



En abril de 2019 se convirtieron en la principal inversión árabe en Chile. En sociedad con el fondo canadiense CDPQ —el fondo de pensiones de Quebec es dueño del 45%—, DubaiPortsWorld opera puerto Lirquén en la VIII Región y Puerto Central en San Antonio, el principal terminal del país. Y hoy emplean unas 2.000 personas entre sus oficinas de Santiago, otros negocios logísticos y ambos terminales portuarios, que son parte de los 70 que manejan en el mundo. Callao y Paita en Perú, el de Buenos Aires en Argentina —su primera inversión sudamericana a comienzos del 2000—, además de Ecuador, Brasil y negocios en Canadá.

“Estratégicamente, Chile era importante para nuestra presencia en la costa oeste de Sudamérica y surgió la oportunidad de estos dos puertos. Desde 2019, nuestro foco ha sido integrarlos al negocio global y proveer además otras soluciones logísticas”, explica Curtis Doiron, gerente general de DPW en Chile.

Desde su llegada en enero de 2021, su experiencia ha sido muy buena en lo personal y familiar”. En los negocios —el ejecutivo norteamericano hace la distinción— “hemos vivido algunos momentos turbulentos desde la adquisición, como el estallido social y el covid-19”, que puso en máxima tensión al comercio mundial, desde el *lockdown* inicial a la “explosión de demanda” que siguió. Para ellos significó conseguir y mover contenedores por todo el mundo, agilizar operaciones a ritmo vertiginoso.

Eso quedó atrás, hoy Doiron “se declara muy optimista del futuro, hay muchas oportunidades en Chile, pero no sin cambios importantes en algunos aspectos estructurales que afectan nuestro negocio”. Y es lo mismo que el presidente de DPW, el *chairman* sultán Bin Sulayem, le dijo al Presidente Gabriel Boric en la reunión que sostuvieron en Dubái, durante la reciente gira presidencial a Emiratos Árabes.

“En un espíritu de colaboración, con una visión muy común de las oportunidades, hablaron del sistema regulatorio, medioambiental, de como impulsar mayores inversiones. La visión del *chairman* proviene de su experiencia global, para hacer el mercado chileno más competitivo y ayudar tanto a exportadores como importadores chilenos”, explica. Luego, el dignatario árabe envió una minuta al Mandatario con todos los puntos tratados.

—¿Qué acuerdos tomaron?

“El Presidente pudo visitar y ver con sus propios ojos lo que es un puerto como Dubái, entre los principales del mundo y algo perfectamente replicable en Chile si cambian algunas condiciones de los puertos. San Antonio, por ejemplo, es la principal puerta de entrada al comercio, mueve 70% del negocio en la zona central. La confianza es fundamental para que ese mercado tan crítico funcione, y no tiene que ver solo con eficiencia, sino con todo lo que conecta al puerto con Santiago”.

—¿Qué cuellos de botella afectan su competitividad frente a otros puertos?

“Uno son las nuevas disposiciones establecidas por la Armada para el atraque de una nave. Por un caso reciente que ocurrió en 2020, (la Armada) elevó las limitaciones para el

Gerente de DPW Chile, que maneja terminales de San Antonio y Lirquén

OPERADOR DE PRINCIPAL PUERTO DEL PAÍS ADVIERTE: “Una compañía naviera podría decidir no venir más a Chile por todas las disrupciones”

Cierres por marejadas y otros eventos climáticos, paros de camioneros y trabajadores portuarios, entre otras “disrupciones”, en 2024 elevaron a 47 los días que el terminal de San Antonio dejó de recibir o despachar carga. Este y otros temas fueron parte de la reunión entre el sultán Bin Sulayem —presidente de DPW global— y el Presidente Boric, en su gira a los Emiratos Árabes. • SOLEDAD VIAL A.

ataque de naves y significó un aumento importante de los días en que el puerto permanece cerrado, afectando a importadores y exportadores chilenos. Desde 2020 hemos trabajado con los prácticos, pescadores, operadores portuarios y hay algunas mejoras, pero el *chairman* pudo mostrarle al Presidente Boric tecnología disponible para solucionar, incluso condiciones peores a las de Chile, contando con sistemas que permiten maniobras seguras y aumentar los días de apertura del puerto”.

—¿No es razonable que la seguridad de quienes trabajan en el puerto sea prioridad?

“Sí, pero es importante considerar las nuevas condiciones producto del cambio climático. En todas partes del mundo, la autoridad establece las regulaciones, pero el servicio lo realizan operadores privados. El *chairman* mostró al Presidente tecnologías que tenemos en distintos puertos, que nos permiten llevar adelante maniobras seguras y cómo implementarlas rápido. Esto ya lleva cuatro años y no solo afecta a los importadores y exportadores, sino que afecta nuestra competitividad”.

“Una compañía naviera podría decidir no venir más a Chile”

—Los cierres en San Antonio, ¿son mayores que en puertos similares?

“La frecuencia de cierre en el puerto de San Antonio es muchísimo mayor que en cualquiera de los otros 70 puertos que operamos en el mundo. Además de cierres por marejadas, las paralizaciones por problemas laborales son mucho más frecuentes en Chile. Y no solo son paros de trabajadores portuarios, sino también de camioneros que no tienen que ver con nosotros. Estamos muy acostumbrados a relacionarnos con sindicatos, en Estados Unidos hay un nivel de sindicalización muy alto. Entendemos que somos colaboradores y nos preocu-

pa solucionar los problemas concretos de nuestros trabajadores y sus familias, pero también nos impactan y a nuestros clientes estas situaciones que son ajenas. El *chairman* le explicó al Presidente Boric que seguimos esforzándonos en implementar sistemas que nos permitan hacer que nuestra relación con los sindicatos se impregne de esta experiencia global para intentar que las interrupciones sean menores”.

