



## Crece el debate en la industria sobre cómo el Gobierno debe enfrentar el próximo ciclo de licitaciones en los terminales

Algunos ejecutivos y expertos han planteado que no hay suficiente tiempo para que el Estado chileno pueda organizar correctamente nuevos procesos de concesión y postulan que la mejor alternativa es extender el periodo de los actuales administradores de terminales más allá de 2030.

La reciente aprobación ambiental de Puerto Exterior de San Antonio por parte de la Comisión de Evaluación Ambiental (Coeva) de Valparaíso no solo destrabó uno de los proyectos de infraestructura más importantes en la historia portuaria chilena, sino que también volvió a instalar con fuerza una discusión que comienza a tensionar al sector marítimo-logístico: qué ocurrirá con las concesiones portuarias que empezarán a vencer hacia 2030.

El debate cobra especial relevancia considerando que el país se aproxima al término del primer gran ciclo de concesiones derivado de la Ley de Modernización Portuaria de 1997. Hacia 2030 finalizarán contratos estratégicos, como los de Terminal Pacífico Sur (TPS) en Valparaíso; San Antonio Terminal Internacional (STI), Puerto Panul en San Antonio, Terminal Internacional de Iquique (ITI) y San Vicente Terminal Internacional (SVTI), todos adjudicados en los primeros años del nuevo milenio.

A ello se suman otras concesiones relevantes próximas a expirar, como DP World San Antonio, en 2031, y QC Policarpo Toro (especializada en la re-

cepción, almacenamiento y transferencia de graneles líquidos), en 2029. Este escenario obliga a definir en el corto plazo si Chile mantendrá el esquema tradicional de relicitaciones competitivas o si abrirá espacio a eventuales extensiones condicionadas. Mientras tanto, el sector advierte sobre la necesidad de asegurar continuidad operacional, certezas regulatorias e inversiones tecnológicas de largo plazo.

### MODELO COMPETITIVO

La aprobación del megaproyecto de San Antonio (que contempla dos terminales semiauto-

matizados, un molo de abrigo de 4 kilómetros y capacidad para triplicar la transferencia de carga hacia 2050) fue interpretada por distintos actores como una señal de destrabe institucional. El proyecto ingresó al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental en 2020 y atravesó tres *adendas*, procesos de participación ciudadana y consultas indígenas.

Paralelamente, el vencimiento progresivo de varias concesiones relevantes del sistema portuario estatal pisa los talones del Ejecutivo. En este escenario, hay quienes defienden mantener plenamente el

modelo competitivo establecido por la Ley 19.542 (sobre modernizar el sector portuario estatal) y quienes creen necesario revisar el esquema actual para entregar mayores certezas a los inversionistas.

El debate se dio por primera vez de manera pública en el Conversatorio "Propuestas del Gobierno para el presente logístico-portuario del país", el 5 mayo, organizado por el suplemento Puertos y Logística de El Mercurio de Valparaíso, donde autoridades, académicos y representantes privados abordaron los desafíos que enfrenta la industria.

Durante el encuentro, el subsecretario de Transportes, Martín Mackenna, confirmó que el Ejecutivo ya trabaja en las futuras licitaciones portuarias que deberán entrar en operación desde 2030, incluyendo terminales como San Vicente, Iquique y San Antonio, además de otras concesiones posteriores en Arica, Antofagasta, Coquimbo y Talcahuano. La autoridad enfatizó que el sistema portuario es estratégico para el desarrollo económico nacional.

Según explicó, el Gobierno busca enfrentar los desafíos logísticos mediante cuatro grandes ejes: infraestructura y co-

nectividad; eficiencia y simplificación regulatoria; sostenibilidad; y fortalecimiento de la gobernanza público-privada.

En materia de infraestructura, Mackenna insistió en que proyectos como Puerto Exterior de San Antonio y la ampliación de Valparaíso son fundamentales para evitar escenarios de congestión en la próxima década, especialmente considerando el crecimiento de los corredores bioceánicos y el aumento del tamaño de las naves que operan en la costa del Pacífico.

