

Retroceso de 20% anual en abril en comercio exterior a través de recintos portuarios de la zona

Crisis en Puerto Coronel: Carga marítima en el Biobío cae en más de US\$ 300 millones

Un servicio conformado por las navieras MSC, Hapag Lloyd, One y Hyundai dejará de operar en ese terminal para recalar en SVTI, firma ligada a Saam. Compañía perderá 30% de los volúmenes y turnos.

MARCO GUTIÉRREZ V.

Los 50 días que hoy está cumpliendo el bloqueo de trabajadores eventuales en Puerto Coronel se están viendo reflejados en las cifras de movimiento marítimo de mercancías en la Región del Biobío. La carga de comercio exterior por los terminales de la zona totalizó en abril de este año US\$ 1.278,84 millones, según estadísticas del Servicio Nacional de Aduanas revisadas por "El Mercurio". Esto representó una disminución de 20%, equivalentes a US\$ 311 millones, en comparación con igual mes de 2023.

La baja respecto de marzo de 2024, en tanto, fue de unos US\$ 160 millones. Los datos, actualizados al 9 de mayo de 2024, consideran la actividad de Coronel, Lirquén, Talcahuano, San Vicente, Muelle Huachipato, Puerto Cabo Froward, Terminal Marítimo Escuadrón y Penco, que son los recintos con movimientos en abril pasado, de acuerdo a los datos de Aduanas.

En volumen, el mes pasado se registraron 1,54 millones de toneladas transferidas de importación y exportación en los terminales de la Región del Biobío, una caída frente a las 1,66 millones de toneladas de marzo y misma cifra de abril de 2023. A nivel nacional, el movimiento marítimo de comercio exterior totalizó 10,06 millones de toneladas en abril, 7% más que igual mes de 2023, y casi 19% superior a marzo.

En el caso del Biobío, la principal caída en abril de 2024 estuvo ligada a las importaciones a través



El bloqueo en Puerto Coronel ocurre en medio de acciones judiciales iniciadas por la empresa por hechos de corrupción que se vinculan con la anterior administración del puerto y algunos sindicatos, y también ante la resistencia a la implementación de medidas de políticas de alcohol y drogas.

de los puertos, que sumaron US\$ 401,96 millones, una merma de 41% anual. En tanto, las exportaciones totalizaron US\$ 876,88 millones el mes pasado, con una contracción de casi 4% anual.

En 2023, según datos de Aduanas, Puerto Coronel, ligado a Arauco (forestal del grupo Angelini), Neltume Ports (relacio-

nada a los Von Appen) y a la constructora Belfi, representó —en valor— 47% de las exportaciones vía marítima de la región y el 18% de las importaciones.

Las estadísticas del Servicio igualmente consideraron transferencias de carga en Puerto Coronel en abril, lo que podría deberse, entre otros, a tramitaciones por parte de agencias de

aduanas, de declaraciones de ingreso o salida que utilizaron códigos asociados a este terminal, explicaron desde la empresa portuaria. Consultada Aduanas por esa situación, no hubo respuesta.

Infraestructura crítica

Hasta la semana pasada, en el sector se mencionaba que había

más de US\$ 75 millones en pérdidas para la región, 27 naves que no se lograron atender en Coronel, US\$ 200 millones en exportaciones forestales sin poder salir de Chile y problemas en la importación de insumos básicos para la operación forestal, como aditivos y productos mecánicos. También, 600 trabajadores con contrato del puerto espera-

“Amerita que el Gobierno tome acción y permita el ingreso de los equipos de trabajo para que el puerto vuelva a funcionar, sino vamos a ver caer empresas y empleo”.

PAUL ESQUERRÉ
 PRESIDENTE DE IRADE

ban retomar sus faenas ayer.

Paul Esquerré, presidente de Irade —corporación que agrupa a las principales empresas productivas y de servicios de la Región del Biobío—, afirmó que el impacto del paro ilegal en Coronel “ha sido brutal”, afectando otros eslabones de la cadena logística, añadió.

