



En SVTT apuestan por el mejoramiento del flujo de camiones hacia el terminal, lo que optimizaría la operativa.

DATOS relevantes

Mayor inversión

Desde DP World Lirquén creen que es necesario revitalizar el sector a través de una mayor inversión vial y ferroviaria. En SVTT requieren un mayor compromiso público-privado para mejorar el potencial de los terminales locales.

Ciclos

Desde la Seremi de Economía explican que en los últimos cuatro años el desempeño local ha sido cíclico. El seremi Sepúlveda precisa que esta baja en la carga movizada no significa que la zona "venda menos productos al extranjero".

Actores ligados al ámbito advierten que falta profundizar medidas frente a números negativos

Infraestructura y seguridad para potenciar el rol portuario

Los últimos datos del Instituto Nacional de Estadísticas (INE) muestran que en enero la carga movizada y manipulada en los puertos de la Región del Biobío anotó una caída de 11,6% en doce meses, con un total de 2.204.934 toneladas. Parte de las razones que explican esta merma dicen relación con el servicio desembarcado del exterior, al movilizarse 698.542 toneladas durante ese mes, con una contracción de 30,8% en el último año y disminuciones en granel sólido (-68,5%), granel líquido gaseoso (-25,1%) y contenedores (-11,9%).

Este panorama negativo, sin embargo, no es nuevo. Desde abril pasado las cargas movizadas y manipuladas en los terminales locales enfrentan descensos, los más preocupantes en los meses de junio (24,5%), abril (23,3%), mayo (-21,2%) y diciembre (-15,7%), lo que alerta hoy a los actores dedicados a la logística y al comercio exterior de la zona.

Desde la Seremi de Economía explican que en los últimos cuatro años el desempeño local ha sido cíclico y que lo relevante es poder diferenciar el tipo de carga que genera esta trayectoria zigzagueante: la disminución está explicada principalmente por la carga que se desembarca desde el exterior, es decir, por las importaciones, "y no es que estemos vendiendo menos productos al resto del mundo". El seremi Javier Sepúlveda agrega que la carga embarcada al exterior en 2024 fue 3% superior a lo que se hizo en 2021 y 10% mayor a 2022.

"Sin embargo, lo que se desembarcó desde el exterior, las importaciones que ingresaron por Biobío en 2024 fueron 41% y 31% menores respecto a 2021 y 2022, respectivamente. Lo que ocurre es que las importaciones que entran por la Región están disminuyendo, y eso puede tener múltiples causas (...). Puedo apreciar que hay un efecto de demanda, tuvimos problemas en 2024 por el paro de Puerto Coronel y hay cambios económicos en términos globales", sostiene.

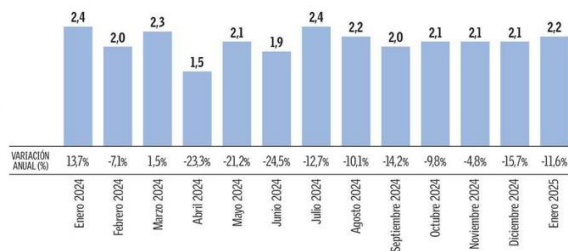
El seremi recalca que la zona sigue consolidándose como una plataforma logístico-portuaria del país a pesar de las cifras negativas. Dice también que lo que puede hacer el Ejecutivo es acelerar la inversión en infraestructura

Carga movizada y manipulada en los puertos locales sufre diez meses de caída constante. Se proponen acciones que busquen acelerar inversiones, convenios con terminales nacionales y extranjeros, y promocionar la oferta logística regional en el resto del mundo.

Por Nicolás Arrau Álvarez / nicolas.alvarez@diarioelsur.cl

La realidad de la carga portuaria regional en el último año

Carga total efectiva (millones) Fuente: Instituto Nacional de Estadísticas



ra-ruta Pie de Monte o puentes Ferroviario e Industrial, por ejemplo- a través de los planes Más Movilidad, que lidera el Ministerio de Transportes, y de Fortalecimiento Industrial, que empuja la cartera de Economía y el Gobierno Regional.

Carolina Parada, secretaria ejecutiva de esta última iniciativa, complementa e indica que el Plan de Fortalecimiento Industrial se vincula con Más Movilidad, "que es el esfuerzo más grande que ha hecho la Región en materia de infraestructura pública,

pues se trata de 29 proyectos de infraestructura de transporte, con una inversión total que se estima en MM \$2.269.104. A esa cartera de proyectos, este plan viene a poner celeridad entendiendo que sin infraestructura productiva y de conectividad perdemos competitividad".

INFRAESTRUCTURA, SEGURIDAD Y CONVENIOS

A nivel gremial las complejidades tienen que ver igualmente con la desaceleración económica y problemas logísticos e infraestructura limitada, lo que genera congestión en la cadena de transporte, restricciones en accesos viales y costos operacionales crecientes que han impactado la eficiencia portuaria, así como con un aumento en la competencia de otros puertos que optimizan su operación y atraen carga que históricamente pasaba por Biobío.

