



# Ha llegado la hora de hacer una reflexión; el sistema portuario de Chile necesita mejoras”

**Ch**ile necesita reflexionar sobre un sistema portuario que cumple 30 años y enfrenta un momento crucial de su desarrollo, afirma Gabriel Aldoney Vargas. Con una larga trayectoria en el rubro, el actual presidente de la Empresa Portuaria Austral advierte sobre la necesidad de que el país cambie su mirada de una industria que tuvo tremendas transformaciones en las últimas décadas y ahora debe enfrentar numerosos desafíos de corto y largo plazo. “El problema ya no está radicado únicamente en la transferencia de la carga de mar a tierra, el problema es mucho mayor que ese... hay que hablar de logística”, explica el exintendente de la Región de Valparaíso en dos ocasiones (con Ricardo Lagos y Michelle Bachelet I), quien no tiene problemas para meterse en temas complejos, como el futuro de las empresas portuarias o el suyo propio al mando de EPAUS-TRAL.

## -¿Ha tenido contacto con las autoridades del nuevo gobierno?

-Hubo una reunión en la que participaron gerentes generales de empresas públicas con la Dipres. Fueron buenas señales; la Dipres no solamente está mirando a las empresas estatales para el financiamiento del Estado, sino también valora su importancia estratégica y los beneficios sociales que brindan. Pero esa fue una conversación general y ahora debe pasar a trámites concretos.

## -¿Cómo proyecta el cambio de directorio en las empresas portuarias, que con cada cambio de gobierno suele ocurrir en mayo?

-Aquí se va a aplicar lo que se ha aplicado en todos los gobiernos. Aunque el sentido original de la ley que creó las empresas portuarias era hacer que los directorios se renovaran parcialmente -una parte cada dos años y otra cada cuatro años- para que un conjunto de directores pasara de un gobierno a otro, nunca se ha cumplido. No veo por qué no vaya a ser así ahora.

## -¿A usted le interesa mantenerse en la empresa portuaria?

-Habrà que analizarlo en su

**GABRIEL ALDONEY**, presidente de la Empresa Portuaria Austral.

El exintendente de Valparaíso en dos ocasiones y expresidente de EPV plantea la urgencia de que los terminales estatales actualicen sus competencias ante el desarrollo de una industria naviera que obliga a extender la mirada más allá del negocio marítimo, para adoptar una modernización acorde a los nuevos tiempos, con una visión logística integral.

mérito. No tengo interés personal en continuar, hay que darle la oportunidad a otras personas. Eso no significa que me voy a ir a mi casa, pero es tiempo de renovación. Uno tiene un concepto de desarrollo portuario y espero contribuir desde otros espacios.

## -¿Qué opina del ajuste de directorios de empresas portuarias que han planteado algunas autoridades del nuevo Gobierno, que implica reducir el número de directorios?

-Primero, si la reforma es para cumplir el objetivo que el propio Presidente dijo, ahorrar recursos, es un objetivo bastante débil, porque no se van a ahorrar muchos recursos. Segundo, hay que entender que el problema principal de la industria portuaria en la administración de las empresas estatales es tener una visión muy parcial y pequeña de los problemas del sistema. Cuando se hizo la ley portuaria 19.542 que eliminó Emporchi y creó los nuevos puertos estatales, se propusieron cinco empresas: Norte, Centro, Biobío y otra Austral (de Puerto Montt a Punta Arenas). En la discusión surgieron otros antecedentes. Los parlamentarios que tramitaron la ley planteaban si efectivamente el objetivo era hacer competir a las empresas, debía existir un directorio por empresa y un concepto de regionalización. La razón de las cinco empresas era que la zona norte tenía una identificación minera muy específica. En el caso de Valparaíso y San Antonio, la razón era evidente: eran los dos puertos principales y era necesario darle libertad a los directorios para competir. A Valparaíso le ha servido mucho y a San Antonio también, porque han podido ampliar los tipos de carga que reciben; se ha generado una si-

nergía interesante entre ambos puertos.

