

Organización sindical pide que las empresas y el Gobierno fomenten la capacitación ante el arribo de tecnologías: La automatización en los puertos chilenos y los desafíos laborales de su expansión

MARCO GUTIÉRREZ V.

El fin de la reciente huelga portuaria de tres días en Estados Unidos calmó las aguas en lo inmediato en el comercio global, pero dejó abierto un debate que también se desarrolla en Chile: la automatización en los puertos y sus efectos en el empleo.

En el sector portuario chileno afirman que la incorporación de nuevas tecnologías es un paso clave para aumentar la eficiencia operacional de los terminales locales, en medio de la competencia regional, especialmente con Perú. También para disminuir los riesgos de accidentes laborales, entre otros.

Lo anterior, considerando que en Chile más del 90% del comercio internacional se realiza por los puertos.

El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT) indicó que en el ámbito portuario local “se han incorporado procesos automáticos en tareas como la identificación de camiones y contenedores en los accesos, lo que agiliza los tiempos de recepción y despacho de las cargas, contribuyendo a reducir la congestión en este eslabón de la cadena”. Agregó que la tecnificación de la gestión de cargas en los patios “ha permitido hacer un uso más eficiente de las instalaciones, aumentándose así la capacidad de nuestros terminales”.

Donde no se ha incorporado la automatización, afirmó el MTT, es en la operación de grúas para la transferencia de carga o su movilización en los patios de acopio.

Planes en terminales

Andrés Albertini, gerente general San Antonio Terminal Internacional (STI), señaló que

En las compañías afirman que se trata de un paso clave para aumentar la eficiencia operacional, en medio de la competencia regional —especialmente con Perú—, y también para elevar la seguridad de los trabajadores.



En 2023, un promedio cercano a 9.000 trabajadores realizó al menos un turno en operaciones portuarias, según datos de la Armada de Chile.

“nos encontramos en un proceso de implementación de tecnología de punta que nos permitirá alcanzar los más altos estándares de seguridad y lograr ser más eficientes y confiables”.

Albertini detalló que “hemos enfocado las inversiones en la implementación de sistemas de monitoreo y control automatizado de la carga. Uno de los proyectos es la red LTE 4G, que nos permitirá capturar datos en tiempo real y mejorar los flujos de información, aumentando la seguridad para los trabajadores y elevar el resguardo de los datos, además de apoyar

los procesos”.

STI también está desarrollando un proyecto de telemetría, con el cual todos los dispositivos transmiten señales y se puede conocer información en tiempo real, como la ubicación de los equipos, congestión vehicular, entre otros.

DP World Chile —que opera terminales en San Antonio y Lirquén— indicó que “la distancia que tenemos de los principales mercados nos obliga a aumentar nuestra confiabilidad y competitividad, lo que se traduce en incorporar tecnología para aumentar la seguridad de los traba-

ciones generadas en equipamientos para la transferencia de carga, que permiten mantener eficiencia en la logística y altos estándares de seguridad”.

Impacto laboral

En Estados Unidos, el líder sindical portuario Harold Daggett ha prometido una lucha global contra la automatización, por sus eventuales efectos en la disminución de puestos de trabajo, y ha mencionado a Chile y Portugal como mercados donde se pretende combatir ese mecanismo.

En Chile, actores del rubro precisan que la incorporación de tecnología busca la eficiencia y mayor seguridad, a la vez que descartan que sea una respuesta a paralizaciones o huelgas previas que han afectado las operaciones. En 2023, un promedio cercano a 9.000 trabajadores realizó al menos un turno en operaciones portuarias.

En el ámbito sindical local el avance de la automatización no es una sorpresa, pero piden mantener el diálogo con las empresas cuando se trate de la implementación de nuevas tecnologías y que se capacite a los trabajadores para evitar pérdidas masivas de puestos laborales.

Sergio Baeza, presidente de Cotraporchi —organización sindical que agrupa a unos 5.000 trabajadores eventuales y contratados de Arica a Punta Arenas—, afirmó que han conversado sobre la expansión de la automatización entre los trabajadores y con las compañías.

Baeza reconoció que se pueden perder empleos, pero admitió que “se van a generar otros y las personas necesitan capacitación adecuada de parte de las empresas y el Gobierno. No queremos perder con la llegada

de la tecnología”.

Andrés Albertini sostuvo que la automatización es “una tendencia global. Es posible que nuevos proyectos tengan un mayor grado de uso de tecnologías, lo importante en este tema es que sea un trabajo en conjunto entre empresa y trabajadores, con la finalidad de que los perfiles laborales evolucionen, se reconfiguren donde sea necesario y haya una transición adecuada”.

Sobre la resistencia sindical a la automatización en EE.UU., en DP World indicaron que no es comparable lo que pasa en ese país o en los grandes centros de producción y consumo con lo que ocurre en naciones distantes como la nuestra. “Chile está compitiendo, por ejemplo, con los nuevos puertos peruanos, que pueden recibir naves más grandes y atenderlas más rápido, y que demoran menos días en el trayecto a Asia”, añadió la compañía.

El MTT señaló que “con la información actual, no está previsto ningún proyecto que sea totalmente automático; por el contrario, los trabajadores portuarios son y seguirán siendo actores clave de la actividad portuaria”.

Vehículos autónomos

Los principales puertos del mundo y los más tecnológicos están en China y Singapur. Un caso reciente de automatización se encuentra en el Terminal C del Puerto de Tianjin, ubicado a 160 kilómetros de la capital Beijing, que opera con un sistema de gestión de transporte horizontal inteligente, controlado a través de inteligencia artificial y 5G, satélite y vehículos autónomos L4, con tecnología Huawei.