

AGENCIA UNO



Política Nacional Logístico Portuaria: los avances y pendientes de un anuncio

El 95% del comercio exterior de Chile es manejado por el sistema marítimo portuario. Si bien el país cuenta con un Plan Nacional de Desarrollo Portuario (PNDP), es fundamental una política logística-portuaria que enmarque este ecosistema y fije las pautas de acción en torno a los avances de expansión. Este anhelo se arrastra desde 2010 y le toca al actual gobierno concretarlo, según lo anunciado en 2023.

En abril de 2023, el Gobierno anunció formalmente un proceso para sentar las bases de una Política Nacional Logístico Portuaria. El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT), Juan Carlos Muñoz, es el que lidera el proceso, que busca incorporar mejoras al marco de acción del sector portuario y hacer frente a los desafíos de la industria. Hasta el momento, la firma del Acuerdo por Valparaíso, en octubre de 2023, es el avance más concreto de esa política. Sin embargo, hay quienes consideran que ya es hora de "pasar a la acción y dejar atrás los anuncios".

Con el apoyo del Ministerio de Economía, Fomento y Turismo, el documento final abordará cuatro ejes estratégicos: institucionalidad y regulación del sector logístico-portuario; facilitación del desarrollo económico; Planificación territorial y sostenibilidad integral; y Modernización laboral. Para ello, entre mayo y junio de 2023, se llevaron a cabo sesiones de diálogo en torno a cada uno de los tres primeros ejes.

Un año después, en julio de 2024, el gobierno de Gabriel Boric presentó ante el Congreso un informe de avance del proceso, en el que anuncia una recalendrarización de éste para poder analizar con mayor detalle los resultados de los diálogos. Algunos de ellos giraron en torno al conjunto de adaptaciones normativas (tanto legales como reglamentarias) que serían necesarias para implementar las medidas propuestas; la necesidad de un diálogo detallado con organismos públicos para enlazar esta política a iniciativas particulares vinculadas.

Tomando en cuenta que esta política será el gran paraguas de los proyectos portuarios programados y futuros, el senador Renzo Trisotti (UDI), evaluó que "el actual Gobierno ha tenido una mirada ambiciosa al respecto. Sin embargo, los avances no han sido los esperados dada la baja ejecución de los proyectos. Los mayores desafíos entonces vienen dados por la infraestructura portuaria, de la mano de la innovación y la ejecución. Sobre todo, con el impulso que se le está dando juntamente con Paraguay y Brasil al corredor bioceánico".

10 AÑOS DE ANHELO

El diseño de políticas que puedan responder al crecimiento de la economía, en el cual el sector logístico-portuario tiene

una gran incidencia, es un anhelo que se inició en 2010, con el primer gobierno de Sebastián Piñera y la creación del Programa de Desarrollo Logístico. Casi finalizando este mandato, se presentó el Plan Nacional de Desarrollo Portuario (PNDP), que se actualizará de la mano de esta política en desarrollo.

Desde el MTT, el ministro Juan Carlos Muñoz sostuvo que "el fortalecimiento del sector logístico-portuario es uno de los ejes centrales de trabajo de este Gobierno".

En este sentido, desde el Consejo de Políticas de Infraestructura (CPI), Álvaro Peña, académico de la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso (PUCV), evaluó que "el actual Gobierno ha mostrado avances significativos, como el Acuerdo por Valparaíso, que establece las bases para la futura ampliación portuaria e integra el desarrollo logístico con la infraestructura turística y la relación puerto-ciudad".

La administración de Ga-



"El primer trimestre de este año se espera finalizar revisión de la propuesta de cambios normativos por parte de los organismos involucrados".

Ministro MTT Juan Carlos Muñoz

bril Boric anunció que el desarrollo de esta política se haría sobre las bases de un amplio diálogo y posterior consulta con los actores incumbentes. Y en este punto es donde actualmente se encuentra detenida.

"Dada la amplitud y diversidad de los aportes recibidos, tanto en reuniones mantenidas como entregados directamente al Ministerio de Transportes



No solo es necesario acelerar el desarrollo de una política logística portuaria, sino también diseñar una estrategia de mediano plazo, de al menos 12 años".

Senador Kenneth Pugh

y Telecomunicaciones, como por medio de las iniciativas lideradas desde el Ministerio del Trabajo y Previsión Social, con trabajadores y empleadores, es que se extendió el periodo de análisis inicialmente dispuestos", informó el ministro.

Trisotti, por su parte, cuestiona este letargo y considera que se debe avanzar, ya que "de lo contrario se corre el ries-

go de limitar su gestión a una evaluación o fotografía del momento que impide avanzar. Ya es hora de terminar con anuncios y concretar".

