

Paro de 56 días en puerto de Coronel expuso vulnerabilidad del país:

¿SE COMPLICA CARRERA PORTUARIA? Ministro de Transportes “desdramatiza” arremetida peruana y CPC advierte pérdida de “oportunidades de negocio”

Luego del extenso paro en el puerto de Coronel, la construcción de un megaterminal en Chancay y el proyecto de puerto Corío en Perú preocupan a los privados en Chile.

El proyecto del Puerto Exterior en San Antonio sigue en evaluación medioambiental y el inicio de operaciones se proyecta para entre 2033 y 2036. • **MACARENA CERDA M.**

“**E**stamos perdiendo oportunidades de negocio en toda Sudamérica al no tener un puerto a gran escala”, explica Ricardo Mewes, presidente de la Confederación de la Producción y el Comercio (CPC). El paro de 56 días en el Puerto Coronel evidenció la vulnerabilidad portuaria del país, dejando pérdidas millonarias tanto para la Región del BíoBío como para su industria y el mismo puerto.

La dependencia no puede ser de tal envergadura, explica Mewes, detallando que “en nuestros más de 4.000 kilómetros de costa, tenemos que tener alternativas de puertos de última tecnología, que realmente sean capaces de absorber las grandes cantidades que los buques Panamax son capaces de transportar”.

El frente de batalla de la gran guerra comercial entre Estados Unidos y China es el océano Pacífico, y Mewes cree que Chile, aunque en primera fila, no ha sabido aprovechar esta oportunidad, y se ha ido quedando atrás en el escenario internacional. “Los movimientos ecologistas no han permitido muchas veces hacer inversiones”, puntualiza al respecto.

El Mar Rojo se ha transformado en un punto crítico de tensión geopolítica, especialmente debido a los recurrentes ataques perpetrados por millantes huties contra embarcaciones comerciales. Esta situación ha provocado que los navegantes reconsideren sus rutas habituales, aumentando ampliamente el uso de pasajes históricos como el Cabo de Hornos y el Estrecho de Magallanes. En 2024, se ha registrado un incremento del 30% en el tráfico marítimo a través de estos corredores, y las proyecciones indican que la cifra podría subir a 70% para finales de año.

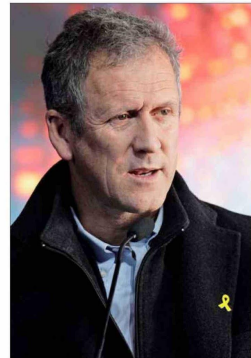
Este aumento no solo pone de relieve la situación crítica en el Mar Rojo, sino que también subraya la importancia de mejorar y ampliar la capacidad portuaria de Chile, como lo ha hecho Perú, con la construcción de su megapuerto Chancay, que con una inversión china de US\$ 3.600 millones acaparrará parte importante de los barcos que arriben o zarpen desde el Pacífico.

Ante esto, el presidente de los empresarios chilenos explica que “hace mucho que Chile no avanza en nueva estructura portuaria, y eso tiene que ver con decisiones más bien estratégicas y políticas. Hace mucho tiempo que se viene conversando el proyecto de este puerto de gran envergadura (en San Antonio), pero ha sido limitado, ya sea por decisiones de política o de medio ambiente, que también han impedido pueda empezar su ejecución”. Agrega que Perú no solo tiene el puerto Chancay, sino que también está mirando la construcción de otro puerto en Arequipa; “efectivamente va a ser un problema para nosotros”.

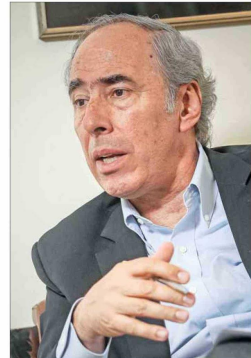
En efecto, el vecino país evalúa el puerto de Corío, un proyecto portuario con apoyo de capital portugués, coreano y chino que podría movilizar hasta 100 millones de toneladas de carga anualmente —Chancay apunta a mover 30 millones al año—, con una plataforma logística multimodal, que contaría con un terminal ferroviario y aéreo, además de una zona industrial y comercial, con almacenes y una ciudad puerto.

