



MARCO GUTIÉRREZ V.

Las empresas navieras internacionales, que por estas fechas están definiendo sus itinerarios para 2025, podrían optar por no considerar a Chile como destino final en ciertas rutas —desde Asia, por ejemplo—, y llegar solo a Perú. Esto, esencialmente, en el caso de barcos de mayor envergadura, de 400 metros de eslora y 16 metros de calado.

Así lo advierte Daniel Fernández, presidente de la Cámara Marítima y Portuaria de Chile (Camport), que agrupa a terminales y navieras. Afirma que en el país ningún puerto puede recibir ese tipo de naves, mientras que en el Callao y Chancay, Perú, los terminales sí están habilitados.

La inquietud que plantea Fernández, relacionada con la capacidad de infraestructura de los terminales chilenos, no es la única que se ha escuchado en el sector en los últimos días. A fines de agosto, el CEO de DP World Chile, Curtis Doiron, señaló en "El Mercurio" que la frecuencia de cierres en San Antonio —por oleaje— es mayor que en los 70 terminales donde opera la firma dubaití y que, por ello, una compañía naviera podría decidir no venir más a Chile. Ayer, el ejecutivo reiteró la preocupación en la sección Cartas al Director de este medio.

La estatal Empresa Portuaria San Antonio (EPSA), los concesionarios y la Armada trabajan en un plan para que ese puerto opere con olas de hasta 2,5 metros de altura, medio metro más que el límite actual. El objetivo es reducir los cierres por mal clima. Fernández confía en que la iniciativa resulte, pero indica que debe haber una pronta definición.

—¿Cuál es la preocupación respecto de los itinerarios de las navieras?

“Las navieras, cuando definen itinerarios, necesitan básicamente tres criterios. Uno es la confiabilidad, es decir, tener certeza de que podrá atracar en un puerto. Y eso depende del porcentaje de disponibilidad del terminal. Si es bajo, puede incurrir en mayores costos por esperas o desvíos. El segundo es la capacidad, que no solo esté disponible por condiciones climáticas, sino que tenga sitios de atraque y no se deba hacer una fila por congestión. El tercero es que las naves que se quieran utilizar para una ruta, por condiciones físicas, puedan recalcar en algún sitio de ese puerto. La pregunta es si en Chile, respecto, por ejemplo, de Chancay y Callao de Perú, tenemos esas condiciones o no”.

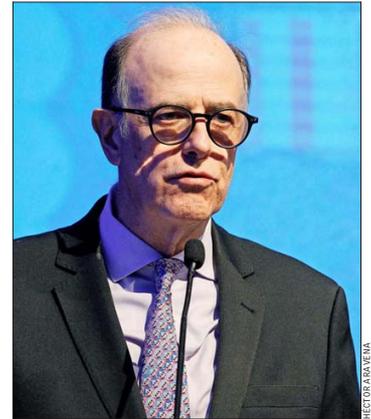
Daniel Fernández, presidente de la Camport, enciende las alarmas por falta de infraestructura:

Gremio marítimo portuario advierte que navieras podrían eliminar a Chile de algunas rutas y optar por Perú

Esto, porque en las costas chilenas no existen puertos que puedan recibir embarcaciones de 400 metros de eslora y 16 metros de calado, afirma.



Cerca de 13 a 14 metros es el calado autorizado en los puertos de la zona central en Chile, indicó el presidente de la Camport.



RECTOR PARA VINA

“Si una nave de esas características decidiera hacer la ruta, por ejemplo, Shangái-Pacífico Sur, las posibilidades para atracar que tiene son Callao y Chancay”.

—¿Y están esas condiciones?

“En disponibilidad, tenemos problemas en San Antonio, Arica, Antofagasta, Ventanas, porque la cantidad de días de puertos no operativos es muy alta. Ahí el esfuerzo es trabajar con la Armada... Se han hecho estudios de maniobrabilidad para actualizarlos a las nuevas condiciones climáticas y la Armada lo está revisando. Tenemos un trabajo colaborativo y soy optimista de que eso va a ocurrir”.

