

Fecha: 29-04-2025
Medio: El Longino
Supl. : El Longino
Tipo: Noticia general

Pág. : 10
Cm2: 663,4
VPE: \$ 398.726

Tiraje: 3.600
Lectoría: 10.800
Favorabilidad: No Definida

Título: **Edmundo González: “No le tengamos miedo a perforar la cordillera”**



Error al crear la imagen



que uno puede equilibrar mejor el sistema de la competencia interportuaria y, en lugar de tener puertos feeder, la sinergia que provocan estos cuatro puertos va a lograr al final hacer un puerto hub.

En esta idea, cómo se podría configurar un sólo hub a partir de los cuatro que señala?

Conectándolos con carreteras y vías férreas por la costa. Hay que hacerlo, de manera que sea mucho más eficiente que lo que es la Ruta 5, de tal suerte que puedan tener transferencias internas de carga sin ningún problema a través de camiones y a través del ferrocarril. Lo que tenemos que hacer para crear ese hub norte y también lograr tener un hub centro, un hub sur y un hub austral, es perforar la cordillera. Esa es mi postura, porque, de lo contrario, es una complicación para el comercio. No es lógico subir una de las montañas más altas del mundo para poder transportar cargas hacia Argentina, hacia Brasil, etcétera. Entonces, ¿cuál es la postura mía? Perforar la cordillera en el norte, en el centro y en el sur.

¿Y en el hub austral?

El hub austral es natural, que es el estrecho de Magallanes, por lo tanto, ese hub, que une a los puertos de Punta Arenas, Porvenir, Puerto Natales, Cabo Negro, es un trasvasije natural entre océanos y ya está perforado. Ese hub va a tomar mucha fuerza en el futuro, porque lo más probable es que el hidrógeno verde, el famoso H2V, va a convertir al estrecho de Magallanes y sus puertos en un hub que va a repartir hidrógeno verde en la forma de amoniaco o en la forma que sea más segura transportarla, no sólo por el Pacífico, sino que además por el Atlántico. Lo que hay que hacer ahora, es buscar el hidrógeno verde, producir este combustible del futuro y lograr que este asunto salga a los mercados de Europa, África, Asia por el Pacífico o por el Atlántico.

En el caso de la zona norte, cómo funcionaría la idea de perforar la cordillera?

Volvamos al punto central. ¿Cómo evitamos que nos pase esto que nos está pasando con Perú? Muy fácil, desarrollemos el hub norte. El hub norte es unir los puertos de Arica, Iquique, Mejillones y Antofagasta, perforar la cordillera en el lugar que sea más conveniente para conectar, fundamentalmente, Paraguay, que tiene su mercado; el sur de Brasil, a través de Sao Paulo y todos los alrededores, que tienen más del 50% de la producción industrial del Brasil y eso está frente a nuestro hub norte, no está frente a Perú. Por eso, nosotros estamos mejor posicionados para ellos. Ellos están mejor posicionados para recibir cosas de China, nosotros estamos mejor ubicados para sacar los productos de las potencias industriales que tenemos en el Atlántico como Brasil, Argentina y, en menor escala, Paraguay y Uruguay. Esa tiene que ser nuestra tarea, no es sacar los productos que haga Chile, que son insignificantes los productos que hace Chile, respecto a la competencia que tenemos que generar con China. Lo que hay que sacar, es la producción industrial del sur de Brasil, que es la más potente; del norte de Argentina, que son granos y otros tipos de cosas que pueden salir por este hub del norte.

El desarrollo de los corredores bioceánicos contribuye, en parte, al planeamiento de mejorar las conexiones con los mercados de países vecinos?

Es que hace mucho tiempo que venimos hablando de los corredores bioceánicos. Quiero hacer un reconocimiento al antiguo alcalde de Iquique, Jorge Soria, que posteriormente fue senador de la República. Él fue el primero que partió hablando del corredor bioceánico en el norte y esto es con una idea tomada de él un poco, porque fue bastante perseverante en ese tema. A mí me lo habrá explicado unas dos o tres veces, lo cual se lo agradezco mucho,

porque quedé muy metido y creo que es la solución nuestra. Eso hay que replicarlo en el centro y en el sur, ya está hecho en el sur austral. Entonces, la solución nuestra no es enojarnos con Perú, es competir con Perú; la solución nuestra no es recibir mercancías de China, es exportar lo que producen grandes países como Brasil, que saca todos los productos industriales del sur y todo lo granero desde el norte de Argentina. Esa tiene que ser nuestra fuente de comercio exterior, junto con el Paraguay, que no es menor.

Regresando a la idea de formar hubs, cómo se desenvuelve la propuesta en la zona central?