La ampliación del Terminal Cerros de Valparaíso también consiguió recientemente aprobación ambiental unánime de la Coeva regional, destrabando otra iniciativa largamente postergada y considerada clave para mantener la competitividad del puerto frente a otros terminales sudamericanos.

El subsecretario sostuvo que las futuras relicitaciones representan una oportunidad para elevar los estándares del sistema portuario incorporando mayores exigencias en sostenibilidad, ciberseguridad, automatización y niveles de servicio. "Esta nueva oleada de relicitaciones significa una oportunidad clave para mejorar los estándares existentes", afirmó.

Asimismo, destacó que el sistema concesional ha permitido inversiones privadas superiores a los US\$2.000 millones en infraestructura, equipamiento y tecnología portuaria.

#### LA DURACIÓN DE LAS CONCESIONES

Desde el mundo privado y académico surgieron cuestionamientos respecto de si el modelo actual ofrece condiciones suficientes para incentivar inversiones de largo plazo en un escenario mucho más exigente tecnológica y ambientalmente.

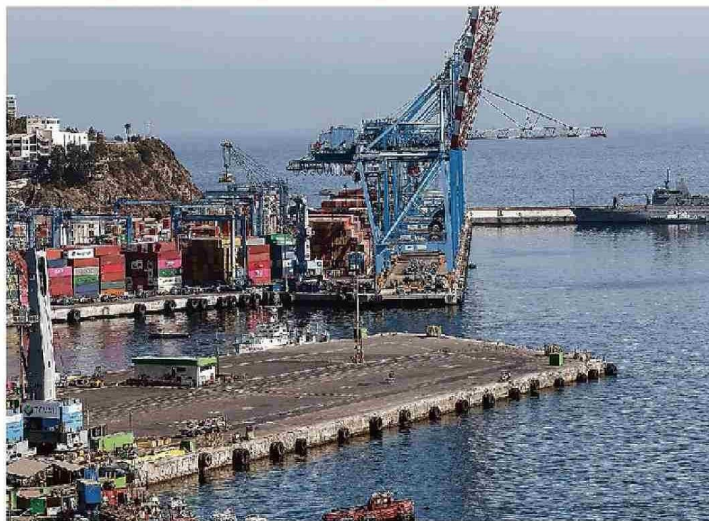
La académica de la Escuela de Negocios y Economía de la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso (PUCV), Ana María Vallina, planteó que Chile debe revisar la duración de las concesiones portuarias y las comparó con otros mercados internacionales. “Los requerimientos tecnológicos y de inversión son cada vez mayores y, comparando con el largo de las concesiones que hay en otros países, yo creo que en Chile hay que revisar el número de años que se da la concesión”, señaló.

Esta mirada apunta a uno de los principales argumentos del sector: la dificultad de justificar grandes inversiones tecnológicas a medida que los plazos de las concesiones se acercan a su término. Algo que advirtió Ricardo Tejada, gerente general de la Asociación Nacional de Armadores (ANA): “Llevamos 10 años en temas medioambientales, regulatorios, problemas de tramitación e incertidumbre”, aludiendo directamente a proyectos como Puerto Exterior de San Antonio.

Tejada sostuvo que las nuevas licitaciones deberán ofrecer condiciones suficientemente atractivas para captar operadores globales de primer nivel y mantener los estándares de eficiencia que históricamente han caracterizado a los puertos chilenos.

Uno de los planteamientos más concretos vino desde Ultraport. El gerente de Puertos Multipropósito de la compañía, Pedro Brain, propuso evaluar modificaciones a la Ley 19.542 para permitir extensiones o prórrogas de concesiones bajo estrictas condiciones de inversión y evaluación estatal.

