



INFORME TRIMESTRAL

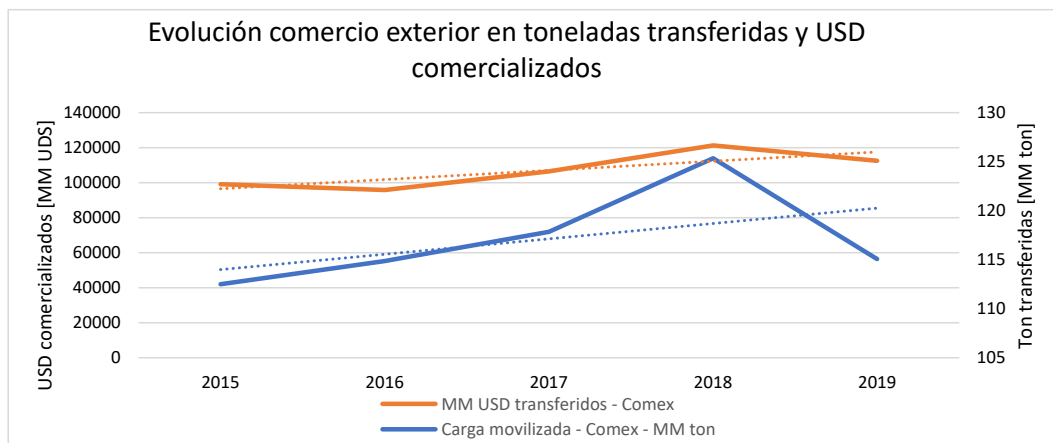
**Diagnóstico del Sistema Logístico
Región del Biobío**

Diagnóstico del Sistema Logístico Región del Biobío

1. Movimiento de carga de comercio exterior

Durante los últimos años hemos experimentado un aumento progresivo del movimiento de carga de comercio exterior. Sin embargo, esa tendencia cambió a partir del año 2019: durante este año nuestro comercio exterior disminuyó tanto en toneladas transferidas como en su valor en USD, tal como se aprecia en la Figura N° 1 siguiente:

Figura N° 1: Evolución Comercio Exterior en Volumen (MMton) y Valor Económico (MMUSD), entre 2015 y 2019



Fuente: Elaboración propia a partir de base de datos de Aduanas.

El 92,3%¹ de nuestro comercio exterior, medido en toneladas movilizadas, se realiza por vía marítima, cifra que baja al 82,0% al valorizar las toneladas transferidas en dólares norteamericanos.

Si hacemos un análisis a nivel regional, en términos de las toneladas de comercio exterior transferidas, la región más importante es Valparaíso, cuyos puertos transfieren el 31,8% de las toneladas totales de comercio exterior, seguida por la región del Biobío que moviliza el 23,2% de las toneladas totales. En tercer lugar se ubica la región de Antofagasta que moviliza el 19,0% de las toneladas transferidas, tal como se aprecia en la Tabla N° 1.

¹ Memoria Camport, 2019.

El mismo análisis anterior, esta vez considerando el valor total de nuestras exportaciones en dólares americanos, indica que la región más importante es Valparaíso, que moviliza el 52,5% de nuestro comercio exterior en USD, seguida esta vez por la región de Antofagasta con el 23,6%, ubicándose en tercer lugar la región del Biobío con el 14,7%.

Tabla 1: Porcentaje de participación regional del comercio exterior marítimo (miles ton) y (MMUSD)

Región	COMEX 2019 [miles ton]	%	COMEX 2019 [MMUSD]	%
I	11.010	9,6%	3.690	3,3%
II	21.816	19,0%	26.610	23,6%
III	9.525	8,3%	2.416	2,1%
IV	4.176	3,6%	2.952	2,6%
V	36.574	31,8%	59.160	52,5%
VI	-	0,0%	-	0,0%
VII	-	0,0%	-	0,0%
VIII	26.736	23,2%	16.528	14,7%
IX	-	0,0%	-	0,0%
X	2.734	2,4%	493	0,4%
XI	0	0,0%	1	0,0%
XII	1.069	0,9%	366	0,3%
RM	-	0,0%	-	0,0%
XIV	1.210	1,1%	133	0,1%
XV	226	0,2%	237	0,2%
XVI	-	0,0%	-	0,0%
Total	115.076	100%	112.587	100%

Fuente: Elaboración propia a partir de base de datos de Aduanas.

El sistema portuario de la región de Valparaíso es el más importante a nivel nacional, tanto en toneladas transferidas como respecto del valor en dólares americanos de dichas toneladas. El segundo lugar, dependiendo del tipo de comparación, es compartido por las regiones del Biobío y Antofagasta, las que sumadas igualan en relevancia a la región de Valparaíso.

**Tabla 2: Comercio Exterior por Región, Año 2019
(MMUSD)**

Reg.	Exportaciones 2019 [MM USD]						Importaciones 2019 [MM USD]						COMEX [MM USD]	%
	C. Grl	G.Liq.	G. Sól.	Reef.	Otros	Total	C. Grl	G.Liq.	G. Sól.	Reef.	Otros	Total		
I	831	6	2.287	0	56	3.179	546	-	17	0	0	563	3.742	3%
II	12.814	0	9.325	4	7	22.149	2.461	1.813	380	2	-	4.656	26.806	24%
III	0	-	1.999	32	-	2.031	3	258	111	-	-	372	2.403	2%
IV	57	-	2.735	42	0	2.834	114	31	6	-	-	152	2.986	3%
V	11.729	167	2.502	5.768	314	20.480	30.819	3.978	1.212	1.144	6	37.158	57.638	52%
VI	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0%
VII	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0%
VIII	5.807	91	253	3.915	10	10.076	1.852	3.991	609	17	-	6.469	16.545	15%
IX	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0%
X	10	0	101	-	0	111	80	69	233	-	-	382	493	0%
XI	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	1	1	0%
XII	10	337	-	0	0	348	28	1	-	-	-	28	376	0%
RM	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0%
XIV	52	-	76	-	-	128	6	-	-	-	-	6	134	0%
XV	170	0	-	6	10	186	41	4	6	2	-	53	239	0%
XVI	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0%
Tot.	31.479	602	19.277	9.768	398	61.523	35.951	10.145	2.574	1.165	6	49.841	111.363	100%

Fuente: Elaboración propia a partir de base de datos de Aduanas.

