LITORALPRESS

Fecha: 17-06-2025
Medio: Revista Logistec
Supl. : Revista Logistec
Tipo: Noticia general
Título: **Tren de carga y eficiencia logística: un largo recorrido**

Pág. : 64
Cm2: 571,6

Tiraje: Sin Datos
Lectoría: Sin Datos
Favorabilidad: No Definida

TREN DE CARGA Y EFICIENCIA LOGÍSTICA: UN LARGO RECORRIDO

En un escenario donde tanto los puertos como el transporte por carretera enfrentan limitaciones, el ferrocarril de carga podría ser un gran complemento en la logística terrestre nacional. ¿Qué hace falta para convertirlo en una alternativa viable? ¿Qué está haciendo EFE para potenciar este modo de transporte?

Pese a sus evidentes ventajas en términos de capacidad, sustentabilidad y descongestión vial, el transporte ferroviario de carga sigue siendo un modo subutilizado en la logística chilena. Con una red que recorre más de 2 mil kilómetros y que moviliza cerca de 9 millones de toneladas al año, su participación modal en los principales puertos del país es muy limitada.

A ello se suman barreras estructurales que han dificultado la entrada de nuevos actores y limitado su desarrollo.

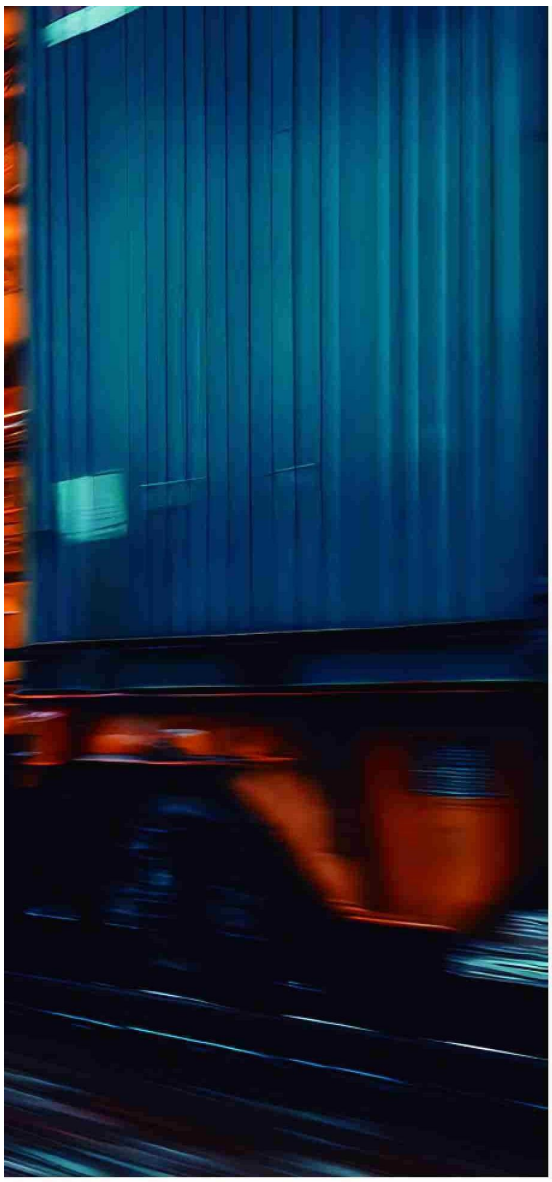
Jorge Guajardo, gerente de Logística de EFE, es consciente del estancamiento del sistema ferroviario de carga. "No hemos logrado superar el registro histórico de 11 millones de toneladas movilizadas al año. Y si analizamos los últimos 10 años, los volúmenes incluso han decrecido; esta es una muestra inequívoca de que se necesita una modernización del modelo actual y es un tema del que nos queremos hacernos cargo como compañía", expresó durante su presentación en Logistec Show 2025.

LITORALPRESS

Fecha: 17-06-2025
Medio: Revista Logistec
Supl. : Revista Logistec
Tipo: Noticia general
Título: **Tren de carga y eficiencia logística: un largo recorrido**

Pág. : 65
Cm2: 539,4

Tiraje: Sin Datos
Lectoría: Sin Datos
Favorabilidad: No Definida



Para revertir este panorama, la Empresa de Ferrocarriles del Estado desarrolló una estrategia que busca aumentar los volúmenes de carga ferroviaria a través de la modernización de la infraestructura, el acceso a la red y el modelo operativo. Un eje central de esta estrategia es un nuevo contrato de carga, que entrará en vigencia en 2028.

