



Economía.

| MONEDAS | UF | UTM MAYO | IPC ABRIL |
|------------------|---------------------|-------------------------------|---------------------|
| DÓLAR \$ 890,89 | HOY \$ 40.256,91 | \$ 70.588,00 | MENSUAL 1,3% |
| EURO \$ 1.049,34 | MAÑANA \$ 40.273,69 | | ACUM. 12 MESES 4,0% |
| SUPERMERCADOS | IMACEC | DESEMPLEO (ENERO-MARZO) | |
| MARZO -2,2% | MARZO -0,1% | ÑUBLE: 8,4% / DIGUILLÍN: 9,4% | |

MOP ESTÁ LICITANDO ESTUDIO DE DIAGNÓSTICO

Destacan ventajas de Ñuble para emplazar aeropuerto de carga de la macrozona

CChC Ñuble apuntó a la oferta de infraestructura pública dada por las rutas concesionadas que conforman un anillo logístico. Desde CorÑuble apuntan que el estudio del MOP debiese incorporar la sinergia con el transporte de pasajeros. Para el CIMP existe el riesgo de que la metodología del estudio no pondere adecuadamente los atributos locales.

ROBERTO FERNÁNDEZ RUIZ
 robertofernandez@ladiscusion.cl
 GRÁFICA: LA DISCUSIÓN

Actores locales destacaron las ventajas de la región de Ñuble para el emplazamiento de un aeropuerto de carga para la macrozona centro sur del país que la Dirección de Aeropuertos del MOP evaluará a través de un estudio que está en proceso de licitación.

Se trata del estudio de diagnóstico y análisis del transporte aéreo de carga en la macrozona centro sur, que evaluará emplazamientos en las regiones del Maule, Ñuble, Biobío y La Araucanía. Según se indicó desde el MOP, el estudio "busca levantar información técnica, logística y territorial para orientar futuras decisiones de inversión en infraestructura aeroportuaria".

Se evaluará la situación actual y potencial del transporte aéreo de carga, considerando: demanda existente y proyectada de carga aérea; infraestructura aeroportuaria disponible; condiciones logísticas, productivas y geográficas de la macrozona; y brechas y oportunidades para el desarrollo de un aeropuerto de carga especializado.

Si bien no es una certeza que dicho aeropuerto se construya ni cómo se financiará, representantes gremiales de la región coinciden en que Ñuble ofrece ventajas comparativas respecto a sus vecinas, dada su ubicación estratégica, las nuevas inversiones en carreteras y el potencial de desarrollo logístico multimodal, asociado a un proyectado puerto seco, a la red ferroviaria subutilizada y al dinamismo que exhibe actualmente el eje de la Ruta 5.

El estudio, cuya licitación se cerrará el 22 de mayo y tendrá una duración de 18 meses, permitirá validar si existe una demanda real y si es más eficiente exportar desde la macrozona que trasladar la carga hasta el aeropuerto de Santiago, como ocurre actualmente. En caso de que el estudio confirme la viabilidad técnica y la justificación económica y social, el MOP comenzará a elaborar un diseño del proyecto a partir de una posible ubicación, para finalmente dar paso a la fase



de búsqueda de financiamiento y posterior construcción.

El estudio identificará las mejores opciones de localización estratégica para un eventual aeropuerto de carga, donde la Ruta 5 representa el principal eje logístico de la macrozona y muchas miradas apuntan al tramo entre el ingreso a la Autopista del Itata, por el norte, y el acceso a la Ruta a Cabrero, por el sur, como el área que exhibe mayores ventajas.

En ese contexto, los sectores General Cruz, en Pemuco; Rucapequén, en Chillán Viejo; y Cocharcas, en San Carlos, correrían con ventaja. Al respecto, fuentes ligadas al MOP aseguraron que la opción de Ñuble habría ganado fuerza y que Curicó y

Talca se estarían descartando, debido a su cercanía con Santiago, que es el principal destino de los vuelos. En ese sentido, la disputa estaría entre los emplazamientos que se evalúen en el eje de la Ruta 5 entre Linares y Cabrero.

