

Informe recomienda priorizar Valparaíso y reevaluar Puerto Exterior

REGIÓN. Análisis encargado por Campport indica que no hay fundamentos para construir PGE antes de 20 a 25 años más.

Priorizar el proyecto de expansión de Valparaíso sobre el proyecto Puerto Exterior de San Antonio es una de las sugerencias que hace el "Estudio del Sistema Logístico portuario de Chile", análisis encargado por la Cámara Marítima y Portuaria de Chile (Campport) a Port Consultants Rotterdam B.V. (PCR), consultora con sede en Rotterdam, Países Bajos.

El documento desglosa una serie de factores como la capacidad portuaria existente en el país, la proyección de la demanda y análisis de brechas, entre otras cuestiones. En ese contexto, hace hincapié en el caso del Puerto Exterior, proyecto sobre el cual señala que fue concebido en un contexto de alto crecimiento del comercio marítimo (2010-2013), aumento sostenido de la demanda de contenedores y limitada capacidad regional para atender buques de gran escala.

Sin embargo, agrega que desde entonces el contexto ha cambiado sustancialmente, caracterizado por un menor crecimiento de la demanda, la entrada de nuevos terminales de gran escala en la costa pacífica, la evolución del tamaño de los buques y una mayor incertidumbre en la industria. Subraya que en tal escenario, resulta necesario reevaluar la necesidad del proyecto en el corto y mediano plazo. El análisis de brechas indica que, en caso de un escenario de alto crecimiento y considerando mejoras operativas, la Macrozona Centro requeriría aproximadamente 1 millón de TEU de capacidad adicional hacia 2050.

Indica que al comparar alternativas de expansión, "la ampliación del puerto de Valparaíso presenta una mayor eficiencia económica para atender esta demanda", agregando que en resumen, no se identifican fundamentos técnicos y comerciales suficientes que justifiquen la construcción del Puerto Exterior en un horizonte de 20 a 25 años.

El presidente de la Cámara Regional de Comercio de Valparaíso (CRCP), Javier Torrejón, advirtió que "las grandes obras de infraestructura nunca se construyen para resolver la demanda del año en que se inauguran (...) es legítimo revisar los plazos cuando cambian las condiciones económicas. Lo que no sería razonable es renunciar, por esa sola razón, a una visión de largo plazo para la infraestructura estratégica



EL INFORME GENERÓ DIVERSAS REACCIONES EN LA ZONA.

"No se identifican fundamentos técnicos y comerciales suficientes que justifiquen la construcción del Puerto Exterior".

Informe PC Rotterdam

"La planificación portuaria del Estado no se sustenta en un único estudio, sino en un conjunto amplio de antecedentes".

MTT

ca del país".

El director de la Cámara Aduanera, Javier León, señaló que el proyecto que tiene más sustento es el de Valparaíso, sobre todo por una razón de costos. "Es mucho más económico que el proyecto de gran escala porque es solo una ampliación", indicó. Sobre el puerto de San Antonio, opinó que puede acelerarse si se concreta el volumen que se espera de Argentina con el corredor bioceánico.

El director de Anagena, Ramón Espejo, si bien considera

que Valparaíso debe ser prioridad comentó que el proceso de Puerto Exterior ya está lanzado y que retrasarlo para luego retomar podría ser peor. "Hay que potenciar el proceso que ya está más avanzado para darle equilibrio al sistema portuario de la macrozona centro, que sería el desarrollo de la expansión portuaria de Valparaíso, pero lógicamente hay que seguir mirando y avanzando en el proceso de San Antonio".

Desde la academia, el profesor Magister de Administración y Gestión Portuaria de la UV, Leopoldo Santibáñez, apuntó que "el estudio encargado por Campport obliga a cuestionar la racionalidad económica de concentrar una inversión pública de gran magnitud en el Puerto Exterior de San Antonio sin agotar previamente las capacidades de expansión del sistema portuario existente".

La académica de la Escuela de Negocios Internacionales de la UV, Daniella De Luca, precisó que más que pensar en una gran capacidad hay que pensar en la eficiencia. "San Antonio necesita modernización, inversión, desarrollo, gobernanza, si quiere seguir siendo un puerto importante, pero no una ampliación a ese nivel", dijo la

académica, quien añadió que la carga, considerando incluso el efecto corredor, podría llegar a los 4 millones y no a 6 millones.

El académico de la UNAB, Caupolicán Guerra, indicó que las conclusiones del estudio "no están muy lejos de la realidad (...) me quedo con la idea de que lo más importante sería expandir el puerto de Valparaíso, a pesar que tiene que mejorar su conectividad, pero la inversión sería mucho menor".

MIRADA DEL MTT

Desde el ministerio de Transportes manifestaron que "la planificación portuaria del Estado no se sustenta en un único estudio, sino en un conjunto amplio de antecedentes técnicos, económicos y estratégicos, todos considerados en su mérito y relevancia, para la toma de decisiones". Agregaron que el MTT "dispone de sus propios modelos de proyección de demanda, además de antecedentes desarrollados por organismos financieros internacionales. Precisamente por ello, estimamos que este tipo de análisis contribuye a enriquecer la discusión técnica y permite contrastar distintas metodologías y supuestos. Lo relevante para el Gobierno es contar con la mayor cantidad y mejor información posible para definir el momento óptimo de inversión, resguardando la competitividad del país y asegurando que la infraestructura esté disponible cuando efectivamente se requiera".

Desde EPSA señalaron que "el estudio fue encargado por la Cámara Marítima Portuaria de Chile y en Puerto San Antonio desconocemos sus detalles". En tanto, el presidente de EPV, Gonzalo Le Dantec, dijo que "la ampliación portuaria de Valparaíso fortalecerá la competitividad del comercio exterior, incrementará la capacidad logística del país, generará empleo y permitirá una mejor integración puerto ciudad. Hoy el desafío es avanzar decididamente en su materialización".