Daniel Fernández
Presidente del Directorio de Camport

"Entre nuestras metas corporativas está el duplicar los volúmenes de carga al 2030. Esto, apalancado principalmente por este nuevo modelo de contrato, que fue desarrollado pensando en abrir el sistema y permitir que más actores puedan acceder a nuestra infraestructura, incluso si movilizan volúmenes más pequeños de carga", precisó Guajardo.

EL MODELO "OPEN ACCESS"

Actualmente, EFE opera con un modelo de contrato de carga "Open Access", que permite que empresas privadas como Fepasa o Transap puedan acceder a su infraestructura. Chile fue pionero en implementar este tipo de contratos en Latinoamérica, en el año 1994.

"Es un modelo ampliamente utilizado en varios países, incluyendo la Unión Europea", precisa Jorge Guajardo. Sin embargo, recalca que el contrato que rige actualmente a EFE fue creado hace 30 años, en un contexto logístico-industrial muy distinto al que tiene hoy día el país.

Jorge Guajardo
Gerente de Logística de EFE

Por otro lado, reconoce que ese contrato "presentaba barreras que desincentivaban el ingreso de empresas privadas al sistema, como por ejemplo, cánones fijos muy altos, lo que implicaba que, para que ingresara un nuevo operador, debía hacerlo con un gran volumen de carga, para que fuera rentable".

Además de facilitar la entrada de nuevos operadores ferroviarios y modernizar las condiciones tarifarias y operativas del sistema, el gerente de Logística de EFE sostiene que el nuevo contrato se orienta a promover las inversiones público-privadas. "Entendiendo que la capacidad de la red está cada vez más desafiada, se requería un modelo que ayudara a optimizar la capacidad y la infraestructura actual, para lo cual obviamente es necesario hacer nuevas inversiones". apunta.

Otra de las novedades del nuevo contrato es la incorporación del sistema "úselo o piérdalo", un modelo muy común en la industria aeroportuaria, que exige a los operadores cumplir con los programas de circulación acordados, bajo riesgo de perder el canal asignado, si no lo utilizan eficientemente.

A esto se suma un control más riguroso de itinerarios y la implementación de incentivos operacionales que incluyen recompensas por desempeño eficiente, pero también eventuales sanciones por incumplimientos. "El mantenimiento es el ítem más relevante en nuestra estructura de costos. Necesitamos que la red se utilice con eficiencia y que los porteadores se comprometan con operaciones seguras y planificadas", señaló Guajardo.

La nueva apuesta de EFE incluye también el desarrollo de centros de transferencia intermodal. El proyecto más emblemático en esta línea es el Terminal Intermodal Barrancas, en construcción en San Antonio, que quintuplicará la capacidad ferroviaria de transferencia portuaria, pasando de 50.000 a 250.000 TEUs (unidades equivalentes a contenedores de unos 6 metros de largo).

"Este terminal va a cambiar por completo la escala operativa en San Antonio. Es una inversión concreta y estratégica para el sistema logístico", afirmó Guajardo durante su presentación en Logistec Show.

Para finalizar, Guajardo precisó que en este periodo se encuentran trabajando en implementar todas las condiciones que conlleva el nuevo contrato, ya disponible en el sitio web de EFE. En el intertanto, el desafío de integrar de forma efectiva al tren de carga en la cadena logística nacional se mantiene vigente.

LA MIRADA DE CAMPORT

Daniel Fernández, presidente del directorio de la Cámara Marítima y Portuaria de Chile, Camport observa con preocupación la baja participación del ferrocarril en el transporte de carga, que estima en 3%

LITORALPRESS

Fecha: 17-06-2025
Medio: Revista Logistec
Supl. : Revista Logistec
Tipo: Noticia general
Título: **Tren de carga y eficiencia logística: un largo recorrido**

Pág. : 66
Cm2: 475,5

Tiraje: Sin Datos
Lectoría: Sin Datos
Favorabilidad: No Definida

a nivel nacional. "Afecta directamente la competitividad, congestiona las rutas viales y aumenta los costos logísticos, además de ser una limitante para la eficiencia del sistema portuario chileno", apunta.

Desde su perspectiva, es prioritario que el país cuente con alternativas logísticas más eficientes y sostenibles que el transporte carretero.

