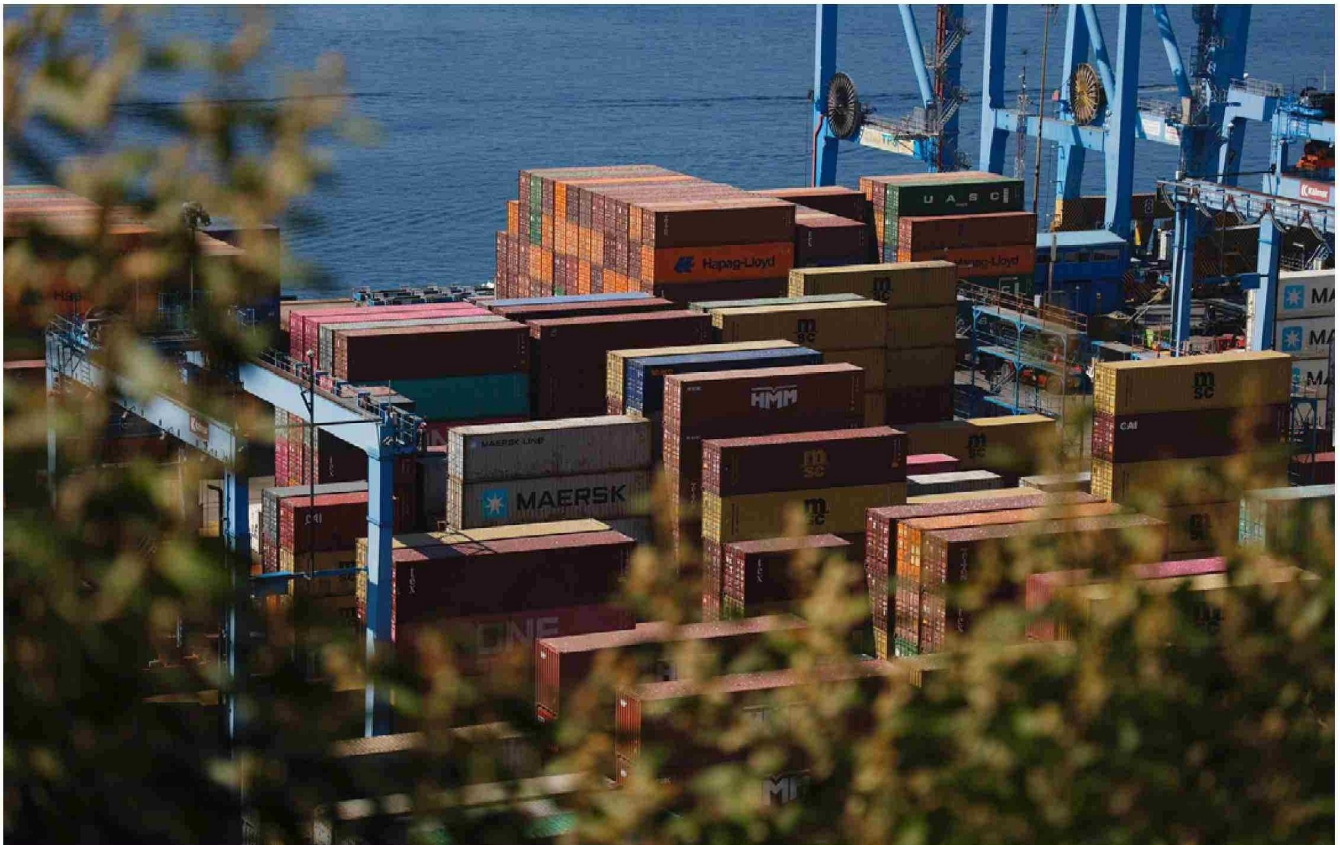


Puerto San Antonio versus Puerto Valparaíso: ¿Cuál es el terminal más competitivo y cómo se explica la diferencia en sus cifras?



La Comisión para el Mercado Financiero dio a conocer la enorme diferencia entre los ingresos y resultados acumulados entre ambos, dando cuenta de la ventaja que está sacando el puerto ubicado en el litoral sur por encima del denominado "puerto principal".