—Entonces ha mejorado la situación laboral en estos cuatro años.

“Ha mejorado, pero en lo que nuestra compañía controla de la relación con los sindicatos. Seguimos sufriendo cosas que no tienen que ver con nosotros, como un paro de camioneros con demandas que no podemos controlar, pero que afectan la confianza de nuestros clientes en el puerto de San Antonio y pueden tener finalmente un impacto reputacional para el país”.

—¿Se refiere al paro en Lirquén, en solidaridad con los meses de huelga en el puerto de Coronel?

“No fue todo ese tiempo, pero sí hubo un impacto en la atención, pese a que tratamos de hacer más eficiente San Antonio para atender a nuestros clientes”.

—¿Cómo podría solucionar la autoridad temas laborales como esos?

“El Gobierno debe priorizar los problemas que afectan a las personas y solucionarlos, de manera que haya menos interrupciones en los puertos. Esperamos que las autoridades provean los recursos para que los clientes puedan recibir su carga, manteniendo la operación”.

—¿Percibe un deterioro en la reputación del país como socio comercial?

“Es un tema que debe preocuparnos, nuestros principales clientes son cuatro o cinco compañías navieras, que controlan el 70% de la carga mundial. Están muy preocupados por los tiempos de traslado y toman decisiones sobre redes y conexiones. Chile tiene un desafío único en el comercio con Estados Unidos y Europa que pasa a través del canal de Panamá, donde la variable tiempo es tan sensible para las compañías navieras que estas disrupciones pueden afectar su competitividad. Una compañía naviera podría decidir no venir más a Chile por todas las disrupciones y eso aumentaría los costos para exportadores e importadores”.

—¿Les han cancelado contratos?

“Si. Hablando de cierres de puerto, por ejemplo, esta semana no recibimos un embarque y debemos dejar la carga en Perú. Lo más probable es que esté allá, una o dos semanas hasta que pueda ser enviada a Chile. Eso es tiempo y dinero, y podría ser la diferencia para que un exportador de frutas chilenas sea o no competitivo versus un exportador peruano”.

—¿Puede aumentar con el puerto de Chancay en Perú, que operará en 2025?

“Todavía no lo sabemos, pero ciertamente podría tener un impacto en las decisiones de conexiones que hagan las compañías navieras en el futuro. Nuestra preocupación debiera ser que los puertos chilenos sean confiables y competitivos para hacer negocios”.

“No hemos tenidos los retornos esperados”

—¿Se han cumplido las proyecciones que hicieron para su negocio en Chile?

“No, no hemos tenido los retornos esperados para esta inversión. La baja en la economía chilena ha significado que nuestros volúmenes actuales sean los del 2018, las expectativas de crecimiento son más bajas y eso hace que todas las proyecciones obviamente sean menores. Eso obviamente impacta las decisiones futuras de inversión. Si bien tenemos gran confianza en Chile y hemos venido para estar un largo tiempo, debemos ajustar nuestro plan de inversiones a la realidad actual”.

Seguimos sufriendo cosas que no tienen que ver con nosotros (...) pero que afectan la confianza de nuestros clientes en el puerto de San Antonio y pueden tener un impacto reputacional para el país”.

—¿No es responsabilidad de los privados invertir para mantener la competitividad de sus inversiones?

“Por supuesto, pero como compañía global, evaluamos muchos proyectos de inversión en diferentes países con un sentido muy estratégico, para obtener el nivel de retorno que necesitamos. La responsabilidad de mantener la competitividad de los puertos es del operador privado que invierte y del sistema público que genera un ambiente de inversión propicio. Si tenemos un ambiente de negocio propicio, el deseo de invertir es muy fuerte”.

—Su concesión vence en 2031 y pueden prorrogarla por diez años, ¿tienen interés?

“Tenemos ganas de extender la concesión y pronto deberíamos comenzar una conversación con nuestra contraparte. Pero cualquier extensión debe considerar las condiciones que esperábamos cuando hicimos la inversión y las existentes hoy en el país”.

—¿Y les interesa participar en la licitación del espigón de San Antonio?

“Nuestro foco principal es la extensión de nuestra concesión, pero estaremos abiertos a invertir en el país si las condiciones aseguran un retorno justo y confiable. Tenemos gran confianza en Chile, vemos grandes oportunidades y con pequeños ajustes se podría hacer un cambio profundo. La autoridad debe revisar los cierres de puerto, las relaciones industriales y laborales que afectan la competitividad del sistema portuario y logístico. Esto no es solo un problema del puerto de San Antonio”.

—¿Ya recibieron respuesta a la carta que el chairman envió al Presidente?

“No todavía”.



Curtis Doiron, gerente de DPWorld Chile.

Revisión de drogas y contrabando: “Es facultad exclusiva y privativa de las autoridades”

—¿Qué están haciendo para controlar el tráfico de drogas y contrabando en San Antonio, uno de los principales canales?

“Como operadores del puerto de San Antonio, colaboramos permanentemente con Aduanas y la Policía Marítima, que tienen las potestades y responsabilidades del control, no solo del tráfico de drogas, sino también del contrabando. Como operadores podemos aportar, con algunos de nuestros estándares globales de seguridad, pero siempre estamos supeditados a lo que la autoridad marítima y la justicia chilena dispongan”.

—¿Por qué no revisan todas las cargas?

“De acuerdo con la legislación vigente, esa es una facultad exclusiva y privativa de las autoridades, no de los concesionarios portuarios”.