

DIARIO FINANCIERO

[Inicio](#) > [Empresas](#) > [Industria](#)

Industria

Camport prevé una mayor descompresión de la cadena logística en 2023, e insta a retomar las inversiones

Ante los desafíos del sector portuario, gremio advierte como indispensable acortar la brecha en infraestructura como la de trenes de carga, y agilizar el sistema de aprobación ambiental.

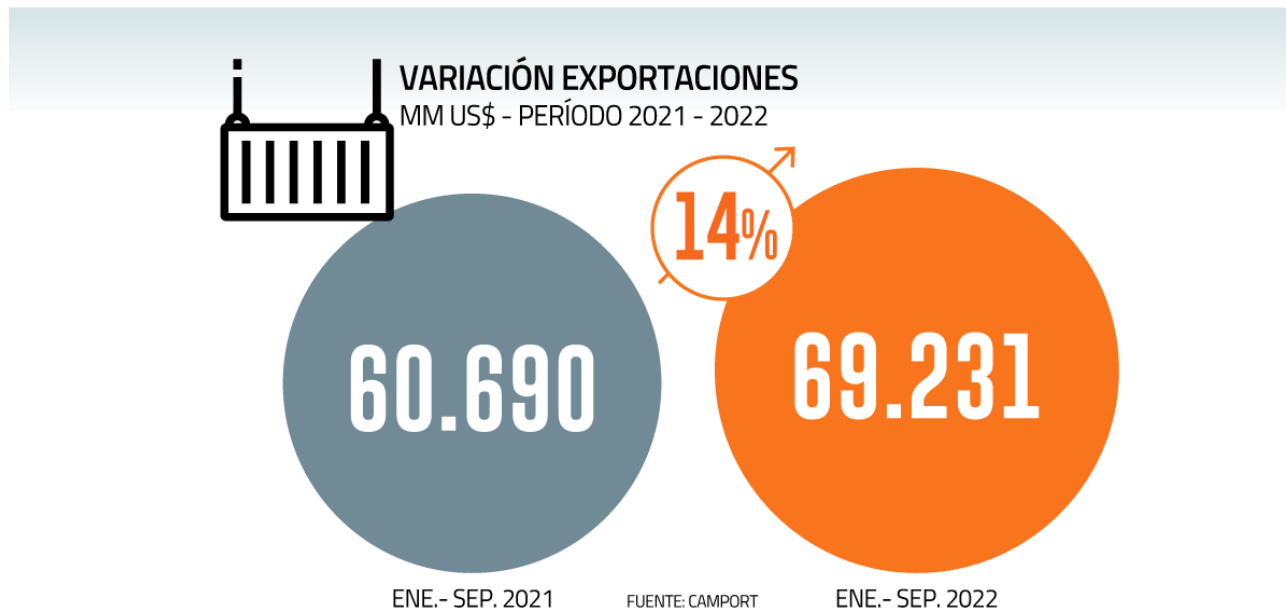
Por: Claudia Saravia y Jorge Isla | Publicado: Lunes 9 de enero de 2023 a las 04:00 hrs.





Tras las fuertes presiones que implicaron la pandemia y la consiguiente reactivación del comercio sobre la cadena logística global, 2022 fue un año de paulatina estabilización para el sector portuario. Prueba de aquello fue el aumento de 15,9% en el valor de las cargas transportadas durante el período enero-noviembre, tendencia que se mantendrá al cierre del balance final del año pasado según estiman desde la Cámara Marítima y Portuaria de Chile (Campport). Cabe señalar que este incremento en valor tuvo lugar pese a la disminución de 4,9% en las toneladas transferidas en el mismo lapso.

Para el presidente del gremio, Daniel Fernández, uno de los puntos destacados de 2022 son los avances en coordinación y planificación en materia logística que permitieron, por ejemplo, movilizar con menor dificultad cargas tan importantes como la fruta, de manera de “abastecer nuevamente a los mercados que estuvieron deprimidos”. Y comenta que para este año esperan “repetir el trabajo que hicimos con Asociación de Exportadores (Asoex)” respecto del área de contenedores refrigerados.