## -¿Usted cree entonces que esa visión debe ampliarse? ¿En qué sentido?

-Más allá de si se unifican o no, ha llegado la hora de hacer una reflexión sobre cuál ha sido la experiencia del sistema portuario en estos 30 años. Es un sistema que necesita mejoras. El sistema portuario nunca estuvo concebido bajo un concepto logístico y hoy día a los puertos les importan mucho los accesos, pero no tienen posibilidad de influir sobre su desarrollo, porque el tema está en otra parte, en otras instituciones. Si San Antonio pudiera influir, podría aumentar la actual infraestructura, igual que Valparaíso. Se hizo el Acceso Sur, se hizo la ZEAL (Zona de Extensión de Apoyo Logístico), por lo tanto, hay otro tipo de problemas. Ahora viene un proceso de automatización que se va a ir imponiendo en los terminales. La industria naviera exige tiempos acotados y eso es un aliciente a la eficiencia de los puertos. Además, está el problema de cómo enfrentamos el crimen organizado, porque hay que hacer inversiones en los puertos. Es decir, los problemas son otros a los que dieron origen a las administraciones actuales



**-¿Hay que avanzar hacia una nueva Ley de Puerto, entonces?**

-Yo creo que hay dos niveles de problemas. Uno es hacer que el sistema portuario estatal sea simétrico con el sistema portuario privado. Hay puertos privados que podrían ser puertos públicos en el sentido de que sirven a terceros, pero hay asimetría entre quienes tienen que optar a una concesión marítima y quienes tienen que ganar una concesión de puerto estatal. Lo otro es la autoridad portuaria. Los puertos modernos en el Mundo tienen resuelto esto, pero Chile debe avanzar en ello.



**Hay áreas que se podrían resolver para las empresas públicas a través de los próximos procesos de concesión, pero eso requiere parar el ritmo, sentarse y buscar soluciones pensando a 30 años”.**

**-¿Y cómo se pueden ejecutar estas mejoras en este momento tan crucial del desarrollo portuario, sin perder competitividad?**

-Hay áreas que se podrían resolver para las empresas públicas a través del diseño de los próximos procesos de concesión, pero eso requiere detener el ritmo, sentarse y buscar soluciones pensando en 30 años más. Eso se hace generando ciertos mecanismos de flexibilidad entre el oferente y el concesionario para atender las demandas nuevas y resolverlas en el tiempo.

**-¿Quién debe liderar este proceso, el Gobierno?**

-Hay una responsabilidad de la política. El Gobierno tiene, más que seguir usando el concepto portuario, tiene que hablar de logística. El problema ya no está radicado únicamente en la transferencia de la carga de mar a tierra; el problema es mucho mayor. Chile tiene buenos rendimientos en sus puertos, el sistema no está quebrado desde el punto de vista operacional. Hay que seguir mejorándolo y hay ejemplos notables como Valparaíso, donde TPS ha hecho un trabajo destacado, pero la in-

dustria naviera y la logística están cambiando a nivel mundial y nuestro país debe ajustarse a esas exigencias.

**PROYECTOS EN EL SUR****-¿En qué etapa de desarrollo se encuentra la Empresa Portuaria Austral?**

-Nosotros iniciamos el año pasado un plan de financiamiento de infraestructura habilitante bien inédito en el caso de la Región de Magallanes. Consta de dos proyectos: la conclusión de la segunda etapa de ampliación del muelle Prat, para que buques de 300 metros puedan atracar. Se terminó en noviembre del año pasado y ha permitido que, por fin, los cruceros de mayor capacidad permitan a sus pasajeros descender y desembarcar al muelle. Esto ha tenido un impacto en la ciudad; esta temporada se vio un volumen importante de turistas, que es lo que importa. El otro proyecto es el reforzamiento de losas del único sitio que hay en Punta Arenas para el descenso de cargas. Hasta el minuto solo se pueden atender barcos que tienen grúas propias y eso es una gran diferencia con los puertos de la zona central y norte. Ya tenemos listo el financiamiento para iniciar proyectos adicionales, como un segundo sitio en el Terminal José de los Santos Mardones, un terminal de pasajeros y la tercera etapa del muelle.