**Tabla 3: Comercio Exterior por Región, Año 2019
(miles Ton)**

Reg.	Exportaciones 2019 [miles Ton]						Importaciones 2019 [miles Ton]						COMEX [miles Ton]	%
	C. Grl	G.Liq.	G. Sól.	Reef.	Otros	Total	C. Grl	G.Liq.	G. Sól.	Reef.	Otros	Total		
I	284	3	10.324	0	61	10.671	130	-	165	0	0	295	10.966	10%
II	2.418	1	7.288	1	3	9.710	1.089	6.310	4.701	4	-	12.105	21.815	19%
III	0	-	7.261	28	-	7.289	0	633	1.602	-	-	2.235	9.523	8%
IV	35	-	3.883	35	0	3.952	145	50	28	-	-	223	4.175	4%
V	4.385	376	2.228	3.273	376	10.638	10.608	7.973	6.709	680	1	25.970	36.608	32%
VI	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0%
VII	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0%
VIII	9.239	174	2.465	978	7	12.864	1.590	8.340	3.940	16	-	13.886	26.750	23%
IX	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0%
X	121	0	1.509	-	0	1.630	147	87	870	-	-	1.104	2.734	2%
XI	-	-	-	-	-	-	0	-	-	-	-	0	0	0%
XII	6	1.045	-	0	0	1.051	16	2	-	-	-	18	1.069	1%
RM	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0%
XIV	58	-	1.149	-	-	1.207	3	-	-	-	-	3	1.210	1%
XV	126	0	-	3	13	142	18	7	56	4	-	85	228	0%
XVI	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0%
Tot.	16.673	1.599	36.105	4.318	459	59.155	13.747	23.401	18.072	704	1	55.924	115.079	100%

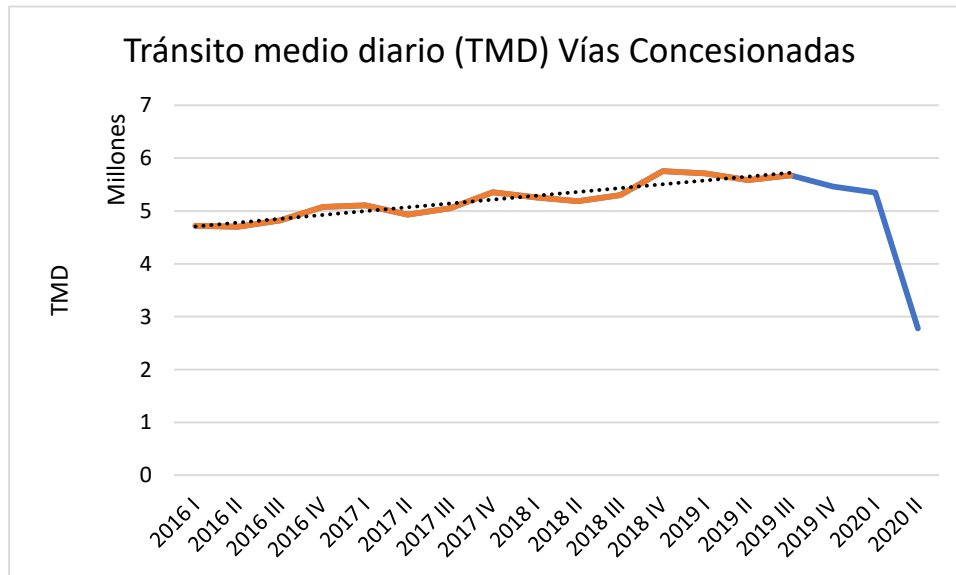
Fuente: Elaboración propia a partir de base de datos de Aduanas.

2. Tráfico vehicular en Chile

Según el informe trimestral de concesiones publicado por el MOP, a junio del 2020 existen 33 proyectos concesionados de infraestructura vial en operación. De este total, 12 corresponden a diferentes tramos de la Ruta 5, 15 son rutas transversales (cordillera-mar) y finalmente, 6 autopistas urbanas.

El tránsito medio diario (TMD) es un indicador que representa el promedio diario de pasadas de vehículos, tanto livianos como pesados, que se producen en un determinado camino. En la Figura N° 2 siguiente se presenta el TMD para las 33 concesiones de infraestructura vial, desagregado por trimestres entre los años 2016 y 2020.

Figura N°2: Tránsito medio diario (TMD) en vías concesionadas.



Fuente: Elaboración propia CAMPORT en base a información del MOP.

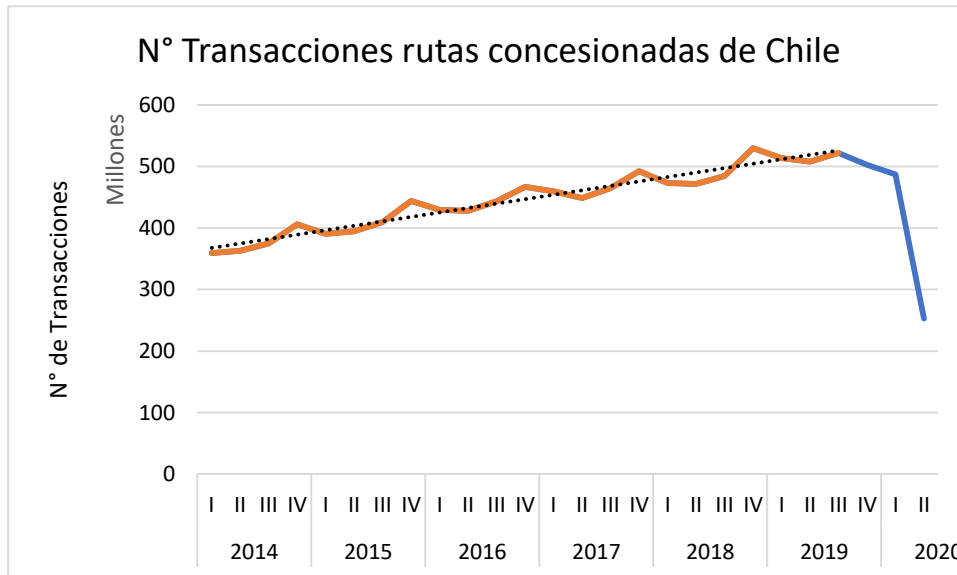
Como se puede observar en la Figura 2, a partir del cuarto trimestre del año 2019 se produce una baja del TMD, debido fundamentalmente a la crisis de octubre del 2019, baja que se incrementó de manera importante en el segundo trimestre del 2020 debido a los efectos de la pandemia ocasionada por el Covid-19. Si excluimos ambos períodos, que no son representativos de una situación de normalidad, entre el primer trimestre del 2016 y el tercer trimestre del 2019 el TMD creció en 20,2% en estos cuatro años.

