

Región de Valparaíso

INFRAESTRUCTURA PORTUARIA PARA EL FUTURO

LA EVOLUCIÓN DEL COMERCIO INTERNACIONAL Y DEL DESARROLLO DEL PAÍS, ESTÁN IMPULSANDO EL AUMENTO DE LOS FLUJOS DE CARGA NAVIERA QUE LLEGAN A LA COSTA OESTE DE AMÉRICA DEL SUR. POR ESO, LOS PUERTOS DE LA REGIÓN DE VALPARAÍSO ESTÁN INVIRTIENDO FUERTE PARA RECIBIR EMBARCACIONES MÁS GRANDES Y CON MAYOR FRECUENCIA.

Por Teresa Toyos _Fotos gentileza de Puerto Valparaíso

La Región de Valparaíso es la piedra angular de la macrozona central de Chile y plataforma de entrada y salida de nuestras exportaciones e importaciones, comunicando a nuestro país y a todo el cono sur de América con el Asia Pacífico y el mundo. Por eso sus puertos son claves en la estrategia nacional de desarrollo.

“Hemos trabajado conjuntamente con el gobierno regional y con las autoridades sectoriales en la identificación de las principales necesidades de infraestructura. Estos aportes fueron recogidos en su momento en el Plan Maestro de Desarrollo Regional y en el Plan de Infraestructura para la Competitividad del MOP en 2009”, explica Jorge Dahdal Casas-Cordero, presidente CChC Valparaíso. Las inversiones e infraestructura, agrega, no sólo son importantes para la región, sino también para el país.

Por eso fue bien recibido el acto que en

julio pasado encabezó el Presidente Sebastián Piñera, cuando se realizó el traspaso al nuevo concesionario de la operación del Terminal 2 del Puerto de Valparaíso. Con una inversión de US\$ 500 millones, es la más importante en la historia de la ciudad puerto y permitirá aumentar la capacidad de movilización de carga desde 11 millones a más de 22 millones de toneladas anuales.

EVALUACIÓN POSITIVA

La evolución del crecimiento de las naves en los últimos 15 años da cuenta de un mercado competitivo y altamente eficiente, que necesita de embarcaciones más grandes para transportar el mayor volumen de carga que se requiere, fenómeno que impacta en la infraestructura de los puertos.

Teniendo en cuenta dicha realidad, los futuros proyectos de Puerto Valparaíso consideran navíos Post-Panamax de 400

metros de eslora, 56,4 metros de manga y 15,5 de calado, además del equipamiento capaz de atenderlos. Harald Jaeger Karl, gerente general de Puerto Valparaíso, comenta que el sistema portuario estatal de esta región cuenta con las condiciones necesarias para soportar la demanda actual y futura del comercio exterior de la zona central de Chile. Sumando los proyectos de San Antonio y Valparaíso, en los próximos años existirán cuatro terminales con la infraestructura necesaria para albergar este tipo de barcos en la Región de Valparaíso.

Ambos puertos poseen terminales recién licitados, cuyos concesionarios tienen la misión de ampliar sus capacidades de modo de soportar el crecimiento de la demanda de transferencia de carga. “En forma particular, Puerto Valparaíso acaba de concretar la entrega del Terminal 2 por 30 años a la empresa española TCVAL que ampliará, mantendrá



y operará este frente de atraque. Adicionalmente, los concesionarios actuales en ambos puertos también han presentado proyectos para mejorar la infraestructura de los terminales que operan, con el objeto de ampliar su capacidad de atender, en forma simultánea, a dos naves post-panamax (más de 300 metros de eslora), que ya están atracando en estos puertos”, comenta Harald Jaeger Karl.