Hay que establecer un hub central uniendo a los puertos de Valparaíso, San Antonio y, si se quiere, también el complejo de Quintero – Ventanas, pero hablemos de Valparaíso y San Antonio, fundamentalmente. Por eso es que a mí, como presidente de la Liga Marítima, me molesta mucho cuando hablan de la competencia portuaria de San Antonio con Valparaíso; no debería existir. Valparaíso y San Antonio deberían estar bajo una sola administración, concesionando a privados los muelles, pero la administración estatal tiene que ser centralizada, porque es esa la que verá si Valparaíso es mejor para recibir cruceros, a lo mejor para exportar contenedores es más fácil hacerlo a través de ambos puertos o para exportar graneles y carga general es mejor San Antonio. Entonces, para eso se necesita una sola administración y no competencia. Después concesionan los muelles privados como corresponde. **¿Qué gracia tendría eso?** Hay que fijarse en todas las cosas que conectaría mirando un mapa: Mendoza, Córdoba, Rosario, Buenos Aires y Montevideo. Se estaría duplicando, en el fondo, la población de Chile con esos mercados y ahí tiene que estar nuestro punto de enfoque, no tiene que ser China. China es un gran socio comercial de nuestro país, ya basta con lo que nos llega de eso. Lo que nosotros tenemos que hacer para agilizar nuestro comercio exterior, es sacar los productos que se generan en la costa atlántica por el Pacífico hacia Asia. Ese tiene que ser nuestro punto.

En términos de infraestructura, cómo se puede lograr una mejor conexión de la zona central con Argentina?

Desarrollando una mejor infraestructura. Este proyecto, por ejemplo, del túnel Cristo Redentor existe hace muchos años. De hecho, si no me equivoco, yo vi una maqueta hace tiempo atrás en la embajada chilena en Argentina, en Buenos Aires. Ese túnel, sin duda, debiera tener pista para vehículos, pista para camiones, vías para trenes, sin tener que subir hasta el Cristo Redentor, haciendo estas largas colas de camiones, pasando por un burocrático control aduanero, sino que cruzando por un túnel con TAG, con elementos automáticos y modernos.

En la zona sur, cómo se configura la propuesta de crear un hub en ese territorio?

Un hub en el sur tiene que ser la unión entre Talcahuano, San Vicente, Coronel y

todos los complejos portuarios que hay en el área, bajo una sola administración, concesionando a privados sin ni un problema, conectando perfectamente con Neuquén y sus hidrocarburos, entre un montón de otros productos; Vaca Muerta, que es el futuro centro de hidrocarburos de Argentina; y Río Negro. Ahí, nuevamente tenemos que perforar la cordillera, no le tengamos miedo a perforar la cordillera. Juntémonos a hacer comercio con los argentinos, juntémonos a hacer comercio con los uruguayos, juntémonos a hacer comercio con los paraguayos y los brasileños. Ese es nuestro mercado, no hay que mirar hacia Perú diciendo la envidia que nos da, porque está agrandando sus puertos y desarrollando una infraestructura portuaria maravillosa. Seamos competencia y la forma de hacer competencia, es perforando la cordillera.

Justamente, existe el proyecto para construir un corredor ferroviario que conecte a Neuquén con Chile y permita llegar a la zona del Bio Bio.

Yo creo que el minuto para hacerlo es ahora. El tren es sumamente eficiente como complemento al transporte marítimo para el caso de Chile en los ejes oeste-este, al igual que lo es el rodoviario. El buque, incluyendo comercio internacional y cabotaje, es eficiente en el eje norte-sur, no satura las carreteras, mueve todo por mar, es más eficiente. Eso es lo que tenemos que desarrollar mucho mejor, no puede ser que el comercio norte-sur de Chile lo hagan solamente los camiones, es poco eficiente eso. No puede ser que los trenes no muevan cargas oeste-este o, incluso, transferencias pequeñas norte-sur. La distancia de Valparaíso a San Antonio, si yo pongo el odómetro en cero, son 100 kilómetros. Si uno la costa en un camino son 50 kilómetros, la mitad. Hay que hacer ese camino por la costa para autos, para camiones y para trenes y se acaba el problema, eso es lo que tenemos que hacer. El minuto es ahora, porque ya estamos atrasados. Es por eso que la Liga Marítima de Chile ha tomado esta batuta de los puertos, porque nos va a ayudar a salir del empantanamiento de crecimiento que tenemos y la única forma es el comercio exterior, esa es la única manera que tenemos de desarrollar estos verdaderos hubs.

Son muchos los actores involucrados dentro de la cadena, **¿qué se requiere para generar las sinergias necesarias y que la idea fluya con mayor rapidez?**

Primero, habría que modernizar la Ley de Puertos, que fue una buena Ley cuando se crearon los diez puertos estatales, pero ya quedó atrás, porque hoy día la competencia exige hubs, no exige feeders y la única forma de tener hubs aquí y rápido es unir puertos, que se puede perfectamente. El paradigma también hay que cambiarlo y perforemos la cordillera de una vez por todas, si no pasa nada. Yo, que soy experto en seguridad y defensa, digo que perforando la cordillera no pasa nada. No hay nada más fácil para controlar que un túnel, olvidese de que sería un peligro para la seguridad nacional y esos miedos de aquellos que siempre andan viendo demonios en todos lados. Al contrario, vamos a tener la posibilidad de ir por el día a Mendoza a comer un bonito bife de chorizo y un buen vino. Eso es lo que tenemos que hacer.

