

Fecha: 27-04-2025
 Medio: El Mercurio de Valparaíso
 Supl.: El Mercurio de Valparaíso - Edición Especial II
 Tipo: Noticia general
 Título: **Acelerar proyectos y nuevas leyes: las peticiones de la industria portuaria a los presidenciables**

Pág.: 6
 Cm2: 710,3

Tiraje:
 Lectoría:
 Favorabilidad:

11.000
 33.000
☐ No Definida

ALVARO PEÑA / AGENCIA

Acercar proyectos y nuevas leyes: las peticiones de la industria portuaria a los presidenciables

Gremios, agentes de aduana, empresas marítimas y expertos dibujan la ruta que deben seguir los postulantes a La Moneda para satisfacer las necesidades y aspiraciones de un rubro que aporta el 2% del PIB anual a la economía del país.



Ad portas de las elecciones presidenciales del 16 noviembre en Chile, en momentos que los precandidatos buscan apoyos y definen fórmulas para competir en las primarias, los representantes del mundo marítimo-portuario, una de las industrias clave para el desarrollo económico del país, tienen muy claras sus peticiones para los presidenciables.

Gremios, agentes de aduana, empresas marítimas y académicos especializados en este rubro, entre otros, hacen exigencias, al tiempo que proponen una hoja de ruta para un sector que enfrenta desafíos como el incremento en costos logísticos y la incertidumbre económica global, además de la ne-

cesidad de mejorar la eficiencia y competitividad de los puertos.

MODERNIZACIÓN LOGÍSTICA
 Álvaro Peña, académico de Ingeniería de Construcción y Transportes PUCV y consejero del Consejo de Políticas de Infraestructura (CPI), señala que para enfrentar los problemas urgentes del ecosistema marítimo-portuario, los presidenciables deben abordar varios desafíos que impactan en la competitividad y sostenibilidad de la industria.

Uno de los más urgentes, advierte, es la modernización de infraestructuras portuarias. "Muchas de las instalaciones portuarias en Chile presentan una infraestructura obsoleta que limita la eficiencia operati-

va y la capacidad de carga. Es urgente invertir en la modernización de puertos, ampliando las capacidades de infraestructura para atender el crecimiento del comercio internacional, atender nuevos mercados e industrias (H2V, Lítio) y mejorar la competitividad del país como centro logístico en la región", advierte Peña.

Agrega que otro punto clave es aportar eficiencia logística y mayor conectividad al sistema. "Uno de los retos del sector es la falta de integración y coordinación entre los puertos y el sistema logístico nacional. Esto incluye el transporte terrestre, ferroviario y marítimo, con una infraestructura vial insuficiente que genera cuellos de botella. Los presidenciables

deben poner énfasis en mejorar la conectividad y optimizar las cadenas de suministro para reducir costos y tiempos de tránsito".

Como tercer pilar de prioridades, el académico menciona la seguridad y ciberseguridad. "En un mundo cada vez más digitalizado, los puertos deben fortalecer sus sistemas de seguridad. El narcotráfico y contrabando debe tener una atención especial".

MEJORAS REGULATORIAS

Desde la Cámara Marítima y Portuaria de Chile A.G. (Camport) indican que "uno de los principales desafíos que el próximo Gobierno es la mejora urgente de la eficiencia del sistema logístico-portuario. Hemos

identificado una serie de acciones a implementar: lograr un uso eficiente de aguas abrigadas; retirar la ley que traspasa las concesiones marítimas de la Subsecretaría de Fuerzas Armadas al Ministerio de Bienes Nacionales; aprobar, reglamentar y poner en práctica la ley de permisos sectoriales; transparentar el cálculo y destino de los recursos por Tarifa de Uso Portuario (TUP); definir, publicar y controlar indicadores de rendimiento portuario (KPI) para las empresas portuarias estatales; aprobar las modificaciones a la Ley de Cabotaje; mejorar los accesos viales y ferroviarios a los puertos del país; recuperación del tercer turno de camiones (hoy operan 2 de los 3 turnos en la zona central, pro-

ducto de la inseguridad).