Oferta de infraestructura

El presidente de la Cámara Chilena de la Construcción-Ñuble, Sebastián Godoy Bustos, hizo hincapié en la oferta de infraestructura pública que se concentra en la región como una de las principales ventajas frente a las vecinas, apuntando a las inversiones que se ejecutan en las carreteras concesionadas por un total de US\$2.315 millones.

Mencionó la concesión de la Ruta 5 Talca-Chillán, con una inversión de US\$785 millones; la Ruta 5 Chillán-Collipulli, por US\$596 millones; la Autopista Concepción-Cabrero, por US\$370 millones; y la Autopista del Itata, por US\$564 millones, que incluye una nueva conexión de 7 kilómetros que la unirá con la ruta a Cabrero, potenciando un anillo logístico-productivo que busca mejorar la conexión con los puertos de Biobío. De hecho, existe una iniciativa privada de interés público en la Dirección de Concesiones del MOP, presentada por la empresa Sacry, que propone extender hasta Coronel aquella futura conexión de 7 kilómetros, a través de una nueva

ruta que incluye la construcción de un puente sobre el río Biobío entre Hualqui y Patagual.

“Al sumar todos esos proyectos generan una oferta de infraestructura pública atractiva para el privado, porque la oferta de infraestructura pública ya existe, no es que se tenga que llamar a licitación o estemos visualizando de aquí a 50 años; ya están adjudicadas y se está trabajando”, argumentó, subrayando que ninguna otra región de la macrozona exhibe la inversión que se está concretando en Biobío-Nuble.

“Por lo tanto, se justifica que un aeropuerto de carga esté en la Ruta 5, entre la Autopista Concepción-Cabrero y la Autopista del Itata”, sentenció el líder gremial.

Agregó que el plan regulador intercomunal Chillán-Chillán Viejo (Prich) dispuso de más 1.400 hectáreas para uso industrial, mencionó el proyecto Circunvalación Oriente Chillán, que se licitará este año, y recordó que en Cabrero se encuentra el sitio de inspección fitosanitaria SAG/USDA.

“Además, hay una serie de obras que están asociadas también en el futuro, como ampliar el paso Pichachén (Antuco, región del Biobío) y trabajar en el paso fronterizo Minas Nuble (San Fabián, región de Nuble)”, planteó, sin perjuicio de que el flujo de carga por el paso Pehuente (San Clemente, región del Maule) también puede converger en este anillo logístico.

Godoy subrayó el potencial multimodal de este anillo logístico, dado que “este anillo concesionado coincide con el anillo ferroviario que está subutilizado y que en la actualidad es ocupado por pocas empresas.

En ese sentido, destacó que en el estudio de oportunidades para la instalación de un hub logístico o puerto seco en Nuble, cuyos resultados fueron entregados en 2024, dos de las tres propuestas de emplazamiento se encuentran en este anillo: Rucapequén y General Cruz.

“Que vengan desde Maule, que vengan desde La Araucanía a este sector, que cuenta con todas las características técnicas, disponibilidades para construir y los servicios asociados también, con ciudades cercanas, a 50 minutos de Concepción, a 30 minutos de Los Ángeles y a 30 minutos de Chillán”, remarcó el presidente de la CChC Nuble. “Estamos hablando de servicios que las empresas de logística necesitan para poder desarrollarse también”, puntualizó.

“Estrategia aeroportuaria inteligente”

Por su parte, Ricardo Salman Aburdene, presidente de CorNuble, llamó a que la discusión sobre el futuro aeroportuario de Nuble “se realice con mirada estratégica y territorial, y no desde una lectura restrictiva que descarte prematuramente a Chillán como alternativa para la macrozona centro sur”.

En ese sentido, apuntó que “Nuble debe competir con una estrategia aeroportuaria inteligente: pasajeros, carga liviana y desarrollo productivo”.

“Nuble no pide un trato especial; pide una evaluación justa. Si el estudio de carga macrozonal se limita a comparar pistas existentes para grandes aviones cargueros, Chillán partirá en desventaja. Pero si mide centralidad, agroexportación, turismo, carga perecible, pasajeros, courier e inversión, Chillán tiene argumentos sólidos para competir”,

señaló.