La importancia de los puertos en Chile ha tomado más relevancia que nunca este año. Cosco Shipping Ports, uno de los colosos empresariales del Estado chino, construyó en Chancay, Perú, a 80 kilómetros al norte de Lima, la primera etapa del Terminal Portuario Multipropósito de Chancay, una infraestructura colosal que supondrá un nuevo hito de la presencia e influencia chinas en Perú y en toda América Latina. El megapuerto del vecino país podrá recibir buques de hasta 24 mil contenedores y varios expertos vaticinan que será un duro "golpe" a largo plazo para los puertos

chilenos, especialmente para San Antonio y Valparaíso.

Para contrarrestar el avance chino en América del Sur, capitales de Estados Unidos estarían interesados en inyectar recursos para materializar la modernización del Puerto de San Antonio. Y es que una delegación del país norteamericano estaría próxima a viajar a Chile para visitar las instalaciones del terminal marítimo sanantonino, en una instancia que coordinaría un banco de inversiones. En concreto, estos representantes evaluarían su participación en un proyecto de modernización de las instalaciones actuales del puerto.

MEJORES CIFRAS EN SAN ANTONIO

¿Por qué en San Antonio? Hay algunos detalles que podrían explicar esta definición. De partida, este año las cifras de ambos puertos regionales distaron bastante, lo que hace ver una primera gran diferencia entre ambos. De acuerdo a cifras de la Comisión para el Mercado Financiero (CMF), en el periodo enero septiembre de 2024, por ejemplo, Puerto San Antonio tiene un ingreso acumulado de US \$57.180, con una variación porcentual del 18,49%; mientras que Puerto Valparaíso alcanza alrededor de la mitad de aquello, con US \$27.808, con una variación de 5,96%.

En cuanto a los resultados acumulados entre enero y septiembre de este año, la diferencia nuevamente es casi de la mitad entre ambos puertos: **San Antonio alcanzó US \$15.085, con una variación de**

3,77%, y Valparaíso obtuvo US \$8.282, con una variación negativa de -12,94%.

URGENCIA EN ACLARAR MITIGACIÓN DE EXTERNALIDADES

Leopoldo Santibáñez, especialista en Puertos y académico de la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso (PUCV), reconoce que "es cierto que nuestra actual situación no ha crecido en infraestructura en los últimos 30 años y que las actuales leyes que rigen en los puertos no han cambiado, donde confluyen diversas vocaciones tales como medioambiente, patrimonio y aspectos sociales el mayor impacto está en la institucionalidad o gobernanzas de esta industria".

Por ello, califica como "urgente" saber cómo las empresas contribuyen a la ciudad mitigando las externalidades que producen. "Si estas no se



atienden hoy estamos deteniendo el desarrollo de este país cuyo pródigo litoral es el futuro y presente de Chile. **Paso a paso consideramos que los rendimientos y la tecnología son hoy por hoy factores que definen una parte del desarrollo de este puerto y EPV está preocupado y ocupado de ello**". De todas formas, recordó que "los sistemas portuarios son dinámicos e inscritos en el comercio internacional derivan de los cambios que hoy existen en la geopolítica actual".

FACTOR TEMPORADA DE LA FRUTA

Por su parte, **Juan Eduardo Figueroa**, académico y asesor de la carrera de Ingeniería Logística de la escuela de Ingeniería y Negocios de la U. Viña del Mar (UVM), advierte que "no se trata de eficiencia. Ambos puertos son altamente eficientes si se consideran sus características geográficas y capacidades particulares. No es recomendable evaluar ganancias o pérdidas a septiembre, si consideramos que a esa fecha aún no se inicia la temporada alta de exportación de fruta, que sin duda va a modificar este resultado preliminar".

En ese sentido, expuso que "la actividad portuaria es compleja y está sometida a múltiples factores, como por ejemplo, el tonelaje de transferencia de carga, donde San Antonio concentra 65% del total de transferencia de carga de la región, v/s un 35% por parte de Valparaíso. Sin embargo, esto no es suficiente, toda vez que el intercambio de comercio exterior lleva registrando caídas desde el 2022, afectando a toda la cadena logística portuaria".

Junto a esto, Figueroa dice que si se suman "los respectivos proyectos de ampliación e iniciativas de vinculación con la ciudad que llevan adelante ambos puertos, podemos apreciar que enfrentan hoy desafíos importantes que van de la mano con estrategias que requieren esfuerzos extraordinarios".