"Todo lo anterior -agregan-, en un contexto de concesiones que comienzan a concluir en 2030, iniciándose un nuevo ciclo, el que debe ser abordado con anticipación y sentido de urgencia y considerando los plazos que son necesarios para concretarlos, que, dependiendo del tamaño del puerto, van desde los 5 a los 7 años".

Respecto a la legislación, Camport ha expresado su preocupación por el proyecto sobre nueva ley de costas: "Hemos planteado la necesidad de congelar temporalmente los cambios de uso del suelo del borde costero mientras se avanza hacia una normativa que proteja los espacios requeridos para el desarrollo de la actividad portuaria".

5 mil

millones de dólares
 es la inversión proyectada que el país necesita en puertos de aquí al año 2050.

91%

del comercio exterior
 de nuestro país se moviliza por vía marítima, como actividad de conexión estratégica.

11,7

millones
 de personas formarán la base laboral del país en 2050, según el Plan de Movilidad del MIT.

Fecha: 27-04-2025
Medio: El Mercurio de Valparaíso
Supl.: El Mercurio de Valparaíso - Edición Especial II
Tipo: Noticia general
Título: Acelerar proyectos y nuevas leyes: las peticiones de la industria portuaria a los presidenciales

Pág.: 7
Cm2: 686,8

Tiraje: 11.000
Lectoría: 33.000
Favorabilidad: ☐ No Definida

La Cámara agrega que “proponemos normar el uso del suelo costero como parte de una política nacional de desarrollo urbano que reconozca la importancia estratégica de estas zonas y las preserve como parte de los compromisos asociados a los contratos de concesión portuaria y concesión marítima. Esto permitiría dar certezas a la inversión y asegurar condiciones para un desarrollo sostenible del comercio exterior”.

REFORMAR CONCESIONES

Para Curtis Doiron, CEO de DP World Chile, es clave “mejorar la disponibilidad de los puertos por factores climáticos para poder competir con puertos que operan con altos estándares de seguridad con olas de hasta 4 metros, lo cual es factible con las tecnologías actuales. Asimismo, las concesiones portuarias deben ser revisadas a la brevedad, entendiendo la importancia de los puertos por su impacto en la economía, el empleo y la calidad de vida de las personas. Chile debería considerar cómo modificar las leyes de concesiones para fomentar una mayor inversión privada, limitando así la necesidad de inversión por parte del Estado. Por último, los candidatos presidenciales y sus equipos deberían centrarse en las oportunidades para mejorar los procesos y la infraestructura logística del país”.

El CEO de DP World Chile subraya que “con cada día de cierre portuario, Chile pierde ventaja competitiva y cuota de mercado frente a los países vecinos. En segundo lugar, tenemos que eliminar los cuellos de botella administrativos para agilizar la forma en que el comercio fluye a través de los puertos chilenos. Los operadores portuarios, el SAG, Aduanas y todas las demás partes interesadas no pueden trabajar de forma independiente”.

CONECTIVIDAD DIGITAL

Desde el ámbito académico, Augusto Barahona, director de la carrera de Ingeniería en Marina Mercante UNAB, sostiene que “sería apropiado que los candidatos aborden la modernización de la infraestructura portuaria, especialmente en San Antonio y Valparaíso, donde los proyectos de ampliación enfrentan retrasos importantes. La falta de inversión y planificación puede afectar la competitividad del país en el comercio regional”.

En tanto, afirma que “se requiere una inversión urgente en infraestructura portuaria.

Curtis Doiron,
CEO DP World Chile

Chile necesita invertir aproximadamente US \$5.242 millones en la próxima década para mejorar su competitividad y productividad. La prioridad es el desarrollo del Puerto de Gran Escala en San Antonio y mejoras en rutas clave como la 78 y 66; modernización del Terminal Ferroviario de Carga de Barrancas; conectividad ferroviaria y vial; mejoras en la infraestructura de acceso a los puertos para optimizar la logística nacional”.

Según Barahona, la falta de

“Hay que implementar proyectos que están en carpeta hace mucho tiempo. Generar un puerto en Magallanes y un puerto a gran escala de aguas abrigadas en San Antonio. Hay que modernizar la infraestructura, que es antigua”.

