

Desafíos asociados a la industria marítima y portuaria

Más rutas, trenes, seguridad e inspección de cargas: los retos de Chile en logística

El ministro de Transportes, Juan Carlos Muñoz, afirmó que se debe mejorar el porcentaje de contenedores escaneados.

MARCO GUTIÉRREZ V.

No solo más metros de frentes de atraque o nuevos equipos necesitan los puertos chilenos para ser más competitivos. También se requiere mejorar un amplio listado de aspectos logísticos que se complementan con los terminales marítimos.

Los expertos mencionan la construcción o ampliación de las carreteras que conectan con los puertos, incrementar el traslado de carga a través de trenes —el Gobierno aspira a que

el 40% de las mercancías del futuro megapuerto de San Antonio se mueva en ferrocarril— y elevar la seguridad ante delitos, lo que incluye dar garantías para la reposición del turno nocturno de operaciones. Un punto específico: fortalecer las inspecciones de carga para combatir males como el narcotráfico, tema que ha

generado discrepancias entre la industria portuaria y el Servicio Nacional de Aduanas.

Varias de estas materias son frecuentes en las conversaciones del sector y se recogieron ayer en un seminario organizado por la Cámara Marítima y Portuaria de Chile (Camport). El presidente de la entidad gremial, Daniel

Fernández, sostuvo que “para que Chile sea más competitivo, los puertos tienen que ser eficientes. Para ello, necesitamos una cadena logística completa y eficaz, incluyendo el transporte terrestre, los servicios públicos, la Armada, etcétera”. A la vez, señaló que se deben “ajustar los estudios de maniobrabilidad para operar naves de mayor tamaño en un contexto de difíciles condiciones del mar”.

En una carta al director publicada ayer en “El Mercurio”, Fernández discrepó de la directora

nacional de Aduanas, Alejandra Arriaza, respecto de los porcentajes de fiscalización de la carga. La funcionaria había afirmado en Economía y Negocios Sábado que el servicio fiscaliza el 100% de las mercancías, mientras que el timonel de Camport sostuvo que solo se escanea entre el 1% y 5% de la carga en la zona central. “El 100% es una aspiración, obviamente”, añadió.

El ministro de Transportes y Telecomunicaciones, Juan Carlos Muñoz, afirmó que el sistema portuario local es competitivo y aún tiene holguras en su capacidad. De todos modos, indicó que se deben incorporar más escáneres para revisar los contenedores. “Yo dudo que sea necesario escanear el 100% de los contenedores, pero ciertamente los niveles que tenemos hoy día hay que mejorarlos. Además, hay que hacerlo de la forma más automatizada posible”, añadió.

Muñoz también planteó que los futuros recintos deben prepararse para enfrentar las exi-



El ministro de Transportes, Juan Carlos Muñoz, junto al presidente de la Camport, Daniel Fernández, ayer en un seminario.

gencias del cambio climático.

Conexión terrestre

El gerente general de la Compañía Sudamericana de Vapores (CSAV), Oscar Hasbún, señaló que más que de la competitividad de los terminales, “hablaría de la logística”. Cree que los puertos son un eslabón de esa cadena, y que “los eslabones más débiles son las carreteras y las vías ferroviarias. Chile no invierte en carreteras significativamente desde hace más de 20 años”.

Hasbún agregó que “los cuellos de botella logísticos está en el capital humano y en la infraes-

tructura de tierra”.

En esa línea, la exministra de Transportes Gloria Hutt afirmó que cuando se produce congestión portuaria, se agregan US\$ 100 millones al costo de las exportaciones al año. Los expertos también destacaron que los costos logísticos en Chile superan ampliamente a los de la OCDE.

El presidente de la Corporación Chilena de la Madera (Corma), Juan José Ugarte, comentó que se necesita una plataforma logística integrada entre las regiones de Valparaíso y el Biobío, vinculada a través de tecnología, “unida por trenes modernos con capacidad de carga, con doble vía, con carreteras que permitan

el tránsito de camiones de hasta 75 toneladas”.

El presidente de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado (EFE), Eric Martín, añadió que los centros logísticos y de intercambio modal son fundamentales para el sistema logístico. Sostuvo que en la red ferroviaria existen espacios estratégicos para ello y que los privados pueden participar en su operación.

Sobre le amenaza de los puertos peruanos de Callao y Chancay, Oscar Hasbún indicó que estos son terminales para transbordo o *hubs*, con los cuales Chile no podría competir porque se ubica geográficamente “en un lugar muy distinto”.