

MARÍA JOSÉ VÁSQUEZ

En un país marcado por una geografía extensa, fragmentada y con miles de kilómetros de costa, la conectividad del extremo sur sigue siendo uno de los desafíos estructurales más relevantes del sistema logístico nacional. Considerando que la distancia entre Puerto Montt y Punta Arenas por vía terrestre supera los 2.200 km, y que gran parte del trayecto debe realizarse a través de territorio argentino, queda en evidencia la magnitud del desafío logístico que significa abastecer el extremo austral del país.

Juan Condeza, académico de la carrera de Ingeniería Naval de la Universidad Austral de Chile, sostiene que el desarrollo histórico del sistema logístico nacional ha consolidado una fuerte dependencia del transporte por carretera. "Pese a su potencial e intenso tráfico, las rutas marítimas que unen Los Lagos y Magallanes no constituyen un eje estructural que pueda igualarse al del transporte de carga terrestre", advierte el experto, subrayando que el transporte de contenedores y carga general por mar sigue rezagado frente al flujo constante de camiones que utilizan la denominada ruta "Chile-Chile" a través de Argentina. Esta dependencia, además, introduce un factor de vulnerabilidad para el abastecimiento regional, donde se estima que más del 80% de los bienes destinados a Magallanes ingresan por territorio trasandino, lo que deja expuesto el suministro a cierres fronterizos, paralizaciones aduaneras, además de contingencias climáticas.

Condeza agrega que, a pesar de que el cabotaje mantiene una actividad relevante en las industrias acuícola, de combustibles y transporte de ganado, aún no logra captar el transporte masivo de bienes de consumo hacia ciudades como Coyhaique, Puerto Natales o Punta Arenas. Lo anterior —señala el experto— no es por falta de voluntad, sino por la dificultad inherente a la navegación en las rutas que conectan los puertos del extremo sur austral.

REDUCCIÓN DE COSTOS

El cabotaje marítimo tiene un potencial comprobado para reducir significativamente los costos logísticos. Sin embargo, su efectividad ha estado históricamente mermada por una estructura de mercado cerrada que, bajo normativas de décadas pasadas, limitó la competencia y favoreció una concentración de operadores, manteniendo tarifas elevadas por falta de alternativas. Sin embargo —destaca el

CONECTIVIDAD:

Ahorros por US\$ 267 millones y nuevas inversiones reconfiguran la logística del sur austral

La apertura del mercado de cabotaje, impulsada por la Ley 21.774, proyecta rebajas de entre 19% y 39% en los fletes marítimos; mientras el Estado y las empresas portuarias avanzan en proyectos clave como la ampliación del puerto de Chacabuco (US\$ 37 millones) y el reforzamiento del muelle Mardones en Punta Arenas.



El transporte de contenedores y carga general por mar sigue rezagado frente al flujo constante de camiones que utilizan la ruta "Chile-Chile" a través de Argentina.

académico—, la promulgación de la Ley 21.774, que modifica la Ley de Fomento a la Marina Mercante y la Ley de Navegación para fomentar la competencia en el mercado del cabotaje marítimo, proyecta una disminución de las tarifas de fletes para contenedores de entre un 19% y un 39%, lo que podría significar un ahorro país de hasta US\$ 267 millones anuales. "Esta reducción impactaría directamente

en el costo de vida y la competitividad de la producción nacional, traducéndose en una reducción de los precios de bienes básicos para todo el país, y en especial para la zona austral, debido a que el transporte representa un porcentaje significativo del precio de los productos en la zona", puntualiza.

Desde el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT) señalan que las modificaciones introducidas a

la Ley de Fomento de la Marina Mercante y de Navegación impulsarán el mercado marítimo del sur austral, a través de la participación de nuevos operadores que se van a constituir como empresas nacionales bajo la normativa vigente. En ese sentido, existen iniciativas importantes relacionadas a la infraestructura portuaria. Una de las más importantes, que se encuentra en desarrollo, es el mejora-

miento de capacidad en el muelle Mardones en Punta Arenas, donde se reforzará su capacidad estructural, se instalará una nueva grúa móvil y se realizará una extensión del muelle de 200 metros. Ello permitirá atender dos naves en simultáneo, fortaleciendo las capacidades logísticas de la región, consolidándose como punto habilitante para la industria del hidrógeno verde. Además, existe un proyecto de extrapuerto (o zona de apoyo logístico) impulsado por la Empresa Portuaria Puerto Montt y otro de ampliación en Chacabuco.

NODO AUSTRAL

Desde la Región de Aysén, Felipe Candia, gerente general de la Empresa Portuaria Chacabuco, señala que Puerto Chacabuco cumple un rol estratégico como principal puerta de entrada y salida de la zona y como el nodo logístico más relevante entre Puerto Montt y Magallanes. El ejecutivo destaca que este enclave sostiene el abastecimiento regional y la actividad de sectores productivos estratégicos como la acuicultura, la pesca, la minería y el turismo. "Es la principal puerta de salida de la producción de la Región de Aysén y la Patagonia, por lo que uno de nuestros focos estratégicos es consolidarlo como una plataforma logística confiable y competitiva para las industrias regionales", señala Candia.

Actualmente, la empresa se encuentra trabajando en tres líneas de acción, siendo una de ellas el fortalecimiento de la infraestructura y la capacidad operativa del puerto. "El proyecto más relevante es la ampliación del Sitio 1, que significa una inversión cercana a US\$ 37 millones, financiada por el Gobierno Regional en el marco de la Política de Desarrollo de Zonas Extremas. Esta obra permitirá mejorar la capacidad de atención de naves y aumentar la flexibilidad operativa del puerto", asegura.