“Si no hacemos operativo el puerto a gran escala en San Antonio, vamos a tener que pagar el cabotaje desde Perú a Chile, lo que va a implicar un aumento de 20% en todos los bienes que vienen desde afuera”, señala Mario Cassanello, presidente de la Cámara de Comercio, Servicios, Industria y Turismo de San Antonio.

Sin embargo, el presidente de la CPC se muestra optimista: “Celebro que el Gobierno del Presidente Boric esté mirando hacia el proyecto del puerto de gran envergadura en San Antonio, porque necesitamos un



El ministro de Transportes, Juan Carlos Muñoz.



Ricardo Mewes, presidente de la CPC.

puerto que permita competir con nuestros vecinos del norte”. Y respecto al puerto chino y al polo petroquímico, que hasta hace poco se iba a establecer en el sur de Argentina de mano de la empresa Shaanxi Chemical Industry Group Co., Mewes explica que Chile no es elegido para esa clase de proyectos debido a que “en los últimos dos años, se han vivido conflictos importantes en nuestro país, entre esos, dos procesos constitucionales que han traído incertidumbre, además de que seguimos con un crecimiento económico bajo”.

Además, puntualiza que al tener altos niveles de incertidumbre, los empresarios,

Proyecciones de movilización de carga puertos terminados

Millones de toneladas anuales



Fuente: Gobierno Regional de Arequipa, EPSA, EL MERCURIO

dueños de los proyectos, no invierten y buscan alternativas en donde efectivamente puedan ejecutar sus proyectos. “Perú generó esa alternativa, Argentina también la está generando, a lo menos desde el punto de vista económico”, finaliza el líder gremial.

En la última edición del Global Container Port Performance Index 2023, se destaca el puerto de Cartagena, en Colombia, con el tercer lugar. En tanto, Callao, en Perú, se queda con el puesto 26. Para Chile, el puerto mejor evaluado es Coronel, en la posición 97, mientras que San Antonio ocupa el n°110 y Valparaíso el n°151. Este informe es desarrollado por el Banco Mundial y S&P Global Market Intelligence, proporcionando una evaluación de los puertos del mundo en función del tiempo que los buques pasan en los puertos, métrica crucial para toda la industria marítima.

Ministro de Transportes

Por su parte, el ministro de Transportes, Juan Carlos Muñoz, responde que “no nos corresponde especular. China es un país que ha ido aumentando progresivamente su participación en el desarrollo de infraestructuras en el país, y estamos convencidos que mantendrá dicha senda en el futuro”.

que mantendrá dicha senda en el futuro”.

Agrega que “no veo que haya una carrera portuaria”, detallando que “Chile está avanzando también con un proyecto portuario en San Antonio, y en la medida en que haya puertos de gran escala en Perú, eso va a permitir que buques de gran tamaño se acerquen a esta parte del continente. No lo veo como algo negativo”.

Con respecto al puerto exterior, y la posibilidad de agilizar su construcción, indica que “tenemos una reglamentación ambiental que tiene que seguir su curso, y tenemos que ser muy respetuosos”, agregando además que “es un proyecto que toma varios gobiernos en llevar adelante y nosotros estamos haciendo nuestra parte para que pueda avanzar. Se definió también un consejo consultivo ministerial, porque nos interesa justamente poder identificar todas las formas para poder desdramatizar este proyecto, para que pueda avanzar oportunamente”.

La construcción e inicio de operaciones del primer terminal del puerto exterior están proyectados para entre 2033 y 2036, pero mientras tanto, el ministro afirma que “tenemos puertos que van a seguir operando adecuadamente y que son suficientes para la demanda que tenemos. Desdramatizaría un poco la visión de que el desarrollo portuario en la costa sudamericana significará un detrimento hacia la actividad portuaria de nuestro país”.

