LITORALPRESS

Fecha: 24-06-2025
Medio: El Mercurio
Supl. : El Mercurio - Bodelaje y Transporte
Tipo: Portada
Título: Los puntos ausentes que dejó la Cuenta Pública 2025 en materia de logística

Pág. : 1
Cm2: 567,2
VPE: $ 7.450.811

Tiraje: 126.654
Lectoría: 320.543
Favorabilidad: No Definida

LECCIÓN PARA CHILE: Cómo República Dominicana captó en una década millonarias inversiones en logística

Amazon ya dispone de un ejército de **750 MIL ROBOTS PARA REVOLUCIONAR LA DISTRIBUCIÓN**

ENTREGAS EN UN DÍA SE VUELVEN UNA NORMA: Modelo gana terreno en la industria nacional ante ruda competencia

EL MERCURIO

AÑO III / N° 31

LOGÍSTICA

Bodegaje y Transporte

logistica@mercurio.cl

HTTPS://COMENTARISTA.EMOL.COM/LOGISTICAYBODEGAJE

SANTIAGO DE CHILE, MARTES 24 DE JUNIO DE 2025

ANUNCIOS PRESIDENCIALES:

Los puntos ausentes que dejó la Cuenta Pública 2025 en materia de logística

Expertos piden acelerar los permisos para la ampliación del puerto de San Antonio y los trabajos en Valparaíso, además de concretar el Corredor Bioceánico Aconcagua.

FELIPE RAMOS H.

Falte de continuidad en materia de concesiones de infraestructura y carencia de un plan a largo plazo para impulsar al sector logístico. Un sabor amargo dejó la Cuenta Pública 2025 del Presidente Gabriel Boric entre distintos expertos de la industria. Pese a que se dieron a conocer algunos proyectos relacionados con el sector, ninguno tendría el impacto deseado para destrabar los nudos que se arrastran desde hace años y que, por el contrario, se habría centrado más bien en medidas "tangenciales".

Así lo calificó el director ejecutivo del Consejo de Políticas de Infraestructura (CPI), Carlos Cruz, quien explicó que "la omisión de menciones explícitas a la logística, con solo referencias tangenciales a algunos puertos y aeropuertos, es el reflejo de la percepción que hay acerca del sector en relación a otras prioridades sociales. Para un país como Chile, cuya economía depende de su comercio exterior, una logística eficiente no es solo un pilar, sino una necesidad fundamental. Esta aparente desatención a un sector tan vital sugiere un desafío pendiente en la agenda pública que consiste en poner a la logística en su rol estratégico y recuperar el lugar prioritario que le debiera corresponder entre las políticas públicas".

ANUNCIOS PRESIDENCIALES

En ese sentido, los anuncios del Presidente Gabriel Boric se centraron en el Puerto Exterior en San Antonio, el Acuerdo por Valparaíso, y la modernización de los puertos de Iquique, Antofagasta y Mejillones, que serán parte del Corredor Bioceánico. En cuanto a las novedades, se refirió al plan para modernizar distintos aeropuertos y la ampliación del muelle Mardones de Punta Arenas, que requerirá una inversión de más de US$ 65 millones. En tanto, respecto al plan de trenes, la cuenta incluyó únicamente a la división de pasajeros y no hubo anuncios relacionados con carga.

Otro de los aspectos que llamó la atención entre los expertos del sector fue la falta de continuidad entre la Cuenta Pública 2024 y la 2025. El año pasado, el mandatario presentó una ambiciosa cartera de concesiones de obras públicas a 2028 por más de US$ 17.600 millones, lo cual generaría cerca de 48.000 nuevos empleos, algo a lo que en esta oportunidad no se hizo mención.

"Me hubiese gustado escuchar sobre los avances que han tenido varios proyectos que se están desarrollando y que son clave para el país, ya que este sector es un habilitador del desarrollo económico y territorial. Ya sabemos que la logística representa el 4,1% del PIB y que por cada dólar invertido en logística se generan US$ 2,5 en productividad. Por eso, visibilizar esta dimensión es una oportunidad para consolidar una visión país sobre un sistema logístico moderno, resiliente y sostenible", afirmó Mabel Leva, directora ejecutiva de Conecta Logística.

