

Plantean amenazas y desafíos para el transporte marítimo

PUERTOS. La Cámara Marítima y Portuaria de Chile (Camport) celebró ayer su 80° aniversario con un interesante seminario sobre el presente y futuro de la industria.

Carlos Vergara
 carlos.vergara@mercuriovalpo.cl

La Cámara Marítima y Portuaria de Chile (Camport) celebró ayer su 80° aniversario con un imprescindible seminario titulado “El futuro y la industria marítimo-portuaria”, realizado ayer, en una lluviosa mañana, en el Hotel W de Las Condes, Santiago.

El evento, que contó con palabras de introducción de su presidente, Daniel Fernández, y el ministro de Transportes, Juan Carlos Muñoz, tuvo como principal *speaker* al experto y consultor internacional en transporte marítimo, el también director ejecutivo de Vespucci Maritime, Lars Jensen. Éste, en contacto por video conferencia desde Copenhague, Dinamarca, se refirió a los lastres actuales de la industria, como la crisis de seguridad en el Mar Rojo, la creciente congestión portuaria, la inesperada demanda asiática y el inminente conflicto sindical en la costa este de EE.UU.

Testigo de lo que él llama un mercado impredecible, Jensen dijo ver también nuevas exigencias en el mediano plazo, como la descarbonización, la digitalización y el alza en los costos que estos provocarán por las mayores inversiones en energías limpias y los altos estándares tecnológicos. Finalmente, el experto danés citó al científico Charles Darwin para presagiar que la supervivencia de los diferentes actores de la industria radicará exclusivamente en su capacidad de adaptación.

A su vez, pocos minutos antes, Daniel Fernández resaltaba que el 91% del comercio exterior se hacía vía marítima, con unos US\$2.000 millones de inversión en puertos en el último cuarto de siglo, a la espera de los próximos términos de los períodos de concesiones. En esa línea, puso énfasis en la falta de tecnología e infraestructura,

53 días de paralización tuvo el Puerto de Coronel, en la Región de Biobío, con pérdidas por más de US\$90 millones.



EL GERENTE GENERAL DE CSAV, ÓSCAR HASBÚN, HABLA DURANTE EL PRIMER PANEL REALIZADO EN EL HOTEL W.

“Hemos creado una gerencia logística ferro-portuaria para definir alternativas sobre la necesaria integración con el transporte marítimo”.

Eric Martin
 Presidente de EFE

“Hay que diversificar los mercados. Hoy, el 40% de nuestras exportaciones van a China. Debemos ver opciones en más países del Asia Pacífico”.

Carolina Valdivia
 Exsubsecretaria de RREE.

ra, la necesidad de una mayor seguridad y operatividad, como también una reducción en los costos del transporte terrestre, que hoy alcanzan el 20%.

El ministro Muñoz, en tanto, felicitó la capacidad de la industria para el transporte de minería, gas natural y celulosa, estableciendo como nuevo desafío la futura producción de hidrógeno verde en Magallanes. Simultáneamente, llamó la atención sobre el cambio climático, el aumento del nivel del mar, los gases de efecto inver-

nadero y las emisiones del sistema naviero. Finalizó con promesas de extender la integración del sistema ferroviario, como hoy ocurre en Barrancas, San Antonio, las bondades de la ventanilla única portuaria y el fomento del transporte de mercancías por medio del cabotaje nacional.

MAYOR SEGURIDAD

“Chile nunca va a ser un *hub*, es un puerto terminal”, dijo el gerente general de CSAV, Óscar Hasbún, integrante del primer panel, titulado “Perspectivas, tendencias y desafíos de la empresa naviera”, que contó también con la participación del presidente de Corma, Juan José Ugarte, y de la exsubsecretaria de RR.EE., Carolina Valdivia. Hasbún agregó también la imperiosa necesidad de mejorar la logística, implementar el tercer turno de los camiones, los accesos, la seguridad y modernizar la legislación laboral.

Ugarte, por su parte, apuntó a la mantención de la competitividad. “Hoy andamos en camiones y trenes de juguete”, aseveró, postulando la idea de una plataforma logística integrada entre la Quinta y la Octava Región. “No puede volver a ocurrir lo de Coronel, que estuvo 53 días parado”, dijo.

Valdivia, finalmente, plan-

Gloria Hutt: “Ya no tenemos tiempo”

• “Valparaíso no va a poder crecer si sigue postergándose el Terminal 2”, dijo la exministra de Transportes, Gloria Hutt, anticipando que el cruce entre la oferta y la demanda llegará sí o sí en el quinquenio 2028 a 2033. “Ya no tenemos tiempo”, agregó, explicando que la congestión suma costos por más de US\$100 millones al año, por lo que se debe apuntar a una red logística de gran escala para la zona central, convirtiendo a Valparaíso en un puerto “predecible y confiable”, con una mayor seguridad y capacidad operacional.

teó tres variables a enfrentar: la inestabilidad geopolítica mundial, cambio climático y crimen organizado transnacional.

Como corolario, se realizó el segundo panel llamado “Ampliación de la infraestructura, una mirada de futuro”, que incluyó las opiniones del director nacional de Obras Portuarias, Ricardo Trigo; la exministra de Transportes, Gloria Hutt (*ver recuadro*), el presidente de EFE, Eric Martin, y el economista y exsubsecretario de Hacienda, Alejandro Micco.