

```
var _gaq = _gaq || []; _gaq.push(['_setAccount', 'UA-26149935-1']);
_gaq.push(['_setDomainName', 'ingenieriaoceanica.cl']); _gaq.push(['_setAllowLinker', true]);
_gaq.push(['_trackPageview']); (function() { var ga = document.createElement('script');
ga.type = 'text/javascript'; ga.async = true; ga.src = ('https:' == document.location.protocol ?
'https://ssl' : 'http://www') + '.google-analytics.com/ga.js'; var s =
document.getElementsByTagName('script')[0]; s.parentNode.insertBefore(ga, s); })();
```

GI

oria Hutt, Subsecretaria de Transportes del MTT

El 2012 fue un año de recuperación para los puertos nacionales, que vieron reducidas sus transferencias durante la crisis y gradualmente han vuelto a alcanzar niveles de demanda similares a los proyectados.

Así resume la actividad portuaria del país durante el año pasado la subsecretaria de Transportes, Gloria Hutt, quien agrega además: "Hoy, el desafío es consolidarse y, principalmente, pensar y planificar hacia el largo plazo".

□ A su juicio, ¿cómo se han ido desarrollando los procesos de licitación de puertos?

El programa de licitaciones de puertos, que tuvo un período muy exitoso desde la introducción de la Ley 19.542, bajó su ritmo durante la última administración. Por eso, hemos hecho grandes esfuerzos, junto con el SEP y las empresas portuarias, por remediar este retraso y ponernos al día con la infraestructura portuaria que el país necesita. La licitación exitosa del Terminal 2 de Valparaíso es absolutamente clave para asegurar la capacidad y los niveles de competencia entre terminales que el país irá requiriendo en el transcurso de esta década y más adelante. El proceso está en curso y esperamos contar con proponentes altamente competitivos.

El rápido crecimiento de la carga marítima por el desarrollo de nuestro comercio requiere una expansión urgente de la infraestructura portuaria de la V Región, ¿qué medidas al respecto está impulsando el ministerio?

A través de nuestro Programa de Desarrollo Logístico, estamos apoyando en todo lo que a nuestro rol compete al proceso de licitación del Terminal 2 en Valparaíso y la concreción exitosa de Puerto Central en San Antonio. Además, estamos preocupados de anticipar soluciones a escenarios de posible escasez de oferta. Para esto, tenemos en marcha análisis detallados de la capacidad operativa de los puertos actuales, soluciones de conectividad vial y ferroviaria que aseguren flujo eficiente, propuestas de coordinación de servicios entre ministerios y, adicionalmente, identificación de las áreas donde sería conveniente instalar nuevos terminales en el largo plazo. También estamos trabajando en los análisis técnicos para proveer infraestructura portuaria adicional una vez que los cuatro terminales de contenedores

de la región comiencen a ver copada su capacidad.

Megapuerto

□ ¿En qué va la iniciativa denominada Puerto de Gran Escala (PGE) o megapuerto para sostener la acelerada transferencia de carga desde y hacia Chile. A juicio del ministerio, ¿cuál es su importancia y qué participación tiene esta cartera?

Estamos avanzando conjuntamente con las empresas portuarias y el SEP en los estudios técnicos que permitan una licitación en el largo plazo de infraestructura portuaria adicional en la región. Proyectos de este tipo tienen asociados plazos de desarrollo muy largos, por lo que resulta absolutamente crítico avanzar hoy para asegurar que como país estaremos listos con la capacidad portuaria adicional requerida para la macro zona central, la que estimamos será requerida durante la próxima década. No olvidemos que el molo de abrigo de Valparaíso fue diseñado hace 100 años. Ése es el tipo de visión que se requiere para el sistema portuario.

¿Qué tiene planificado realizar el ministerio durante los próximos años en materia de desarrollo portuario?

Nuestro rol principal en este ámbito es la planificación, papel encabezado por el Programa de Desarrollo Logístico. En este sentido, estamos formalizando una propuesta de plan nacional portuario que considera los proyectos de desarrollo y crecimiento más importantes, manteniendo la visión integrada del sistema. Esto se incorporará durante el año a una propuesta de plan maestro logístico, el cual además identificará las rutas y modos más críticos para el movimiento eficiente de la carga desde y hacia los puertos. Así podremos identificar, por ejemplo, necesidades de espacio y reservar oportunamente las áreas más aptas para la actividad y sus sistemas de respaldo, además de impulsar el trabajo conjunto con otros ministerios en base a propuestas concretas asociadas, por ejemplo, a conectividad vial.

Sistema abierto y competitivo

Si bien Gloria Hutt destaca que los rendimientos de nuestros principales puertos son muy competitivos en el contexto de la costa oeste de América, sus principales desventajas son escasez de áreas de respaldo debido a la configuración geográfica de los lugares en que la mayoría de ellos opera y costos de construcción que responden a una costa en muchos casos abrupta, por mencionar algunos.

"Por el lado de las ventajas, en cambio, destacan sus niveles de eficiencia, que resultan de una combinación que incluye tecnología, personal especializado y competencia entre terminales, lo

"La licitación del Terminal 2 de Valparaíso es clave"

Actualizado Martes, 22 de Enero de 2013 15:54

que ha permitido lograr altos niveles de servicio a costos razonables, inversión mínima correspondiente a un muelle para la atención de embarcaciones menores y una chaza para el embarque y desembarque de pasajeros desde tenders", sentencia Hutt.

Fuente: Ediciones Especiales El Mercurio, Santiago, a través de www.mundomaritimo.cl,
revisado 22-01-2013