Esquerré sostuvo que la magnitud de esta crisis demuestra que es necesario que el Estado resguarde la infraestructura crítica, como los puertos. “Dada la característica del bloqueo, amerita que el Gobierno tome acción y permita el ingreso de los equipos de trabajo para que el puerto vuelva a funcionar, sino vamos a ver caer empresas y empleo, el que en momentos difíciles cuesta mucho recuperar”.

Pérdida de servicios

En este contexto, ayer Puerto Coronel informó en un comunicado interno que a partir de esta semana, el servicio INCA/ANI/AXI, conformado por las navieras MSC, Hapag Lloyd, One y Hyundai, dejará de operar en este terminal para recalar en San Vicente Terminal Internacional (SVTI), firma ligada a Saam. Además, señaló que una parte importante de las naves spot que reposicionaban contenedores vacíos en Coronel también se irán a SVTI.

Puerto Coronel señaló que esto significa una reducción del orden del 30% de los volúmenes y turnos (de 2023). “Si bien logramos ofrecer mejoras en términos de mayor eficiencia en la operación de las naves, mantenemos deficiencias en temas de seguridad, debido a la resistencia de los dirigentes de algunos trabajadores eventuales que han liderado la obstrucción a introducir las mejoras necesarias en materia de procesos y avances tecnológicos”, indicó Coronel.

En el sector señalaron que las negociaciones relacionadas al servicio llevaban más de un año y medio.

■ Daniel Fernández, presidente de la Cámara Marítima y Portuaria de Chile: “Es un precedente nefasto y puede afectar las inversiones”

En 2013 y 2014, el puerto de San Antonio enfrentó dos paros largos, cada uno por más de 20 días. El conflicto actual de Puerto Coronel —que lleva 50 días— supera en extensión a esos dos eventos de la década pasada, que hasta ahora eran recordados como uno de los más complicados del sector.

“Esto es un mal precedente”, sostuvo ayer el presidente de la Cámara Marítima y Portuaria de Chile (Camport), Daniel Fernández, en relación con el conflicto portuario en la Región del Biobío, que ha implicado el desvío de naves a otras regiones del país. Consultado respecto de si el sistema portuario chileno es frágil ante este tipo de situaciones, Fernández afirmó que no, pero señaló que “el sistema logístico funciona bastante ajustado”.

“No hay una debilidad estructural, pero si se repiten estas situaciones, sí. Es un precedente nefasto y puede afectar las inversiones”, comentó el presidente de Camport. Añadió que un inversionista que esté analizando una próxima concesión portuaria preguntará cómo la autoridad va a compensar una paralización de 50 días.

Fernández comentó que los puertos alternativos reciben la carga que no ha podido entrar o salir por Coronel, están entre-

gando a esa demanda extra solamente sus holguras. Indicó que los exportadores o importadores están incurriendo en sobrecostos para poder movilizar sus productos y poder cumplir con sus clientes. Todo ello genera mayores precios, destacó.

Asimismo, recordó que los puertos están funcionando solo con dos turnos de camiones al día. Luego del estallido de octubre de 2019 y producto de la inseguridad, se suspendió el movimiento nocturno de vehículos de carga en los principales puertos del país. Esta situación quedó instalada desde esa fecha y “es complicada, no se ve solución”, dijo.

Señaló que se podría avanzar en más tecnología y seguridad, pero también afirmó que se debe avanzar en perseguir la ruta del dinero (en casos de ilícitos).

Sobre la paralización de camioneros en el norte del país, quienes demandan mayor seguridad, Fernández dijo que este tipo de hechos agregan “preocupación, porque generan una alteración de la cadena logística”.

No obstante, el ministro de Hacienda, Mario Marcel, dijo a Radio ADN que esta paralización tenía un impacto limitado.



Daniel Fernández, presidente de la Camport.