"Para el 2025 el Gobierno se ha propuesto, como ejes de mejora, la priorización de cartera y vinculación con actores regionales; la revisión de avances; y la gestión y monitoreo de las iniciativas vigentes. Por tanto, reconoce una baja ejecución de los proyectos y, sin ejecución, no se puede hablar de un avance concreto", agregó.

Desde una mirada más integral, el senador Kenneth Pugh (RN) sostuvo que "no podemos quedarnos solo en una 'propuesta' en una materia tan relevante para Chile, como lo es su desarrollo logístico-portuario. Este Gobierno y los anteriores han fallado sistemáticamente en este tema, que no solo es fundamental para el comercio exterior chileno, sino para atraer inversión y desarrollar nuevos proyectos".

Y enfatizó: "No solo es necesario acelerar el desarrollo

de una política logística portuaria, sino también diseñar una estrategia de mediano plazo, de al menos 12 años, que involucre al menos tres gobiernos consecutivos con planes de desarrollo específico para cada región y el presupuesto necesario. No sirve de nada una política si no va a existir voluntad política".

PRINCIPALES DEMANDAS

Según indicaron desde el MTT, los temas principales demandados en los diálogos fueron: la creación de una autoridad sectorial especializada, la generación de una cartera de proyectos que asegure la capacidad portuaria en cada horizonte de tiempo, el fomento de la transformación digital para una mejor coordinación física y documental de las operaciones, mayor vinculación del sector logístico con el territorio, el impulso a la participación del ferrocarril para el transporte de carga y la incorporación de los requerimientos específicos de la industria turística de crucesos.

A estos se suman otras necesidades del sector logístico-portuario: resolver la actual asimetría regulatoria en la prestación de servicios portuarios, promover y agilizar la inversión privada para fomentar la competencia y competitividad del sistema logístico. Una de las demandas laborales es mejorar los estándares de seguridad en las instalaciones y operaciones. Mientras en el vínculo entre la industria y la ciudad, se pide ampliar el aporte económico de la actividad de los territorios, sin afectar la competitividad del país.

"Desde el MTT hemos buscado tener presente todos y cada uno de estos puntos de vista, para generar una propuesta amplia que potencie la eficiencia, competencia y sostenibilidad del desarrollo logístico nacional de largo plazo", concluyó el ministro Juan Carlos Muñoz.

En lo concreto, el senador Trisotti considera que "a la fecha no han logrado concretarse definitivamente al menos dos de los cuatro ejes estratégicos que se propuso en la materia (Facilitación del desarrollo económico y la Modernización laboral portuaria), abordándose, relativamente, la institucionalidad y regulación del sector logístico-portuario y la planificación territorial y sostenibilidad integral de la actividad logístico-portuaria, con los involucrados. Y digo relativamente, porque estos ejes están



2023

ABRIL

El Gobierno anuncia
proceso para sentar bases
de Política Nacional
Logística Portuaria.

sujetos a una eventual pérdida de vigencia, dado el cambio de circunstancias”.

ETAPA CRUCIAL

Detenerse en el diagnóstico es, para el académico y director del Centro de Transporte y Logística de la Universidad Andrés Bello, Julio Villalobos, un paso necesario: “La dinámica global y regional del comercio exterior, los cambios regionales en la estructura de la red logístico-portuaria y los desafíos de mejora y desarrollo de la interfaz terrestre de la actividad portuaria en Chile, mantiene e incluso incrementa la necesidad de amplios consensos y una ruta clara para lo que queremos hacer, y cómo”. Pese a ello, considera que no le corresponde determinar si será o no este Gobierno el que imprima el sello de este marco normativo.

El 11 de marzo de 2026 finaliza el mandato presidencial. Si esta política logrará o no ser un sello de este Gobierno está en veremos. Mientras tanto, el ministro Muñoz anticipó que “durante el primer trimestre de este año se espera finalizar la revisión de la propuesta de cambios normativos por parte de los organismos involucrados”.

Trisotti, por su parte, está seguro de que “esta política pública pasará a futuras gestiones, cuyo éxito dependerá de la capacidad para innovar y ejecutar los proyectos postergados, con una mirada a largo plazo, en sintonía con el desarrollo de las regiones, el medio ambiente y la actividad económica”.

El senador Pugh fue aún más tajante: “Este Gobierno va desalida y no alcanza a preparar algo de calidad. Esto será tarea de los próximos tres gobiernos, que espero estén a la altura de lo que nuestro país necesita”. ■