

Hapag-Lloyd: Puerto Exterior de San Antonio "no tiene sentido"

El líder del holding portuario afirma que el proyecto no se alinea con las necesidades de Chile.

POR MARCELA VÉLEZ-PLICKERT

Promete ser la mayor obra portuaria en la historia del país. El Puerto Exterior de San Antonio, a cargo de una empresa pública, es parte central del legado en infraestructura que el Gobierno tiene en agenda.

Pero en el reciente Chile Day, realizado en Londres, una de las principales empresas portuarias del mundo cuestionó la utilidad de una inversión estimada en US\$ 3.500 millones.

"¿Querías utilizar estos fondos para empezar ahora a desarrollar otro puerto en San Antonio y dejar atrás otros negocios ya en marcha?... Eso no tiene sentido", cuestionó Dheeraj Bhatia, miembro del director ejecutivo de Hapag-Lloyd y CEO de su holding de terminales portuarios, con sede en Rotterdam.

En 2023, Hapag-Lloyd concretó la compra del negocio portuario y logístico de SM SAAM, que incluía activos en puertos de Chile (San Antonio, Iquique, Antofagasta), Ecuador, Colombia, Costa Rica, México y Florida, en Estados Unidos.

De parte del Gobierno central y regional, el proyecto Puerto Exterior San Antonio se presenta como una necesidad para garantizar la competitividad comercial del país. El proyecto contempla dragado marino, la construcción de dos terminales, caminos y centros de manejo de carga que sumarían 6 millones de TEU (unidad equivalente a un contenedor de 20 pies de largo) a los tres millones que tiene San Antonio.

El Gobierno ha realizado ya diversas presentaciones internacionales para atraer inversionistas y anunció un llamado a licitación para la construcción del terminal a fines de 2025, con un inicio de obras proyectado para el año siguiente, y la operación del terminal en 2036.

El problema, apunta Bhatia, es que el proyecto no se alinea con la realidad del tipo de carga y las necesidades del país. Una de las promesas del Puerto Exterior es que podrá recibir portacontenedores "megamax" o ULCV (Ultra

Large Container Vessels), que por sus grandes dimensiones hoy sólo pueden atracar en grandes puertos como Rotterdam, Singapur o Los Ángeles. "A veces pareciera que hay una comparación con Perú", apunta el ejecutivo, en referencia al megapuerto de Chancay, que aspira a convertirse en la vía de entrada para este tipo de megabuques, principalmente chinos, en Sudamérica.

"Es una situación diferente porque Chile tiene su propia carga, mucho comercio de entrada y salida, exportaciones e importaciones. Mientras que este puerto que se está visualizando es más como un puerto de transbordo, lo cual no es necesario en un país como Chile", afirma.

En su lugar, se podría usar los recursos en otras urgencias como la construcción de la infraestructura de red de puntos de carga para aumentar el uso de vehículos eléctricos.

Más que competir con Chancay construyendo un puerto para megabuques, Bathia propone que se creen las condiciones para invertir en nueva infraestructura y tecnología, que permitiría ampliar la capacidad y extender la utilidad del puerto actual.

"Actualmente las exportaciones de Chile o el negocio de puertos son suficiente para atender sus necesidades al menos hasta 2034, según nuestras estimaciones. Con algunas inversiones y cambios más, podemos extenderlo hasta 2040. Si es el momento adecuado para millones de dólares en el desarrollo de otro puerto... Dejo esa decisión al Gobierno", sentencia.

Bathia dirigió Hapag-Lloyd en India hasta 2018, y a partir de enero de julio pasado asumió el liderazgo del negocio de terminales portuarios.

"A pesar de los temores de recesión, el comercio mundial ha seguido creciendo. Quizás no al ritmo que todos quisiéramos, pero sin duda observamos crecimiento el año pasado, y también estamos viendo crecimiento este año", responde consultado por Señal DF sobre las perspectivas para la industria.

El ejecutivo plantea que más allá

de riesgos geopolíticos temporales, como fueron las interrupciones en el Mar Rojo por los ataques de rebeldes hutíes, los países deben pensar en cómo se darán en el largo plazo las relaciones comerciales entre los principales mercados. En ese sentido, Bathia se alinea con quienes ven que el mundo avanza no a una desglobalización, pero sí a un mundo que requerirá de cadenas de suministros diversificadas, lo que creará más nodos de producción.

Es ahí, apunta, donde las inversiones en infraestructura son claves. Porque

contrario a los barcos, que pueden distribuirse fácilmente en las diferentes rutas que vayan surgiendo, los terminales portuarios son inversiones que demandan más estabilidad. "Debemos tener en cuenta que la infraestructura portuaria sea capaz de acoger el tipo adecuado de barcos. Es importante que sigamos invirtiendo en crear una infraestructura para Chile, que permita la llegada de mayor productividad", explica.

Bathia es enfático en advertir que es difícil para las empresas del sector comprometer inversiones en

proyectos de largo plazo, cuando hay incertidumbre sobre el futuro de sus concesiones, que en algunos casos vencen en los próximos años. Bajo el régimen actual no habría posibilidad de extensión.

Como ejemplo de lo que está en juego, Bathia apunta a otro cambio estructural como las marejadas más frecuentes a consecuencia del cambio climático. "Hay tecnología disponible para reducir la interrupción causada por cuestiones climáticas, como la altura de las olas, vientos severos u otros factores similares. La tecnología existe, pero necesitamos la capacidad de invertir en ella. Para eso primero necesitamos una estrategia a largo plazo. Si se permite que las empresas solo miren a muy corto plazo, siempre será un desafío para nosotros realizar más inversiones".

“Actualmente las exportaciones de Chile o el negocio de puertos son suficiente para atender sus necesidades al menos hasta 2034, según nuestras estimaciones”.

