

JORGE MARSHALL,
PRESIDENTE DE LA CAMPORT

“NO HAY UNA VISION INTEGRAL DEL SECTOR MARITIMO PORTUARIO”



Conectividad de puertos, mejoras en la infraestructura y trabajo conjunto entre los actores, son los principales desafíos de un sector que busca revertir la caída de 10% anotada en 2015. POR KAMILA CORTEZ

En los últimos dos años el sector marítimo portuario ha registrado una disminución del ritmo de crecimiento del movimiento de carga en los puertos chilenos, a razón de una baja en las importaciones y una estabilidad en el nivel de exportaciones, situación que generó una caída de 10% en el total de carga de comercio exterior transferida en 2015.

Según el presidente de la Cámara Marítima y Portuaria de Chile (Camport), Jorge Marshall, esta situación

se produjo “principalmente por una disminución de las importaciones, que ha caracterizado la desaceleración económica, y la caída de la inversión, que es intensiva en importaciones. El nivel actual está alrededor de un 20% por debajo de lo alcanzado en 2013. Es una desaceleración de la inversión y del consumo, que se expresa en los puertos, pero es un fenómeno económico”.

-Considerando estos antecedentes, ¿cuál es la proyección para 2016?

-Este año proyectamos una

cifra positiva, entre 0% y 1%, que se sustenta en que las bases de comparación son más bajas y una desaceleración que ya se produjo. De aquí en adelante se va a generar un nuevo ritmo de crecimiento para la actividad portuaria, que rondará en torno a 3% y 3,5%.

-En este contexto de menor crecimiento, ¿cuáles son los principales desafíos que enfrenta el sector?

-Los desafíos están en el ámbito de la gestión de la infraestructura existente. La disminución en el ritmo de crecimiento de la carga hace que la prioridad de expandir la

infraestructura portuaria sea menor, porque la existente permite cubrir un horizonte mayor de crecimiento de la carga que lo proyectado hace unos años atrás. Sin embargo, para lograrlo es necesario mantener los niveles de productividad y eficiencia en aumento, y es algo que no se ha logrado.

-¿Qué aspectos se deben mejorar?

-Hemos identificado tres ejes: las operaciones marítimas, que corresponde a la capacidad y acondicionamiento de los puertos para atender a naves mayores; la operación de los terminales mismos, para que la velocidad de carga y descarga sea adecuada al mayor tamaño de las naves; y la conectividad del puerto con su área de influencia o los lugares de origen y destino de la carga.

“

La prioridad de expandir la infraestructura portuaria es menor, porque la existente permite cubrir un horizonte mayor de crecimiento de la carga”.

→ VIENE DE PÁG. 2

Principales puertos chilenos
PARTICIPACIÓN EN EL TOTAL NACIONAL, DATOS 2015.

3,4%

Arica y Parinacota
Arica

2,4%

Antofagasta
Antofagasta

8,2%

Valparaíso
Valparaíso

14,2%

Valparaíso
San Antonio

6,6%

Biobío
San Vicente

6,9%

Biobío
Coronel

FUENTE: CAMPORT



“La restricción hoy es la conectividad y la operación marítima para asegurar un funcionamiento eficiente, lo que significa preocuparnos de la gestión”.

-¿Cuáles son los avances que se han logrado en estas áreas?

-Un gran avance en los últimos dos años es la renovación de las grúas de los principales puertos del país, se ha producido una inversión en bienes de capital de grúa muy significativa. Esto se traduce en que hoy los puertos están en condiciones de movilizar entre un 30% y un 40% más en cuanto a velocidad de contenedores.

-¿Cuáles son las tareas pendientes?

-Uno de los temas que está afectando a los puertos son las marejadas, por los cambios meteorológicos. Ante esto, se requiere hacer adecuaciones de infraestructura y tecnología. Hay puertos que permanecen cerrados demasiado tiempo en el año, lo que tiene un costo muy alto.

