

Seminario realizado en Viña del Mar reunió a autoridades, expertos nacionales e internacionales.

Una nutrida asistencia tuvo el seminario “Tendencias y desafíos para la integración de los servicios logísticos en los puertos de Chile”, instancia que congregó a diferentes actores del sector público y privado del comercio exterior.

La cita, realizada en el Hotel San Martín del Viña del Mar, fue organizada por el Nodo Logístico de Comercio Exterior y contó con el apoyo de Corfo y la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso (PUCV).

A juicio de Sergio Flores, director de la Escuela de Ingeniería Industrial de la PUCV, la logística representa un punto crucial del comercio exterior, enfatizando que los países vecinos están adquiriendo nuevas herramientas competitivas.

En tanto, Héctor Leiva, subdirector regional de CORFO, destacó que el objetivo de estas actividades es que “la Región de Valparaíso siga creciendo con más trabajo para nuestra gente, y esperamos que estas instancias den paso a futuros proyectos en los que nosotros podamos colaborar”.

Urge una logística integral

Uno de los expositores del evento fue Octavio Doerr, investigador de CEPAL, quien aseveró que la inexistencia de políticas integrales es una de las grandes falencias de la logística

chilena. “En los últimos 15 años, las instalaciones de nuestros puertos se empezaron a saturar, los operadores están trabajando a casi completa capacidad”, agregó.

Doerr apuntó además que, a fines de esta década, sólo algunos puertos de Panamá y de la Costa Pacífico de México podrán operar con la nueva tendencia de naves portacontenedores de 8.500 TEUs. “Nuestros puertos no atienden al futuro”, sentenció.

A juicio de este ingeniero, se requiere una mirada más amplia basada en una lógica de regionalización portuaria, ejemplificando con el caso del puerto holandés de Rotterdam, que integra las redes fluviales, terrestres y ferroviarias logrando un movimiento anual de 7 millones de TEUs.

Mayor calado de puertos

En tanto, el consultor internacional Antonio Zuidwijk recalcó que uno de los desafíos es cómo operar con buques de alta capacidad en la región: “Hamburg Süd ya ordenó seis buques de 9.600 TEUs, y la pregunta es dónde los usará”.

El experto comentó que en el Canal de Panamá están trabajando en las nuevas esclusas de 55 metros de ancho para no quedar fuera de esta tendencia, los que –según cálculos de Maersk Line - podrían reducir los costos entre un 20 y un 30 por ciento en comparación a los convencionales.

Asimismo comentó el caso de Brasil, que ya en el 2007 dio una relevancia ministerial a los asuntos portuarios. A su vez, Zuidwijk se refirió a Santos -el puerto latinoamericano con mayor movimiento- que contará con un calado de 15 metros, profundidad necesaria para buques de 10 mil TEU s. “Entre 2013 y 2015, aumentará su capacidad operativa de 2,9 millones a más de cinco millones de TEU s”.

Comercio sin papeles

Finalmente, Fabián Villarroel, secretario general del Servicio Nacional de Aduanas, señaló que si bien Chile ha logrado reducir sustancialmente sus aranceles -actualmente tiene tratados de libre comercio con 59 países-, han surgido nuevas barreras no arancelarias que han debido afrontar: las restricciones medioambientales, la propiedad intelectual, salud humana, animal y vegetal, la seguridad de la cadena logística, entre otras.

Por ello, el Servicio Nacional de Aduanas ha apostado por una facilitación del comercio a través de proyectos como la Carpeta de Despacho Electrónica (en el segundo semestre comienza la marcha blanca voluntaria) y la Ventanilla Única que permitirá que en un solo portal se puedan realizar diversos trámites que disminuirán costos y tiempo.

“Las ventanillas únicas funcionan bastante bien en el Sudeste asiático que no sólo integran a entidades públicas sino que también privadas”, señaló Villarroel.

Fuente: www.mundomaritimo.cl, revisado el 22-05-2012