

No se atreven a ir de noche:

Funcionamiento de los puertos se ve afectado por congestión de camiones que van solo de día

La Cámara Marítima y Portuaria de Chile advierte también sobre sistemas de control de carga insuficientes. “Se interna droga y armas”, afirman desde la gremial.

N. C.

La escena se repite en la mayoría de los puertos del país. Un buque llega al terminal y descarga los cientos de *containers* que traía. Estos comienzan a ser retirados por distintas empresas que los llevan a sus depósitos. Sin embargo, pasadas las 22:00 horas, la actividad se detiene. Durante la noche, los transportistas ya no van al puerto debido a asaltos en la ruta en los que delincuentes buscan hacerse de la carga (ver nota principal). De esta forma, el patio del puerto queda atiborrado de los gigantescos contenedores a la espera de la luz del día que les brinda algo más de seguridad a los camioneros para que retomen sus funciones. Es así como, en la jornada siguiente, cientos de vehículos llegan a buscar la carga pendiente, produciéndose grandes atochamientos.

El tercer turno de transportistas se suspendió por motivos de seguridad a partir del estallido de 2019. Se mantuvo así durante la pandemia y nunca más se retomó. El presidente de la Cámara Marítima y Portuaria de Chile (Camport), Daniel Fernández, reconoce que “el hecho de que haya solo dos turnos de camiones, pues el turno de noche no se hace por razones de seguridad para los choferes y para los camiones, produce una gran ineficiencia en el sistema”.

Fernández afirma que si bien en los puertos se trabaja 24/7, el que no se pueda retirar la carga impacta el funcionamiento de los terminales. Todo es menos expedito de lo que podría ser.

Esa es una de las consecuencias que está teniendo la crisis de seguridad en los puertos del país, pero no la única. El presidente de Camport advierte respecto de la preocupación que existe por las cargas que están entrando al país. “A través de los puertos se interna droga y armamento y los sistemas de control, a nuestro criterio, no son suficientes. Los privados no pueden abrir un contenedor, por lo tanto, el operador del puerto no puede controlar ese tráfico, le corresponde a Aduanas, la PDI, la Policía Marítima”.

En Chile, en los puertos hay escáneres para revisar las cargas a través de rayos X, pero la capacidad instalada permite solo escanear entre el 3% y 5% de la carga. Son volúmenes comprensibles para hace dos décadas, cuando el principal objetivo era controlar contrabando de productos como cigarrillos, por ejemplo, dicen entendidos en el sector, pero no para hacer frente al aumento del crimen organizado en la región.

“Creemos que hay que incrementar la cantidad de escáneres en los puertos y, a su vez, que sean más ágiles y que estén dotados de inteligencia artificial para usar las imágenes y detectar tráfico de carga”, dice Fernández sobre el punto.



Los contenedores pasan la noche en el puerto a la espera de que amanezca y vuelvan los camiones.