**-¿Cree que las nuevas autoridades mantendrán ese rumbo?**

-Tenemos un plan de desarrollo de infraestructura que se prolonga hasta el año 2027, para que esté concluida en 2029. El punto es la oportunidad. Lo que sucede, yo creo que más allá de las condiciones puntuales, es que tenemos una gran enseñanza de estos últimos años: Chile tiene una gran oportunidad para ir disminuyendo la dependencia energética por sus condiciones naturales (solar y eólica). La oportunidad es ahora, no en cinco o seis años más; si llegamos tarde, vamos a impedir el desarrollo de estos proyectos.

**-Usted habla de la oportunidad, justo ahora hay cierto auge de los pasos australes como el estrecho de Magallanes debido a las controversias que viven otros pasos, como el estrecho de Panamá.**

-Sin infraestructura, el Estrecho no va a tener esa influencia. Sin infraestructura portuaria, Magallanes no puede avanzar. El Terminal José de los Santos Mardones, con un

segundo sitio, abre muy buenas alternativas para la conexión del sur de Chile y las rutas hacia Brasil, donde hay un mercado objetivo para el salmón. La oportunidad es ahora. La infraestructura portuaria requiere proyectos que toman mucho tiempo, si se perdiera la oportunidad, no se pierde para la región, sino que para el país.

**-¿Qué falta para avanzar en esos proyectos?**

-Los proyectos están terminados desde el punto de vista técnico y administrativo, salvo la etapa tres del muelle, donde estamos haciendo ingeniería de detalle. ¿Dónde está el punto aquí? Yo no lo puedo responder, pero es el tema pendiente. Hemos llegado a un acuerdo con el BID para financiar el muelle Mardones y con el GORE en un convenio de programación, que está siguiendo los trámites que la Contraloría establece para estos acuerdos. Creemos que este año vamos a iniciar el diseño del proyecto para la construcción del muelle de pasajeros. Respecto al muelle Mardones, podríamos llamar mañana a licitación y que el gobierno actual concluya el trámite ante el banco. Si prima el criterio de largo plazo y los intereses de construcción, no debería haber problemas, pero no lo podemos asegurar.

**“ALGUIEN DEBE GOLPEAR LA MESA”****-Usted fue presidente de la Empresa Puerto Valparaíso, ¿cómo observa el avance del proyecto T2, que aún debe enfrentar oposición en distintos frentes?**

-Valparaíso se define como una ciudad puerto y como una ciudad patrimonial, por lo tanto, tiene un concepto cultural de su desarrollo. Ese es un problema que se ha resuelto en muchas partes del Mundo, buscando simetrías entre los intereses del puerto y la ciudad.

**...Parece que Valparaíso no ha encontrado aún esa simetría...**

-Cuando se lleva mucho tiempo discutiendo, alguien tiene que golpear la mesa y decidir: o vamos a dejar de ser ciudad puerto para ser solamente ciudad patrimonial o vamos a ser ciudad puerto con todas sus letras. Alguien tiene que resolver esta disyuntiva. Valparaíso necesita del esfuerzo y generosidad de todos para sacarla del lugar donde está; mientras se alargan las discusiones, el único que pierde es el ciudadano.

**-¿Y qué puede decir del Proyecto a Gran Escala en San Antonio?**

-No vale mucho la pena seguir la discusión de si es o no necesario. El PGE nació en el primer gobierno de Piñera y ha seguido avanzando. A mi juicio, hay que transparentar cómo funciona el mercado hoy y cómo se proyecta a futuro. Poner en marcha un puerto de las características del PGE es más difícil que el desarrollo de la ingeniería, porque se necesita masa crítica. Y la masa crítica viene de la economía, no solo de resultados financieros, sino de la cantidad de carga que existe. La inversión debe mejorar el nivel de la producción física y los puertos chilenos han estado detenidos en niveles bajos bastante tiempo.



