

MARCO GUTIÉRREZ V.

LOUIS DE GRANGE DESTACÓ IMPORTANCIA DE ESTOS PLANES PARA EL COMERCIO EXTERIOR

Expansión "prioritaria" de puertos de San Antonio y Valparaíso y relicitaciones: La nueva agenda del biministro de Transportes y Obras Públicas

Indicó que para la construcción del molo de abrigo sanantonino, EPSA está evaluando mecanismos de endeudamiento, financiamiento multilateral, emisión de bonos, entre otros.



“Perú ha realizado inversiones portuarias muy relevantes en los últimos años, lo que demuestra que la competencia logística regional es cada vez más intensa. Eso obliga a Chile a seguir avanzando y modernizando su infraestructura para mantener su competitividad en el comercio internacional”.

LOUIS DE GRANGE
 Biministro de Obras Públicas y de Transportes y Telecomunicaciones

unos cuatro kilómetros de extensión, dragado y explanadas, entre otros.

El biministro indicó que el financiamiento del molo es “uno de los desafíos de infraestructura más relevantes que tiene hoy el país”. Preciso que “EPSA ya se encuentra trabajando y evaluando distintas alternativas de financiamiento. Entre ellas, se están revisando mecanismos de endeudamiento, financiamiento multilateral, emisión de bonos y otras

fórmulas complementarias que permitan estructurar un esquema robusto y sostenible en el largo plazo”.

Valparaíso, un concesionario

En el puerto de Valparaíso, la licitación del Terminal 2 termina en 2027 y la del concesionario Terminal Pacífico Sur Valparaíso —TPS, ligada al grupo Von Apen— culmina a fines de 2029, por lo que para el primer caso se impulsa un

contrato corto para que calcen ambas fechas.

“El proceso de ampliación portuaria de Valparaíso es una iniciativa estratégica para el comercio exterior chileno”, aseguró la autoridad. Explicó que en el caso del Terminal 2, “las materias asociadas a su continuidad y extensión se encuentran a la espera del resultado del Tribunal de Defensa de la Libre Competencia (TDLC), para completar esta concesión hasta diciembre de 2029”.

Agregó que en Valparaíso, “se está avanzando en el proceso de ampliación portuaria de largo plazo, que debe entrar en operación a partir de 2030 y que contempla un esquema con un solo concesionario”.

Relicitaciones en 2028-2029

Además de TPS, al 2030 terminan las concesiones de Iquique Terminal Internacional (ITI), San Antonio Terminal Internacional (STI), Puerto Panul y San Vicente Terminal Internacional (SVTI). El biministro comentó que “las relicitaciones portuarias son estratégicas para el comercio exterior chileno”.

Detalló que hoy las bases de licitación de los terminales de Valparaíso, San Antonio y San Vicente se encuentran en revisión en el TDLC y en el caso de Iquique, “ese proceso debiera iniciarse próximamente”.

Aseguró que “el objetivo es avanzar en los procesos licitatorios durante 2028 y 2029, de manera de asegurar que las nuevas concesiones entren en operación el 2030, evitando discontinuidades y entregando señales claras, tanto a los operadores como a los inversionistas”.

Inversiones peruanas

¿Chile se está quedando atrás en materia portuaria respecto de Perú, que desarrolló Chancay (a poco más de 70 km de Lima) y proyecta otro terminal de San Juan de Marcona (Ica)?

Louis de Grange señaló que “Perú ha realizado inversiones portuarias muy

relevantes en los últimos años, lo que demuestra que la competencia logística regional es cada vez más intensa. Eso obliga a Chile a seguir avanzando y modernizando su infraestructura para mantener su competitividad en el comercio internacional”.

Añadió que “más que mirar esto únicamente como una competencia, también existe una necesaria complementariedad logística regional. Sudamérica está aumentando su intercambio comercial con el mundo y eso exige sistemas portuarios y logísticos cada vez más eficientes, integrados y resilientes”.

Seguridad y royalty

La seguridad en los puertos es un tema que preocupa a los operadores de los terminales, transportistas y firmas que importan o exportan. Sobre este tema, el biministro sostuvo que el combate al crimen organizado asociado a la actividad portuaria “requiere coordinación estrecha entre Aduanas, policías, Ministerio Público, Directemar, empresas portuarias, concesionarios y operadores privados, fortaleciendo tanto la capacidad preventiva como la capacidad de fiscalización y persecución”. En esa línea, afirmó que “impulsaremos una mayor integración de herramientas de trazabilidad, control tecnológico, análisis de riesgo e intercambio de información entre organismos públicos y privados. La digitalización de procesos logísticos y portuarios también cumple un rol muy importante para mejorar controles y reducir espacios de vulnerabilidad frente al tráfico ilícito y otras actividades del crimen organizado”.

Sobre los proyectos que han planteado el cobro de un *royalty* a la carga movilizadas en los terminales marítimos, De Grange indicó que “es un debate legítimo, pero es indispensable evaluar con seriedad sus impactos económicos, territoriales, operacionales y también sus efectos sobre la competitividad internacional de nuestros puertos frente a otros países de la región. El desafío principal hoy debe estar puesto en fortalecer la capacidad logística y portuaria del país”.