

ES NOTICIA:

Bolsa chilena anota gran caída

Ingresos de Latam aumentan un 31%

Oposición se resiste a negociar

AFP proponen mejoras al sistema previsional

Dólar en \$850



\$,70 US\$/OZ

UF HOY \$36.042,06

UTM \$63.199,00

S&P 500

VER MÁS



DIARIO FINANCIERO®



Inicio > Opinión > Columnistas

Columnistas

Desafíos en la industria portuaria

Daniel Fernández K. Presidente Cámara Marítima y Portuaria de Chile

Por: Daniel Fernández K. | Publicado: Jueves 3 de agosto de 2023 a las 04:00 hrs.

Compartir



Los cambios en una industria (y en cualquier organización humana) debe considerar dos factores: el primero es -como decía el profesor Maturana- definir qué queremos conservar; y el segundo, que los cambios sean consentidos (no necesariamente consensuados) por los actores participantes. Estos criterios aportan un buen balance entre estabilidad y cambio, apuntando a la sostenibilidad.

La política portuaria vigente radica en la ley 19.542 de 1997 y el DFL 340 de 1960 (concesiones marítimas), definiendo que las inversiones de ampliación de capacidad en puertos estatales deben ser desarrolladas mediante concesiones a privados, y que las iniciativas privadas de puertos de



Daniel Fernández K.

uso público y privado deben hacerse al amparo de una concesión marítima otorgada por el Estado.

“Entre 2025 y 2035 la mayor parte de los puertos alcanzarán tasas de ocupación estimadas eficientes para gatillar nuevas inversiones. Por eso los planes maestros portuarios y los calendarios de inversiones para nuevas concesiones deben ser actualizados ya mismo por la autoridad y ser ejecutados con rapidez”.

Desde la vigencia de esta política hace 25 años, el sistema portuario ha movilizado 2.253 millones de toneladas de carga (118,2 millones en 2022), por un valor de 2.129 billones de dólares nominales (166.000 millones en 2022), ha recibido inversiones por aproximadamente 4.800 millones de dólares nominales en el período, y la eficiencia en la transferencia de carga ha aumentado entre 150% y 230%, dependiendo del terminal.

Hoy existen 12 concesionarios de puertos estatales (11 nacionales y 1 extranjero) cuyas concesiones vencen mayoritariamente entre 2026 y 2034 (sólo una vence en 2042), siendo que seis de ellas ya fueron renovadas entre 2007 y 2020. El sistema portuario está integrado por 14 puertos privados de uso público, 49 de uso privado y 32 terminales marítimos para graneles líquidos (petróleo y gas) -sin incluir otras instalaciones menores- que generaron 1.970.000 hombres-turno para cerca de 11.500 trabajadores portuarios en el año 2022.

Respecto de las necesidades de inversión en aumento de capacidad portuaria para atender el crecimiento de los volúmenes de carga, entre 2025 y 2035 la mayor parte de los puertos y terminales de contenedores y carga general alcanzarán tasas de ocupación superiores a 65%, cifra de consenso técnico eficiente a nivel internacional para gatillar nuevas inversiones. Por ello, los planes maestros portuarios y los calendarios de inversiones para nuevas concesiones deben ser actualizados ya mismo por la autoridad y ser ejecutados con rapidez.

La función de los puertos es articular la transferencia de carga entre mar y tierra. Desde el lado marítimo el desafío es mejorar los estándares de disponibilidad de terminales ante condiciones climáticas y de mar adversas, mejorando la capacidad de maniobras e incorporando tecnología.

Del lado terrestre la conectividad es fundamental: una de las deficiencias del sistema es el transporte ferroviario, que moviliza tan sólo el 5% de la carga general nivel nacional (desde La Calera al Sur). Hay consenso mundial de que no se puede mejorar la eficiencia portuaria con un

sistema ferroviario degradado. También es necesaria una mejor coordinación con los servicios públicos involucrados en el control de acceso de las cargas desde un punto de vista sanitario, de contrabando y narcotráfico.

Si bien la industria portuaria tiene importantes desafíos en un mundo que cambia constantemente, conservar las bondades del sistema y buscar el consentimiento de los actores sobre qué cambiar son las claves para lograr un marco sostenible para el desarrollo del sector.

Te Recomendamos



Senadores plantean reforma para que privados exploten litio y empresas acusan falta de certeza jurídica para invertir | Diario Financiero



Mainstream: Fondos internacionales acusan "esquema fraudulento" y piden en EEUU el pago de más de US\$ 300 millones | Diario Financiero



Dólar sigue al alza mientras la apuesta de extranjeros contra el peso se expande | Diario Financiero



Cheques falsos, empresas en un día y triangulación de sociedades: Los detalles del "esquema defraudatorio" que denuncia Primus Capital | Diario Financiero



Máximo Pacheco: "Codelco es muy grande para el pequeño país que somos" | Diario Financiero



Industria automotriz vuelve a corregir a la baja su proyección de ventas para este año y se acerca a las cifras de 2017 | Diario Financiero