Desde CorNuble se plantea que el aeródromo General Bernardo O'Higgins debe evaluarse como una plataforma multipropósito, capaz de integrar transporte de pasajeros, carga en bodega de aviones comerciales, courier, productos perecibles y logística de emergencia. “No todo aeropuerto de carga nace con aviones cargueros de gran tamaño. En muchas regiones, la primera etapa razonable es pasajeros más belly cargo: usar la bodega de vuelos comerciales para mover encomiendas, productos de alto valor, perecibles y carga urgente. Esa es una vía realista y compatible con Nuble”, afirmó Salman.

Respecto del estudio de carga aérea para la macrozona, Salman advirtió que sus términos de referencia deben corregirse para que Chillán compita en igualdad de condiciones. El estudio no puede seleccionar aeródromos sólo por infraestructura disponible antes de medir la demanda capturable, ni reducir el análisis a carga pesada. “Nuble tiene una ubicación estratégica en el corazón de la macrozona, conectividad por Ruta 5, cercanía al eje Chillán-Concepción, red ferroviaria, agroindustria, cerezas, berries, vinos del Itata, turismo de montaña, costa, termas y una economía regional que necesita conectividad para atraer inversión. Todo eso debe estar en la matriz de evaluación”, resumió.

En ese sentido, propuso incorporar variables como sinergia entre pasajeros y carga, potencial de carga en bodega, demanda inducida por turismo e inversión, perecibles de alto valor, cadena de frío, disponibilidad de suelo, habilitación por etapas, resiliencia ante incendios y cercanía a centros productivos. “Si sólo se pondera la pista que existe hoy, gana el que ya tiene más infraestructura. La política pública también debe evaluar dónde una inversión genera desarrollo, equidad territorial y



Se justifica que un aeropuerto de carga esté en la Ruta 5, entre la Autopista Concepción-Cabrero y la Autopista del Itata”

SEBASTIÁN GODOY
PRESIDENTE CCHC NUBLE



Nuble debe competir con una estrategia aeroportuaria inteligente: pasajeros, carga liviana y desarrollo productivo”

RICARDO SALMAN
PRESIDENTE DE CORNUBLE



Nuble posee hoy una oportunidad estratégica de transformarse en una plataforma logística agroexportadora”

KAREM URZÚA
DIRECTORA CIMP UCSC

retorno estratégico”, agregó.

El presidente de CorNuble enfatizó que el aeropuerto de pasajeros y una futura operación de carga no son incompatibles. “Al contrario, se refuerzan. La habilitación de pasajeros puede ser la base para desarrollar carga liviana, courier, perecibles y servicios logísticos. Una terminal de pasajeros mejora seguridad, accesos, operación regular y presencia de aerolíneas. A su vez, la carga en bodega puede mejorar la rentabilidad de las rutas. La estrategia debe ser una sola: un aeropuerto regional multipropósito, gradual y financieramente responsable”.

Sobre el riesgo de que el aeropuerto de carga macrozonal quede fuera de Nuble, fue claro: “Ese riesgo existe si la evaluación se diseña mal. Si se piensa sólo en cargueros grandes y en infraestructura ya instalada, Chillán puede quedar relegado. Pero si se evalúa una solución moderna, por fases y conectada con la vocación productiva regional, Nuble puede quedar muy bien posicionada. Y aun si la carga pesada se resuelve en otro punto, eso no elimina la necesidad de un aeropuerto de pasajeros en Chillán. La demanda, el turismo, la conectividad empresarial, la emergencia y la integración regional justifican una discusión propia”.

Asimismo, el presidente de CorNuble llamó al MOP, al Gobierno Regional, a los municipios, parlamentarios, gremios, universidades y empresas a constituir una mesa técnica permanente que defienda una cartera aeroportuaria para Nuble. “Necesitamos pasar de la consigna a la ingeniería del proyecto: datos, operadores, aerolíneas, demanda turística, carga agroexportadora, costos por etapas y beneficios sociales ampliados. Chillán no debe presentarse como un gasto, sino como una inversión habilitante para una región que quiere competir, atraer talento, atraer capital y conectarse con Chile y el mundo”, concluyó.

