LITORALPRESS

Fecha: 29-07-2025
Medio: El Mercurio
Supl. : El Mercurio - Bodelaje y Transporte
Tipo: Noticia general
Título: ¿Hacia dónde navegan los puertos chilenos? Estrategias sugeridas para las próximas concesiones

Pág. : 10
Cm2: 393,6
VPE: $ 5.170.157

Tiraje: 126.654
Lectoría: 320.543
Favorabilidad: No Definida

EL DIAGNÓSTICO DE LA INDUSTRIA SOBRE EL FUTURO MARÍTIMO DE CHILE:

¿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 siguiente ciclo para las concesiones portuarias. Bajo su mirada, plantean la necesidad urgente de desarrollar procesos más flexibles, con más dinamismo en la inversión y mejoras en eficiencia, capacidad y tecnología. De esta manera, se podría acelerar el transporte de carga en varias zonas del país, de norte a sur.

Industria plantea que se requieren cambios, pero previamente un intercambio de miradas para poder ir en línea con el desarrollo del negocio. 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 del sector.

FELIPE LAGOS

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 US$ 175.565 millones 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 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 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, 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 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".

El ejecutivo 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, tecnología 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, dado que hubo recursos para desarrollar infraestructura y tecnología, y administrar los puertos de manera eficaz, lo que generó un aumento en la trasferencia de carga en dos dígitos por varios años, para luego estabilizarse, pero que permitió mejorar la cadena logística completa".

LAS ADVERTENCIAS

Tejeda dice que "las concesiones están a punto de cumplir su primer ciclo, de aquí a 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. Además, 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 a cabo en los próximos años, cuando las primeras concesiones cumplan los 30 años legales de operación. En cuanto a los puertos privados, estos 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 se requiera acompañar el crecimiento de la minería, el hidrógeno verde u otros proyectos de inversión a gran escala que dependan del comercio internacional".

En tanto, Hugo Barra, miembro del directorio de la Liga Marítima de Chile (Ligamar), explica 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 sirve a su vez a un mercado, que tiene eslabones duros y eslabones blandos".

Entre los primeros, menciona, 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 ferroviarios y viales.

A su juicio, "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 se activen ocho 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 el mar, la autoridad marítima. Ambas instituciones, Carabineros y la Armada, están en un primer nivel y tienen 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".

A CORTO Y MEDIANO 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, menciona el ejecutivo, existe un proceso concreto solo para Valparaíso, donde se agrega una capacidad adicional de un millón de Teus a la zona central, que no sería 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 disponibles recién en 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", asevera el ejecutivo.

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, en tanto, destaca la importancia de los puertos de la Región del Biobío, como son Penco, Tomé, Talcahuano y Coronel, "desde donde sale toda la 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".

Bajo su mirada, el puerto de Punta Arenas, lo que está demandando es una inversión grande en infraestructura para la industria del hidrógeno verde, "que no podemos dejar pasar, como nos ocurrió con el litio".

Sin embargo, al mismo tiempo el ejecutivo sostiene que todo eso requiere una institucionalidad de apoyo al desarrollo. "Hoy 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", concluye Barra.

EL DEBATE SOBRE LAS FUTURAS LICITACIONES QUE SE VIENE

De acuerdo con Fernando Reveco, gerente de Desarrollo de Ultramar, el marco legal 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, el ejecutivo explica que es necesario hacer 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".

El ejecutivo explica que 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".