Existe un segundo indicador que permite observar la evolución del tráfico en las principales vías del país y que corresponde al registro de las transacciones en los diferentes peajes de las vías concesionadas. En este segundo caso, sí es posible diferenciar vehículos livianos de aquellos pesados.

Como se puede observar en la Figura N°3, el número de transacciones totales en las vías concesionadas aumentó en 45% entre el primer trimestre del 2014 y el tercer trimestre del 2019, para bajar de manera importante en los dos primeros trimestres del 2020, mismo comportamiento que se muestra en el gráfico anterior del TMD. En término de cantidades, el año 2014 hubo 1.500 millones de

transacciones en las vías concesionadas. El año 2019, considerando los cuatro trimestres, hubo 2.000 millones de transacciones aproximadamente.

Figura N°3: Número de transacciones en rutas concesionadas.

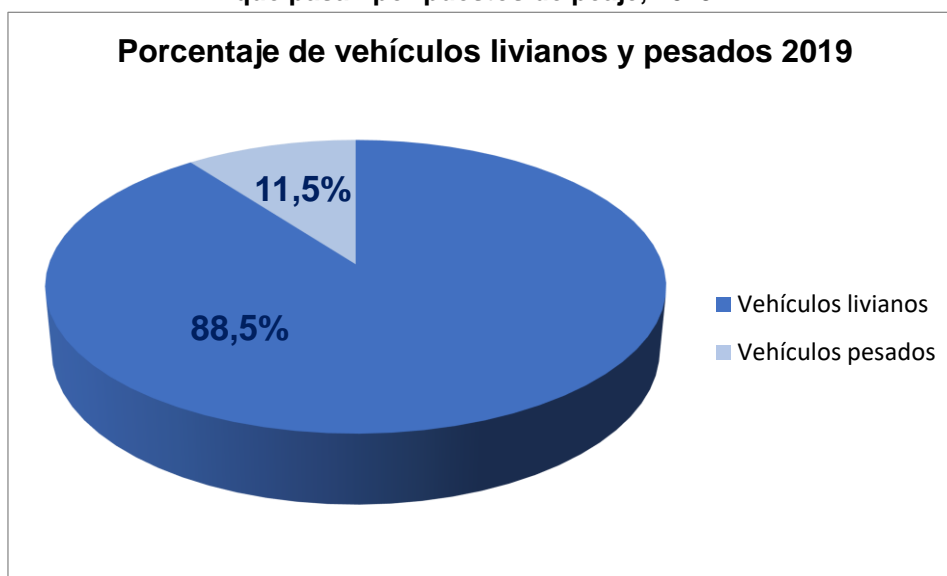


Fuente: Elaboración propia CAMPORT en base a información del MOP.
Nota: Incluye autopistas, tramos de la ruta 5 y rutas transversales.

Tal como ya indicamos, en el caso de las transacciones en los peajes de las vías concesionadas es posible desagregar los vehículos livianos de los pesados (camiones). De acuerdo con los datos del MOP, en el año 2019 el 88,5% de las transacciones fueron de vehículos livianos y sólo el 11,5% correspondió a vehículos pesados o camiones, tal como se aprecia en la Figura N° 4. El total de transacciones en las plazas de peajes de las vías concesionadas durante el año 2019 fue de 2.047 millones.

De acuerdo con las estadísticas del INE para el año 2019, el parque vehicular en el país era de 5.718.409 vehículos. Si supusiéramos que todos los vehículos del país pasan por alguna plaza de peaje, cuestión que no es así, significaría que, en promedio, durante 2019 cada vehículo (pesado y liviano) habría realizado 358 transacciones. En otras palabras, las transacciones totales en las casetas de peaje del país equivalen a que cada vehículo registrado en Chile hubiera pasado por alguna caseta de peaje una vez al día durante ese año.

Figura N°4: Porcentaje de transacciones de vehículos livianos y pesados que pasan por puestos de peaje, 2019



Fuente: Elaboración propia CAMPORT en base a información del MOP.

Si analizamos el registro de las transacciones en las vías concesionadas para algunas regiones, en los años 2018 y 2019 (Ver tabla N° 4), vemos que la región que concentra la mayor proporción es la Metropolitana. Sin embargo, ello se debe a que en esta región están localizadas todas las autopistas urbanas, cuyo número de transacciones explica el 80% del total nacional. Sin embargo, si analizamos las transacciones de la Ruta 5 y sus transversales, la situación es diferente.

Tabla 4: Número de transacciones por región (millones)

Tipo Concesión	Total Nacional		V Región		VIII Región		RM		II Región	
	2018	2019	2018	2019	2018	2019	2018	2019	2018	2019
Autopistas	1.551,5	1.634,2	-	-	-	-	1.551,5	1.634,2	-	-
Ruta 5	232,9	236,3	27,1	26,7	16,5	17,3	-	-	-	-
Transversales	175,0	176,0	104,8	101,0	22,4	22,8	36,0	39,4	6,0	5,9
Total	1.959,4	2.046,6	131,9	127,8	38,8	40,1	1.587,5	1.673,6	6,0	5,9
% c/r al Total			6,7%	6,2%	2,0%	2,0%	81,0%	81,8%	0,3%	0,3%
% c/r a R5 + Trans.			32,3%	31,0%	9,5%	9,7%	8,8%	9,5%	1,5%	1,4%

Fuente: Elaboración propia CAMPORT en base a información del MOP.

