

El desafío de todo puerto es capturar y llevar a sus muelles y almacenes la carga de su hinterland. Mientras Valparaíso y San Antonio se disputan la zona central, o así como un conjunto de operadores compiten en el Bío-Bío o Antofagasta, en Coquimbo la realidad es distinta. Como único puerto de la región tiene la oportunidad de concentrar todo o gran parte de su comercio exterior.

Un asunto es atraer los productos, pero si no existe la infraestructura, equipamiento y tecnología apropiada, la carga se irá obligadamente a los puertos más cercanos (que en realidad no están tan próximos).

El Terminal Puerto de Coquimbo cuenta con una capacidad real de 1 millón de toneladas y una potencial de 2 millones. Con un crecimiento proyectado de 25% para 2017, por sobre las 950.000 toneladas, estará muy cerca de alcanzar su umbral.

El 78% de su carga es concentrado de cobre, 9% fruta, 8% cemento y 5% otros como el hierro y la carga de proyectos. Pero el detalle importante, es que ese porcentaje de fruta corresponde a paletizada, segmento menor en la producción regional que hoy tiene Coquimbo.

El 70% de la fruta (principalmente uva) que exporta Coquimbo es contenerizada, la cual no puede embarcarse por su puerto porque hoy se ha especializado en carga fraccionada y granel. Esto le significa a los fruteros perder competitividad, aumentando sus costos de transporte y llevar la carga a puertos ubicados a 300 kilómetros, como Valparaíso y San Antonio.

Para el gerente general de Terminal Puerto Coquimbo (TPC), **Rodrigo Trucco**, hay una oportunidad evidente para la economía regional y por lo mismo están trabajando en un proyecto que aborde esto. Sin adelantar detalles, pero dada la experiencia conocida en otros puertos, esto se traduce en la construcción de un sitio de atraque con calado de al menos 14 metros e invertir en el equipamiento de muelle apropiado (grúas y conexiones reffers). Este se sumaría a su actual muelle de 378 metros de longitud.

Pero pese a que no cuenta con la infraestructura, el puerto tiene otros atributos altamente

apreciables en el sector como su bajo downtime, de un 2% anual, por las buenas condiciones climáticas de la zona.

Plan Maestro

La autoridad portuaria de Coquimbo (EPCO) está en pleno proceso de actualización de su Plan Maestro, con un horizonte de 5 y 20 años. En esta planificación y calendario de inversión se proyecta responder a las demandas de transporte marítimo de la región, como lo son la captura de carga que hoy sale por otros puertos y las oportunidades que conlleva la habilitación del paso Agua Negra que unirá la zona con la Provincia de San Juan, Argentina, y el corredor bioceánico del Conosur.

De acuerdo a lo establecido en el contrato suscrito entre EPCO y TPC, el concesionario debe realizar obligatoriamente un tercer muelle que le significaría además extender la concesión de 20 a 30 años. Sin embargo, originalmente, se pensó en reforzar su vocación de break bulk con un muelle apto para naves de 230 metros de eslora y 2,5 hectáreas adicionales, pero las señales del mercado conducen a los contenedores, tanto refrigerados como dry que podrían provenir de territorio trasandino.

Tal como informó el intendente **Claudio Ibáñez** durante la inauguración de las obras de reconstrucción del Sirio N°2 de TPC, las conversaciones ya partieron de tal manera de tomar las decisiones ahora y comenzar a hacer los diseños respectivos. “

Queremos que los argentinos dejen de mirar hacia el este, al Atlántico, queremos que miren al oeste

”.

La presidenta de EPCO, **Sally Bendersky**, declaró que ya están evaluando un proyecto para la atención de contenedores, el cual ya está diseñado. “

Para poder traer la carga necesitamos el túnel y los accesos

”, explica sobre la necesidad de una propuesta integral.

Justamente, la División de Desarrollo Logístico del Ministerio de Transporte está trabajando con la estatal en estudios relacionados a conectividad con un horizonte de 20 años y considerando “*análisis de demanda futura respecto a corredores bioceánicos y matriz insumo*

producto que tiene la región ”, apunta **Paulina Soriano**.

Un año 2017 muy activo tendrá Coquimbo. Concluida la reconstrucción del sector portuario, los acentos estratégicos se concentrarán en cómo capitalizar las bondades que hoy tiene como puerto y avanzar en un plan de inversiones que responda a las oportunidades y demandas del mercado actual y futuro.

Fuente: Mundo Marítimo, revisada el 06-12-2016