

Tras conocerse un plano base del proyecto de licitación del Terminal Dos y las condiciones en que OHL se quedó con el proceso, expertos en transporte marítimo realizaron un análisis del escenario que se vaticina con la llegada del segundo operador privado a Valparaíso.

El decano de la Facultad de Ingeniería de la Universidad Diego Portales y exdirector de la Sociedad Chilena de Ingeniería de Transporte, Rodrigo Echeverría, comentó que ya es un punto positivo el que se haya licitado el Terminal Dos.

Con respecto a la decisión de inclinarse por un muelle marginal, sostiene que este aspecto "sin lugar a dudas fue evaluado por los ingenieros en las tres dimensiones que debe cumplir todo muelle que son transferencia de carga eficiente, adecuado espacio de almacenamiento y conectividad interna y externa. Todo esto a la luz del ingreso esperado de la operación; de hecho, entiendo que se realizará inicialmente sólo la mitad del muelle", comenta el experto.

El ingeniero también tiene su visión respecto a la tarifa que ofreció OHL y que fue lo que al final marcó el nimbo del proceso en su favor.

El índice máximo de US\$ 6,8 por tonelada es una cifra que, en opinión de Garrido, se puede sostener en el tiempo. "El valor que una determinada compañía puede ofrecer no depende solamente de los costos directos de operación, sino que muy fuertemente de la estructura de red que esta compañía opere", comienza el experto en temas portuarios.

### **Externalidades**

En tal escenario, explica que las compañías más conectadas globalmente pueden lograr economías de escala y ámbito. "Esto les permite no sólo ganar una licitación con un precio más bajo, sino que mantenerlo en el tiempo debido a la existencia de lo que se conoce como "externalidades de red", es decir, que la operación de un determinado nodo de la red se

beneficia por la eficiencia de otros conectados a éste y que logran una tasa de servicio más expedita", manifiesta Garrido.

El profesional agrega que la permanencia de precios bajos dependerá fuertemente del capacidad de OHL para materializar estas externalidades. "Esto es muy probable ya que el mismo holding tiene una división llamada OHL Concesiones, en que una de sus prioridades son precisamente puertos estratégicos a nivel mundial".

### Colapso por accesos

Pese a que apoya la competitividad tarifaria que tendrá el puerto, el director de la carrera de ingeniería en transporte marítimo de la Universidad Andrés Bello, Caupolicán Guerra, llama la atención sobre un punto que, a su juicio, ha sido descuidado: los accesos.

"Nadie se ha preocupado en ver en qué medida esto va a colapsar a Valparaíso. Valparaíso es un puerto que desgraciadamente está totalmente limitado porque no tenemos conectividad", opina el académico, al que avala una experiencia de 57 años en el negocio naviero.

A su juicio, la inquietud que surge es "cómo se va a evacuar o transferir esa cantidad de contenedores que se viene porque hasta ahora la única entrada vial es el camino la Pólvora que es el que alimenta a TPS, pero no tenemos acceso. La ruta 68 tiene sus limitaciones y nadie se ha acordado de eso".

Para Guerra la solución pasa por un construir un mega-puerto adyacente a la ciudad que evite su colapso. "Así habríamos hecho una estructura con todos los accesos correspondientes y no hubiera saturado a una ciudad como Valparaíso que ya está colapsada con el tráfico que hay", manifestó.

Fuente: El Mercurio, Valparaíso, a través de [www.mundomaritimo.cl](http://www.mundomaritimo.cl), revisado el 11-04-13