

“Es muy acertado que haya un solo terminal en el puerto de Valparaíso”



CAUPOLICÁN GUERRA. Académico Facultad Ingeniería Universidad Andrés Bello Viña del Mar.

Sobre la consulta que ingresó Empresa Portuaria Valparaíso al Tribunal de Defensa de la Libre Competencia por la ampliación del puerto y que busca tener un concesionario único en vez de los dos que hay actualmente, ¿cuál sería el beneficio de este cambio?

- El Terminal 1 (del puerto de Valparaíso) es el más potente, el más modernizado, el que tiene más tecnología, por lo tanto la ventaja es bastante grande contra el Terminal 2, que no tiene ninguna infraestructura especial o acorde a los momentos que estamos viviendo y eso hizo que también, de alguna forma, perdiera el atractivo por parte de los inversionistas. Sumado a esto, por cierto, está la cantidad de dificultades (para ampliar el T2) que han tenido en términos ambientales, con votos de Monumentos Nacionales o de patrimonio nacional, entonces con el tiempo se fue perdiendo esto. Creo que es muy acertado que haya un solo terminal; primero, porque eso le da quizás al concesionario que se interese por ir a la licitación el tener un complemento como es el Terminal 2, en la cual lo puede transformar en un terminal multipropósito, que no solamente se dedique a la operación de contenedores tanto en embarque como en descargas y en que se logre también atender otro tipo de naves, como son las graneleras (...) Cuando hablo de terminal multipropósito no solo es transferir carga de un solo tipo; hay una gran cantidad de carga que va en contenedores, pero hay otras como las cargas de proyecto, la descarga de autos, las cargas de graneles. Eso va a volver más competitivo a un único concesionario porque le va a permitir también competir con San Antonio, que es un puerto muy versátil porque tiene el terminal de Panul, donde se descargan graneles y tiene su potencial de contenedores. Tiene dos terminales que están realmente en vanguardia, y tienen todos los elementos y el equipamiento que se requiere día a día. En Valparaíso es solo el Terminal 1, que tiene grúas pórticos y otros elementos, pero el Terminal 2, si es incorporado en la concesión de un solo concesionario, no me cabe ninguna duda que ese concesionario va a modernizar el Terminal 2, y eso le va a permitir ser mucho más competitivo, sobre todo hoy, en que tenemos una amenaza internacional con Chancay, un puerto moder-

nísimo ubicado en un lugar estratégico y donde los costos de toda índole van a ser mucho menores.

- ¿Por qué este modelo de concesionario único, también llamado Landport, debería ser más atractivo para los posibles inversionistas?

- Este término de Landport lo pusieron en marcha hace mucho tiempo los españoles. Este sistema le da una autonomía, le da como un dominio mayor a quien concede, por lo tanto tiene una

cierta libertad para poder hacer: potenciar su infraestructura y abrirse a cualquier otro proyecto que le permita estar siempre a la vanguardia en ese contexto. Y eso es bueno porque, como ellos van a conceder y eso implica inversiones, van a tener su privilegio de poder determinar qué es lo que más óptimo para su negocio.

- ¿Cómo observa la solicitud de que Unesco impulse un nuevo estudio de impacto patrimonial en Valparaíso?

- Sin despreciar ni desestimar las opiniones, hay cosas que a veces con sentido común no se pueden entender. Si le van a presentar a la Unesco una solicitud para que intervenga y se realicen todos los proyectos, los intereses son muchos y pueden ser muy legítimos, pero a veces están ale-

jados de cuál es la realidad o lo que se debiera hacer (...) Si tú vas a Valparaíso ves con mucha pena lo deteriorado que está, y a mí, como persona de la zona, me daba vergüenza que podamos exhibir al extranjero el estado en que está Valparaíso. ¿Qué turismo podemos fomentar si Valparaíso no tiene un desarrollo? Para que la ciudad salga de ese letargo y esa pobreza que tiene tenemos que crear fuentes de trabajo y tenemos que hacer proyectos portuarios que le permitan a Valparaíso recuperar lo que siempre fue (...) En el caso de Perú han habido comentarios, que la soberanía económica se la están vendiendo a los chinos y todo eso. Sí, pero Chancay se va a transformar en uno de los terminales más importantes de Latinoamérica, y no solamente Chancay, ya que los peruanos están desarrollando ahora el puerto de Corío, que queda en la región de Arequipa, entonces la competencia que vamos a tener es brutal. ■