Mantener cerrado San Antonio cuesta US\$ 8 a US\$ 10 millones por día y ese es un costo para el país y para el comercio exterior. Por lo tanto hay que ver cómo hacer frente a esta problemática con mejor capacidad y de una manera más sofisticada.

-¿Qué otro aspecto de la infraestructura representa una dificultad?

-La infraestructura de accesos ha ido quedando rezagada. Los puertos han aumentado sus frentes de atraque, por ejemplo, San Antonio que ha duplicado su capacidad de movilización de carga,

pero la puerta es la misma que existía hace diez años. La operación de la “gate” se puede convertir en un cuello de botella. Es importante tomar en cuenta la operación del transporte y la incorporación de ferrocarriles, no podemos pensar que se puede atender la nueva carga sólo con camiones, porque va a significar un colapso en las carreteras.

-¿Cuáles son los aspectos a mejorar en la cadena logística?

-El desafío es mirar toda esta cadena en su conjunto, identificar los nuevos cuellos de botella, que ya no es la extensión de los terminales, porque han mejorado su productividad considerando que el aumento de la carga va a una velocidad menor.

La restricción hoy es la conectividad y la operación marítima para asegurar un funcionamiento eficiente, lo que significa preocuparnos de la gestión y generar iniciativas que mejoren la productividad en

1%
de crecimiento
proyectan para 2016.

30%

ha mejorado la
velocidad de
movilización de
contenedores.
chilenos.

CARGA DE COMERCIO EXTERIOR
TRANSFERIDA POR PUERTOS CHILENOS

PROMEDIO MENSUAL SOBRE TRIMESTRE MÓVIL/TONELADAS MENSUALES

MACRO ZONA	E-M 2015	E-M 2016
NORTE	2.471.473	2.344.772
CENTRO NORTE	959.544	817.920
CENTRO	3.122.528	2.956.756
CENTRO SUR	1.649.368	2.076.565
SUR	173.898	218.646
TOTAL	8.376.811	8.414.659

FUENTE: CAMPORT

Crecimiento comercio exterior vía puertos chilenos incluido tránsito/ excluido cabotaje

MILES DE TONELADAS

90.192

2010

95.122

2011

98.815

2012

103.454

2013

111.337

2014

107.897

2015

FUENTE: CAMPORT

los distintos eslabones de la cadena.

-¿Las propuestas están siendo recogidas por los distintos actores?

-Muy lentamente, porque no hay una visión integral en el sector marítimo portuario. Hay una mirada independiente de cada actor, que no permite la optimización del conjunto. Es necesario integrar los objetivos para tener un país logísticamente eficiente.

-¿Qué repercusiones tendrá para Chile la apertura de la ampliación del Canal de Panamá?

-Significa que podrán llegar naves de mayor tamaño a los puertos. En la práctica, la operación se concentrará en un período relativamente corto de tiempo, es decir, en vez de tener un flujo continuo de naves de menor tamaño que van descargando 500 contenedores, tendremos naves de mayor tamaño con 2.000 y después dos días, sin actividad.

El desafío es asegurar la atención de la nave en el muelle y la movilización de los contenedores de manera casi simultánea a destino en un período más acotado.

-¿Están preparados los puertos para la llegada de estas embarcaciones?

-Los puertos sí se han preparado. Los terminales portuarios han renovado todas sus grúas y han hecho calados suficientes para poder operar. Pero hay que considerar que las empresas portuarias deben hacer calados en la parte común (por donde ingresa la nave) y, en este sentido, hay atrasos en las operaciones de aumento de calado en algunos puertos.

-¿Cuáles serían los riesgos si no se realizan los cambios necesarios?

-Si hay ineficiencias en el sistema logístico del país, los mayores costos que se producen los terminará pagando el consumidor final, en el caso de las importaciones, y los exportadores locales para el caso de las exportaciones. ■