

¿Hardware o software?

POR HUGO BARRA, DIRECTOR DE LIGA MARÍTIMA

En noviembre próximo, como parte de la reunión de la APEC que se desarrollará en Lima, Perú, el Presidente chino, Xi Jinping, inaugurará formalmente el Puerto de Chancay.

Voces nacionales alertan sobre los efectos que la entrada en operaciones de este puerto chino, emplazado en territorio peruano, tendrá para la economía de Chile, advirtiendo que Chancay ofrece la opción de atender naves de un tamaño que aún no pueden recalar a puertos chilenos, y que “acercar” Sudamérica a Shanghai en 900 millas náuticas, unos 1.700 km, 3 días de navegación... o 75 horas.

La tarea lógica entonces para resguardar la competitividad de nuestro intercambio comercial, las opciones laborales de nuestros connacionales y el desarrollo del país en general, es lograr puertos chilenos para recibir naves mayores e incrementar la efectividad de las actividades y servicios logísticos relacionados para acercar Chile a Shanghai, en al menos 75 horas.

La piedra de tope para resolver la primera de esas tareas, a todas luces es la burocrática permisología que hoy

obstaculiza todo tipo de inversión en Chile. Baste nombrar que el Puerto a Gran Escala a desarrollar en San Antonio y la expansión del Terminal N° 2 del Puerto de Valparaíso llevan catorce años tratando de superar regulaciones medioambientales impuestas por una legislación que no armonizó adecuadamente el vital desarrollo con un responsables cuidado del medioambiente, y no tuvo a la vista los gravísimos y negativos efectos colaterales que produciría, y/o por onegés de dudoso sustento financiero, que hoy son culpables de privar a nuestros compatriotas de miles de opciones laborales... formales.

La resolución de la segunda tarea descrita requiere de hacer más efectivos (eficientes y eficaces) los procesos y actividades involucrados en el transporte de la carga desde los centros de producción hacia los centros de demanda o viceversa.

Los puertos más importantes del mundo están aplicando tecnología, robótica e inteligencia artificial en procesos administrativos y logísticos, (control, seguridad, carga, descarga, etc., etc.) para, por ejemplo, evitar los negativos efectos y daños que escenarios como



la paralización del puerto de Coronel durante 53 días, le provocaron a la ciudad de Coronel en particular y a la Región del BíoBío en general.

La ausencia de seguridad, judicial y políticamente respaldada, en rutas de conectividad

vial y/o ferroviarias provocan que hoy los camiones no funcionan el turno de noche. Es decir, la disponibilidad de transporte terrestre de la carga está reducida a sólo dos tercios del día. Téngase presente que el Global Terrorism Index clasi-

fica a Chile en el lugar N° 17 de países expuestos al acciones terroristas, siendo superado en Sudamérica sólo por Colombia, que ocupa el lugar N° 16. A modo de referencia, Perú ocupa el lugar N° 47, Argentina el N° 61 y Bolivia el N° 89.

Una disponibilidad 7x24 de servicios públicos relacionados con la actividad logística en áreas marítimo-portuarias y rutas terrestres de conectividad, como Aduanas, SAG, PDI, Carabineros, Policía Marítima, prácticos de puerto, etc., etc., sin duda contribuiría a disminuir plazos en la cadena logística.

Y tampoco debe perderse de vista que el sujeto principal de la cadena logística es “la carga”, cuya producción o demanda en calidad y cantidad dependerá del crecimiento económico del país, aspecto que ha sido torpedeado por decisiones políticas que a todas luces debiesen corregirse.

Sin duda, tenemos brechas que amenazan la competitividad de nuestro intercambio comercial, 98% del cual... ¡navega! Brechas que no obstante se originan en el *hardware*, es decir, infraestructura, puertos, rutas viales y ferrocarriles de conectividad y también algo de equipamiento, pero que encuentran su causa fundamental en el *software*, en la sensatez, el sentido común, la voluntad y la actitud para legislar, apoyar e impulsar el desarrollo de intereses marítimos de carácter ¡VITAL! c3