

- Ministerio ve el nuevo puerto en Perú como un “complemento” para la industria a nivel del continente.
- Gremio y empresas llaman a mejorar los procesos operativos.

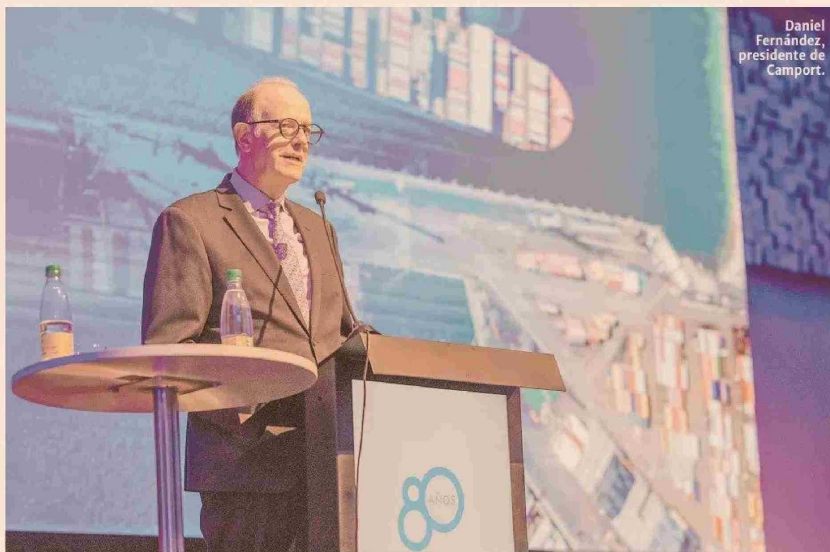
POR L. GUZMÁN Y B. DULANTO

El reciente anuncio respecto a la fecha de inicio de operación del Puerto de Chancay en Perú ha generado una oleada de preocupación en la industria portuaria chilena, que perciben este megaproyecto como una amenaza competitiva. Desde el sector privado atribuyen su preocupación a la posible “falta de capacidad” que podrían tener los terminales chilenos en un futuro próximo, panorama que se agrava con la tardanza en las ampliaciones de Valparaíso y San Antonio.

En este contexto, la Cámara Marítima y Portuaria de Chile (Camport) realizó ayer martes el seminario “80 años de Camport: El futuro y la industria marítimo portuaria”, instancia en la cual autoridades y actores privados del sector descartaron considerar el desarrollo portuario en Perú como una amenaza.

“El hecho de que haya más puertos en el continente sudamericano, de gran tamaño, hace que sea atractivo para las líneas grandes de buques visitar nuestro continente. Por lo tanto, al revés de mirar en eso una amenaza, veo un complemento, toda vez que estamos trabajando en mejorar nuestro sistema portuario también”, dijo el ministro de Transporte Juan Carlos Muñoz.

En la misma línea, el gerente general de Vapores (CSAV), Oscar Hasbún, recalzó que mira la dis-



Daniel Fernández, presidente de Camport.

## Autoridades y privados descartan amenaza por megapuerto de Chancay y llaman a mejorar la eficiencia logística del país

cusión del Puerto de Chancay con cierto pavor, debido a que ésta demuestra un “poco entendimiento” de la logística global. “La principal función del Puerto de Chancay es transportar carga, es un puerto diseñado para transporte, que son hubs, (...) Chile está al final del planeta, nunca vamos a ser eso. No

tiene sentido construir este tipo de puertos en Chile”, detalló.

### Eficiencia logística

El presidente de Camport, Daniel Fernández, se sumó a los análisis de autoridades y privados, señalando que las “deficiencias” que siente la industria respecto a la capaci-

dad, portuaria van relacionadas a la eficiencia de la cadena logística, más que en la infraestructura.

“Se habla mucho de las inversiones en infraestructura, pero la verdad es que tenemos un espacio enorme para mejorar la capacidad por la vía de la eficiencia operativa, no somos tan eficientes en la

**MOP está desarrollando iniciativas para generar obras que permitan una mancomunidad entre puerto y ciudad.**

logística”.

Dentro de las medidas que se deberían tomar en la industria para mejorar la eficiencia, Fernández detalló la operación de los camiones 24/7, dividiendo la jornada laboral en turnos. Asimismo, recalzó que debería existir mayor seguridad en la ruta, más tecnología de seguimiento, perfeccionar el sistema de los contenedores, entre otros.

“Hoy estamos en un proceso. A la hora de tomar decisiones no solo tenemos que mirar los puertos, porque este es un sistema integral. Es urgente que mejoremos nuestra eficiencia, es lo más barato y lo más corto. Uno puede lograr ganancias de eficiencia de hasta 20% o 30% cuando se mete el detalle en la gestión”, explicó.

Por su parte, Hasbún recalzó que los puertos son un eslabón de la cadena total, y enfatizó que su engranaje más débil es la cadena logística del país. “Los puertos no son los eslabones más débiles, son las carreteras, las vías ferroviarias. Los puertos pueden ser mucho más productivos si tienes una mejor interconexión en la cadena”, enfatizó.

En este escenario, el Director Nacional de Obras Portuarias del MOP, Ricardo Trigo, recalzó que su cartera está desarrollando iniciativas, desde el ámbito de los análisis ambientales hasta el análisis económico, para generar obras que permitan una mancomunidad entre puerto y ciudad.