



El Estado ha anunciado varias obras que ayudan a la sinergia logística: aeropuerto en Concón, ampliación de la Ruta 68, conexiones ferroviarias en San Antonio, tren a Santiago. ¿Cómo las observan como gremio?

- Hay un estudio que desarrolla la Cámara Chilena de la Construcción (CChC) desde 2002, el Informe de Infraestructura Crítica para el Desarrollo Sostenible, que permite relevar el impacto diario de la infraestructura en las personas, en las ciudades y el desarrollo del país. Nos permite mirar o entender que, por ejemplo, para la Región de Valparaíso requerimos para los próximos 10 años una inversión total de, más o menos, US\$22 mil millones, y en el ámbito de la infraestructura productiva tenemos un requerimiento de más o menos US\$15 mil millones, y ahí destaca el requerimiento en inversión portuaria, que representa, más o menos, 4 mil millones, que es el 95% del requerimiento nacional en infraestructura portuaria. Valparaíso y San Antonio requieren de una importante inversión en este sentido, más o menos 570 millones en el puertode Valparaíso y 3.400 millones en el de San Antonio. Valparaíso pasaría de un millón de TEUs a 2,3 millones de TEUs al año, y San Antonio de 2,2 millones a 6 millones de TEUs. Eso implica que el requerimiento de transporte de carga se va a más que duplicar, por lo que el aumento de la capacidad de la infraestructura vial y ferroviaria es clave. El horizonte programado es que la licitación del puerto de Valparaíso debiese ser más o menos en 2027, una vez terminados los procesos de tramitación ambiental. El puerto de San Antonio probablemente tendría un desfase con Valparaíso de 3 a 5 años más o menos, pero dependerá en definitiva su aprobación y su éxito de todas las tramitaciones ambientales y de los distintos permisos que implica su desarrollo. Desde el punto de vista de inversión de requerimiento logístico, la región requiere más o menos una inversión de US\$600 millones, que implica mejorar la eficiencia en el tratamiento de carga y las transiciones entre medios de transporte; hay todo un tema del corredor logístico Valparaíso-San Antonio. Hay un desafío importante en la digitalización de los distintos nodos involucrados, y aquí hay un tema que es un tremendo



CEIDIDA

“La complejidad de las tramitaciones ambientales son el principal desafío”

FERNANDO BUSTAMANTE, Pdte. regional Cámara Chilena de la Construcción.



La inversión combinada de puerto, logística, infraestructura rodoviaria y ferroviaria requerida, implica un salto en empleo y desarrollo en la región como no hemos visto en los últimos 30 años”.

anhelo que tenemos también como región, que es una inversión de US\$1.000 millones, más o menos, en ferrocarriles y transporte de carga. Considerando que solo el 1% del transporte de carga portuaria, en el caso de Valparaíso, se mueve por vía ferroviaria y solo el 15% en el caso de San Antonio, la Ruta 68 es clave y representa una inversión, más o menos, de US\$1.400 millones. Doy estos números porque en definitiva todo esto es inversiones, desarrollo, empleo, para poner en contexto. La buena noticia de la Ruta 68 es que debiesen recibir las ofertas de la lici-

tación este 15 de octubre. Si no hay inversión en la Ruta 68 alineada con lo que también se hizo en la Ruta 78 -ambas mueven gran parte de la carga de los puertos de la región-, vamos a tener un nivel aparejado en el tiempo para que ambas inversiones puedan funcionar de manera correcta.

- ¿Cómo ven las oportunidades que tienen como CChC en los procesos de ampliación portuaria en San Antonio y Valparaíso, y cómo ven las demoras generadas por la falta de acuerdos y permisos?

- Sin duda que un pilar estratégico de crecimiento, del desarrollo de Chile y especialmente de la Región de Valparaíso, es tener un infraestructura portuaria y logística moderna y competitiva para el abastecimiento del país. Ahí compartimos, por ejemplo, las declaraciones del gremio portuario con la preocupación respecto a la ventaja y avance que han tenido los puertos peruanos de Callao y Chancay. Si nuestros puertos no son competitivos en ámbitos que mide la industria portuaria, que es confiabilidad, es decir, que en los periodos de mal clima los barcos pueden atracar; o capacidad: que tengas infraestructura suficiente para colocar los contenedores; y un nuevo elemento, que es el

tamaño de las naves: hoy tenemos naves de 400 metros y, en ese sentido, Chile es muy deficitario. Eventualmente o tendencialmente las rutas navieras podrían priorizar llegar a Perú y no a Chile. Desde Perú las mercancías tendrían que tomar otro tipo de transferencias, otro tipo de embarcaciones más pequeñas y con ello habría un aumento en los costos de todo lo que significa el abastecimiento que el país requiere. Ahora, las oportunidades de la inversión combinada de puerto, logística, infraestructura rodoviaria, ferroviaria, requerida solo en este ámbito, implica un salto en empleo y desarrollo en la región como no hemos visto en los últimos 30 años. Las últimas grandes obras, como el Merval o el Troncal Sur, se hicieron hace 30 años. Ahora la complejidad en las tramitaciones ambientales para este tipo de proyectos de alto impacto, en medioambiente, las comunidades, son el principal desafío para nuestras autoridades. Ahí hay que poner foco en la puesta en marcha de estos proyectos, y si no hay una correcta coordinación, impulso, seguimiento de estas iniciativas, se corre el riesgo de que esta inversión se sigan retrasando y, bueno, ponen en riesgo toda la cadena de valor que el país requiere. ■