



Columna

Jorge Maturana Hurtado

Presidente Cámara Chilena de la Construcción Antofagasta



La logística pendiente del Corredor Bioceánico

Lentamente nuestra región retoma el camino a la puesta en marcha del Corredor Bioceánico, y es satisfactorio ver que las máximas autoridades de la región y las comunas van sumando esfuerzos para hacer de esto una oportunidad real de crecimiento económico y diversificación productiva. No obstante, existe todavía una brecha considerable en las inversiones que se realizan en desarrollo logístico en comparación a otras regiones con capacidad portuaria.

El informe Infraestructura para el Desarrollo Sostenible 2022-2031 elaborado por la CChC analiza 12 áreas estratégicas de la infraestructura nacional y establece un estado deseado para cada una de ellas, determinando las brechas que deben ser cerradas y las inversiones necesarias para ello. En el área logística el estudio señala que el mayor porcentaje de inversión se concentra en la región de Valparaíso con 2.565 millones de dólares focalizados principalmente en el Puerto de San Antonio, mientras que la región de Antofagasta presenta una inversión de US\$365 millones. Si bien San Antonio es el puerto que mueve más carga en el país, en el marco del Corredor Bioceánico es necesario fortalecer la capacidad de transferencia de carga de nuestros puertos con inversiones robustas en el mediano plazo.

El éxito dependerá de cómo se organizan, coordinan y planifican las grandes inversiones privadas y públicas siempre que estén integradas dentro de una estrategia de desarrollo macro zonal norte y por eso la Estrategia Minera Antofagasta debiera ser parte de la gobernanza del Corredor Bioceánico, o viceversa, pero lo importante es que conversen entre sí con acciones y proyectos concretos.

En este punto es y será clave la forma en que se visualiza el factor logístico para el transporte de los millones de toneladas

de carga provenientes de Brasil, Paraguay y Argentina que recorrerán 3.320 kilómetros para salir por nuestros puertos. Es el caso del Complejo Portuario de Mejillones que se está preparando con la ampliación del terminal de graneles sólidos y un proyecto para construir una plataforma logística con servicios para transportistas. Lo propio está haciendo Puerto Antofagasta con la Zona de Desarrollo Logístico en La Negra, las mejoras en Antepuerto Portezuelo y la ampliación de su molo de abrigo.

El transporte de esas cargas sigue siendo una tarea pendiente sobre la que debatir tomando en cuenta la cantidad de vehículos que ingresarán al país con el evidente impacto que tendrá en el tránsito por las rutas de la región. En Malloco, por ejemplo, la Empresa de Ferrocarriles del Estado está impulsando la creación de centros de carga y descarga para, precisamente, hacer más eficiente la logística, a la vez que están en proceso de adquirir un terreno para levantar un centro de intercambio modal. Realizado esto, serán los trenes los que transportarán la carga hasta las empresas navieras en San Antonio. Más al sur, en Frutillar, también se habilitará el intercambio modal para la industria salmoneira saliendo desde Puerto Montt para luego seguir rumbo hasta el puerto de Concepción, continuar hasta Frutillar y en seguida traspasar esa carga a los camiones. Un sistema logístico diseñado para que todos los sistemas de transporte participen en sinergia.

Por eso creo que nos encontramos en el mejor momento para atreverse a discutir sobre la materia, sumando a todos los actores claves, propiciando el diálogo con altura de miras, porque lo que está en juego es el desarrollo de la región que queremos heredar a las futuras generaciones, y ese desarrollo debe ser sostenible, pero sobre todo con calidad de vida.