

PANORAMA NACIONAL:

Actividad marítimo-portuaria evoluciona en función de los retos actuales

El desarrollo de la infraestructura logística, la reducción de la huella de carbono, contribuir a una industria más sostenible y eficiente son algunos de los desafíos a los que hoy apunta el sector.

Un desafío que quedó en evidencia en la era poscovid consiste en asegurar las cadenas de abastecimiento, la gestión de viajes y transferencias que la oferta de infraestructura puede provocar en los modelos de producción de los exportadores. "Una mirada holística del sistema permite identificar la necesidad de carreteras nuevas, puentes con mayores capacidades, centros de intercambio multimodal que garanticen una logística resiliente que responda al cambio climático, al crecimiento del país y a las externalidades provocadas por el desarrollo", explica Kareem Urzúa, directora del Centro de Investigación Marítimo Portuario Logístico (CIMP) de la Universidad Católica de la Santísima Concepción, quien añade que esta infraestructura para la logística debe ser proyectada de forma que facilite el ingreso de nuevos actores que operativicen el resultado de la logística.

Este escenario es fundamental, considerando que la actividad marítima es clave para el comercio. ¿Cómo contribuye el transporte marítimo a que Chile sea un país más competitivo en términos de comercio?

"Chile tiene tratados de libre



Kareem Urzúa, directora del CIMP de la UCSC.

comercio con diversos países del mundo, de forma que la contribución a la eficiencia de las exportaciones vendrá no solo de la calidad de los productos, sino de la capacidad de llegar a esos mercados con tiempos y costos que faciliten el retorno de divisas para nuestras empresas", detalla la profesional.

SORTEAR LOS RETOS

Hay diversos retos que ir abordando en la industria marítima nacional. La directora del CIMP detalla que en el centro



Actividad marítimo-portuaria es clave para el comercio del país.

han desarrollado la plataforma bidireccional ILS (Infraestructura Logística del Sur) junto al Ministerio de Obras Públicas, que busca planificar la infraestructura entre los diferentes actores que influyen en ella, tanto públicos como privados, lo que permite visibilizar nuevos generadores de carga y su impacto vial desde y hacia los puertos del Biobío. "Confiamos en que esta herramienta pueda tener un alcance nacional una vez que el MOP la implemente", dice.

Otro principal desafío será abordar la huella de carbono de las exportaciones. "Al respecto nuestro centro ha contribuido en el desarrollo de soluciones bimodales para combinar

diferentes modos de transporte proveyendo una infraestructura resiliente que permita a diferentes actores privados desarrollar productos de logística 4.0, integrando negocios innovadores en el sistema nacional, como por ejemplo el Hub Logístico de Nuble, promovido por el gobierno regional.

Al mismo tiempo, indica Kareem Urzúa, que con el fin de aportar a una industria más sostenible, desde el CIMP han promovido iniciativas de producción limpia de la actividad marítimo-portuaria, y contribuido a la capacidad en áreas relevantes de manejo de externalidades, gracias a la participación en programas que se han implementado en conjunto

con Corfo y gobiernos regionales. "Por lo mismo, hemos sido testigos de la adopción por parte de las empresas del sector de las exigentes normativas nacionales e internacionales en materia de sustentabilidad. De hecho, nuestros proyectos incorporan la sustentabilidad como un driver que transversalmente se hace cargo de los modelos de gobernanza, operación y factibilidad de soluciones logísticas. Esto permite que la industria disponga de un marco de referencia donde apuntar sus KPI's de responsabilidad social empresarial, economía circular e implementación de normativas para sus proyectos de inversión. Un ejemplo de los efectos de la

normativa está en el compromiso que las navieras deben cumplir para capturar un impuesto por el uso de combustibles fósiles", sentencia.

CÓMO SE PROYECTA EL MERCADO

Agrega la directora del CIMP que la información disponible en el mercado apunta hacia un PIB tendencial en torno al 2%, en un escenario donde prácticamente todos los tratados de libre comercio están vigentes, a partir de lo cual se pueden proyectar mejoras en los procesos productivos de cada empresa, incluyendo puertos y generadores de carga.

"Consecuentemente, se necesita proyectar carreteras, accesos y soluciones multimodales que actúen como *buffer* sobre los *peak* de demanda que el transporte de contenedores va a provocar sobre carreteras aún más congestionadas, donde los costos marginales se traducen en externalidades hacia las comunidades, lo que pone sobre la mesa al tren y al cabotaje nacional como una alternativa que se debe viabilizar con modelos de negocios innovadores que aporten resiliencia a los modelos logísticos en los *hinterland* de cada puerto", subraya.

Explica que estas soluciones deben ser orgánicas, sistémicas y el resultado de metodologías probadas, de forma que surjan las inversiones para los proyectos impulsados por mesas público-privadas, donde las instituciones públicas, la academia y el mundo privado junto a la comunidad provean el marco de referencia para la inversión.