

Inversiones Portuarias

UNA PRIORIDAD

DE CORTO PLAZO

A PESAR DEL LENTO CRECIMIENTO DE LA ECONOMÍA CHILENA Y MUNDIAL, LA NECESIDAD DE UTILIZAR PUERTOS SERÁ CRUCIAL EN EL FUTURO CERCANO. POR ESO, AMPLIAR LA CAPACIDAD DE LOS TERMINALES PORTUARIOS, ESPECIALMENTE EN LA REGIÓN DE VALPARAÍSO, Y MEJORAR LA CADENA LOGÍSTICA DE LOS PRINCIPALES PUERTOS DEL PAÍS SERÁ ESENCIAL PARA ATENDER UNA DEMANDA QUE IRÁ EN AUMENTO.

Por Jorge Velasco_Fotos Vivi Peláez

Puerto de Valparaíso.



Las 486 instalaciones portuarias con las que cuenta Chile no alcanzarán para satisfacer la demanda futura de un mundo competitivo y de un país que debiera seguir creciendo para alcanzar el desarrollo. Esto se debe a que el 85% del aumento de la carga a nivel internacional se realizará por medio de las redes portuarias. Se trata de una cifra trascendental para Chile, que continuará siendo un gran exportador de productos como cobre, fruta, madera, vino y salmón, entre otros.

Dada la alta participación del comercio exterior en nuestra economía, es indispensable asegurar las capacidades suficientes para hacer frente a esta demanda, afirma la Cámara Chilena de la Construcción en su informe Infraestructura Crítica para el Desarrollo (ICD), elaborado en 2016 y que estipula las necesidades en infraestructura que necesitará el país para hacer frente al crecimiento hasta el año 2025.

Si bien la situación no es crítica aún, sí hay que prender las alarmas. Según el Logistics Performance Index del Banco Mun-

dial, que compara el desempeño en logística comercial entre 160 países, desde 2007 Chile ha descendido 14 lugares en el ranking, pasando del puesto 32 al 46.

De acuerdo al ICD, la posición relativa de Chile en el ámbito logístico es insuficiente para posicionarnos con alguna ventaja en los mercados que nos interesa captar. Y en nuestro país aún no se han tomado decisiones para aumentar la capacidad que requiere con urgencia. Un ejemplo de ello es determinar dónde se instalará el Puerto a Gran Escala (PGE), que se necesita y se proyecta en la zona central, ya que los terminales más importantes (Valparaíso y San Antonio) son los que están más cerca de copar su capacidad nominal de carga.

CARENCIAS DEL SISTEMA PORTUARIO

Gabriel Aldoney, intendente de la Región de Valparaíso, es además experto en puertos. De hecho, fue director nacional de la Empresa Portuaria de Chile (EM-

PORCHI), de la Empresa Portuaria Talcahuano San Vicente y de la Empresa Portuaria de Valparaíso.

En su opinión, las deficiencias que existen en infraestructura en este tema, se relacionan principalmente con el tipo de puertos. En aquellos destinados al comercio exterior, los problemas tienen que ver “con la accesibilidad y con la necesidad de áreas que les permitan operar con mayor eficiencia fuera de los recintos portuarios. En algunos casos menores hay problemas de capacidad, pero en general las dificultades están más bien fuera del recinto”.

La manera de subsanar esta problemática está en desarrollar planes maestros que no solo tomen en cuenta la operación al interior del puerto, sino también en su entorno. “Es evidente que se necesita tener un ordenamiento desde el punto de vista de la planificación e incorporar estos proyectos a las carteras de inversiones desde el punto de vista sectorial. Quizás, en el caso de la Región de Valparaíso, lo más evidente es

Puerto de San Antonio.





Gabriel Aldoney,
intendente de la
Región de Valparaíso.

LOS PUERTOS EN CHILE SON MUY dependientes de los camiones para la conexión con el interior del país. Contar con transporte multimodal desde el puerto hacia el interior es un tema crítico para el sistema portuario chileno.

la conexión con el puerto de San Antonio, que requiere mejoras sustantivas. Pero también hay otros ejemplos, como Coquimbo y Puerto Montt, que están prácticamente ubicados en las zonas urbanas y que requieren medidas orientadas a disminuir o a controlar de mejor manera el flujo de los camiones”, explica Aldoney, quien también es ingeniero mecánico de la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso.

