



Cuatro claves estratégicas que son vitales para el futuro de la cadena logística portuaria

A contrapelo de su mejor momento económico, los actuales indicadores señalan que Chile y su logística portuaria han entrado en un aparente período de letargo, a merced de los distintos riesgos que surgen desde el convulsionado plano internacional y la propia contingencia interna. Ante ello, desde la propia industria marítima señalan cuatro ámbitos que requieren nuevas reflexiones o, de frentón, soluciones urgentes.



Competitividad logística, seguridad, visión geopolítica y sustentabilidad son cuatro pilares insustituibles que, de acuerdo a autoridades, instituciones y expertos del rubro marítimo, definirán el futuro de la industria portuaria nacional. Se trata de desafíos propios del siglo XXI, que los distintos actores del ámbito deben abordar con sentido de urgencia, advierten algunos especialistas, que proponen tareas de corto, mediano y largo plazo.

drástico en los ítems de Infraestructura (de 3,21 a 2,8), Envíos Internacionales (3,27 a 2,7) y Puntualidad (3,8 a 3,2).

De acuerdo a Daniel Fernández, presidente de la Cámara Marítima y Portuaria de Chile (Camport), esta situación se explica, por un lado, debido al bajo nivel de consideración que existe por el transporte terrestre como elemento de la cadena: "No podemos hablar de una cadena logística eficiente pensando solo en puertos y el transporte marítimo. Tenemos que llegar a mirar toda la cadena y, en eso, invertir fuerte en ferrocarriles", sostiene.

Más aún, Fernández critica que actualmente solo el 4% de la carga del sistema logístico sea trasladada mediante ferrocarriles, lo que tilda de "ridículo, con la geografía que tenemos".

En ese contexto, otra de las aristas discutidas es la modificación del cabotaje. Si bien la Camport ha valorado públicamente el proyecto de liberación que se tramita en el Senado, el senador Alejandro Kusanovic argumenta que el problema real es que "la bandera chilena no es competitiva y las leyes chilenas no son competitivas en relación a las alternativas que hay en el mundo".

Ante la posibilidad de que el Congreso abra finalmente el mercado marítimo a navíos extranjeros para que trasladen cargas dentro del territorio, Kusanovic explica que la idea sería contraproducente, dado que, aunque destaca aspectos positivos, "la liberación del cabotaje genera una competen-

cia desleal con las empresas chilenas; una mala definición del problema ha generado una mala solución".

Otro de los aspectos en juicio es el atraso en infraestructura. Si bien la valoración del trabajo portuario se mantiene alta, el presidente de la Asociación Nacional de Armadores, Ricardo Tejada, sostiene que una de las posibilidades para subsanar este problema es incorporar "nuevas tecnologías e, incluso, inteligencia artificial que permita hacer más eficientes y oportunas las tareas que un puerto debe hacer".

"Es preocupante el bajo nivel de competitividad que hemos alcanzado -añade Tejada- y debería ser una alarma, sin duda algunos de los componentes que son parte de este índice (LPI) están fallando en nuestro país, o no han sido capaces de modernizarse a la velocidad que la logística lo requiere".

Similar opinión da el senador Kenneth Pugh, quien es enfático en plantear que el desafío logístico que afronta Chile se basa en "mejorar nuestra infraestructura portuaria y los procesos de comercio exterior", siendo capaces de "recibir, descargar, cargar y despachar naves más grandes en longitud, ancho y profundidad, lo que exige de muelles más largos, nuevas grúas y profundidades mayores en los puertos".

En ese mismo ámbito, el propio ministro de Hacienda, Mario Marcel, lamentó esta semana que "la tramitación de los proyectos portuarios en la Región de Valparaíso ha sido

muy extensa, con muchas presentaciones cada vez que hay un nuevo proyecto".

Con la expansión portuaria de Valparaíso fijada para 2031 y la operación del Puerto Exterior de San Antonio programada recién para 2036, el ministro señaló esperar que "con los cambios que se están haciendo en materia de regulación, (...) pueda ayudar a acelerar las autorizaciones, porque eso es importante no solo para la región, sino que para el país".

En más, admitió que "uno de los temas que Chile tiene que resolver es mejorar su logística, y parte importante de la logística del país pasa por la región". ■

do en las instalaciones portuarias. En poco tiempo, el fenómeno ha puesto al desnudo las deficiencias en seguridad de nuestros sistemas de control y amenazado la cadena de suministro.

