



DIARIO FINANCIERO

Inicio > Empresas > Construcción

Construcción

Industria marítima advierte efectos por déficit de inversiones: “Al término de este gobierno quedamos muy rezagados”

Presidente de la Camport cuestiona la gama de temas no resueltos por la actual administración -desde la restitución de la jornada nocturna para los camiones hasta obras de infraestructura vial y ferroviaria- y se prepara a plantear los puntos críticos para el sector a las nuevas autoridades.

Por: Magdalena Espinosa | Publicado: Lunes 31 de enero de 2022 a las 04:00 hrs.



Compartir



la cadena logística en Chile y en el mundo, así como sus impactos para el comercio internacional en variables como los sobrepagos en el ámbito de los contenedores.

Luego del fuerte golpe que sufrió el movimiento de carga tras la irrupción de la pandemia y el desplome del consumo, la industria global ya en recuperación en 2021 con el despliegue de las vacunas y la reactivación económica viene enfrentando ahora una crisis de falta de capacidad para responder a una demanda en rápida expansión.



Daniel Fernández, presidente de la Cámara Marítima y Portuaria de Chile (Camport). Foto: Archivo

“En 2022 vamos a tener una cadena logística perturbada y tendremos los mismos problemas”, señala el presidente de Camport, Daniel Fernández, haciendo referencia a temas como el comportamiento de las tarifas y su esperada normalización luego de la escalada del último año en ítems como el precio del transporte vía contenedores, cuyo costo ha pasado de US\$ 1.500 a niveles de US\$ 20.000.

“La ineficiencia de la cadena logística la paga el consumidor final”, indica Fernández, quien puntualiza que el mayor precio de las importaciones no sólo afecta a productos ligados al retail, como automóviles y electrodomésticos, sino que también perjudica a la canasta básica. “La mayor parte del trigo es importado; las legumbres, azúcar, carne y otros



En su análisis, Fernández pone el acento en otros factores inmediatos que están teniendo una creciente incidencia en la industria local. Destaca el déficit de conductores de camiones, ya sea por contagios de Covid-19 o porque el personal que no volvió a los puertos tras los retiros de AFP y los bonos. A esto suma la cancelación del tercer turno de los transportistas debido a la inseguridad en las rutas que conectan a los puertos con los centros urbanos, situación que afecta la operación de los centros de acopio ya que los camiones sólo funcionan en dos jornadas mientras los barcos descargan en tres turnos. Asimismo, resaltó la importancia que tiene la mayor frecuencia de cierre de terminales por las marejadas.

“En condiciones normales estos problemas no se notan tanto, pero con una cadena muy exigida hay consecuencias mayores”, sostiene.

Déficit en infraestructura

Al abordar los factores estructurales del sector, Fernández subraya que un aspecto “inseparable” de las mejoras que necesita es elevar el estándar de la infraestructura en puertos. “Hay que optimizar lo que se tiene, pero eso va de la mano con planificar las inversiones. En ese punto estamos retrasados”, dice.

Además, el directivo gremial pone el foco en otro punto crítico de la cadena logística: la infraestructura de transporte terrestre que opera con la actividad naviera, y que a su juicio es el eslabón que presenta el mayor déficit. “El transporte de carga ferroviaria está muy debilitado. Y en la movilización de camiones falta mucho que invertir en rutas de acceso, las concesiones van muy lentas, la Ruta 78 lleva varios años y necesitamos más rapidez”, asevera.

Para avanzar en las soluciones, el presidente de Camport dijo que es fundamental mover la agenda de la construcción de ferrocarriles. “Se habla mucho de los pasajeros y del tren rápido de Santiago a Valparaíso y eso está bien, pero el segmento de carga se deja de lado, es el pariente pobre. Y en ningún país del mundo todos los contenedores se mueven por camiones”, indica.

La mantención de este escenario, advierte, afecta la viabilidad de grandes proyectos que posibiliten un salto en la capacidad del sector.

“No podemos pensar en un puerto a gran escala sin un ferrocarril a gran escala; es imposible. Ahí sentimos que no hay inversión suficiente y que se han dado señales



Consultado sobre el proyecto de EFE para potenciar el transporte de carga con la creación de un puerto intermodal en San Antonio, estimó que “va en el sentido correcto, pero es poco y tarde”.

A su juicio, es necesario escalar. “No es sólo San Antonio; miremos los puertos de San Vicente, Antofagasta, hay muchos lugares donde puede llegar el ferrocarril. Y no sólo de puerto a ciudad, sino también a lo largo de la Ruta 5”, apuntó.

Nuevas autoridades

En un balance de la actual administración en este campo, el representante gremial lamenta que “al término de este gobierno sentimos que quedamos muy rezagados. No hubo avance de soluciones a todos los problemas mencionados”.

Ante el próximo inicio de un nuevo gobierno, Fernández señala que tienen previsto pedir reuniones con los equipos del Presidente electo antes de que asuman. “Necesitamos diseñar con mayor precisión los programas para nuestra industria. En grueso, conversaremos sobre todos los déficits actuales constatables en la cadena logística: un plan ferroviario de carga, inversiones en obras de abrigo asociadas al cambio climático, seguridad en los camiones para operar y accesibilidad vial. Es un buen momento para ampliar la infraestructura de puertos, al menos en la zona central y la Octava Región”.