

Claudio Ramírez  
 cramirez@mercuriovalpo.cl

**E**l sector portuario del país, y particularmente el regional, se encuentra en una fase decisiva. Y no sólo por los proyectos en desarrollo, como el Puerto Exterior de San Antonio o la ampliación del T2 en Valparaíso, sino además porque una serie de emblemáticas concesiones llegan a su fin hacia el final de la década.

Entre los expertos hay coincidencia en que los puertos regionales se enfrentan a una serie de desafíos que ponen a prueba su capacidad para mantener su competitividad y atraer inversiones necesarias para su desarrollo.

“Los desafíos no sólo incluyen las dinámicas económicas y tecnológicas convencionales, sino también cuestiones emergentes como el cambio climático, la seguridad contra el narcotráfico y una integración más profunda con las comunidades locales”, comentó el director de la carrera Ingeniería en Marina Mercante de la UNAB, Sede Viña del Mar, Augusto Barahona.

#### SEGURIDAD

Entre los puntos, el académico destacó la seguridad con grupos delictivos que han avanzado en el uso de tecnologías y métodos innovadores, lo que implica una mayor amenaza para la seguridad portuaria.

“Es imperativo reforzar y aumentar los protocolos de seguridad para combatir estas nuevas tácticas criminales. (...) Además, la competencia con desarrollos como el megapuerto en Perú, que incorpora tecnología avanzada, exige que nuestros puertos también adopten soluciones tecnológicas de vanguardia para mantenerse competitivos”, observó.

A eso se suman elementos como la inteligencia artificial, que puede permitir aumentar la eficiencia, además de prever y gestionar riesgos.

También recaló la relación ciudad-puerto, “donde los esfuerzos para mejorarla deben enfocarse en proyectos de



PUERTOS DE VALPARAÍSO Y SAN ANTONIO TRABAJAN EN LA AMPLIACIÓN DE SU CAPACIDAD DE CARGA.

# Los retos que deben enfrentar concesiones portuarias de la región

**ECONOMÍA.** Expertos remarcan temas como seguridad, el cambio climático y la relación ciudad-puerto, entre otros.

infraestructura que beneficien tanto a las operaciones portuarias como a las comunidades locales”.

Y por último apuntó a las estrategias para la atracción de capitales, subrayando que en respuesta a estos desafíos, “ambos puertos deberían estar buscando atraer inversiones centradas no sólo en la expansión y modernización, sino también en la adopción de soluciones innovadoras que aborden estos retos emergentes”.

#### ESTRATEGIA CLARA

La académica del Área Logística de la UV, Daniella De Luca, señaló que se debe plantear una estrategia clara de desarrollo portuario y de crecimiento de carga, a lo que hay que su-

**“Los desafíos no sólo incluyen dinámicas económicas y tecnológicas convencionales, sino también cuestiones emergentes”.**

Augusto Barahona  
 UNAB Viña del Mar

**“Deben participar las ciudades puerto y dejar de ser un proceso que se hace en Santiago entre el concesionario y el Estado”.**

Leopoldo Santibáñez  
 Académico PUCV

mar aspectos relacionados que son relevantes.

“La conexión con la ciudad y la permisología son claves, son puntos críticos al momento de definir el proceso de licitación, hay que ver lo que ha demorado el proceso ambiental en San Antonio”.


El otro aspecto importante, a juicio de la experta, es la seguridad de las operaciones y una mayor inversión en estructuras, como escáneres.

El académico de la Escuela de Construcción y Transporte de la PUCV, Leopoldo Santibáñez, sumó a estos desafíos la temática laboral. “Es necesario que tanto el Ministerio del Trabajo como el de Transportes determinen un piso mínimo a los trabajadores eventuales y así acortar las brechas con los permanentes”, puntualizó el especialista, de cara a uno de

los temas complejos que enfrenta el sector.

Asimismo, sostuvo que en términos de costos “es importante determinar el modelo de concesiones que va a asumir el país, en el cual deben participar las ciudades puerto, y dejar de ser un proceso que se determina en Santiago entre el concesionario y el Estado”.

El experto afirma que si las reglas están previa y claramente establecidas en las nuevas concesiones, sin duda se va a contar con una expansión portuaria y con nuevas empresas.

“Sin duda, las concesiones de puertos son un atractivo mundial para los inversionistas. Sólo un ejemplo: en Perú tenemos dos grandes empresas en esta área: en Callao con DPW y APM Terminal (Maersk), sumado a lo que es Cosco Ports en Chancay”. 

## La opción de un solo operador

● Junto con destacar la opción de una ley de infraestructura que permita acelerar los proyectos y subrayar la necesidad de que, por ejemplo, una parte de la recaudación fiscal por concepto de IVA aduanero pueda quedar en las ciudades puerto, el director de la Cámara Aduanera, Javier León, subrayó la opción de que un puerto con un solo operador podría ser más atractivo. “Tenemos que ser realistas en las concesiones, donde quizás Valparaíso ya no requiere dos terminales, sino que un solo operador y en San Antonio lo mismo”, dijo.