

Experto en Infraestructura Portuaria planteó perspectivas para su desarrollo en Chile



El Puerto de Valparaíso tiene una alta eficiencia en cuanto a la carga que transporta. Foto: AIA

Caupolicán Guerra, académico de Ingeniería en Marina Mercante, de la Universidad Andrés Bello en Viña del Mar conversó con Agenda Marítima sobre el panorama actual -y futuro- de los puertos chilenos, repasando también las posibles amenazas de la industria marítima nacional.

El académico, al ser consultado por la infraestructura portuaria, apuntó a que la discusión siempre ha tomado un tinte político y manteniéndose alejada de un análisis técnico riguroso. Por ejemplo, explicó que el Puerto de Valparaíso tiene una alta eficiencia en cuanto a la carga que transporta, y si bien, la ampliación desde el Sector Yolanda en Cerro Los Placeres, sería un aporte a la ciudad, los problemas están mayormente en la conectividad de Valparaíso que en el tamaño que pueda tener el puerto.

“Primero hay que medir el crecimiento del país antes y según el desarrollo que vayamos teniendo y mejorando la infraestructura (...) pero nuestro país está detenido en términos económicos”, aseguró Guerra.

“Hay que ser totalmente práctico, si uno mira la Bahía de Valparaíso, uno puede observar tres o cuatro buques, que generalmente vienen a reabastecerse de combustible, o que están esperando turnos en Quintero, es muy raro ver un buque esperando dos o tres días, eso dice que la infraestructura actual es capaz de satisfacer los requerimientos que hay hasta el momento”, explicó el académico.

En cuanto al proyecto Yolanda, Guerra lo desestimó como una exageración política sin una base técnica sólida. En su lugar, abogó por mejoras graduales y sostenibles que estén alineadas con el crecimiento económico del país.

Sobre el puerto de Chancay en Perú, Caupolicán Guerra, asumió que inicialmente pensó que era imposible una infraestructura de ese calibre en nuestro país vecino, pero apunta a que en Lima si fueron capaces de ponerse de acuerdo. “Recuerdo que el ex presidente Piñera iba a San Antonio y decía que ahí iba a estar el mega-puerto en Chile, después visitaba Valparaíso y prometía lo mismo acá”, señaló a modo de anécdota.

Sin embargo, enfatizó que la competencia no debería ser vista como una amenaza, sino como un estímulo para mejorar los servicios y la eficiencia. Explicó que los costos adicionales asociados con el trasbordo de carga podrían mitigar cualquier posible impacto negativo en los puertos chilenos y que los principales afectados van a ser los otros puertos peruanos, como Callao e Ilo, por ejemplo.

En cuanto a la cantidad de operadores en el puerto de Valparaíso, Guerra opinó que la competencia es beneficiosa, pero destacó la importancia de diversificar los servicios. Propuso que cada operador se especialice en diferentes tipos de carga para optimizar la eficiencia y satisfacer las necesidades del mercado.

“El terminal 2, se dedica atender naves graneleras, que traen otros productos, le da una característica muy versátil al puerto Valparaíso porque el TPS no recibe este tipo de embarcaciones. Aquí más que la competencia es el poder de alguna forma clasificar los servicios y de diversificar los servicios”, concluyó Guerra.

Finalmente, Guerra explicó las consecuencias de los paros portuarios, destacando la importancia de una cultura de negociación sólida entre los sindicatos y los empresarios para evitar interrupciones perjudiciales en el flujo comercial. “Muchas veces los paros portuarios pueden ser legítimos, pero el problema es cómo se abordan”, cerró.

Guerra relató que años atrás, en San Antonio, hubo cerca de cinco mil autos “prácticamente botados”. ¿Qué confianza podrá depositar en ese terminal el importador?, invita a reflexionar, confesando que algunas veces, los sindicatos buscan las fechas más significativas para la huelga, sin considerar “el prestigio o la imagen de nuestro país”.