

"Perdemos nuestra independencia económica en el tema portuario"

Mauricio Soria, presidente de la Asociación de Municipalidades de Ciudades Puerto y Borde Costero sobre puesta en marcha de megapuerto en Chancay, obra auspiciada por China. "Los puertos de Valparaíso y San Antonio deberían potenciarse".

Guillermo Ávila Nieves
 La Estrella de Valparaíso

“Con esta presentación que hace Perú por la inauguración de un puerto con una potencia mundial en el Foro de Cooperación Económica Asia-Pacífico (Apec) 2024 con todos los líderes, ahora en Chile todos opinan sobre algo que nadie prestaba atención”, dice a La Estrella, Mauricio Soria Macchiavello, presidente de la Asociación de Municipalidades de Ciudades Puerto y Borde Costero, tras la mirada de la industria marítima sobre Chancay, ciudad ubicada a 80 kilómetros de Lima, en la provincia de Hualar.

Allí, con el eslogan "de Chancay a Shangai", se dio el vamos la semana pasada a uno de los más modernos megapuertos del Pacífico Sudamericano construido por la empresa estatal china Cosco Shipping Ports. Así, para el también alcalde de Iquique, la situación evoca un recuerdo que data del 2003: "Desde ese año, Perú dijo: Vamos a ser mejor que Chile. Le vamos a ganar la competencia por el Pacífico".

MEGAPUERTO Y DESAFÍOS -¿Qué efectos nos generaría la inauguración de este megapuerto en Chancay?

Cuando sean barcos que se muevan por el puerto de Chancay, la embarcación más grande que no llegue a Chile y pretenda entrar... bueno, va a ir de cabotaje y costos para Chile porque hay que bajar y subir de barco. En eso Perú va a ser mejor. O sea, seguiremos con las mismas cargas, pero dependemos de Perú que ya está anexando a su sistema a Arica, Tarapacá y Antofagasta. Geopolítica que nos golpea fuerte. Era la competencia por el Pacífico.



EXPORTACIONES CHILENAS AUMENTARON UN 6,6% EN SEGUNDO TRIMESTRE DE 2024 EN COMPARACIÓN CON MISMO PERIODO DEL 2023.

-¿Cómo ve el interés de Estados Unidos por un eventual megapuerto en San Antonio y competir con los chinos en Chancay (Perú)?

Aquí se genera una competencia entre dos grandes potencias mundiales: hoy el mercado es del Asia Pacífico. El tema es que no han visualizado las grandes cargas de Sudamérica porque los puertos de San Antonio y Valparaíso necesitan las cargas. El eje es Santiago - Buenos Aires para un gran puerto. En el norte de Chile hay otro eje con la mirada a Brasil que necesita salir al Pacífico. Visualizar que no solo es un puerto. Una dinámica que se ha perdido. Sí, necesitamos que los dos grandes puertos como Valparaíso y San Antonio se potencien, pero requerimos ampliar todos los puertos de Chile. Esto lo puso Perú sobre la mesa, lo que ocasiona que una delegación (de EE.UU.) venga a Chile. Tuvimos que esperar que nos pasen por arriba para finalmente entender.



MAURICIO SORIA: "HAY MIRADA ECONÓMICA Y NO GEOPOLÍTICA".

-¿Cuál es el desafío de puertos como Valparaíso y San Antonio en una industria marítima competitiva?

El gran problema de nuestro país es que solo tiene la mirada económica y no geopolítica. En la económica, vamos a seguir cargando, tanto en Valparaíso como San Antonio. Van a aumentar y ahí es donde perdemos eficiencia porque los puertos no están para que el país siga creciendo o no están adaptados para el crecimiento. Pero hay algunas cargas

que van a llegar a Perú: se van a bajar allá para subir a un barco y llevarlas al resto de Chile. O vamos a subir cargas a nuestros puertos y la vamos a llevar al puerto peruano. Eso es dependencia de otro país. Perdemos nuestra independencia económica en el tema portuario.

-Se ha destacado la necesidad de una Ley de Puerto, y que además fije un impuesto territorial. ¿Cómo se podría materializar?

Ley de Puerto que ya fi-

jó el Presidente Gabriel Boric. Dio instrucciones para que se generara a los ministros de Economía y Transporte. Está en la última etapa que no se ha podido cerrar en la conversación con los trabajadores portuarios de Chile. El Presidente dio instrucciones a estos dos ministros para emplear la ley marco o finalmente tener solo una política portuaria y logística que vaya de la mano, y eso está en construcción, pero que no se ha llegado a acuerdo.

Por parte de la Asociación se ha planteado que haya una tasa en beneficio de las ciudades por todas las externalidades que genera el puerto para así mejorar las ciudades. Porque estamos ajenos: los puertos cobran y todo va al erario, pero las ciudades no tenemos ninguna injerencia ni tampoco se mitiga.

-En este escenario, ¿qué rol tendría una expansión portuaria para Chile?

Llevamos 20 años con esta misma historia y dis-

CIUDADES PUERTO

Sobre la labor de la Asociación de Municipalidades de Ciudades Puerto y Borde Costero, Mauricio Soria comenta: "Las ciudades deben tener una conversación con los puertos. Los puertos son autónomos, entonces las ciudades no tienen injerencia. A través de esta Asociación planteamos que se nos escuche como un grupo de ciudades que están buscando los intereses de la ciudad con el puerto. En Chile no tenemos injerencia en el tema portuario como ciudad. Tenemos esta organización para plantear temas desde las municipalidades a distintos estamentos de nuestro país".

curso. El país está totalmente atrasado. Hay distintas dinámicas. San Antonio y Valparaíso son los puertos de las exportaciones de productos. Acá en el norte somos otro eje, puertos al servicio de nuestros países vecinos. Es una mirada de un largo total en Chile en relación a lo que vienen haciendo otros países. Hay que modernizarse, ir con los tiempos. Del puerto de San Antonio hablan que no tienen competencia, que en una década más van a desarrollarse... ¡Estamos hablando de diez años más, y si es que lo desarrollan!