Nota: en la Región Metropolitana la Ruta 5 es parte de las autopistas concesionadas.

En este caso, la región que concentra el mayor número de transacciones es la Quinta Región, lo que se explica fundamentalmente por el aporte al total de transacciones de las Rutas 68 y 78. Independiente del criterio que se utilice, la Octava Región es la tercera en importancia respecto del número de transacciones en las vías concesionadas.

Tabla 5: Número de transacciones Región de Antofagasta

Vías Concesionadas Región Antofagasta	Cantidad Pasadas Plazas de Peajes (2019)		
	Veh. Liv.	Veh. Pes.	Total
Ruta 1	2.699.203	938.280	3.637.483
Ruta 5	1.166.245	1.144.171	2.310.416
Total Pasadas Plazas Peaje Región Antofagasta	3.865.448	2.082.451	5.947.899

Fuente: elaboración propia, Ministerio de Obras Públicas

Tabla 6: Número de transacciones Región de Valparaíso

Vías Concesionadas Región Valparaíso	Cantidad Pasadas Plazas de Peajes (2019)		
	Veh. Liv.	Veh. Pes.	Total
Ruta 5, Tramo Santiago - Los Vilos	88.723.294	21.638.224	110.361.518
Túnel El Melón	2.992.087	812.001	3.804.088
Autopista Santiago - San Antonio	34.994.311	3.813.117	38.807.428
Camino Internacional, Ruta 60 Ch	9.206.258	1.291.077	10.497.335
Interconexión Vial Santiago-Valparaíso-Viña del Mar	39.356.147	5.038.764	44.394.911
Red Vial Litoral Central	4.959.776	889.707	5.849.483
Camino Nogales - Puchunaví	1.262.825	218.463	1.481.288
Total Pasadas Plazas Peaje Región Valparaíso	181.494.698	33.701.353	215.196.051

Fuente: elaboración propia, Ministerio de Obras Públicas

Tabla 7: Número de transacciones Región Metropolitana

Vías Concesionadas Región Metropolitana	Cantidad Pasadas Plazas de Peajes (2019)		
	Veh. Liv.	Veh. Pes.	Total
Acceso Vial Aeropuerto Arturo Merino Benítez	12.009.553	601.366	12.610.919
Sistema Oriente Poniente Costanera Norte	319.159.164	14.042.016	333.201.180
Vespucio - El Salto - Kennedy (Túnel San Cristobal)	21.322.751	1.018.314	22.341.065
Américo Vespucio Norponiente, Av. El Salto - Ruta 78	263.014.475	37.246.164	300.260.639
Américo Vespucio Sur, Ruta 78 - Av. Grecia	297.484.433	24.177.336	321.661.769
Sistema Norte-Sur	486.222.192	72.225.676	558.447.868
Acceso Nor-Oriente a Santiago	12.553.619	157.977	12.711.596
Camino Santiago - Colina - Los Andes	23.053.005	2.234.810	25.287.815
Variante Melipilla	1.252.416	108.756	1.361.172
Total Pasadas Plazas Peaje Región Metropolitana	1.436.071.608	151.812.415	1.587.884.023

Fuente: elaboración propia, Ministerio de Obras Públicas

Tabla 8: Número de transacciones Región Biobío

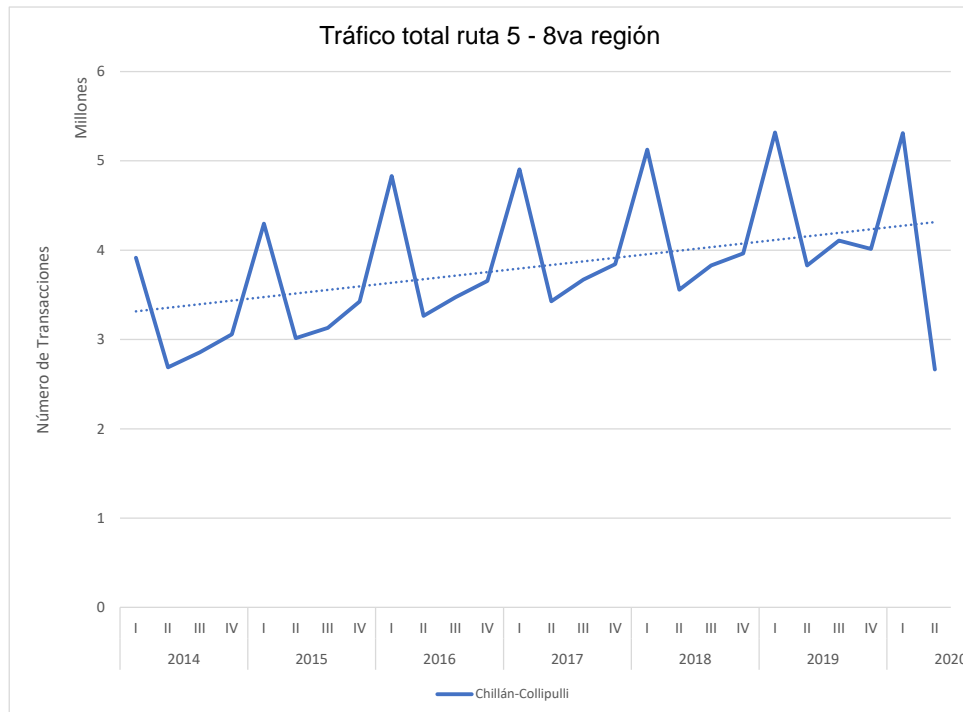
Vías Concesionadas Región del Biobio	Cantidad Pasadas Plazas de Peajes (2019)		
	Veh. Liv.	Veh. Pes.	Total
Ruta 5, Tramo Chillán - Collipulli	12.173.221	5.094.485	17.267.706
Acceso Norte a Concepción	3.759.040	1.376.650	5.135.690
Autopista Concepción - Cabrero	3.464.013	1.072.624	4.536.637
Ruta 160 Tramo Tres Pinos - Acceso Norte a Coronel	6.452.784	1.860.233	8.313.017
Ruta Interportuaria Talcahuano-Penco por Isla Rocuant	4.389.519	425.417	4.814.936
Total Pasadas Plazas Peaje Región Biobio	30.238.577	9.829.409	40.067.986

Fuente: elaboración propia, Ministerio de Obras Públicas

3. Tráfico vehicular en la Octava Región

En el caso de la Octava Región, la vía que concentra el mayor número de transacciones es la Ruta 5, en el tramo entre Chillán y Collipulli (Ver figura N° 5).

