

¿Por qué Chile debe invertir en su infraestructura portuaria?



Por Alberto Oltra, CEO de DHL Global Forwarding en Sudamérica.

La competitividad en la región en cuanto a inversiones portuarias tendrá un punto de inflexión con la creación del megapuerto de Chancay en Perú, país que desde dicha inversión se transforma en el “hub” latinoamericano en cuanto a centro de operaciones logísticas y de intercambio comercial.

En Chile, más que ser un tema de preocupación, debería ser el impulso para que los distintos puertos que rodean las costas del país expandan sus capacidades mediante la modernización de infraestructuras, alineándose no solo a las demandas de importación y exportación, sino también al estatus que tiene el país en cuanto al comercio internacional.

Si vemos en retrospectiva, Chile ha aparecido en los ranking de países con mejor rendimiento en movimiento de contenedores. En el último informe portuario de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), publicado en

2021, el país ocupó el puesto número 5, ubicándose por encima de Perú, Ecuador, Argentina, Uruguay y Paraguay, pero por debajo de Brasil y Colombia en la clasificación de los países según el comportamiento del throughput.

En ese año el puerto de San Antonio, ubicado en la Región de Valparaíso, movilizó 1.840.458 contenedores (TEU), pero en 2022 el total se redujo a 1.683.262 (9,4% menos) TEU, según datos publicados en la memoria anual del puerto. Aunque estas cifras están marcadas por una fuerte contracción económica experimentada en 2022, sigue siendo un total transportado que se equilibra con lo esperado para los inicios del puerto de Chancay (1 millón de TEU al año que se podría expandir a un millón y medio más). En ese sentido, si Chile no avanza en materia de modernización, ampliación, mejoras de infraestructuras existentes y condiciones de seguridad, dejando que la gestión de permisos trabe proyectos, el país quedará rezagado frente al desarrollo privado con uso público de Chancay.

Las cifras

Según la Cámara Marítima y Portuaria de Chile (Camport) el 91 % del comercio exterior del país se moviliza por vía marítima, es por ello la criticidad e inmensa necesidad que puertos como el de Valparaíso y San Antonio aumenten sus capacidades, modernicen sus operaciones e incorporen digitalización en su gestión. El informe Inversiones y Eficiencia en Puertos, publicado por Campport en julio de 2023, determina que los puertos de Angamos, Terminal de Graneles Norte (TGN), Antofagasta, Valparaíso y San Antonio, presentan una tasa de ocupación superior a un 65% estimado para invertir en infraestructura, por lo que se debería iniciar el análisis de proyectos de aumento de capacidad.

El reciente anuncio sobre la firma del acuerdo para el desarrollo y expansión portuaria de Valparaíso entre dirigentes gremiales, gobierno regional y nacional, significa un aire a la innovación que necesita la industria en Chile. Es inminente el aporte que esto daría a los sectores económicos del país, ya que impulsa el sistema pesquero, turístico, cultural, patrimonial, comercial y el desarrollo de nuevas industrias.

San Antonio, el puerto con mayor relevancia del país por su tamaño y ubicación estratégica, tiene pausado desde hace años el avance de Puerto Exterior, con el que se estima una operación de 6 millones de TEU anuales, o más del doble de la capacidad de transferencia actual de la región. Asimismo, el millonario proyecto permitirá atender naves portacontenedores de última generación de 400 m. de largo, lo que hoy no es factible. Son estas cualidades que ameritan un pronto impulso de las licitaciones y aprobaciones para iniciar el Puerto Exterior de San Antonio, sino la distancia será cada vez mayor si no se ejecuta.

Si empezamos a invertir ahora veríamos resultados en cuatro años aproximadamente, de lo contrario, el tiempo se podría extender y tendríamos un retraso en la logística portuaria y competitividad, lo que generaría un gran impacto. Para ese entonces no solo enfrentaremos mayores desafíos de innovación, sino que también pérdidas en el comercio exterior, ya que hoy la teoría que gira en torno a Chancay es que los mismos exportadores chilenos podrían mirar hacia Perú para ahorrar costos y elegir mejores rutas.

Coincidiendo con Campport, la capacidad de los puertos es fundamental para la cadena logística. Si esta es insuficiente no solo se generaría retrasos en las cargas y descargas de las naves, sino que el país pierde competitividad comercial. /NG