

MARCO GUTIÉRREZ V.

Algunos actores portuarios privados han señalado que el megapuerto proyectado para San Antonio no sería necesario y que con algunas inversiones en los actuales terminales de esa ciudad habría capacidad para atender los requerimientos del comercio exterior de la próxima década y algunos años posteriores. Otros afirman que Chile se está quedando atrás en infraestructura portuaria frente al avance de Perú.

El ministro de Transportes y Telecomunicaciones (MTT), Juan Carlos Muñoz, enfrentó esas visiones en conversación con “El Mercurio”, asegurando que sigue firme la decisión del Estado de avanzar en la construcción del Puerto Exterior de San Antonio, anunciado en enero de 2018 por la entonces Presidenta Michelle Bachelet y cuya primera fase entraría en operaciones en 2036. A la vez, sostuvo que el país no está atrasado frente a los puertos peruanos.

—Hace poco la Cámara Marítima y Portuaria de Chile (Camport) advirtió que navieras podrían eliminar a Chile de algunas rutas y optar por Perú, ya que las costas chilenas no pueden recibir barcos de 400 metros de eslora. Por otra parte, hay críticas por los cierres de los terminales por oleaje. ¿Cuál es su análisis?

“En un país con vocación de exportación y la necesidad de importación de productos, la logística portuaria es fundamental. Lo entendemos como una infraestructura que es estructural para el desarrollo económico del país, y por eso estamos mirando cómo garantizamos que la capacidad portuaria sea suficiente para los movimientos que se necesitarán en el futuro”.

“La capacidad portuaria que poseemos, sobre todo en la carga contenedorizada, es suficiente para los movimientos que tenemos hoy. La pandemia hizo que las proyecciones de crecimiento de la demanda se pausaran un tiempo. Sin embargo, seguimos pronosticando que en el futuro se verá un aumento relevante de movimiento de carga y que eventualmente, la capacidad disponible de hoy, sobre todo en la zona central, se volverá insuficiente”.

“Eso exige que estemos trabajando en distintos proyectos. Tal vez el más emblemático es el Puerto Exterior de San Antonio, el más grande que tendremos en la costa nacional y sudamericana. Hoy San Antonio tiene una capacidad de 2,5 millones de contenedores y esta iniciativa aumenta en seis millones de contenedores adicionales”.

“También es importante el plan en el puerto de Valparaíso, que eleva su capacidad para hacerse cargo de la mercancía que podríamos tener antes de que empiece la operación (del Puerto Exterior)”.

# Ministro de Transportes, Juan Carlos Muñoz, aborda los desafíos en infraestructura portuaria: Gobierno enfrenta críticas a megapuerto en San Antonio y afirma que “no estamos atrasados” frente a Perú

Hace unos días, los titulares de Hacienda, Economía y el MTT ratificaron la decisión del Ejecutivo de empujar este proyecto de US\$ 4.000 millones que se prevé inicie operaciones en 2036.

## Los planes para aumentar la carga ferroviaria

Algunos proyectos ferroviarios en el país están avanzando más lento de lo anunciado, como el tren concesionado entre Santiago y Valparaíso. Pero el ministro de Transportes, Juan Carlos Muñoz, afirmó que los planes relacionados con la carga que los ferrocarriles mueven hacia los puertos están marchando bien. Actualmente, los contenedores representan el 5% de la carga que moviliza los trenes, principalmente en la zona central.

“Estamos haciendo un esfuerzo por ir aumentando la cantidad de carga que se pueda mover por el ferrocarril en nuestro país y la mayor parte de los productos pasa por los puertos”, indicó. Añadió que para eso es clave el proyecto Terminal Intermodal Barrancas en San Antonio y “también el corredor ferroviario que queremos hacer entre San Antonio y la Región Metropolitana, que estará cerca de Peñaflor y poder ahí hacer la inversión en el corredor y el terminal para recibir de forma adecuada (la carga), con un buen intercambio modal, con camiones hacia el resto del país o en tren hacia el sur”.

Muñoz destacó que hoy existe un fuerte movimiento de celulosa, madera y productos mineros vía trenes, pero también espera que empresas se interesen en trasladar lo que denomina “carga terminada”, citando el ejemplo de una empresa cervecera que buscaría transportar productos al sur en convoy.



“No estamos atrasados. Hoy no se ve una gran congestión de nuestros puertos de contenedores en Chile y las proyecciones que tenemos nos hacen pensar más bien que estamos actuando de forma oportuna, aunque no nos podemos atrasar”.

JUAN CARLOS MUÑOZ  
 MINISTRO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES

—Un alto ejecutivo de Hapag-Lloyd, naviera que es accionista del concesionario STI de San Antonio, expresó recientemente sus dudas sobre la necesidad del megapuerto e indicó que la capacidad del puerto podría extenderse a 2040 con algunas inversiones y cambios. ¿Es necesario el nuevo terminal?