Ricardo Tejada,
Asociación de Armadores de Chile

integración entre los distintos modos de transporte y la escasa digitalización de los procesos logísticos están limitando el potencial del sector. “Es necesario -señala- mejorar la conectividad ferroviaria y adoptar tecnologías que optimicen la cadena de suministro”. En cuanto a la Ley Marco de Autorizaciones Sectoriales, el académico precisa que “se estima que podría reducir entre un 30% y 70% el tiempo de tramitación de permisos que no forman parte del Sistema de Evaluación Ambien-

tal. Aunque la ley representa un avance, aún existen desafíos para disminuir la burocracia y los plazos de tramitación de proyectos de inversión”.

SEGURIDAD LOGÍSTICA

Para Iván Mateluna, Presidente de la Federación de Dueños de Camiones de la Región de Valparaíso (Fedequinta), “mirado desde el transporte de carga por carretera, las principales demandas a los presidenciales son la seguridad en las carreteras y zonas de almacenamiento de las cargas. Respecto a la infraestructura, la necesidad de corregir la permilogía, que tiene entrabadas las inversiones portuarias. Chile ya está atrasado en esta área y se está quedando al debe con el comercio exterior. Las naves cada día requieren más espacios en los terminales portuarios y hoy los terminales no se las pueden brindar, produciendo externalidades negativas a los actores del sistema”.

El dirigente gremial añade que “los puertos son áreas que reúnen instalaciones y servicios donde actúan muchos organismos. Por ello, lo más importante hoy es tener una logística integrada y bien coordinada. No es posible que procesos documentales que hoy están en línea, sigan haciéndose en forma manual. Por otra parte, la logística debe tener consideración tanto a quienes entregan como a quie-

nes reciben mercaderías”.

AMPLIACIÓN DE PUERTOS

Según Patricio Zulueta, Presidente de la Asociación Nacional de Agentes de Aduana (Anagena), en esta lista de peticiones a los presidenciales “la ampliación de los puertos es una situación de primera necesidad. Perú se adelantó a Chile con su mega puerto de Chancay al que agregará otro más grande a la altura de Arequipa. Esto nos quita protagonismo siendo un problema no solo logístico, sino que también geopolítico. Nuestros proyectos de ampliación y mejora son de larga data, pero no se han concretado. El financiamiento debería ser con concesiones internacionales. China financió el 60% de Chancay lo que les permite recibir a las embarcaciones más grandes del mundo”.

En cuanto a los aspectos que están limitando el potencial logístico nacional, Zulueta advierte que “falta una visión de Estado de corto, mediano y largo plazo”. Y sobre la posibilidad de que la ley de permilogía facilite las inversiones en este sector, afirma: “La permilogía, mucho más allá de ser una traba, es un verdadero cáncer para nuestro sector. Está enraizado en toda nuestra administración pública. No puede prosperar la inversión en este sector si no existe certeza en los tiempos de los trámi-

tes. Una manera de atacar este flagelo es digitalizar procesos y aplicar IA en muchos temas. Pero lo principal es cambiar la cultura y actitud funcionaria”.

TRANSPORTE MARÍTIMO

Desde la Asociación de Armadores de Chile (ANA), su presidente, Ricardo Tejada, sostiene que “lo que a nosotros nos interesa plantear, independiente del proyecto de ley para modificar el cabotaje, es que realmente se fomente el transporte marítimo en Chile. Y que se aumente la infraestructura portuaria, tanto de puertos de carácter internacional como nacional. Sin embargo, hasta ahora ningún precandidato ha hablado de infraestructura portuaria o fomentar el transporte marítimo”.

“Hay que implementar proyectos que están en carpeta hace mucho tiempo -agrega-. Generar un puerto en Magallanes y un puerto de aguas abrigadas a gran escala en San Antonio. Hay que modernizar la infraestructura portuaria que es muy antigua. Respecto a la logística, hay que mejorar las vías de acceso a los puertos que hoy existen. No podemos plantear mejoras en infraestructura si no lo hacemos pensando en una logística integral, que implica, por ejemplo, seguridad en las vías y rutas de acceso. Esperemos que la ley de permilogía ayude en la tramitación de los proyectos”.

