

# ¿Hacia dónde navegan los puertos chilenos? Estrategias sugeridas para las próximas concesiones

A falta de una hoja de ruta explícita para los terminales, representantes de gremios, empresas y especialistas trazan el próximo ciclo para las concesiones portuarias y plantean la necesidad de desarrollar procesos más flexibles, con más dinamismo en la inversión y mejoras en eficiencia, capacidad y tecnología.

Este 2025 se cumplen 25 años desde que se implementó en Chile el Sistema de Concesiones Portuarias, fecha que marca un punto de inflexión y plantea qué viene para el futuro, pues más del 90% del comercio exterior chileno se realiza vía puertos: en 2024 los terminales nacionales movilizaron 111.098.421 toneladas de carga, principalmente para exportaciones. El valor total del comercio exterior fue de 175.565 millones de dólares FOB, con un aumento del 3,3% respecto al año anterior. Los principales productos exportados fueron fruta (40%), comestibles (20%), contenedores vacíos (20%), industriales (9%) y papeles y cartones (3%). Sin embargo, su máximo histórico reciente fue en 2018, con más de 136 millones de toneladas.

Nuestro país cuenta con dos marcos legales para el desarrollo portuario que generan tres tipos de terminales: puertos públicos de uso público, regidos por la Ley N° 19.542 (1997), administrados por empresas estatales y operados por concesionarios privados bajo estándares tarifarios y de servicio; puertos privados de uso público, y puertos privados de uso privado, ambos bajo el Decreto con Fuerza de Ley N° 340 (1960), que permite operar sin regulación en tarifas o condiciones de servicio.

Actualmente, nuestro país dispone de 72 instalaciones portuarias: 13 puertos públicos de uso público, 15 puertos privados de uso público y 44 puertos privados de uso privado, complementados por rampas de conectividad, principalmente en la Macrozona Sur-Austral, a las que arriban embarcaciones.

En este escenario, Fernando Reveco Santander, gerente de Desarrollo de Ultramar, es optimista a la hora de proyectar el futuro de la industria portuaria nacional: "Vemos muchas oportunidades de crecimiento para los puertos en Chile, con necesidades de inversión en el corto plazo, que permitan agregar



LA INDUSTRIA ADIERTE QUE LAS INVERSIONES PORTUARIAS DEBEN ACELERARSE PARA RESPONDER A LOS REQUERIMIENTOS EXTERNOS E INTERNOS.

más capacidad al sistema de puertos públicos y privados que tiene el país. Es importante señalar que hoy Chile cuenta con 25 años de una gestión exitosa del modelo de concesiones portuarias fruto de la ley 19.542 y que ha permitido brindar servicios portuarios eficientes y competitivos a los usuarios de los puertos públicos que impulsan las importaciones y exportaciones en el país".

Agrega que "adicionalmente, el país cuenta con una amplia red de puertos privados de uso público y privado que han podido satisfacer las necesidades de gran escala de industrias emblemáticas y muy importantes para el país como son la minería, la energía y la piscicultura, entre otras. Esta plataforma portuaria pública, necesita de inversiones adicionales en capacidad, tecno-

logía y conectividad, para asegurar que siga cumpliendo con las necesidades del mercado, de manera eficiente y competitiva".

Ricardo Tejada, gerente general de la Asociación Nacional de Armadores (ANA), sostiene que "gracias a la Ley de Modernización de Puertos, que permitió entregar en concesión a privados, a partir del año 2000, los principales puertos del país y luego otros, hubo un desarrollo portuario innegable en el país, dado que hubo recursos para desarrollar infraestructura y tecnología, y administrar los puertos de manera eficaz, lo que generó un aumento en la transferencia de carga en dos dígitos por varios años, para luego estabilizarse, pero que permitió mejorar la cadena logística completa".

"Ahora -agrega Tejada- estas

concesiones está a punto de cumplir su primer ciclo, de aquí al 2030, y yo creo que hay que hacer ciertos ajustes a la ley. Quizás ver lo que se ha planteado en Valparaíso, es decir, concesionar como un solo terminal o dos. Entran otros actores y también hay otros puertos que se están construyendo, entonces hay que afinar detalles para lo que viene".

Mientras que Fernando Reveco advierte que "vemos con preocupación que hoy solo Valparaíso, a través de su empresa portuaria, presenta un plan concreto, con una buena solución, para la nueva ronda de licitaciones que se deberá llevar en los próximos años, cuando las primeras concesiones cumplan los 30 años legales de operación. En cuanto a los puertos privados, éstos responderán como siempre lo han hecho, con crecimiento en

capacidad a medida que la red de puertos públicos no pueda ofrecer la capacidad necesaria o sea necesario acompañar el crecimiento de la minería, el hidrógeno verde u otros proyectos de inversión a gran escala que dependen del comercio internacional".

En tanto, Hugo Barra, miembro del directorio de la Liga Marítima de Chile (LigaMar), advierte que "los puertos son un eslabón de una cadena logística, que une centros de producción y de consumo o de oferta y demanda. Y esta cadena que sirve a su vez a un mercado, que tiene eslabones duros y eslabones blandos. Entre los primeros están los puertos, con sitios de una extensión adecuada para buques del tamaño que demanda el mercado, con áreas de acopio anexas a los puertos, con accesos fe-

rroviosarios y viales. Y hay eslabones blandos, de los cuales podemos mencionar la institucionalidad económica, política, aduanera y laboral. Por ejemplo, hoy, por problemas de seguridad, el transporte funciona en dos de los tres turnos que tiene el día, lo que equivale a que los puertos funcionaran 8 meses al año, lo cual atenta contra la productividad de esta cadena logística. Por otra parte, está el sistema de apoyo a las fuerzas que ejercen la seguridad, que en tierra son Carabineros y en la mar, la autoridad marítima. Ambas instituciones, Carabineros y la Armada, están en un primer nivel y tiene un tremendo prestigio, por lo que podrían prestar sus servicios a cualquier mercado, pero en Chile tenemos que reforzar el apoyo legal a las fuerzas de seguridad".