Figura N°5: Transacciones trimestrales totales. Ruta 5: Chillán-Collipulli

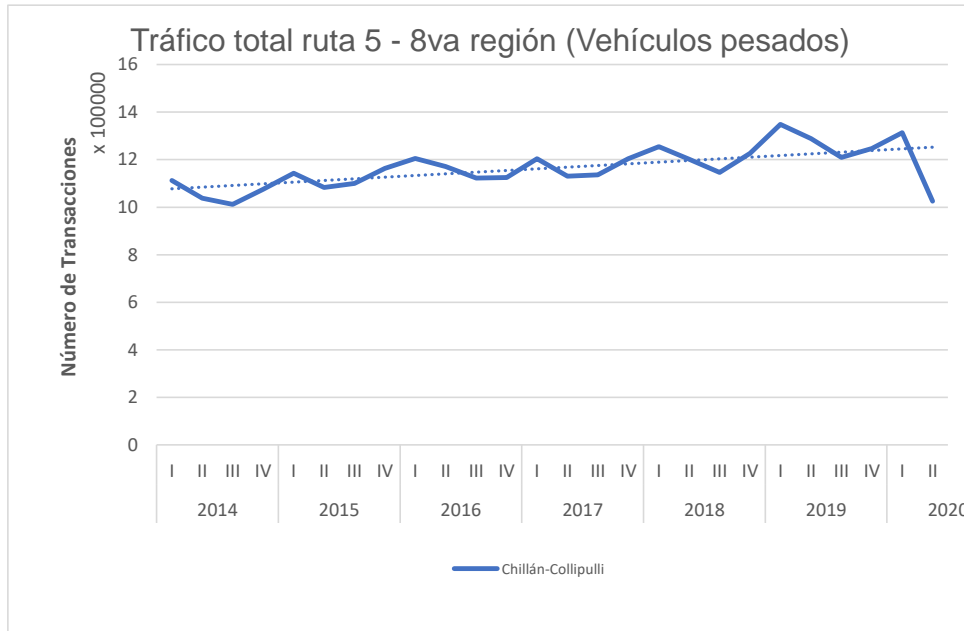


Fuente: Elaboración propia en base a información del MOP.

Como se observa, al igual que el total nacional, las transacciones han aumentado año a año en forma continua. Los puntos más altos de la gráfica corresponden al primer trimestre de cada año, que coincide con el período de vacaciones de verano en nuestro país.

Entre el año 2014 y el 2019, las transacciones han crecido en 38%, cifra que también es coincidente con el comportamiento a nivel nacional. Por otra parte, los vehículos pesados han tenido un crecimiento de 20% en igual período (Ver Figura N° 6). Como es esperable, el tráfico de camiones no presenta diferencias tan marcadas entre los distintos trimestres del año. En términos de magnitud, el tráfico de camiones por este tramo de la Ruta 5 totaliza anualmente 5,1 millones de pasadas en ambas direcciones, lo que equivale a 4,8 camiones por minuto, tanto en sentido norte como sur.

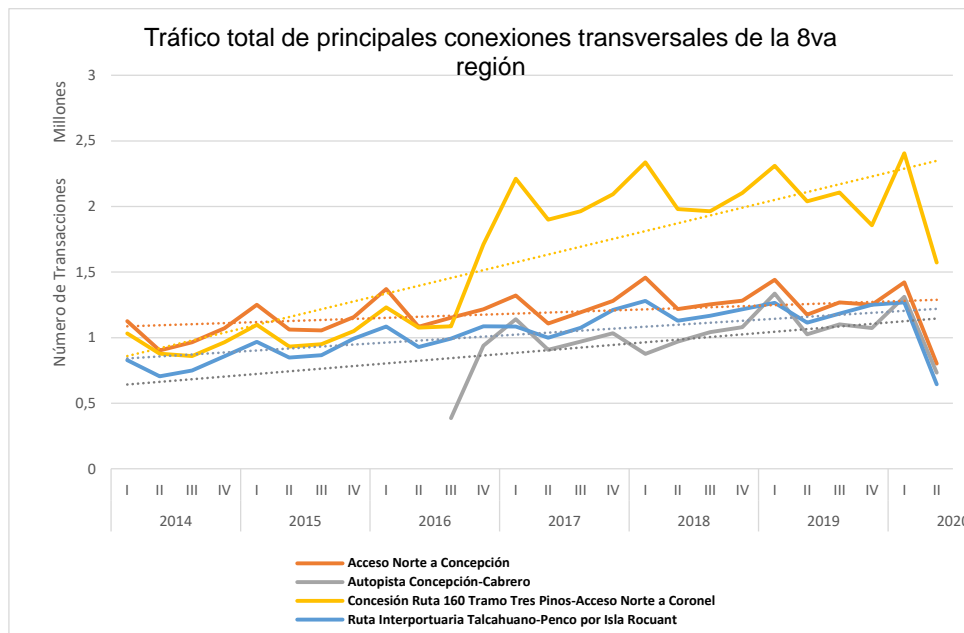
**Figura N°6: Transacciones trimestrales totales de vehículos pesados
Ruta 5: Chillán-Collipulli**



Fuente: Elaboración propia en base a información del MOP.

Si analizamos las rutas transversales concesionadas, la situación es similar (Ver Figura N° 7).