“Yo creo que sí es necesario. Este es un proyecto grande, estamos hablando de US\$ 4.000 millones, con un molo abrigo que proveerá el Estado por aproximadamente US\$ 1.500 millones. Es una inversión que tomará tiempo y pronosticamos que de aquí al 2036 pueda empezar a operar el Terminal Mar, que sería el primero en funcionar”.

—¿Pero la decisión del Estado va firme?

“Hace unos días tuvimos sesión de la Comisión Nacional para el Desarrollo Logístico (Conalog), que integran ministros del ámbito de la logística, y cerramos con la corroboración del compromiso de los ministros Mario Marcel (Hacienda), Nicolás Grau (Economía), de Obras Públicas y nosotros, para confirmar la decisión como Estado y Gobierno de avanzar con el pro-

yecto Puerto Exterior. Asimismo, dar las facilidades para todos los procesos administrativos previos”.

“Hay inversiones asociadas que es necesario llevar adelante, por ejemplo, la conectividad vial y ferroviaria que tendrá el puerto de San Antonio”.

—¿Chile está en desventaja o atrasado en materia portuaria respecto de Perú?

“Estamos en condiciones de liderazgo con los puertos chilenos. Las cifras hablan por sí solas. En la zona central, si consideramos Valparaíso y San Antonio, tenemos una capacidad que llevada a optimización podemos empujarla a cuatro millones de contenedores. Esto, agregando el Terminal Intermodal Barrancas, aumentando la altura de ola de operación a 2,5 metros en San Antonio y con la zona extraportuaria que se está definiendo. Chancay (en Perú) tiene una capacidad de 1,5 millones de contenedores, que es la que posee uno de los terminales nuestros en San Antonio”.

“Creo que lejos de ser una amenaza (Perú), más bien es un complemento, para que más navieras puedan generar rutas que

visiten no solo los puertos chilenos, sino que también los peruanos”.

—¿Entonces no estamos atrasados?

“No estamos atrasados. Hoy no se ve una gran congestión de nuestros puertos de contenedores en Chile y las proyecciones que tenemos nos hacen pensar más bien que estamos actuando de forma oportuna, aunque no nos podemos atrasar”.

Cabotaje: “Es un autogol ponerle trabas”

—Hace poco, usted expuso en el Congreso sobre el impacto anual del cabotaje en menores tarifas, que sería de hasta US\$ 245 millones. Pero un grupo naviero local —de la familia Urenda— discrepó y, a la vez, solicitó reciprocidad respecto de otros países que operen en cabotaje en Chile. ¿Cómo avanza ese proyecto en el Parlamento?

“Tenemos una legislación que hace que el cabotaje en Chile sea excepcional, que sea poco frecuente. El costo de nuestro transporte marítimo de carga

nacional es alto en una comparación internacional. Por eso creemos que es muy importante para un país como el nuestro, privilegiado en términos de la costa marítima, fomentar una mayor cantidad de transporte de carga por vía marítima en el interior del país. Es un autogol para nosotros ponerle trabas”.

“Esta ley por la cual estamos trabajando junto con el Ministerio de Economía, busca fortalecer el cabotaje especialmente en aquellas zonas en las cuales el mercado actual muestra falta de competencia (...). La ley aumenta la cantidad de excepciones para que haya más oportunidades de que empresas internacionales puedan ofrecer servicios de cabotaje”.

—¿Y el tema de la reciprocidad? “La reciprocidad es algo que se puede conversar, que hay que analizarlo”.

—Otra discusión que ha surgido es la automatización en los puertos, ¿puede generar conflictos con los sindicatos?

“El mundo marítimo se da cuenta de que es clave que nuestros puertos sean competitivos. Para ello, tenemos que buscar los mecanismos para ir incorporando nuevas tecnologías. La labor de las personas en los puertos es algo que siempre vamos a necesitar en distintos tipos de roles, pero tenemos que, al mismo tiempo, avanzar e incorporar tecnologías que permitan aumentar la productividad y la seguridad”.

Coronel y revisión de contenedores

—¿Cómo avanza la mesa de diálogo que se formó tras el paro entre marzo y mayo pasado en Puerto Coronel, instancia donde está el MTT, los trabajadores y la empresa?

“Hubo un conflicto que todos conocimos, en que existía falta de diálogo. Tuvimos dos meses de puerto parado y producto de eso perdimos clientes y bajó su volumen. Ha ido recobrando parte de su actividad. Es un desafío para la administración del puerto ir recuperando la relación con los sindicatos que estuvieron detenidos para seguir siendo un espacio de empleo clave para la comunidad”.

—Uno de los desafíos recurrentes cuando se analiza el sector portuario local es la seguridad. ¿Cómo está operando la revisión y escaneo de contenedores?

“Hemos ido avanzando, tenemos algunos escáners automáticos, por ejemplo, en San Antonio, y todo lo que podamos hacer por ir aumentando el volumen de contenedores que pasa por este tipo de revisión, nos ayuda y es clave. Es importante que esos procesos se hagan de forma automatizada, para dar las mayores garantías posibles de que un contenedor que pudiese venir con algún tipo de carga ilícita sea detectado sin pasar por el criterio de alguna persona”.