Un sabor amargo dejó la Cuenta Pública 2025 del Presidente Gabriel Boric entre distintos expertos de la industria.

LOS RIESGOS DE PERDER LA COMPETITIVIDAD

Una de las principales preocupaciones del sector logístico, y en especial del portuario, es el avance de Perú en la construcción del puerto de Chancay y la ampliación del terminal de Chimbote. Es por ello que desde el rubro piden acelerar los permisos para la ampliación de San Antonio y los trabajos en Valparaíso, además de concretar el Corredor Bioceánico Aconcagua.

De acuerdo con el presidente de la Cámara Marítima Portuaria de Chile (Camport), Daniel Fernández, "habría sido importante que el sistema portuario estuviera presente en la Cuenta Pública, especialmente considerando que Chile se encuentra en un momento clave. Cinco concesiones relevantes concluyen en 2030 y, salvo Valparaíso, ninguna ha iniciado formalmente su proceso de renovación. Como estas no pueden prorrogarse por ley, y las licitaciones toman entre cinco y siete años, resulta fundamental avanzar con anticipación para asegurar la continuidad operativa y mantener la competitividad del país".

Javier León, secretario ejecutivo del Consejo Regional Logístico de Valparaíso (Corelog), en tanto, aseguró que "falta una estrategia nacional logístico-portuaria que se base en los corredores biocéanicos, como ya impulsó este gobierno en Antofagasta. Sobre todo, hay que basarnos en el Corredor Bioceánico Aconcagua, para que sea nuestra columna vertebral y así volver a ser los número uno en materia logística".

León agregó que "faltaría una nueva ley de 'amnistía para la permisología' de los proyectos que se han presentado al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental, tanto para Valparaíso como para San Antonio, con el fin de dar el vamos a ambos proyectos y ser más competitivos frente a Perú".

Otra idea que se ha planteado entre las organizaciones pertinentes para fomentar la competitividad es hacer que San Antonio y Valparaíso funcionen bajo una sola administración estatal, concesionada a distintos operadores privados, pero de tal forma que operen como un solo puerto. "La Región de Valparaíso, con sus cuatro puertos —sumados Ventanas y el Puerto Terrestre de Los Andes—, debiese tener una sola gobernanza, ya que esta región, en materia de comercio exterior, es la más importante de Chile, moviendo el 62% de la carga. Hay que retomar el tema del Corredor Bioceánico Aconcagua y abrir el túnel de baja altura para unir la Región de Valparaíso con Buenos Aires y el Mercosur", apunta León.

LOS AVANCES EN EL GOBIERNO

No todo fueron críticas para la actual administración. Bajo la mirada del director del Centro de Logística de la UNAB, Julio Villalobos, en el gobierno del Presidente Gabriel Boric hubo avances en logística.

Entre ellas, las iniciativas portuarias y aeroportuarias, inversión en carreteras y el corredor biocéanico para los flujos de carga —que permitiría participar en el intercambio entre América del Sur y Asia—, son iniciativas que apuntan a levantar infraestructura para un desarrollo logístico de mayor alcance. "Lo otro son temáticas a nivel nacional, como el tema de la sostenibilidad en los procesos logísticos, a través de programas como Giro Limpio, que está apoyando la descarbonización del transporte. También están los temas de seguridad, con la prevención de delitos y robos, que es una preocupación muy importante para el sector. Ahí falta una política clara", dijo.

Asimismo, Mabel Leva agregó que se podrían haber mencionado avances clave que se han logrado en el ferrocarril de carga, como la construcción del Terminal Intermodal Barrancas, impulsado por EFE y EPSA, que quintuplicará la capacidad ferroviaria del puerto de San Antonio a 250.000 TEU anuales y cuya operación comenzará en el primer trimestre de 2026; o los nuevos modelos de contratos con operadores ferroviarios que permitirán agilizar el sector. "En la componente tecnológica también hubo grandes avances, ya que finalmente comenzó la operación formal de la Ventanilla Única Marítima (Vumar) del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, integrada con la Ventanilla Única de Comercio Exterior (Sicex) del Ministerio de Hacienda, lo que permitirá mejorar la eficiencia y competitividad en el sistema portuario nacional", dice la ingeniera civil industrial.