**Sin infraestructura, el estrecho no tendrá influencia (que se espera), sin infraestructura portuaria, Magallanes no puede avanzar”.**

**-¿Qué debe pasar entonces?**

-Entonces, la pregunta es cómo echamos a andar esto: cuando estén hechos el molo y los primeros sitios, ¿cómo llamamos ese terminal con carga? En Perú se habla mucho de Chancay y a Chancay le ha costado muchísimo frente a la competencia de DP World en Callao (llenar el puerto). Los resultados iniciales son complejos. Puede que esto no tenga sentido en diez años más, pero es una demostración de lo que cuesta la fase inicial.

**- Esa sería la visión de más largo plazo...**

-El problema no es solamente cómo lo financiamos o los problemas de ingeniería, sino cómo lo echamos a andar, cuál es el modelo en un sistema donde la industria naviera se está orientando hacia el dominio de los terminales de contenedores. Esa integración, ¿nos gusta? Y si no tenemos otra posibilidad, ¿cómo la regulamos? Lo más probable es que en el terminal de San Antonio las interesadas sean las navieras o empresas muy vinculadas a ellas. Esto hay que transparentarlo. ■

## Perú promociona inversiones logísticas por US\$ 38 mil mills.

Gobierno de Lima destacó ante inversionistas de Brasil el potencial de los cuatro corredores que conectan los puertos más importantes del país.

La Agencia de Promoción de la Inversión Privada (Proinversión) de Perú presentó en Brasil un portafolio de proyectos de inversión por más de US\$ 38.900 millones, entre los que figuran obras de integración logística y comercial, así como los corredores interoceánicos para conectar con mercados internacionales, según informó este lunes la entidad pública.

El presidente de Proinversión, Luis Del Carpio, expuso los proyectos de inversión en el Foro Conexión Logística Perú-Brasil, realizado en la ciudad de Sao Paulo, ante empresarios, operadores logísticos y de comercio exterior en ese país vecino.

La agencia subrayó que el Perú es la ventana de Sudamérica hacia las economías de la región Asia-Pacífico y brinda acceso a puertos estratégicos como el Callao, Chancay, Ilo, Matarani y Paita. En ese sentido, Del Carpio explicó que existen cuatro ejes para la integración binacional, los cuales son el Eje Norte Amazónico, con la ruta Paita-Yurimaguas-Terminal Portuario (PT) Santa



Rosa en Loreto; el Eje Centro, con la ruta Callao/Chancay-Pucallpa; el Eje Chancay, Callao y Pisco; y el Eje Sur, que comprende la ruta Matarani, Marcona, Ilo-Iñapari.

En el Eje Norte Amazónico, Proinversión tiene en su portafolio 35 proyectos de Asociación Público-Privada (APP) por más de 8.700 millones de dólares, en sectores de Transporte, Electricidad, Minería, Saneamiento, Inmuebles Salud e Irrigación.

En ese eje destacaron los proyectos de mejoramiento, operación y mantenimiento de los aeropuertos de Jaén, Yurimaguas y Rioja, por US\$ 619 millones. ■

## Canal de Panamá con peak de cuarenta buques diarios

Administración de la vía dice que demanda es impulsada por naves que cargan GLP y los portacontenedores.



Los portacontenedores y el gas licuado de petróleo (GLP) están impulsando la demanda en el Canal de Panamá, que está abierto y opera plenamente favorecido por el óptimo nivel de los dos lagos artificiales que lo surten de agua dulce, afirmó su administración.

“En medio de todas las complicaciones geopolíticas que se dan en el mundo, los cambios y diversos factores asociados al comercio internacional, el Canal de Panamá permanece abierto y confiable”, afirmó el administrador de la vía, Ricaurte Vásquez.

El Canal de Panamá, el único de agua dulce en el mundo, registró un promedio diario de cruces 34 buques en enero y 37 en marzo, con recientes jornadas pico que “superaron los 40 tránsitos” en un día.

En el año fiscal 2025, los ingresos del Canal alcanzaron los 5.705 millones de dólares, con alza del 14,4 % respecto al anterior, y los tránsitos por la vía sumaron 13.404. ■