

El problema de los puertos

Chile enfrenta un problema en el futuro mediano de su sector portuario, con varios años de posible congestión en la zona central, que harán menos competitivo nuestro comercio exterior. Y aunque se espera que a mediados de la década de 2030 la situación se normalice, el tiempo previo será complejo. El motivo es el retraso en el desarrollo de proyectos. Valparaíso tendrá una licitación de sus dos terminales a fines de esta década, pero solo verá aumentar su capacidad varios años después. Por su parte, el gran proyecto en San Antonio completará —con suerte— su primera etapa a mediados de la próxima década.

La licitación de 2013 del Terminal 2 de Valparaíso contemplaba que el concesionario construyera un terminal con dos frentes de atraque. A esto se opusieron tenazmente distintos grupos. Su supuesto objetivo era proteger las características históricas y arquitectónicas de la ciudad-puerto. Eran casi los mismos que apoyaron a quienes destruyeron parte de los edificios históricos y afearon la ciudad desde octubre de 2019. Ante este escenario, el adjudicatario del proyecto original se desistió. El actual proyecto —definido en 2023, tras difíciles negociaciones con el municipio— solo podría ser rentable si se licitan como una unidad ambos terminales. En ese caso, el adjudicatario podría utilizar el terminal 2 —disminuido respecto del proyecto original— junto a los espacios de almacenamiento de contenedores que deberá construir en San Mateo, para doblar la capacidad del puerto. Pero, dado el tiempo que tardan los permisos y la construcción, esta capacidad

Varios años de posible congestión harán menos competitivo nuestro comercio exterior.

estaría disponible, en el mejor de los casos, a mediados de la próxima década.

Por su parte, en San Antonio no hay grandes inversiones planeadas, salvo el Puerto Exterior. Pero este proyecto, estratégico para el país, ha avanzado por inercia y está muy retrasado respecto de los planes originales (enfrentó una oposición similar a la de Valparaíso).

En resumen, durante los próximos diez años, probablemente no entrará en operación nueva infraestructura para carga general en toda la V Región. Esto significa que su capacidad de transferencia se mantendrá en alrededor de 3,7

MM Teus (contenedores de 20 pies) entre 2027 y 2035. Hoy la operación está al 70% de esa capacidad y creciendo.

El problema es que, dado que las naves no arriban en forma estrictamente regular, con esa ocupación hay momentos de alta congestión, en que se acumulan barcos esperando descargar. Esto tiene un costo elevado, mayor aún para las embarcaciones más modernas y que transportan más carga; frente a ello, se tiende a optar por naves antiguas y menos eficientes, lo que agrega otra fuente de encarecimiento. En este escenario, tal vez se haga necesario usar el gran Puerto de Chancay, en Perú, para transferir carga hacia barcos que operen hacia y desde Chile. Esto significa quedar en desventaja frente a ese país, cuyas cargas tendrán menores tiempos de viaje. Así, el retraso en la infraestructura portuaria, debido en gran medida a la ineficacia del Gobierno y a la presión de muchos de sus partidarios, tendrá costos que el país deberá soportar durante años.