PUERTO EXTERIOR EN SAN ANTONIO

Hace unos meses, el ministro de Hacienda, **Mario Marcel**, destacó la importancia, por ejemplo, del **Puerto Exterior en San Antonio**, actualmente en etapa de **evaluación ambiental** y con **proyecciones para que el 2025 obtenga su Resolución de Calificación Ambiental (RCA) favorable**, mientras que la construcción se proyecta para **10 años más**. "Es un proyecto de importancia estratégica de gran envergadura", dijo el secretario de Estado en una visita a la ciudad. Se trata de la **mayor inversión en Chile, que llega a los 3.500 millones de dólares, con financiamiento privado, a cargo de Puerto San Antonio**, e irá en beneficio del



comercio exterior del país, la economía nacional y el desarrollo sustentable de la comuna y la región de Valparaíso. De hecho, cuenta con la aprobación de los gobiernos de Ricardo Lagos, Michelle Bachelet, Sebastián Piñera y también de Gabriel Boric.

COMPLEJO ESCENARIO PARA EPV

En cambio, en Valparaíso recién se entregaron las bases de la expansión de la capacidad portuaria al

Tribunal de la Libre Competencia (TDLC) y se define el futuro de los concesionarios de los terminales 1 y 2, luego del fracaso de la licitación original de Terminal 2 del Puerto de Valparaíso, cuyo concesionario Terminal Cerros de Valparaíso abandonó su proyecto debido a la demora en la obtención de Resolución de Calificación Ambiental (RCA), licencia que finalmente quedó en manos de EPV. Actualmente, las zonas de atraque del puerto de Valparaíso son operadas por dos concesionarios. Uno de ellos es Terminal Pacífico Sur (TPS), ligado a la familia Von Appen, con el 83% de la actividad del recinto, ocupando unas 15 hectáreas; y el otro es Terminal Portuario Valparaíso (TPV), vincu-

sión a la que hemos llegado es que en realidad **habría que tener un solo operador, porque Valparaíso va a tener que competir con San Antonio más directamente**. Hoy día compiten, pero tendrá que disputar con actores que van a mover tres millones de teus y hoy día Valparaíso mueve un millón de teus. **Necesitamos espacios donde puedan atracar naves de 400 metros de eslora, de forma tal de que seamos competitivos con San Antonio**".

Beltrán Urenda, director de Agencias Universales S.A. (Agunsa) y presidente del directorio del Terminal Portuario Valparaíso (TPV), ya ha señalado que no buscarán postular a la concesión única para 2030 y que **el motivo para no participar se debe a que el grupo considera que el actual modelo; es decir, con dos concesionarios "funciona"**. Además, el directivo dejó entrever que el proyecto de expansión delimitado en el "Acuerdo por Valparaíso" sería "muy costoso".

Paralelamente, hace unos días **Puerto Valparaíso solicitó al Servicio de Evaluación Ambiental (SEA) de la Región de Valparaíso la extensión del plazo hasta el 3 de diciembre de 2025 para responder las observaciones** realizadas por la ciudadanía y servicios públicos durante los meses de octubre y noviembre al Terminal 2, luego de que la comunidad presentara 60 observaciones al proyecto, todo esto después de que el SEA retrotrajera el procedimiento de evaluación del EIA del proyecto hace dos años por una mala evaluación a los impactos de la iniciativa en el

lado a Agunsa, del grupo Urenda, que está a cargo de una concesión de transición --hasta 2026-- de 6,4 hectáreas, y representa 17% de los movimientos.

En 2030 expira el contrato de TPS, y TPV es transitorio y no está interesado en continuar, por lo que hay que buscar una solución. **Luis Eduardo Escobar**, presidente de EPV, dijo en junio de este año a El Mercurio que "la conclu-

paisaje histórico de Valparaíso y en sistemas de vida de grupos humanos.

Sin dudas, la situación en la que se encuentra el mundo portuario hoy, pero particularmente Puerto Valparaíso, es compleja y requiere analizar los pros y contras de potenciar uno u otro puerto, **de cara al aumento de la competencia que se avecina para mejorar las líneas comerciales no sólo de nuestra región, sino que del país**.