“Un aeropuerto para Chillán no es una obra de vanidad. Es infraestructura para el desarrollo regional. Si la carga pesada llega, bienvenida; si la primera etapa es pasajeros, courier y perecibles, también es un avance decisivo”, cerró.

Infraestructura, territorio y gobernanza

Según manifestó Karem Urzúa Maldonado, directora del Centro de Investigación Marítimo Portuario (CIMP) de la U. Católica de la Santísima Concepción, “Nuble posee hoy una oportunidad estratégica de transformarse en una plataforma logística agroexportadora con capacidad de proyectar carga aérea especializada”.

Aseveró que “la licitación de un estudio de carga aeroportuaria no debiera entenderse únicamente como una evaluación de infraestructura, sino como una señal de que el territorio comienza a ser observado desde una lógica distinta, la de un ecosistema logístico integrado y competitivo. Por lo mismo, ese estudio debiera convocar a actores especializados capaces de capturar, mediante sus metodologías, la complejidad del territorio, sus oportunidades y sus desafíos”.

Sin embargo, la especialista, quien lideró el estudio de oportunidades para la instalación de un hub logístico en Nuble, advirtió eventuales deficiencias del estudio que licita la Dirección de Aeropuertos del MOP que podrían subestimar las ventajas de Nuble.

“Nuble cuenta con atributos relevantes cuya demanda derivada no puede medirse con el mismo criterio e instrumental con que se evalúa una carretera o un puente. Si la demanda se calcula erróneamente, el resultado puede ser equivocado y la conclusión dejar fuera de oportunidad a la región. Son aspectos que las metodologías tradicionales de consultoras ligadas al transporte habitualmente no recogen, por carecer del instrumental sistémico que hoy exige la logística 4.0”, explicó.

Argumentó que “el MOP, que lleva adelante esta licitación, limita la participación de ciertos actores y no incorpora perfiles como doctores en economía o magisteres en comercio internacional, profesionales apropiados para modelar sistemas complejos vinculados a una matriz agroindustrial exportadora basada en frutas, alimentos procesados y productos con creciente necesidad de trazabilidad, rapidez y acceso a mercados internacionales”.

“También existe un desafío metodológico para medir las sinergias de la economía espacial, considerando que Nuble genera spillovers debido a su ubicación estratégica entre regiones productivas, corredores logísticos del centro-sur y el polo portuario del Biobío. Esta ausencia de instrumental sistémico impide visualizar adecuadamente la proyección de costos y la disponibilidad de suelo, variables que podrían optimizar el desarrollo de infraestructura con menores niveles de congestión que otras regiones del país”, añadió.

Sin embargo, Urzúa planteó que “pensar un aeropuerto de carga únicamente desde la infraestructura sería un error. La experiencia internacional demuestra que los polos logísticos exitosos no se construyen solo con pistas o bodegas, sino mediante sistemas territoriales coordinados, capaces de articular gobernanza, conectividad, inversión y licencia social”.

La experta indicó que “proyectos de alto impacto, como un aeropuerto de carga, no pueden analizarse únicamente desde la infraestructura, sino también desde su relación con el territorio, las comunidades, los exportadores, la conectividad vial y ferroviaria, los municipios y la estrategia de desarrollo regional. Esta aproximación permite reducir incertidumbre, generar gobernanza y construir condiciones habilitantes para inversiones sostenibles de largo plazo”.

En ese sentido, la directora del CIMP reflexionó que, “desde esta mirada sistémica, el aeropuerto no debe analizarse como una obra aislada, sino como parte de una red logística mayor: puertos, carreteras, centros de distribución, zonas industriales, conectividad ferroviaria y plataformas de exportación. Precisamente, el trabajo que se ha venido desarrollando en torno al Hub Logístico de Nuble apunta en esa dirección: reducir incertidumbres, generar información estratégica y habilitar inversiones de largo plazo mediante gobernanza público-privada y planificación territorial”.

“La discusión de fondo no es solamente aeroportuaria. Lo que está en juego es si Nuble será capaz de posicionarse como un territorio competitivo dentro de las nuevas cadenas globales de suministro. Y para ello, la infraestructura debe ir acompañada de visión estratégica, coordinación institucional y capacidad de anticipar el futuro productivo de la región”, apuntó.