

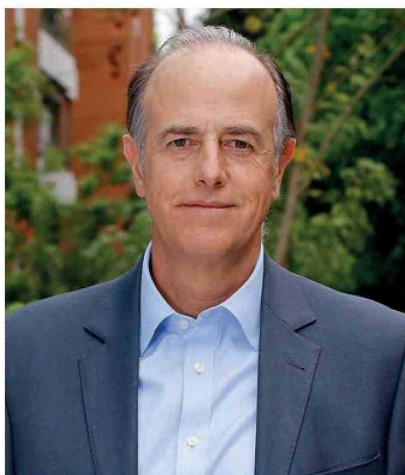


16

Especial / **LOGÍSTICA PORTUARIA**

Daniel Fernández, Presidente de la Cámara Marítima y Portuaria de Chile

“Se debe integrar más tecnología en las operaciones y coordinar mejor la cadena logística”



El líder de la Cámara Marítima y Portuaria de Chile (Camport) analiza el escenario al que se enfrenta la industria portuaria nacional. Señala que “los desafíos se concentran en materias como seguridad, eficiencia, operatividad 24-7 en los puertos y ley de cabotaje”.

la eficiencia de la industria marítima-portuaria y la logística. Esto implica diversificar la infraestructura y fortalecer su integración equilibrada en el territorio. Estos avances no solo permitirán enfrentar los desafíos actuales, sino también impulsarán la economía nacional al reforzar su capacidad exportadora y su competitividad global.

¿Qué caracteriza el actual escenario marítimo-portuario que está viviendo Chile?

El escenario marítimo-portuario chileno se caracteriza por enfrentar desafíos significativos y oportunidades de transformación. Si bien el país cuenta con una posición sólida en el comercio internacional, la logística terrestre requiere una urgente modernización, en especial el sistema fe-

roviario. El último informe del Índice de Desempeño Logístico (LPI, por sus siglas en inglés), que evalúa la eficiencia y efectividad de los sistemas logísticos, muestra un descenso significativo en la posición de Chile. Actualmente, el país ocupa el tercer lugar en América Latina y el puesto 61 a nivel mundial. En 2018, sin embargo, Chile se encontraba en el puesto 34 a nivel global, lo que demuestra que nos estamos quedando atrás en estos aspectos.

¿Cuáles han sido los mayores desafíos que está sorteando este sector?

Los desafíos se concentran en materias como seguridad, eficiencia, operatividad 24-7 en los puertos y ley de cabotaje. Hace cinco años no imaginábamos el nivel de penetración del crimen organizado en Chile. La cadena logística está

¿Qué papel tiene la logística portuaria en la economía nacional?

La logística portuaria es parte de la cadena que atiende el flujo de exportaciones e importaciones, pilar fundamental del desarrollo económico del país. Para mantener y fortalecer su posición, el país necesita una nueva etapa de modernización de su sistema económico que incorpore

sufriendo ataques permanentes a camiones, instalaciones portuarias y recintos de almacenamiento portuario. El tercer turno (nocturno) de camiones fue suspendido inicialmente debido al conflicto social, y posteriormente, por la pandemia, fundamentalmente por razones de seguridad. No es aceptable que por cuestiones de seguridad tengamos puertos con limitaciones operativas en su conectividad. Los puertos operan 24/7, y todos los contenedores que llegan al puerto finalmente se movilizan, pero al concentrar la llegada y salida de carga en solo dos turnos, en lugar de tres, se crean ineficiencias en la gestión logística. Con respecto a la nueva ley de cabotaje, consideramos que es un buen proyecto, en el sentido de que reconoce que cualquier contenedor que ingresa a Chile, ya sea lleno o vacío, es siempre un contenedor de comercio exterior y no está sujeto al concepto de cabotaje. Si una nave no puede atracar en San Antonio por razones climáticas y lo hace en San Vicente (Biobío), en la medida en que se siga considerando como un contenedor de comercio exterior una nave del mismo itinerario podría recoger los contenedores en otro viaje y depositarlos en el destino original en San Antonio. Esto se debe precisar adecuadamente en la redacción de la ley. Finalmente, resulta fundamental que se actualicen los estudios de maniobrabilidad para ajustar los parámetros operacionales y aumentar con ello las horas útiles para la operación.

¿Cómo debe prepararse esta industria para potenciar su desarrollo y superar los obstáculos?

En la medida que los puertos sean más o menos eficientes en su operación se va a condicionar la competitividad de nuestro comercio exterior. Los puertos son importantes en sí mismos y, más allá de eso, son el escenario para realizar una enorme variedad de negocios en transferencia de carga, en importaciones, exportaciones, entre otros. En materia de sostenibilidad, nuestros



“El escenario marítimo-portuario chileno se caracteriza por enfrentar desafíos significativos y oportunidades de transformación”

socios han asumido este compromiso como una responsabilidad social y ambiental hacia las personas y el planeta. Su estrategia se basa en satisfacer las necesidades actuales sin comprometer las posibilidades de las generaciones futuras, integrando factores ambientales, sociales y de gobernanza en sus operaciones y negocios. Bajo este enfoque, nuestros socios proyectan sus actividades a mediano y largo plazo, posicionándose como parte de una industria avanzada en la reducción de gases de efecto invernadero y en la transición hacia la carbono neutralidad, alineados con los objetivos del Acuerdo de París al que Chile está suscrito. Además, la industria evoluciona progresivamente hacia procesos operativos más limpios, incorporando tecnologías y equipos que minimizan tanto las emisiones como las externalidades acústicas. Un ejemplo de esto es el inicio del proceso de adopción de la electromovilidad.

¿Cuáles han sido los avances de la Política Nacional Logístico-Portuaria?

Al modificar una política, es esencial analizar primero los elementos que han contribuido al éxito del sistema, y luego identificar las áreas que pueden mejorarse. Actualmente, uno de los puntos críticos es la necesidad de integrar más tecnología en las operaciones y coordi-

nar mejor la cadena logística. Aunque se discute ampliamente sobre nuevas inversiones, existe una gran oportunidad de optimizar la capacidad y rendimiento a través de una mayor eficiencia en los procesos. Si bien la cadena logística no alcanza su máximo nivel de eficiencia, hay un margen considerable para mejorar su capacidad mediante la optimización; por ejemplo, recuperando el tercer turno de camiones. Es prioritario incrementar la seguridad en las rutas y aplicar tecnología avanzada para el seguimiento y monitoreo de la logística. Respecto del crimen organizado, hemos pedido públicamente que ojalá puedan escanearse el 100% de los contenedores sin afectar el flujo logístico. Para eso se inició una mesa de trabajo con Aduanas, concordando que el principal riesgo de la industria es la inseguridad.

¿Está siendo la tecnología un factor clave de crecimiento y modernización?

La implementación de tecnología es un aspecto clave, pues los puertos requieren optimizar procesos y aumentar la seguridad. Existen tecnologías sofisticadas de inteligencia artificial, de drones y de comunicaciones que permitirían mejorar la eficiencia y seguridad de la cadena logística. Un ejemplo es el uso de inteligencia artificial en los escáneres para detectar carga sospechosa. /NG