

Desarrollo portuario

INVERTIR CON VISIÓN DE LARGO PLAZO

EN UN ESCENARIO INTERNACIONAL DINÁMICO, LA CAPACIDAD PARA COMPETIR CON ÉXITO EXIGE A LOS PUERTOS NACIONALES CONSTANTES ADECUACIONES PARA ENFRENTAR NUEVOS DESAFÍOS QUE VAN MÁS ALLÁ DE AUMENTAR LA CAPACIDAD DE CARGA. SE TRATA DE SER MÁS EFICIENTES Y CON UN MEJOR ENCADENAMIENTO LOGÍSTICO.

Por Mónica Neumann_Fotos Vivi Peláez.

En la foto global, la imagen no desluc: Chile ocupa el lugar 34 en el más reciente Ranking Mundial de Desempeño Logístico en el ámbito del comercio (LPI, por sus siglas en inglés), que cada dos años publica el Banco Mundial. Entre 160 países, es el primero de los latinoamericanos, recuperando doce posiciones desde 2016 y situándose cuatro puestos sobre Panamá, que lo había

superado en el estudio anterior. Esta favorable posición competitiva brilla un poco menos cuando Chile es comparado dentro de su grupo de ingresos, la OCDE, donde su puntuación es inferior al promedio en cada uno de los seis indicadores evaluados.

Otro espejo en el cual el país se suele mirar es el Índice de Competitividad Global, desarrollado por el Foro Económico Mun-

dial. Refrenda la solidez comparativa de Chile en Latinoamérica, que con el puesto 33 logra el liderazgo regional, seguido por México en el lugar 46. No obstante, también incluye un llamado de atención. Entre los doce “pilares de la competitividad”, que el estudio considera y que revisa el concepto de infraestructura, muestra un desglose dispar: en el indicador de infraestructura de



Puerto de Valparaíso.

EN 2017, EL comercio exterior de Chile utilizó la vía marítima para el traslado del 95% de los bienes.

servicios públicos, Chile está en el número 27 entre las 140 economías incluidas, con 95,4 puntos sobre 100. En cambio, en infraestructura de transporte, descendi drásticamente a la posición 50, con apenas 55,1 puntos. En el indicador particular de calidad portuaria, el primer latinoamericano es Panamá. Chile se mantiene estable, pero tampoco refleja avances.

La materia es particularmente sensible para un país que basa su estrategia de desarrollo en la apertura al intercambio mundial y donde el transporte por mar es largamente preponderante. En 2017, el comercio exterior de Chile utilizó la vía marítima para el traslado del 95% de los bienes en términos de tonelaje y para el 84% en términos de su valor, según información del Servi-

San Antonio albergará al Puerto de Gran Escala que atenderá buques postpanamax.



cio Nacional de Aduanas, superando los indicadores mundiales publicados por la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), de 80% y 70%, respectivamente.

Por eso, la relativamente baja calificación obtenida en este ámbito pone una luz de alerta sobre la situación chilena. El International Transport Forum de la OCDE, anticipa que el transporte de carga se triplicará en los próximos treinta años y más del 90% se moverá por mar, por ello será importante para Chile abordar con cierta prontitud los desafíos que puedan entorpecer su activa participación en el comercio global futuro.

DÉFICIT LOGÍSTICO

Observados por especialistas, los puertos estatales de la zona central de Chile –que dominan en el transporte de contenedores y en el movimiento de carga según valor– presentan varios flancos para introducir mejoras tendientes a aumentar su eficiencia y, en consecuencia, contribuir a una mayor competitividad de las exportaciones chilenas. Los aspectos que más atención concitan, por importancia y urgencia, son los referidos a la cadena logística.

“Los puertos cumplen su rol: son eficaces. La cuestión es si también tienen los niveles de calidad y costos adecuados. En este aspecto, el problema principal está en la operación, particularmente en la restringida accesibilidad a los puertos, no solo en la zona central, sino también en zonas como Arica, Coquimbo o Punta Arenas”, dice Gabriel Aldoney, consultor, expresidente de la Empresa Portuaria Valparaíso (EPV) y exintendente de la Región de Valparaíso.

En su visión, hay dos iniciativas que son claves para superar esta restricción: la construcción de un tren que una los puertos de Valparaíso y San Antonio con su hinterland o zona de influencia portuaria y la Región Metropolitana, y la generación en esta última de un gran terminal logístico, que conecte toda esta área con los puertos de la Región del Bío Bío. “Permitiría tener todo centralizado, aprovechar volúmenes de escala, contar con un ferrocarril más eficiente y, en definitiva, desarrollar un modelo logístico de impacto para el país”, sostiene Aldoney.

En una línea similar se proyecta la mirada del economista y exsecretario ejecutivo de la Comisión de Innovación para Puertos

y su Logística, Luis Eduardo Escobar, quien ve como pieza crítica el desarrollo de un centro de intercambio modal en Santiago. Sería, indica, “una tremenda instalación industrial” que, en términos de cadena logística, incluiría necesariamente al transporte de carga por tren y en camiones, y cuya construcción “debería considerar, así como el proceso de evaluación de impacto ambiental, una consulta ciudadana”.

