

Fecha: 16-03-2025
 Medio: El Sur
 Supl.: El Sur - Reportajes
 Tipo: Noticia general
 Título: Infraestructura y seguridad para potenciar el rol portuario

Pág. : 5
 Cm2: 1.469,9

Tiraje: 10.000
 Lectoría: 30.000
 Favorabilidad: No Definida



En SVTI 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 SVTI 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 bueno. El seremi Santiago expresa que esta baja en la carga movilizada 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 movilizada 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 se organiza una de las más malas temporadas 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 entender el tipo de carga que genera esta trayectoria zig-zagueante: la disminución está explicada principalmente por la carga que se desembarcha desde el exterior, es decir, por las importaciones, "y no tanto por el agotamiento de los productores restos del mundo". La seremi Javier Señúete agrega que la carga embarcada al exterior en 2024 fue 3% superior a lo que se hizo en 2021 y 10% mayor a 2022.

Si 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 de precios", dice.

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 infraestructu-

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

Por Nicolás Araya Álvarez / nicolas.alvarez@diariosur.cl

La realidad de la carga portuaria regional en el último año

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



"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 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, Alvaro Añanás.

El presidente de la asociación aborda el problema de este mal momento que son los impuestos que la política pública en materia de robo, reforestación y las modificaciones de la estructura legal pesquera que tienen detenidas las inversiones en ese sector.

A su juicio, hoy Biobío carece de la óptica del gerente general de Asexa Biobío, Alfredo Meneses, a la Región le sigue faltando la fuerza para poner en valor las ventajas que "aún" tiene en materia logística, como dinamizar las transferencias de cargas vía Carril Sur, por ejemplo.

"Sin embargo, para todo lo anterior es clave impulsar convenios con otros puertos nacionales e internacionales, mejorando la conectividad y el uso compartido de las infraestructuras (...) Es necesario, además, diseñar un plan estratégico robusto, con una hoja de ruta que contemplé 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 el caso de CPC Biobío, en tanto, afirman que la área 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 temáticas a la ruta 16 y el desarrollo de un acceso ferroviario norte a Concepción.

INFRAESTRUCTURA, SEGURIDAD Y CONVENIOS

A nivel gremial las complejidades que rodean la situación económica y problemáticas logísticas 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 exterior sur de Chile, desconcentrando la zona central, plantillas de Paul Esquerre, presidente de Ifrade, 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 taza de calidad de carga y, en el marco de la inteligencia artificial, recurrir al big data para una mejor planeamiento competitividad".

Asimismo, las complejidades que rodean la situación económica y problemáticas logísticas 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.

En el caso de CPC Biobío, en tanto, afirman que la área 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 temáticas a la ruta 16 y el desarrollo de un acceso ferroviario norte a Concepción.

INVERSIÓN PORTUARIA

En parte de los puertos plantean que si bien se han logrado avances significativos, igual

se identifica como una oportunidad

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, con una serie de 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 aumentaría la competitividad y la atracción de más empresas y beneficios para toda la comunidad", advierten.

Michael Spoorer, 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, Iradey Corma, y también con las autoridades o la Mesa Comex. Por eso, ve como posible "mejorar en tener una visión y un máster plan común con las autoridades encargadas de definir los proyectos de infraestructura vial, logística, ferroviaria y regulatoria de uso del suelo, lo que va en directo al 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.