**111.098.421**

**Toneladas de carga,** principalmente exportaciones, movilizaron los puertos y terminales nacionales en 2024,

**72**

**Instalaciones portuarias existen en Chile,** que incluyen 13 puertos públicos de uso público, 15 puertos privados de uso público y 44 puertos privados de uso privado.

“Esta cadena logística -agrega Barra -sirve a un mercado y dependerá de su desarrollo. Y ese mercado está esperando que se aprueben inversiones. Hoy día, sin duda, el mercado nacional tiene proyecciones y potencialidades de desarrollo, pero no podemos descuidar todo lo que implica el mercado sudamericano. Especialmente la Argentina mediterránea, cuyas provincias limitan con la Cordillera, que sin duda van necesitar cruzarla y llegar a los mercados asiáticos, con las importaciones y exportaciones. Argentina tiene el doble de la población de Chile y su PIB también es el doble, cerca de US\$ 660 mil millones, así que es una oportunidad que no podemos desatender”.

#### A CORTO Y LARGO PLAZO

La ausencia de una hoja de ruta para los puertos chilenos en los próximos años es un punto que muchos expertos señalan como una de las grandes falencias de la industria. Al respecto, el gerente de Desarrollo de Ultramar expresa que “en particular en el sistema de puertos públicos, se necesita entender en el corto plazo los planes de inversión y proyectos concretos que serán propuestos para las concesiones portuarias que deberán licitarse y hacerse cargo de puertos tan importantes como lo son San Antonio Molo Sur y graneles, Iquique y San Vicente. Hasta ahora existe un proceso concreto sólo para Valparaíso, donde se agrega una capacidad adicional de 1 millón de Teus a la zona central, que no es suficiente para las necesidades del comercio internacional en el corto plazo. En cuanto al Puerto a Gran Escala de San Antonio, si se logran resolver los problemas en permisos y financiamiento para generar aguas abrigadas, estos nuevos terminales estarán disponible recién el 2036, lo cual ya es muy tarde para las necesidades que tiene hoy el país. Asimismo, es necesario conocer los proyectos de inversión para impulsar cuanto antes las licitaciones para concesionar puertos tan importantes como Punta Arenas y Puerto Montt”.

En esa línea, Fernando Reveco plantea que “estos planes maestros deberán ser muy claros en las inversiones que se requieren para generar capacidad adicional, conectividad y mayor eficiencia que ayuden a mejorar aún más la competitividad de los puertos chilenos”.

Barra destaca la importancia de los puertos de la Región del Bío-bío, como son Penco, Tomé, Talcahuano y Coronel, “de donde sale toda producción pesquera, que

hoy está con problemas por los fraccionamientos de la Ley de Pesca. Y más al sur está el Puerto de Punta Arenas, que es una alternativa vigente y permanente al Canal de Panamá, al cual el cambio climático hoy le está produciendo problemas para los buques más grandes, que debieron tomar rutas alternativas, como el Estrecho de Magallanes. Y en el Puerto de Punta Arenas, lo que está demandando una inversión grande en infraestructura es la industria del hidrógeno verde, que no podemos dejar pasar, como nos ocurrió con el litio. Sin embargo, todo eso requiere una institucionalidad de apoyo al desarrollo. Hoy en día tenemos un problema serio con lo que se ha llamado la permisología y que por razones que son del todo discutibles, tenemos detenidos miles de millones de dólares en inversiones”.

#### FUTURAS CONCESIONES

Para Fernando Reveco, el marco legal actual que tiene hoy Chile en materia portuaria “ha funcionado muy bien y solo requiere de ajustes que en ningún caso pasan por ‘refundar’ el sistema portuario actual. De todas formas, vemos necesarias algunos cambios, como por ejemplo revisar la redistribución de los recursos que hoy generan las concesiones portuarias a las ciudades donde operan y robustecer el rol de los trabajadores portuarios eventuales. Es necesario que las concesiones portuarias sean mucho más flexibles en cuanto a los proyectos de inversión. Hoy las concesiones se entregan por 20 años más 10 adicionales. Tradicionalmente, las inversiones se hacen al inicio de la concesión y no existen mecanismos eficientes para que el concesionario privado pueda plantear nuevos proyectos de inversión en infraestructura, equipos y tecnología durante toda la vida de la concesión. Hoy, por ejemplo, es casi imposible financiar grandes inversiones en los 10 últimos años de las concesiones portuarias porque no es posible extenderlas ni renovarlas”.

El gerente de Desarrollo de Ultramar afirma que “la industria del comercio marítimo avanza mucho más rápido y no puede esperar 10 o 15 años a que ingrese un nuevo concesionario para que invierta”. Para las nuevas concesiones que se vienen, expone que “es necesario generar nuevos sitios de atraque, mejores accesos rodoviarrios y ferroviarios, obras de abrigo que mejore la disponibilidad actual y entregar las condiciones de seguridad para que el transporte de carga vuelva a operar las 24 horas”. ■