Para el caso de aquellos puertos destinados fundamentalmente a transportar granes, agrega el experto, una de las principales deficiencias radica en la falta de una red ferroviaria, que permita el transporte más eficiente de carga. Se trata de una visión compartida por la última versión del documento “Ports Policy Review of Chile”, elaborado por el Foro Internacional de Transporte, el cual además extiende esta problemática a todo el sistema.

“Los puertos en Chile son muy dependientes de los camiones para la conexión con el interior del país. Contar con transporte multimodal desde el puerto hacia el interior es un tema crítico para el sistema portuario chileno. Con los volúmenes que se proyectan, en particular para Chile cen-

tral, mejorar este tema será esencial para evitar la congestión en las principales ciudades portuarias y carreteras del país. Para lograrlo, se debe hacer un cambio de paradigma, sin embargo, Chile carece de una estrategia multimodal. Esto se ve en la carencia de inversión y prioridad para los trenes de carga y la poca utilización de las vías férreas privadas”, detalla el texto.

Y en relación a los puertos más pequeños, especialmente de aquellos ubicados desde la Región de Los Lagos hacia el sur, Aldoney relata que los problemas apuntan a la carencia de un modelo de gestión que permita planificar y gestionar sus operaciones de una manera mucho más eficiente. “En el ámbito de la planificación, esto se refiere a cómo evitar que en estos puertos se generen las mismas dificultades en el futuro como las que se han sufrido en los puertos mayores. Y en cuanto a la gestión, debe existir un ente que permita regular el funcionamiento

de los distintos operadores que están en estos puertos, para que no existan problemas de mantención, de operaciones ineficientes e inseguras”, dice el intendente de la Región de Valparaíso.

Todos estos aspectos se integran principalmente en un solo concepto: logística. “El costo logístico –argumenta Gabriel Aldoney– no puede entenderse solo teniendo como referencia lo que ocurre dentro de los puertos, sino en la cadena completa. Este concepto, mucho más holístico, es un desafío enorme desde el punto de vista tecnológico, de los procedimientos y de las coordinaciones de los distintos organismos que se desempeñan en la cadena logística”.

PUERTO A GRAN ESCALA

Para Gabriel Aldoney, las principales necesidades portuarias del país debieran apuntar al reestudio de la situación de Puerto Montt y de zonas colmadas que son importantes en el transporte de combusti-

“EL PUERTO A Gran Escala es una respuesta que el país requiere para abordar el crecimiento que está alcanzando, fundamentalmente en la carga en contenedores”, dice Gabriel Aldoney.

ble y energía, como Puchuncaví-Quintero, Mejillones y San Vicente. “Se requiere de una visión de largo plazo para resolver el hecho de que son zonas que ya están saturadas y que tienen capacidades bastante utilizadas”, apunta.

Pero sin duda la prioridad debiera ser el Puerto a Gran Escala, ubicado en la V Región. Su construcción triplicaría la capacidad actual de San Antonio y Valparaíso y será uno de los mayores proyectos que se hayan construido en Chile. Para el ICD es una iniciativa clave en el desarrollo del país. De los US\$ 4.390 millones que el estudio estima que se deben invertir en materia portuaria entre 2016-2025, el PGE requiere US\$ 2.400 millones.

“Es una respuesta que el país requiere para abordar el crecimiento que está alcanzando, fundamentalmente en la carga en contenedores. Si bien es cierto que en los últimos años ha habido un cierto estanca-

miento, su evolución en el tiempo muestra una vinculación muy estrecha con el crecimiento del país. Cuando retomemos los índices de crecimiento y la economía mundial se recupere, lo más probable es que la carga de contenedores también vuelva a hacerlo y ese nivel será mucho mayor que el del PIB. Por lo tanto, hay que prepararse para esas etapas. Estos aumentos de demanda van a requerir mayores capacidades en los puertos, además de las necesidades que habrá por la llegada a Chile de barcos de mayor capacidad”.

El proyecto se encuentra en la etapa de elaboración de sendos anteproyectos en San Antonio y Valparaíso. Se está a la espera de que el Gobierno se pronuncie respecto a las orientaciones generales, para así ingresar a las etapas definitivas y desarrollar esta iniciativa definitivamente. Se espera que inicie su funcionamiento en el periodo 2015-2030.

Grau siempre **presente**
en las obras que hacen **grande** a Chile



WWW.GRAU.CL

OFICINAS CENTRALES:

LAS ACACIAS 02359,

SAN BERNARDO, SANTIAGO

• FONO: 600 372 72 72

• COPIAPÓ • LA SERENA • SANTIAGO • CONCEPCIÓN • TEMUCO