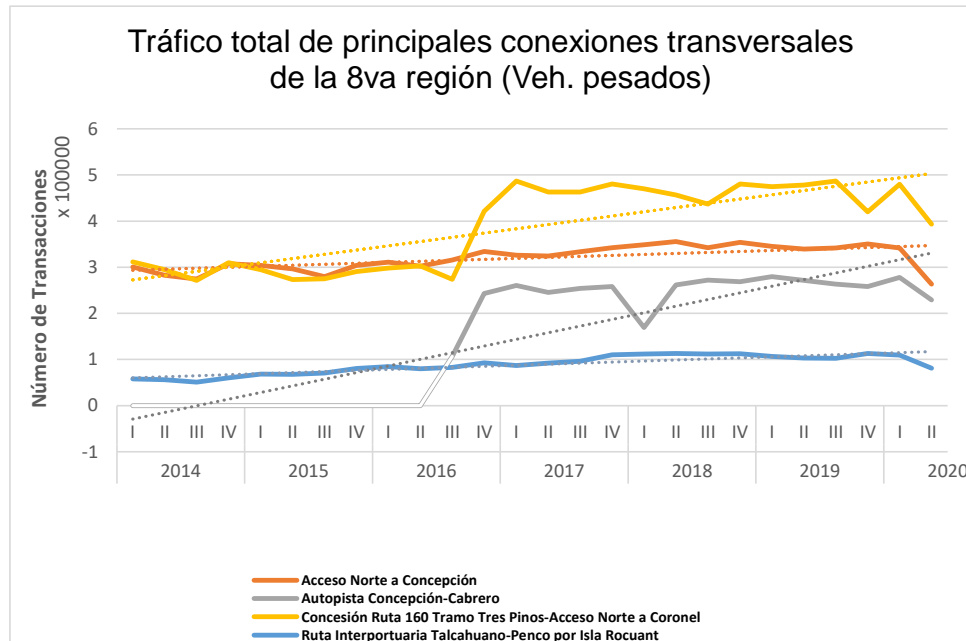
**Figura N°7: Transacciones trimestrales totales
Rutas transversales de la 8va región.**



Fuente: Elaboración propia en base a información del MOP.

Al comparar los valores promedio de las transacciones totales entre los años 2014 y 2019, se obtiene que en el Acceso Norte a Concepción el tráfico total aumentó en 26%, en la Ruta Interportuaria en 53% y en la Ruta 160 en 123%. En la autopista Concepción-Cabrero, cuya operación comenzó a mediados del 2016, el tráfico total aumentó en 12%, entre los años 2017 y 2019. Si analizamos el comportamiento sólo del tráfico pesado (Ver Figura N° 8), los crecimientos son similares.

Figura N°8: Transacciones trimestrales de vehículos pesados Rutas transversales de la 8va región.



Fuente: Elaboración propia en base a información del MOP.

En efecto, al comparar los valores promedio de las transacciones de vehículos pesados entre los años 2014 y 2019, en el Acceso Norte a Concepción el tráfico de camiones aumentó en 18%, en la Ruta Interportuaria en 89% y en la Ruta 160 en 57%. En la autopista Concepción-Cabrero, cuya operación comenzó a mediados del 2016, el tráfico de camiones aumentó en 5% entre los años 2017 y 2019.

4. Diagnóstico logístico de la región del Biobío

Camport hizo un levantamiento de los principales problemas logísticos que afectan actualmente a la Octava Región, mediante consultas y entrevistas a sus socios. Los problemas encontrados se pueden clasificar en dos grandes categorías: infraestructura de transporte (caminos y ferrocarriles); y documentales y operacionales.

4.1. Problemas de infraestructura

Las principales necesidades de infraestructura en la zona son las siguientes:

Puente Industrial Río Biobío: Este proyecto es uno de los más importantes de la región del Biobío (ver Figura N° 9). Los niveles de congestión vehicular han aumentado durante los últimos años debido al incremento del flujo de camiones y autos que viajan entre las comunas de Talcahuano, Hualpén, Concepción y San Pedro de la Paz, así como los viajes a las zonas portuarias. Este proyecto permitirá mejorar la circulación a zonas industriales, descongestionar la ruta 160 y la Avenida Pedro Aguirre Cerda. A su vez, mejorará la operación del transporte de carga, agilizando la logística en los puertos de Lirquén, Talcahuano, San Vicente y Coronel.²

El proyecto comprende la construcción de una autopista urbana de 6,5 kilómetros de extensión, de los cuales 2,5 kilómetros corresponden al nuevo puente, que fue diseñado para soportar vehículos cuyo peso bruto no supere las 45 toneladas. La construcción, conservación, mantención y operación de este nuevo puente se entregó en concesión a la empresa OHL el 08 de julio del año 2014, por un plazo de 40 años y considera una inversión de MMUSD 178. De acuerdo a la información del Departamento de Concesiones (informe octubre 2020) este proyecto no ha iniciado las obras, debido a que la totalidad de los proyectos de ingeniería aún no están aprobados. Se espera que entre en operación provisoria en el mes de abril del año 2022.

Ampliación Ruta 160: La ruta 160 (ver Figura N° 9) es la única vía de comunicación desde Concepción hacia el sur poniente de la región del Biobío (Coronel, Arauco, Curanilahue, Cañete, etc.). Recientemente se construyó una tercera pista desde San Pedro hacia Coronel; sin embargo, esto es insuficiente. La distancia entre la comuna de San Pedro de la Paz y la ciudad de Coronel es de 25 kilómetros y su recorrido demora 60 minutos, casi el doble de lo que demoraría si la ruta fuera ampliada. Se estima que en la hora punta, por este tramo de 25 kilómetros circulan 5.000 vehículos.

² <http://www.puenteindustrial.cl/>

Existen 16 semáforos en estos 25 kilómetros y 3 más en construcción, lo que llevará el tiempo de viaje a 75 minutos. Por otra parte, los terrenos aledaños a esta vía son adecuados para la construcción de viviendas. En los próximos 5 años se estima que se construirán cerca de 30.000 viviendas, agravando aún más los actuales problemas.

Construcción ruta alternativa a Ruta 160 (Ruta Pie de Monte): Corresponde al desarrollo de una vía alternativa a la actual Ruta 160, en el tramo entre las comunas de San Pedro de la Paz y Coronel. El proyecto propone un trazado de 20 km por el borde de los cerros (ver Figura N° 9), al oriente de la Ruta 160, que conectará por el norte con la Concesión Vial Puente Industrial, que se encuentra adjudicada, y por el sur con la Concesión Ruta 160, tramo Coronel -Tres Pinos³.