Tan solo en 2023, ocurrieron dos hitos relevantes. Primero, un informe de la ONU calificó al puerto de San Antonio como uno de los principales exportadores de drogas en el mundo. Al poco tiempo después, el Puerto de Valparaíso fue el escenario de la mayor incautación de éxtasis marítima en Sudamérica, cuando las autoridades confiscaron 184 kilos de la sustancia provenientes desde Europa.

Con ambos antecedentes, el propio Daniel Fernández critica el hecho de que hoy solo se "escanea el 3% de la carga" que transita por los puertos nacionales, indicando que, bajo esas condiciones, "estamos siendo un pasadizo de la droga". "Necesitamos tener escáneres con inteligencia artificial que permitan revisar el 100% de la carga, pero sin afectar la operación y la eficiencia", plantea.

En ese sentido, autoridades convergen en que es urgente modernizar las herramientas de fiscalización. Para el diputado y presidente de la comisión de Seguridad, Andrés Long-

ton, nuestro país está "absolutamente atrasado no solamente en tecnología, sino que operacionales desde el punto de vista de la capacidad humana".

"En San Antonio tienen un déficit de casi 30 fiscalizadores, dependencias y softwares antiguos y falta de mecanismos de seguimiento. (...) (Necesitamos una) modernización de los procesos, invertir en tecnología, mayor transparencia y funcionarios con las capacidades y competencias necesarias".

No obstante, desde el Servicio Nacional de Aduanas explicaron que en las fronteras marítimas se realiza "un análisis documental, de inteligencia y de perfilamiento de riesgos en el 100% de la carga que ingresa al país". Este proceso determina el uso de escáner y que, "más allá del porcentaje de inspección física, su efectividad es lo importante, y en el caso de Chile es superior al 30%".

Aun así, el organismo destaca el proyecto de Cumplimiento de Obligaciones Tributarias que se discute en el Senado, el cual "considera un fortalecimiento transversal de Aduanas con nuevas facultades, aumento de dotación, nuevas subdivisiones, nuevas direcciones regionales de Los Andes, San Antonio y la Araucanía y desarrollo tecnológico". ■

1

Eficiencia logística

Una cadena más ágil y con más recursos para volver a ser competitivos.

A mediados de 2023, varias instituciones advirtieron la dramática caída que sufrió Chile en el índice de Desempeño Logístico (LPI) publicado por el Banco Mundial como parámetro global para evaluar la efectividad de la cadena logística de cada país. Allí, la posición nacional se desplomó 27 posiciones en comparación a 2018, bajando del puesto 34 al 61.

Aunque somos el tercer país de Latinoamérica mejor ubicado en el ranking, el Banco Mundial evidenció un deterioro en las seis dimensiones que sostienen nuestra competitividad logística a nivel internacional, con un empeoramiento

2

Seguridad

Herramientas más efectivas e inteligencia para frenar al crimen organizado.

Otra de las claves estratégicas fundamentales a abordar en el mediano plazo, *ad hoc* a la realidad nacional, es la proliferación del crimen organizado y el contrabando



3

Visión geopolítica

Una apuesta estratégica que mantenga relevante a Chile en la región.

En el plano internacional, otro de los riesgos que enfrenta la industria portuaria es la devaluación de su posición geopolítica en el Pacífico y el Cono Sur. Ya tenemos en cuenta que la cadena logística ha perdido competitividad, pero, a esto se suma el potente desarrollo portuario de países vecinos como Perú, Argentina y Colombia, los que amenazan con eclipsar a los puertos nacionales como San Antonio y Valparaíso.

Al respecto, expertos ven con preocupación la apertura del megapuerto de Chancay en Perú, primer puerto de China en Latinoamérica, que albergará hasta 15 muelles, cuyo funcionamiento relegaría al resto de estaciones en la costa oeste a satélites de transbordo.

Desde la perspectiva de Ricardo Iglesias, director del instituto de Historia y del Grupo de Estudio Ciudades Puerto de la PUCV, la instalación estraté-

gica de dicha obra claramente “emplaza al desarrollo futuro de Chile y su lugar en la región”.

El experto lo señala como una problemática que “debería motivar al Estado a volver a pensar en el mediano y largo plazo con el fin de mejorar sus puertos para que puedan interactuar”, en una apuesta geopolítica que “debería, al menos, considerar acuerdos para formar parte estratégica del hub peruano, con el fin de participar de la red de distribución regional y así no perder relevancia comercial”.