“En el tema de capacidades, en general, si mejoramos la primera condición (evitar cierres por clima), hay buena capacidad para atender naves, con buenas grúas, eficientes. No tenemos un problema de capacidad significativa por congestión. Pero en un horizonte de 10 años más, podemos necesitar más capacidad. Y para eso hay que empezar a preparar los planes de inversión ahora”.

“En el tercer tema (condiciones físicas), no tenemos ningún

sitio de atraque para estas naves *Ultra Large Container Vessels*, que son 20.000 contenedores, 400 metros de eslora, 60 de manga y 16 de calado”.

“Entonces, si una nave de esas características decidiera hacer la ruta, por ejemplo, Shangái-Pacífico Sur, las posibilidades para atracar que tiene son Callao y Chancay. Ese barco tendría que desconsolidar la carga que va a Chile en esos lugares y luego otra nave, de otro itinerario, tomarla para traerla a Chile”.

—¿Eso está ocurriendo?

“Ese fenómeno no está ocurriendo hoy en forma significativa, pero hay una tendencia hacia allá. Ahora, Chile es un país terminal y no es un mercado tan grande. Entonces, pensar que todas las naves tendrían que ser gigantes para atender la ruta, por ejemplo, hacia China, no tiene sentido. Pero sí habrá algunas y sería bueno captarlas en algún sitio de atraque en Chile y

no tener que usar transbordos en Perú”.

Lento avance

—¿Pero eso tampoco podría resolverse con inversión de aquí a unos meses?

“No, para naves de gran escala, tenemos que pensar, por ejemplo, en los proyectos de San Antonio y Valparaíso. En 10 años más, deberíamos tener más de dos sitios de atraque para ese tipo de embarcaciones, en algunos puertos de la zona central y en el Biobío”.

—¿Y ve que van bien encaminados esos proyectos?

“Ve que avanzan lento. Lo más avanzado es en Valparaíso, que además es un buen ejemplo, porque ellos consensuaron con todos los actores locales el proyecto que tienen. Pero bueno, está el estudio de impacto ambiental, luego la judicialización

nes... Hay que licitarlo, hay un plazo y un proceso. El caso de San Antonio se ve más lejano aún, por el ritmo de avance que lleva”.

—¿Si no se acelera eso, hay un mayor riesgo de que los barcos recalcan en Perú y no vengán a Chile?

“Algunos, claro, los que sean de gran tamaño, como mencioné. Ahora, insisto, no toda la carga se moverá en esos barcos, ni esto es una cuestión instantánea. Pero esa es la tendencia a largo plazo. Tenemos que tomar medidas hoy para que ese largo plazo, cuando ocurra, estemos mejor preparados”.

—¿En términos de infraestructura, 10 años es poco tiempo?

“Es poco. Cuando se dice 'ah, pero faltan 10 años', bueno, 10 años están a la vuelta a la esquina en materia de infraestructura, más con los tiempos que toman los proyectos hoy día en

Chile. Entonces creo que hay que acelerar el paso. Si se toman decisiones cuando ya existe congestión o cuando las naves alcanzan un gran tamaño y no las puedes recibir, siempre es un poco tarde”.

—Hace unos días, el CEO de DP World Chile también realizó una advertencia, pero por los cierres por condición climática en San Antonio. ¿Eso también le preocupa?

“Sí, pero quiero recalcar en eso que se está haciendo un trabajo con la empresa portuaria, los terminales privados y la Armada, para ajustar los estudios de maniobrabilidad para tener una mayor disponibilidad. Hay voluntad de todas las partes y se está haciendo un buen trabajo colaborativo”.

“Pero esto tiene un horizonte también. Si nosotros nos demostramos un año más, por ejemplo, puede ser bien complicado para la definición de itinerarios”.