Un “déficit logístico grande” es también un aspecto que advierte el gerente general del Consejo de Políticas de Infraestructura (CPI), Carlos Cruz. “No basta con tener puertos eficientes si no contamos con áreas de respaldo que les den el resguardo necesario ni los encadenamientos logísticos, carreteras, ferrocarriles y zonas de acopio que permitan optimizar la disponibilidad de infraestructura portuaria y de tecnología en la gestión de los puertos”, comenta.

Es lo que sucede cuando llegan naves cada vez más grandes. Este es un aspecto que, para Aldoney, muestra la importancia de contar con procesos expeditos. “Mayor tamaño significa que no aumenta la frecuencia de las naves, sino que se requieren sistemas más eficientes para superar los

EL PUERTO DE GRAN ESCALA

El proyecto portuario más grande de Chile fue anunciado a inicios de 2018, cuando el gobierno de la Presidenta Michelle Bachelet decidió asignar el Puerto de Gran Escala (PGE) a San Antonio. El nuevo terminal, de alto estándar y destinado a atender buques Postpanamax, comprende la construcción de dos terminales concesionados, cada uno con un muelle de 1.730 metros de longitud y una superficie de 96 hectáreas, en los que se podrá atender simultáneamente ocho naves portacontenedores de 400 metros de largo, con una capacidad máxima de 15.000 TEUs (unidades equivalentes a 20 pies). Su desarrollo se extenderá por varias décadas, hasta llegar a un movimiento de 6 millones de TEUs anuales, en contraste con los 2,5 millones de TEUs que hoy mueve toda la Región de Valparaíso.

Para el inicio de las operaciones de los primeros sitios, con una capacidad para 1,5 millones de TEUs, la fecha estimada es fines de la próxima década, entre 2027 y 2030.

En el diseño de sus terminales se incorporaron requerimientos del cambio climático como, por ejemplo, el alza de la cota.

Gabriel Aldoney enfatiza en la necesidad de tener cautela en su calendario de construcción, con el fin de evitar errores “que finalmente generen sobrecostos más que beneficios en la eficiencia de la cadena logística”. Eso no significa frenar la idea, puesto que es probable que en cuatro o cinco años se necesite gatillar un proceso de esta naturaleza, dice, pero lo más difícil será la decisión de negocio.

“Para interesarse en la concesión, el sector privado no solo tiene que confiar en las tasas de crecimiento que vaya a tener el país, sino que debe tener contratos de carga asegurados, dada la propia competencia que existe. Hay que crear esas condiciones y eso va a ser lo más complejo del PGE”, afirma.

problemas de coordinación de los servicios públicos y los que se generan entre el transporte y la función de despacho en el puerto, que atrasan algunas operaciones”, explica.

AMPLIOS DESAFÍOS

Los desafíos de los puertos del presente y del futuro abarcan también otras dimensiones. Una de las más significativas es la referida al cambio climático. Esto se ve reflejado en que, por ejemplo, si hasta hace cuatro años el puerto de Arica prácticamente no registraba cierres, hoy los tiene con cierta

frecuencia producto de las marejadas.

Enfrentar este problema, comenta Gabriel Aldoney, implica invertir en tecnología para predecir fechas y tipos de alzas bruscas de las mareas, junto con mejorar las condiciones de accesibilidad para los barcos. Pablo Easton, coordinador de Estudios de Infraestructura de la CChC, también asigna gran importancia a este tema. “Hay que incorporar aspectos de resiliencia a los planes de inversión, de manera de tratar de mantener su continuidad operacional frente al cambio climático”, dice.

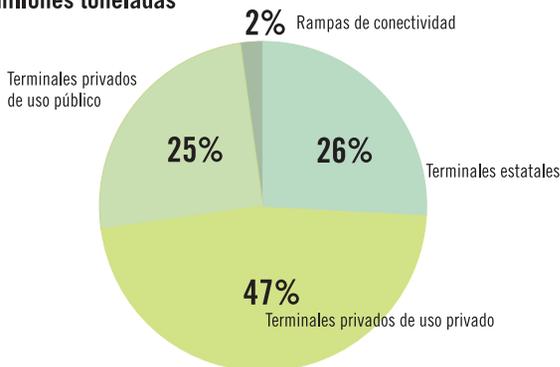




Terminal Pacífico Sur de Valparaíso.