Así, nuevamente entra en discusión el atraso de los proyectos de infraestructura. Respecto a lo cual, Rodolfo Valenzuela, director de la empresa Click and Connect y experto en logística internacional, advierte que “Chile ha perdido terreno para el comercio internacional”.

“Creo que si Chile quiere ser competitivo hay que poner las fichas en el comercio exterior, que las pymes sean competitivas -visualiza el experto-. Para que nuestros productos lleguen a más mercados debemos contar con infraestructura para ello. Esto implica que puedan llegar barcos más grandes, con mayor disponibilidad de contenedores”.

Con la proyección de las obras portuarias más importantes recién para la próxima década, el gerente general de San Antonio Terminal Internacional (STI), Rodrigo Galleguillos, indica, no obstante, que “desde hace ya algunos años estamos ejecutando un plan de inversiones que nos permita conservar nuestros niveles de competitividad y ofrecer capacidad mientras otras de largo plazo no se materialicen”.

Así, con optimismo, el gerente general asegura que “la zona central de Chile es de origen o destino final de la carga. Esto, además de la infraestructura con que contamos, nos permite seguir siendo competitivos en todo escenario”.

4

Sustentabilidad

Adaptarse a las nuevas condiciones climáticas con innovación.

Finalmente, a la luz de uno de los mayores desafíos que enfrenta la logística en el siglo XXI, los puertos chilenos también deben adaptarse a los estándares de sostenibilidad mundial.

Desde las nuevas restricciones a las emisiones de gases, petróleo y otros materiales, hasta la posibilidad de resistir el aumento de marejadas y otros embistes de la naturaleza; el fenómeno del cambio climático es una compleja realidad que ya amenaza el desarrollo portuario en todo el mundo.

De acuerdo a Felipe Caselli, director de la Escuela de Ingeniería Oceánica de la Universidad de Valparaíso, las consecuencias del cambio climático generarán en el sistema portuario “impactos económicos, derivados de la reparación o fortalecimiento de la infraestructura, así como también derivados de la detención de las operaciones que podría llevar al desvío de carga hacia otros puertos”.

Por ello, el experto asegura que la preparación portuaria ante este fenómeno es fundamental, siendo capaces de “mantener una operación rentable y resiliente que pueda sostenerse a largo plazo, adaptándose a los cambios y mitigando riesgos, con una gestión que incentive un trato justo, (...) velando por reducir el impacto ambiental mediante el

uso eficiente e innovador de los recursos, la minimización de residuos y emisiones, y la adopción de energías renovables”.

Considerando que el 95% de nuestro comercio internacional transita por los puertos, ¿cuál es el rumbo que debe adoptar la industria en este ámbito?

Para el senador Juan Ignacio Latorre, en esto “no hay que inventar la rueda, hay mucha experiencia internacional de países europeos y ciudades puerto que han ido modernizando los estándares ambientales”.

“Dado que Chile es puerta de entrada para el comercio internacional, (...) requiere que cualquier proyecto de modernización portuaria, para tener buena acogida con la comunidad, tenga que considerar los estándares más modernos y exigentes en materia ambiental. (...) Es muy importante que las empresas portuarias se involucren en este diálogo”, sostiene el parlamentario.

Asimismo, para el propio Caselli, la clave está en 5 elementos: “Infraestructura resiliente y adaptación, innovación tecnológica, transición energética y reducción de emisiones, responsabilidad ambiental, educación y capacitación”.

“Aun queda camino por recorrer, pero en nuestro país existe el conocimiento y el interés para seguir avanzando por esta senda, por lo que soy optimista en que las inversiones realizadas servirán de una base importante para el fortalecimiento del sistema portuario”, explica el académico.

Sobre la aplicación de estas medidas en la actualidad, Francisco González, subgerente de Gestión de Activos del Terminal Pacífico Sur Valparaíso (TPS), mantiene que “la preocupación por el cambio climático es uno de los compromisos que como empresa sostenemos en el pilar del Cuidado del Planeta, que es uno de los 5 pilares de nuestra Estrategia de Sostenibilidad”.

Junto al cuidado por el consumo energético, la empresa destaca formar parte del Acuerdo de Producción Limpia de Transición a la Economía Circular, que, según González, “busca disminuir el impacto de nuestra huella de carbono, (...) en que estamos trabajando desde hace dos años, y que ya está llegando a su fase final. Somos el único puerto en ser parte de este APL, junto a una veintena de empresas más”.