"Es importante reconocer además el desbalance de importaciones y exportaciones, y que la salida de la carga depende de la reposición de vacíos. Por tanto, se deben fomentar las importaciones al centro sur de Chile, desconcentrando así la zona central", plantea Paul Esquerre, presidente de Irade, quien advierte que uno de los grandes desafíos que

tienen los puertos de la Región es mejorar sus accesos terrestres y aumentar la capacidad ferroviaria, implementar sistemas avanzados de gestión logística y trazabilidad de carga y, en el marco de la inteligencia artificial, recurrir al big data para una mejor planificación portuaria.

"Sin embargo, para todo lo anterior es clave impulsar convenios con otros puertos nacionales e internacionales, mejorando la conectividad y con ello complementando operaciones (...). Es necesario además diseñar un plan estratégico robusto, con una hoja de ruta que contemple una clara coordinación de inversiones público-privadas, priorizando infraestructura y tecnología, y tener un monitoreo de avances y evaluación de impacto, con indicadores claros para ajustar estrategias", dice.

En la CPC Biobío, en tanto, afirman que la áreas clave para potenciar el rol portuario del Biobío pasan por avanzar en materias de infraestructura de apoyo y conectividad: conexión de la ruta Interportuaria, que unirá el sistema portuario regional a través del puente Industrial -sobre todo en el tramo San Vicente-, la generación de estudios de las alternativas a la ruta 160 y el desarrollo de un acceso ferroviario de un acceso ferroviario

"Consideramos que es muy importante generar incentivos a la inversión para mantener moderna y competitiva la plataforma logística de la Región y sus puertos. Crear políticas públicas que fomenten la inversión privada en infraestructura portuaria y logística y así poder potenciar nuestros puertos y ser un verdadero hub como plataforma de servicios de comercio exterior para toda la zona centro sur del país", puntualiza el presidente de la multigremial, Álvaro Ananías. El representante gremial añade que para salir de este mal escenario son importantes las políticas públicas en materia de reforestación y las modificaciones de la estructura legal pesquera que tienen detenidas las inversiones en ese sector.

Desde la óptica del gerente general de Asexxa Biobío, Alfredo Meneses, a la Región le sigue faltando fuerza para poner en valor las ventajas que "aún" tiene en materia logística, como dinamizar la transferencia de cargas vía Carriel Sur, por ejemplo.

A su juicio, hoy Biobío carece de medidas concretas para avanzar en esta línea, así como de una estrategia para salir al mundo desde la misma zona. Por eso, apunta a medidas de corto o mediano plazo, como acciones que ayuden a que las cargas que salen por la Región "sean seguras", es decir, propone que la carga que transita por los puertos locales cuente con una suerte de certificación de calidad, "algo que nos daría un distinguo a nivel país".

"Otra instancia es que debemos ser capaces de promocionar nuestra oferta logística y de salir a capturar esas cargas a través de reuniones con los principales generadores de carga, tal como se hizo hace 10 años, y esa es una labor que el Gobierno Regional debería tomar muy como propia", enfatiza Meneses.

INVERSIÓN PORTUARIA

En parte de los puertos locales plantean que si bien se han logrado avances significativos, igual se identifica como una oportuni-

dad clave la inversión en infraestructura de conectividad vial. Según San Vicente Terminal Internacional (SVTI), el mejoramiento del flujo de camiones hacia el terminal optimizaría la operativa, beneficiaría el ecosistema industrial y la comunidad de San Vicente en su conjunto. Suman que un mayor compromiso público-privado en este ámbito permitiría potenciar aún más el desarrollo del terminal y la Región. El puerto despliega hoy, según dicen, un ambicioso plan de inversión que se completará durante el primer trimestre de 2025, aunque no entregaron mayores detalles. Su objetivo es incrementar las capacidades operativas del terminal.

En el caso de DP World Lirquén creen que el camino para revitalizar el sector es seguir invirtiendo en conectividad vial y ferroviaria, concretar el enlace entre ruta de Cabrero y ruta del Itata, el acceso norte de ferrocarriles, la mejora de ruta 150 y el proyecto de ruta Interportuaria, con la eliminación de las casetas de peaje. "También hay que facilitar o tener procesos más rápidos para obtener permisos para futuros proyectos de expansión en la infraestructura portuaria, lo que aumenta la competitividad de la Región, genera más empleos y beneficios para toda la comunidad", advierten.

Michael Spoerer, gerente general del terminal, enfatiza que hoy existe un trabajo cercano y coordinado con la Municipalidad de Penco y agrupaciones gremiales en las que participan CPC Biobío, Irade y Corma, y también con las autoridades o la Mesa Comex. Por eso, ve como posible "mejorar en tener una visión y un master plan común con las autoridades encargadas de definir los proyectos de infraestructura vial, logística, ferroviaria y regulatoria de usos de suelo, lo que va en directo beneficio para potenciar la actividad logística y portuaria de la Región".

EL SUR solicitó una respuesta de Puerto Coronel, pero se excusaron de participar.

Gremios locales piden diseñar un plan estratégico de carácter más robusto. Suman la idea de generar incentivos a las inversiones que se generen en la zona.