

Tras su participación en el seminario “La logística portuaria en la región de Coquimbo: desafíos y perspectivas de desarrollo”, organizado por Empresa Portuaria Coquimbo, Jorge Marshall, presidente de la Cámara Marítima-Portuaria de Chile (Camport), se refirió a los consejos Ciudad-Puerto, a la integración bioceánica y a la modernización del sector portuario.

En ese sentido, Marshall aseguró que “es necesario perfeccionar la institucionalidad del sector marítimo y portuario”, razón por la que la Camport está desplegando una agenda orientada hacia la construcción de planes de desarrollo en las distintas zonas del país, contribuir a mejorar las condiciones en que se realizan las faenas portuarias y abordar las temáticas de producción limpia con las comunidades junto con perfeccionar el marco institucional en que opera el sector.

¿Cuál es la relevancia del Corredor Bioceánico Central Porto Alegre-Coquimbo?

El fundamento del Corredor Bioceánico Central es integrar las economías de las regiones del sur del continente. El crecimiento de América Latina requiere profundizar la integración económica, para lo cual la infraestructura física es fundamental.

¿Qué dificultades desde el punto de vista de infraestructura y la logística se deben superar para lograr la integración?

Naturalmente se trata de una obra que se justifica en la medida que el resto de las inversiones de conectividad, en ambos lados de la cordillera, estén construidas y que los procesos logísticos sean eficientes. Hay complementariedad entre ambas dimensiones: la inversión física tiene mayor impacto si la logística es eficiente. En este sentido se deben revisar las brechas, tanto en infraestructura como en gestión de los procesos, de modo que el desarrollo portuario facilite todos los procesos de integración que la conectividad internacional genere.

¿Cuáles son los desafíos que enfrenta la industria en la actualidad?

En el trabajo de la Cámara hemos identificado varios obstáculos, entre los que destaca la brecha de eficiencia en el sistema de transporte terrestre, que se conecta con los puertos. Segundo, los sistemas de información de toda la cadena de comercio exterior necesitan ser mejorados. Tercero, los planes de desarrollo portuario requieren ser priorizados en base a criterios de interés público. La actual tendencia conduce a un sistema desorganizado. Cuarto, en el ámbito laboral y en la relación con las comunidades hay obstáculos que deben ser abordados. Por último, es necesario perfeccionar la institucionalidad del sector marítimo y portuario.

Ustedes han hecho propuestas al respecto... ¿Existen avances?

Hay avances muy significativos en el contexto de la Comisión sobre Puertos y Logística que funcionó en el Consejo Nacional para la Innovación y la Competitividad, pero aún estamos distantes de una política y una institucionalidad consolidada. La política nacional de desarrollo portuario debe incluir los objetivos que se busca alcanzar y las estrategias para lograrlo. La competencia en los mercados de servicios logísticos es una de las herramientas de esta política, pero es insuficiente cuando las decisiones involucran temas como la infraestructura física o la reserva de áreas de borde costero, o cuando comprometen desarrollos durante períodos muy largos. Todas estas situaciones deben ser incorporadas a la política nacional.

¿Qué metas se ha fijado Camport para el sector en términos de eficiencia logística en los próximos años?

Las metas son nacionales. Involucran a todos los actores y para alcanzarlas la articulación del Gobierno es fundamental. En Camport estamos desplegando un amplio programa de trabajo en materias de desarrollo portuario, laboral y de relación con la comunidad para preparar las condiciones que nos permitan cerrar las brechas que existen en la actualidad.

¿En qué se materializará esa agenda?

Nuestra agenda está orientada hacia la construcción de planes de desarrollo en todas las macro zonas del país, mejorar las condiciones en que se realizan las faenas portuarias, abordar una agenda de producción limpia con las comunidades y perfeccionar el marco institucional en que opera el sector.

En el contexto de las necesidades de modernización del sector, ¿qué importancia tiene el mandato del Ministerio de Transportes para la constitución de Consejos de Coordinación Ciudad-Puerto?

Es un gran paso. La presencia de los puertos en las ciudades genera muchos beneficios y también costos. La idea de estos Consejos es aprovechar mejor los primeros y aminorar los segundos. La relación entre ciudad y puerto opera en ambas direcciones: tanto las ciudades como los puertos se benefician de una interacción positiva. Ambas partes forman un sistema único, por lo que las oportunidades se encuentran en las múltiples relaciones que se producen entre los puertos, la comunidad local, los operadores logísticos y el gobierno de la ciudad. Me parece que Coquimbo está tomando un liderazgo a través de este paso.

Fuente: [Portal Portuario](#) , revisado 28-07-2015