El proyecto considera la construcción de una doble calzada, con sistema de pago electrónico (free flow) y una velocidad máxima de 120 km/hora, su costo estimado asciende a MMUSD 250 y es parte de las iniciativas que el MOP tiene previsto abordar con capitales privados mediante una concesión. Se espera llamar a licitación a finales del año 2021 y adjudicar la obra en el primer semestre del año 2023.

Mejoramiento acceso al puerto de San Vicente (Ruta interportuaria): Corresponde a un enlace de 4,1 km desde sector Rocuant, que mejoraría el acceso al Puerto San Vicente (ver Figura N° 9), evitando la circulación del tránsito local mediante una conexión sobre la línea férrea. A la fecha se está trabajando en la etapa de ingeniería, esperando que el proyecto comience su construcción en el año 2022.⁴ La obra contempla 3 etapas⁵: la primera correspondería al tramo desde la interportuaria hasta el viaducto en Av. Gran Bretaña; la segunda etapa sería desde el viaducto hasta la Rotonda Biobío y la tercera y última, desde la Rotonda hasta la conexión con el puerto.

Mejoramiento del estándar de seguridad de la Ruta del Itata: Esta ruta (ver Figura N° 9) fue de las primeras concesiones viales en Chile (acceso norte a Concepción) y actualmente presenta varios problemas de seguridad que deben ser abordados. De acuerdo al Departamento de Concesiones (informe agosto 2020), entre el año 2016 y agosto del 2020 se han producido 1.025 accidentes, de los cuales el 31% (324 accidentes) presentó lesionados. El actual contrato de concesión vence en el año 2023 por lo cual el MOP licitó en el mes de abril del presente año los estudios de ingeniería para el nuevo contrato.

³ La Ruta 160, entre Coronel y Tres Pinos en la comuna de la Los Álamos, tiene una extensión de 89 kilómetros en doble calzada y está operativa desde el mes de abril del año 2017.

⁴ <https://artefactodiario.com/2020/06/26/extension-de-ruta-interportuaria-hasta-san-vicente-podria-concretarse-en-2022/>

⁵ <https://portalportuario.cl/puerto-de-san-vicente-y-conectividad-de-ruta-interportuaria-son-temas-prioritarios-para-intendente-del-bio-bio/>

Figura N° 9: Ubicación Principales Proyectos Octava Región



- Puente Industrial Biobío (blue dashed line)
- Ruta 160 ——— (brown solid line)
- Pie de Monte (purple dashed line)
- Interportuaria San Vicente (red dashed line)
- Circunvalación desde la ruta Concepción (green dashed line)
- Ruta Del Itata ——— (yellow solid line)
- Interportuaria ——— (yellow solid line)
- Puente Juan Pablo II (Av. J. Alessandri) ——— (orange solid line)
- Puente Llancolén ——— (black solid line)
- Puente Ferroviario ——— (grey solid line)
- Nuevo Puente Ferroviario (pink dashed line)
- Puente Chacabuco ——— (green solid line)
- Puerto ● (red circle)

Circunvalación ruta Concepción-Cabrero: Este proyecto fue presentado por la empresa Sacyr como iniciativa privada de concesión (Ver Figura N° 9). Consiste en un nuevo eje vial de 38,7 kilómetros de longitud que unirá la Ruta 146 (Concepción-Cabrero) con la Ruta 160 (Coronel-Tres Pinos), lo que representa una alternativa directa de acceso al Puerto de Coronel, como también a los sectores industriales de las comunas de San Pedro de la Paz y Coronel. Además, sería una ruta alternativa para los flujos provenientes de la Ruta 5 que actualmente utilizan la Ruta del Itata, evitando que los camiones transiten por las ciudades de Concepción, Talcahuano y San Pedro de la Paz cuando se dirijan a las zonas portuarias (San Vicente, Talcahuano y Coronel). Esta iniciativa fue declarada de interés público, y de acuerdo con lo informado por el Seremi MOP⁶ de la Octava Región en mayo del 2019, se incluirá como obra de la nueva licitación de la Ruta del Itata en el año 2023, incorporando además el tramo correspondiente desde esta concesión hasta la ruta Concepción – Cabrero, generando así una circunvalación desde Penco hasta Coronel por el lado oriente del Gran Concepción.

Puente ferroviario sobre el río Biobío: El actual puente ferroviario, que tiene una sola vía de circulación, se construyó en el año 1889 y en la actualidad su operación presenta restricciones de velocidad y tonelaje. El nuevo puente ferroviario se ubica aguas abajo del actual puente y tendrá dos vías de circulación (Ver Figura N° 9). Su longitud será de 1,89 kilómetros y además se construirá un nuevo túnel en el Cerro Chepe de 326 metros de longitud. El nuevo puente permitirá dar continuidad y seguridad a la conectividad ferroviaria tanto de pasajeros como de carga, desde y hacia Concepción. El monto estimado de la inversión es de MMUSD 220 y el proyecto acaba de obtener la aprobación ambiental. La etapa de ingeniería de este proyecto comenzó en el año 2017 y se espera que entre en operación el año 2025.

Potenciar el transporte de carga ferroviaria: De acuerdo a las cifras del Observatorio Logístico del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones⁷, en el año 2018 se movilizaron por ferrocarril 25,7 millones de toneladas en nuestro país, cifra que ha permanecido prácticamente constante desde el año 2014. De ese total, 22,6 millones de toneladas (87,8%) tuvo como origen o destino un terminal portuario, ya sea privado o estatal. A nivel regional, los puertos de la Tercera Región concentraron el 34% de la carga movilizada por ferrocarril, con origen o destino en un terminal portuario, ubicándose en el primer lugar. En segundo lugar se ubicaron los puertos de la Octava Región, los que concentraron el 21,4% de la carga, y en tercer lugar los puertos de la Segunda Región con el 19,0% de la carga. Cabe señalar que en los casos de la Segunda y Tercera Región, la carga movilizada por ferrocarril desde y hacia los puertos, corresponde fundamentalmente a productos relacionados con la actividad minera. En la Octava Región, en cambio, corresponde a derivados de la industria de la madera y a la actividad comercial e industrial propia de la zona.