En tanto, con respecto al proyecto del puerto Corío, en Arequipa, Perú, cuyo estudio de demanda será entregado en junio, y ha sido ampliamente apoyado por las autoridades peruanas, el ministro declaró que “Arequipa está en el interior, no es puerto”.

Escenario geopolítico

“Las cargas que van directo a Brasil, lo más probable es que ahora pasen por Perú. Este año, se inaugura la primera fase del megapuerto Chancay en este país, lo cual va a ser una competencia muy dura para Chile, porque nuestro proyecto equivalente en San Antonio aún está en la fase medioambiental”, explica Alejandro Barros, geógrafo, especialista en relaciones internacionales, seguridad y defensa, además de reconocido podcaster.

Barros explica que es importante ampliar la mirada, y entender que una mayor infraestructura marítima portuaria podría ofrecer oportunidades de un intercambio comercial mayor con potencias vecinas. “No necesariamente hay que importar y exportar para los chilenos; también Brasil, Argentina y el resto de América del Sur necesitan cosas que vengan de Asia. Ahí está también la importancia de los corredores bioceánicos”.

Entre los factores, señala la falta de decisiones gubernamentales que apunten a construir puertos e infraestructura que potencien el desarrollo marítimo. Además, señala un componente cultural que provoca que Chile no esté pensando en el mar, “por lo tanto, no se toman acciones que desarrollen el potencial marítimo que tiene nuestro país. Ni siquiera se les enseñan deportes acuáticos a los niños en los colegios convencionales”, explica el especialista.

“Hay una oportunidad enorme que Chile no ha sabido aprovechar”, concluye el experto, puntualizando que “no veo cercana la construcción del puerto a gran escala en San Antonio, no está la iniciativa del Estado de apoyar este tipo de proyectos”.

En qué está la expansión de San Antonio

El gerente general de Puerto San Antonio, Ramón Castañeda, explica que actualmente el puerto está dirigiendo a “empresas chilenas e internacionales, con experiencia en proyectos portuarios y obras de gran envergadura, que estén interesadas en construir el molo de abrigo, realizar el dragado de la dársena y ejecutar las obras de acceso y áreas comunes de respaldo de Puerto Exterior”, explica el gerente.

Finalizado el proceso este 31 de mayo, “conformaremos un registro de empresas especializadas para la construcción del nuevo megaterminal, lo que permitirá iniciar la licitación de los contratos, lo cual estimamos concretar el segundo semestre de 2025, momento en que se espera ya contar con la Resolución de Calificación Ambiental”.

El pasado 2 de abril, el Puerto San Antonio inició el llamado a manifestación de interés, especialmente dirigido a “empresas chilenas e internacionales, con experiencia en proyectos portuarios y obras de gran envergadura, que estén interesadas en construir el molo de abrigo, realizar el dragado de la dársena y ejecutar las obras de acceso y áreas comunes de respaldo de Puerto Exterior”, explica el gerente.

El 23 de abril, en Madrid, se realizó un evento

informativo sobre las obras del Puerto Exterior, liderado por el ministro de Transportes, Juan Carlos Muñoz, y Ramón Castañeda, en el que participaron más de 70 ejecutivos de las principales compañías europeas especializadas en dragados, construcción de puertos y obras de gran envergadura, representantes de la banca internacional y autoridades portuarias españolas.

“Comprobamos el alto interés que existe a nivel mundial en el desarrollo de nuestro proyecto”, señala la Castañeda. Además, explica que desde 2023 cuentan con la aprobación del Ministerio de Hacienda para buscar las fórmulas de financiamiento de las obras que contratará directamente Puerto San Antonio, cuyo costo total se estima en US\$ 1500 millones.