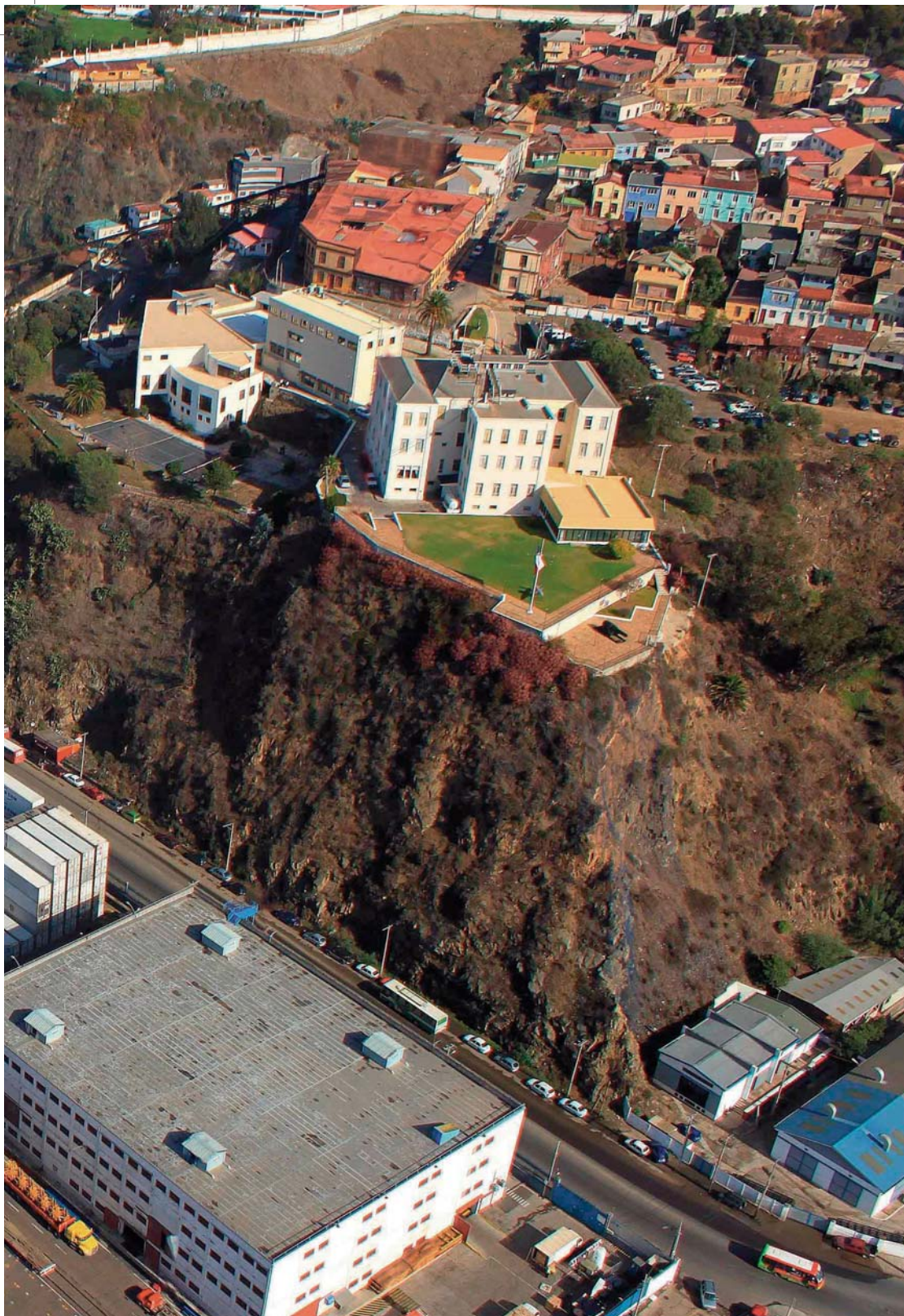
Para el largo plazo, tanto Puerto Valparaíso como San Antonio tienen sendos proyectos de terminales de gran escala, concebidos para recibir los cargamentos cuando los cuatro terminales especialistas en la car-

ga general de la región estén a plena capacidad. Adicionalmente, se trabaja en los procesos de comunicación y presentación de estas iniciativas a distintos públicos, donde la participación ciudadana será relevante.

“En resumen, el sistema portuario de la Región de Valparaíso cuenta con la infraestructura para soportar la demanda de los próximos 30 años, manteniendo con esto su competitividad en el corto, mediano y largo plazo”, agrega Jaeger. Lo que se debe trabajar y asegurar, en coordinación con el sector privado, es que exista la infraestructura logística y de servicios adecuada alre-

dedor de los puertos para las cargas que circularán por ambos sistemas.

Por otro lado, será necesario contar con la infraestructura necesaria para mejorar los procesos del comercio exterior, disminuyendo costos y tiempos. “En este sentido, Puerto Valparaíso está desarrollando un nuevo sistema de información llamado Silogport, el primer Port Community System del país. Este sistema, replicable en otros puertos de Chile, será implementado en 2014 y entre sus beneficios están la disminución de procesos presenciales y la redigitación de datos, el aumento de la vi-



LOS FUTUROS

proyectos de Puerto Valparaíso consideran navíos Post-Panamax de 400 metros de eslora, 56,4 metros de manga y 15,5 de calado, además del equipamiento capaz de atenderlos.

sibilidad y la trazabilidad de la carga, y la disminución de costos de la cadena logística del comercio exterior”, explica el gerente general de Puerto Valparaíso.

LA ALIANZA CON EL CALLAO

Perú ha presentado un crecimiento sostenido de su economía y cuenta con planes de inversión en los terminales de su principal puerto, el Callao. Sin embargo, Chile mantiene cerca del 50% de la carga de la costa oeste de Sudamérica y, en particular, el sistema portuario de la Región de Valparaíso suma más contenedores movilizados

que los de sus vecinos del norte.

“Los puertos de Valparaíso y San Antonio tienen el desafío de seguir siendo líderes de transferencia de carga. Cabe mencionar que el mercado nacional de importación y exportación de ciertos tipos de carga es muy relevante para los productores de la zona central, por lo que difícilmente podrían pasar primero por el puerto de Perú”, comenta Jaeger. Por eso, más que una competencia, ambos sistemas son un complemento para seguir aumentando la importancia de la costa oeste de Sudamérica para las rutas comerciales internacionales.

Una vez que se amplíe el canal de Panamá, algún puerto de este sector podría tender a transformarse en un “hub” que reciba las cargas de grandes naves, para que luego sean distribuidas en naves más pequeñas a la costa oeste de Sudamérica. Por lo mismo, los puertos de Chile y del Perú deben implementar sus proyectos portuarios, considerando el establecimiento de zonas de extensión que soporten la construcción de nuevos puertos e infraestructura logística. De esta manera, ambos países crecerán a un ritmo que permitirá aumentar los volúmenes de carga transferida.