El ejecutivo argumentó que muchos procesos de licitación portuaria tardan cinco, seis o incluso siete años debido a las revisiones ambientales y consultas ante el Tribunal de Defensa de la Libre Competencia, mientras varias concesiones ya



se acercan a su vencimiento. “Ya estamos muy atrasados, ¿por qué no evaluar también la opción de extender?”, planteó.

Brain sostuvo que en numerosos mercados portuarios maduros la tendencia internacional ha sido renovar o extender contratos para asegurar continuidad operacional y atraer nuevas inversiones. Citó el caso peruano, donde DP World logró extender su concesión en el puerto del Callao por 30 años adicionales. En contraste, advirtió que Argentina enfrentó largos períodos de paralización y conflicto tras intentar relicitar algunos terminales.

“Hoy el estándar internacional, cuando el mercado llega a un nivel de madurez, es poder renovar y extender”, afirmó. E insistió en que el actual contexto económico exige mayor certidumbre para los inversionistas respecto del marco regulatorio futuro.

#### LAS REGLAS DEL JUEGO

Aunque no abordan directamente la pregunta sobre la extensión de las actuales concesiones, Campport hizo hace pocos meses la presentación de sus 99 propuestas para el desarrollo portuario y logístico del país.

Allí plantean la necesidad de “impulsar una segunda ola de concesiones basada en la eficiencia y la colaboración. Si bien los logros del régimen de concesiones han sido notables, es momento de introducir criterios que fomenten la innovación, la transición energética, la digitalización y la coordinación interministerial con aporte de privados”.

Además, sostiene la necesidad de “ampliar la extensión de los contratos de concesión; por ejemplo, 30 años como base, pudiendo ampliarse diez

**“Ya estamos atrasados, ¿por qué no evaluar también la opción de extender? Hoy el estándar internacional, cuando el mercado llega a su madurez, es renovar”.**

**Pedro Brain**  
 Gerente de Puertos Multipropósito Ultraport

**“Los requerimientos tecnológicos y de inversión son cada vez mayores y yo creo que en Chile hay que ver el número de años que se dan para la concesión”.**

**Ana María Vallina**  
 Académica Escuela Negocios y Economía PUCV

años más sujeto a condiciones de inversión que den cuenta de la evolución de la demanda. Las bases y los contratos deben incorporar cláusulas que permitan revisar y ajustar las inversiones, incluyendo criterios de valor residual, sobre todo en los últimos años de la concesión. Estos criterios deben incluir incentivos adecuados para que los concesionarios puedan incorporar nuevas tecnologías que permitan mantener la eficiencia y eficacia de los

terminales”.

#### POSICIONAMIENTO REGIONAL

Más allá de la discusión jurídica, hubo coincidencia en que el debate debe ser estratégico. El doctor en Economía y Logística y académico de la Universidad de Valparaíso, Leopoldo Santibáñez, advirtió que Chile enfrenta un momento comparable al vivido tras la modernización portuaria de los años noventa.

Según explicó, la irrupción del megapuerto de Chancay en Perú obliga a replantear integralmente el modelo logístico-portuario chileno. “Chile no puede competir solo por precio; debe competir de manera eficiente”, sostuvo.

Santibáñez planteó que una eventual extensión de concesiones solo podría justificarse bajo condiciones extremadamente exigentes: inversiones obligatorias verificables, metas tecnológicas auditables, integración ferroviaria, automatización avanzada, interoperabilidad digital, ciberseguridad y compromisos ambientales medibles.

A la vez, advirtió que el país enfrenta un riesgo importante si no desarrolla simultáneamente infraestructura de conectividad terrestre y ferroviaria: “El gran riesgo de Chile es proponer concesiones portuarias con diseños modernos conectados a carreteras colapsadas”.

Con Puerto Exterior de San Antonio finalmente destrabado y las futuras licitaciones acercándose rápidamente, el dilema entre preservar plenamente la competencia o flexibilizar el modelo para asegurar continuidad e inversiones, podría instalarse de cara al 2030. ■