"En la zona central, se acaban de entregar en concesión por 30 años las dos rutas más importantes que conectan con nuestros puertos: 68 y 78. Cuando se concesionaron ambas rutas, en los 90, se consideró una doble calzada segregada en toda su extensión. Treinta años después, ambas consideran aumentos de capacidad, a terceras y cuartas pistas en algunas zonas, más un conjunto de otras obras. ¿Qué haremos en 30 años más, construir quintas y sextas pistas? Evidentemente ello no será posible y, en consecuencia, es urgente impulsar desde el Gobierno una mayor participación del ferrocarril en el transporte de carga a nivel nacional", recalca.

Para avanzar en esta línea –agrega- se requiere una planificación estratégica integral, que incorpore bajo una misma mirada el modo ferroviario y vial, como parte fundamental del desarrollo de la conectividad del país. "También es necesario avanzar en una coordinación institucional entre ministerios y empresas estatales como EFE, de modo que los proyectos viales y ferroviarios estén alineados con los planes portuarios a largo plazo, así como con otras necesidades. La conectividad debe planificarse en colaboración", argumenta.

Fabián Figueroa
Asesor Técnico de la Unión Internacional de Ferrocarriles

Y si bien valora el terminal Barrancas como un proyecto estratégico para el futuro del sistema portuario nacional, estima que "ninguna infraestructura portuaria de gran escala puede considerarse completa si no va acompañada de centros de transferencia de carga en el origen-destino de la carga, así como de accesos adecuados, tanto viales como ferroviarios"

En este sentido, sostiene que es prioritario avanzar en una planificación coordinada que asegure la existencia de un centro de transferencia de carga cercano a la ciudad de Santiago. De lo contrario, advierte, "el potencial de Barrancas no será utilizado en forma eficiente. Si ello no ocurre, la mayoría de la carga que supuestamente transferirá el PGE en San Antonio continuará movilizándose por nuestras carreteras".

Por otro lado, enfatiza que la eficiencia del sistema logístico no depende únicamente del puerto en sí, sino de su integración con el resto de las cadenas logísticas: "cualquier inversión portuaria relevante debe ir de la mano con una modernización y ampliación de sus accesos, entre otras consideraciones; es la única manera

CON ENFOQUE TÉCNICO Y MIRADA INTERNACIONAL

de asegurar competitividad y sustentabilidad en el largo plazo".

Fabián Figueroa, experto en infraestructura, tecnología y gestión del sistema ferroviario y asesor técnico de la Unión Internacional de Ferrocarriles (UIC) remarca la importancia de contar con un ministerio fuerte, "que unifique las visiones y necesidades de movilidad de forma equilibrada y que administre los procesos de inversión pública y concesión de la infraestructura crítica.

Hasta ahora, los distintos ministerios involucrados continúan priorizando inversiones en carreteras, puertos y aeropuertos, en detrimento del ferrocarril, además de centralizar las inversiones".

Junto con ello, considera fundamental incrementar las inversiones públicas en el sector ferroviario nacional y aumentar su competitividad. "Este tipo de señales del mundo público permiten demostrar el compromiso con el modo ferroviario, lo que podría reencantar al mundo privado, quienes también están llamados a considerar el tren como una solución moderna e integral de movilidad", sostiene.

Radicado en Europa, Figueroa se desempeña actualmente como experto en contratos GCU (General Contract of Use for Wagons), un tipo de contrato estándar regula el uso de vagones de carga entre empresas ferroviarias y propietarios de vagones. Utilizados en gran parte de Europa, estos acuerdos establecen responsabilidades, condiciones técnicas, mantenimiento y manejo de daños.

"Es un modelo bastante distinto al Chile, entre otras cosas, porque los operadores son dueños de sus vagones y no tienen la necesidad de prestarlos entre ellos, por ende no es un contrato a replicar en el país. Sin embargo algo muy interesante del GCU que sería posible de considerar, son los estándares mínimos que se exigen a los firmantes en materia de fiabilidad del servicio, mantenimiento de los equipos y responsabilidades frente a accidentes", explica.

Respecto del nuevo contrato de EFE -empresa en la que trabajó por más de siete años- considera que es una necesidad urgente, "que espero tenga mecanismos que permitan garantizar un mayor grado de flexibilidad tanto para la entrada de nuevos actores, como también para la expansión de la operación de los actuales porteadores".

Recalca, eso sí, que el contrato por sí solo no garantiza un crecimiento en la participación del ferrocarril en el transporte de cargas: "el nuevo modelo no puede trabajar solo y en eso he visto que EFE ha ido acelerando otras iniciativas que permitirían mejorar las condiciones para hacer que el ferrocarril de cargas sea más competitivo, junto con el contrato. Clave son las inversiones en infraestructura y sistemas ferroviarios, donde a mi juicio, habría que ser mucho más ambicioso que los planes actuales". ■