En la otra cara del diagnóstico, Fernández indica que no todos los sectores recuperarán su nivel de operaciones con la misma celeridad. Cita como ejemplo el caso del retail, sector para el cual no se prevé una recuperación de inventarios en los próximos meses debido a las menores proyecciones de ventas y la contracción de la demanda vinculada a los mayores



Aunque para 2023 las proyecciones generales de Camport indican que las condiciones se mantendrán en una situación similar al año pasado, miran con preocupación las consecuencias a largo plazo de la falta de proyectos de infraestructura que permitan desarrollar un sistema que agilice el transporte de carga desde y hacia los puertos.

Falta de inversión

Fernández es crítico respecto de la falta de inversiones en el sector durante los últimos cinco años. Advierte que si no se actualizan los planes maestros portuarios de acuerdo al incremento de la demanda, y además no se implementan nuevos accesos -como por ejemplo un tren de carga- que descongestionen el tránsito desde y hacia las instalaciones, “va a llegar un momento en que vamos a colmar la capacidad portuaria”.

“No sacamos nada con tener un Puerto de Gran Escala si no tenemos un ferrocarril de gran escala”, menciona. Y agrega que “en general, los gobiernos tienen mucha atención por la posibilidad de transporte ferroviario de pasajeros (...) y eso es muy bueno. Pero no dejemos atrás la carga”, dijo en relación con las señales que ha dado el Ejecutivo en apoyo a un mayor desarrollo de los trenes.

El directivo considera relevante abordar el desafío de agilizar el transbordo de contenedores de comercio exterior a partir del uso eficiente de los recursos. “Una ley estructural que aborde el transbordo de carga y de pasajeros se va a demorar mucho. Pero algo relativamente sencillo que es de corto plazo, que es permitir el transporte de contenedores de comercio exterior dentro del país”, indicó.



Daniel Fernández, presidente de la Cámara Marítima y Portuaria de Chile.

Fernández también repasó las dificultades que enfrenta del desarrollo de proyectos de ampliación de capacidad de los puertos en materia de aprobaciones ambientales. Aclara que el punto central no es “cuestionar el aumento de exigencias, ya que todos tenemos que adaptarnos”, sino implementar ajustes que mejoren los procesos como, por ejemplo, que “los estudios de impacto ambiental se hagan antes de licitar”.

“Dos cosas son importantes: reglas de juego claras y agilidad”, expresa. Y agrega que “hay muchos países que han tenido cambios políticos, pero mantienen una cierta estructura (...) Chile es un país maduro, así que debería tener esa continuidad”.

Desafíos de 2023

De cara a los próximos meses, Fernández advierte respecto de los factores de coyuntura que están incidiendo en el comercio internacional, como es el actual proceso de aumento de contagios por Covid en China. “Si se empiezan a cerrar puertos como se hizo el año pasado, podemos tener una complicación”, advierte. No obstante, pondera que “hemos visto un cambio de política en China que ya no trata de encerrar a todas las personas y probablemente tampoco sea de cerrar un terminal cada vez que haya un contagio”.

sus combustibles. “Creo que, en definitiva, el sistema se va a equilibrar. Incluso si es necesario, a lo mejor postergar algunas medidas, porque lo que no se puede hacer es generar un impacto insostenible en los mercados internacionales”, indicó Fernández.

Te Recomendamos



Uno de los principales productores de aceite de oliva del país entra en reorganización financiera | Diario Financiero



Cecinas Pincheira alista nueva planta productiva con inversión de US\$ 2 millones | Diario Financiero



Empresa chilena de helicópteros abre nueva línea de negocios dedicada a vuelos turísticos en Santiago | Diario Financiero



Pago de dividendos arranca en enero con baja interanual de 68% tras un 2022 récord de repartición de recursos | Diario Financiero



Freno en la construcción: Vitacura suma dos meses sin aprobar anteproyectos de edificación | Diario Financiero



Patricio Rojas: “El período más complejo para la economía se vivirá en el primer trimestre de 2023” | Diario Financiero