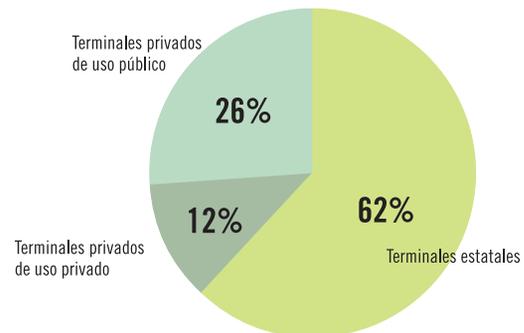
CARGA TRANSFERIDA 2017

144 millones toneladas



VALOR TRANSFERIDO 2017

US\$ 92 mil millones (FOB)



Fuente: MTT

PUERTOS ESTATALES	PUERTOS PRIVADOS
Se rigen por la Ley 19.542.	Se rigen por el DFL 340.
21 terminales de uso público en manos de las 10 empresas estatales herederas de Emporchi.	Pueden declararse discrecionalmente como de uso privado (46 terminales) o de uso público (15 terminales).
Concesión portuaria otorgada por una empresa estatal mediante licitación competitiva visada por el Tribunal de Defensa de la Libre Competencia.	Concesión marítima otorgada por el Ministerio de Defensa a solicitud de los privados.
Terminales pueden operar bajo un esquema mono operado, en manos de un único terminalista, o multioperador, en que la infraestructura se arrienda por bloques horarios.	Prestan servicios sin regulación tarifaria.
Deben prestar servicios sin discriminación, de forma continua y con tarifas de servicios básicos regulados según licitación.	La actividad de los puertos privados de uso privado está concentrada en graneles.



Pablo Easton, coordinador de Estudios de Infraestructura de la CChC.



Francisco Cerda, presidente de la Comisión de Infraestructura de la CChC.



Carlos Cruz, gerente general del Consejo de Políticas de Infraestructura (CPI).

EL INTERNATIONAL TRANSPORT

Forum de la OCDE, anticipa que el transporte de carga se triplicará en los próximos treinta años y más del 90% se movilizará por mar.

No menos importantes –agrega Easton– son conceptos como automatización y digitalización de los procesos, incluyendo herramientas como tecnología de tracking, con miras a mejorar los tiempos de entrega. Otro frente a abordar es la recolección de datos. “Esto permitiría tener mejores estimaciones de demanda, culminando en flujos mejor comportados desde y hacia los centros de abastecimiento, tanto nacionales como globales, con las consiguientes ganancias en eficiencia productiva”, señala Francisco Cerda, presidente de la Comisión de Infraestructura de la CChC.

Una carencia estructural relevante –y escasamente mencionada– es que, a pesar de la extensa costa de Chile, existe poca disponibilidad de aguas abrigadas en las zonas en las cuales hay un mayor desarrollo del comercio. “Eso significa que necesariamente tiene que haber una política pública que defina cuál es la evolución a largo plazo del borde costero para efecto de dotarlo de las aguas abrigadas que el país va a requerir”, comenta Carlos Cruz.

UN NUEVO IMPULSO

Los frentes por abordar para la infraestructura portuaria son múltiples. Un poten-

cial riesgo es hacerlo –o continuar haciéndolo– de manera segmentada, impidiendo alcanzar los beneficios desde una perspectiva más integradora. “Metas, alianzas, tendencias, tipos de buques, accesos, zonas de respaldo, pasos transfronterizos y otros aspectos son parte de las preguntas que deben ser respondidas para generar una visión holística”, afirma Pablo Easton.

Un proceso estructurado de esta manera propende a ordenar las inversiones necesarias en términos armoniosos e integradores, logrando, en consecuencia, mayores ganancias en la cadena logística. Eso es lo que están buscando las autoridades.

Hasta ahora, el rol del diseño de la política pública para el desarrollo portuario corresponde al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT). Sin embargo, si hasta ahora su función articuladora no había sido percibida por muchos con nitidez, en la actualidad está buscando desempeñar un papel más activo. Primero, como miembro de la Comisión Nacional para el Desarrollo Logístico (Conalog), integrado por entes públicos y privados, que tiene entre sus funciones la de proponer al Presidente de la República un plan de inversiones en infraestructura en materia logística,

teniendo en cuenta la sostenibilidad del comercio exterior chileno. Segundo, a través de su Programa de Desarrollo Logístico, que reporta a la Conalog y está encargado de articular a los actores del sector público para que las inversiones en infraestructura se hagan de manera coherente.

“Por ejemplo, en relación al Puerto de Gran Escala que se desarrollará en San Antonio, nos aseguramos de que las intervenciones del MOP en la Ruta 78, la Ruta 66 y otras sean coherentes con las necesidades del propio puerto e impulsamos que los nuevos terminales tengan conectividad ferroviaria de primer nivel, a través de un corredor ferropuerto que lleva adelante EFE”, describe Alexis Michea, coordinador general del Programa Desarrollo Logístico (PDL) del MTT.

Si bien estas instancias de participación y de planificación habían sido creadas en 2011 y 2010, respectivamente, en la práctica no estaban ejerciendo sus funciones, por lo que el MTT decidió recuperarlas. En líneas generales, enfocan su función bajo una “visión de redes” que abarca cuatro componentes: necesidad de infraestructura integrada, portuaria, vial y ferroviaria; necesidad de sistemas de información y de coordinación de actores como el Sicec (Sistema Integrado de Comercio Exterior) del Ministerio de Hacienda; sostenibilidad y uso del territorio, de manera que la planificación sea consistente con las condiciones del lugar en que se ejecuten los proyectos; gobernanza para permitir la continuidad de los proyectos a lo largo de distintos gobiernos.