Para ello, debe modernizar su frente portuario del norte grande, para satisfacer las necesidades que requiere el Corredor Capricornio.

En el caso de Iquique, es de esperar que la licitación contemple extensión del frente a 400 metros; profundizar a 17-18 metros, para lo cual posee condiciones naturales; y concretar el tercer acceso. Mínima inversión si se trata de no relegar al país “a un rincón irrelevante del mundo” en esta materia.

Pedro Orostica