⁶ <http://www.infraestructurapublica.cl/mop-propone-desviar-flujo-camiones-uniendo-la-ruta-concepcion-cabrero-la-autopista-del-itata/>

⁷ <https://www.observatoriologistico.cl/perfiles/transporte-ferroviario-de-carga/#c540>

Como se observa, en el caso de la Octava Región, la operación del ferrocarril es fundamental para la logística del sistema portuario. En el año 2018, se movilizaron 4,9 millones de toneladas por ferrocarril desde y hacia los terminales portuarios. En ese mismo año, los puertos de la Octava Región transfirieron en total 19,5 millones de toneladas, lo que significa que el 25,2% se movilizó por ferrocarril, porcentaje varias veces superior al caso de los puertos de la Quinta Región.

Dada esta situación, uno debiera esperar que esta región concentre una cantidad importante de iniciativas para potenciar aún más el transporte ferroviario; sin embargo, la situación no es así. Exceptuando la inversión para reponer un puente de más de 130 años de antigüedad, no hay proyectos considerados que al menos impliquen en la actual red ferroviaria regional un aumento de capacidad o de eficiencia al transporte ferroviario. No se ha avanzado en mejorar el estándar de las vías actuales para conseguir un mayor peso autorizado por eje, mayor largo de trenes y/o mayor velocidad de traslado.

Cabe recordar que en el año 2016 colapsó el puente ferroviario sobre el río Toltén en el momento en que transitaba un tren de carga. Esta estructura tenía 118 años de antigüedad y actualmente están concluyendo las obras de reconstrucción. En junio del 2018 colapsó el puente ferroviario sobre el río Cautín, estructura que tenía más de 100 años de antigüedad y que actualmente también se encuentra en sus fases finales de reconstrucción. Los proyectos ferroviarios más relevantes en términos de inversión en la zona sur son la reconstrucción de puentes y el mejoramiento de los servicios de pasajeros.

Afortunadamente, parece haberse abandonado la idea que existía en Concepción para soterrar la vía férrea, imponiendo severas restricciones a la circulación de trenes de carga. Si se dificulta la operación del ferrocarril de carga en Concepción, las casi cinco millones de toneladas -transferidas a los puertos de la Octava Región- se movilizarán en camiones.

Vehículos de alto rendimiento⁸ (VAR): El VAR es un camión que combina una unidad tractora y 2 carros (acoplados) de arrastre, o una unidad tractora y un carro de arrastre cuya longitud total no supera los 30 metros. Puede transportar más carga que un camión convencional (hasta 75 toneladas brutas versus las 45 toneladas brutas permitidas hoy), repartiendo el peso en más ejes, y logrando un peso por eje menor. De acuerdo a estudios realizados, algunas de las ventajas que presenta esta tecnología son: aumento de 60% de la vida útil de la carpeta; reducción de 14% del consumo de combustible por tonelada transportada y una reducción de 30% en el costo del flete por tonelada transportada. La operación de este tipo de vehículos se permite en países como Finlandia, Suecia, Brasil, Sudáfrica, Canadá, EEUU, Australia, Nueva Zelanda, México, Argentina y Perú, entre otros.

⁸ Vehículos de alto rendimiento (VAR): Vehículos de carga por carretera que poseen un peso bruto vehicular (suma de pesos por eje) superior a las 45 toneladas actualmente permitidas por normativa. También son conocidos como vehículos de alta productividad (VAP).

Los potenciales problemas que presenta esta tecnología son: una mayor solicitud en los puentes y obras de arte debido al mayor peso bruto; una mayor solicitud en las barreras de contención; mayor severidad en los accidentes debido al mayor peso del vehículo; y finalmente, un potencial impacto en mercados locales de transporte debido a la necesidad de renovación tecnológica.

Durante el primer semestre del año 2018 la Subsecretaría de Transportes emitió un borrador del Manual para Autorizar la Circulación de Vehículos de Alta Productividad en el país, el cual se sometió a un proceso de consulta pública por un plazo de 6 meses, con el objeto de que los interesados emitieran sus opiniones. Este proceso se cerró a comienzos del año 2019 y hasta la fecha no se han reportado nuevos avances.

A modo de síntesis, hemos estructurado en la Tabla N° 9 siguiente el resumen de fechas relevantes de cada uno de los proyectos que la región estima prioritarios. Cuando aparece el símbolo “?” es porque esa fecha no fue encontrada.

Tabla N° 9: Plazos Ejecución Proyectos Octava Región

PROYECTOS	Financ.	Año Adjudic.	Et. Ingeniería		Et. Construcción		Inicio Oper.
			Inicio	Término	Inicio	Término	
Puente Industrial del Biobio	Concesión	2014	2014	2020	2021	2022	2022
Ampliación Ruta 160							
Ruta Pie de Monte (alt. Ruta 160)	Concesión	2023	?	?	?	?	2026
Ruta Interportuaria (Acceso Pto. San Vicente)	Estado	2022	?	?	?	?	?
Mejoramiento Estandar Ruta del Itata	Concesión	2023	?	?	?	?	?
Circunvalación Ruta Concepcion - Cabrero	Concesión	2023	?	?	?	?	?
Puente Ferroviario Biobio	EFE	2017	2017	2021	2021	?	?

Fuente: elaboración propia a partir de información MOP

4.2. Problemas documentales y de operación

Los principales problemas en términos documentales y operativos que afectan la eficiencia de la cadena logística en la Octava Región, son de la misma naturaleza que los que enfrentan todos los operadores portuarios a lo largo del país, lo que pone de manifiesto su relevancia y la urgencia con que ellos deben ser abordados por las autoridades. Buena parte de esos problemas ya han sido tratados en publicaciones anteriores de Camport y en consecuencia no profundizaremos en ellos en este reporte. No se trata que cada una de las 15 regiones tenga un conjunto de problemas diferentes. Son los mismos problemas a lo largo del país, y por lo tanto, con la voluntad necesaria, su solución debiera ser abordable en el corto plazo.

Sin perjuicio de lo anterior, los problemas que afectan la cadena logística en su conjunto abarcan distintos ámbitos y derivan en múltiples ineficiencias, las que en su mayoría podrían solucionarse con una gestión más eficiente y coordinada que impactaría positivamente en todo el sistema. Algunos de los temas son los

siguientes: invertir en equipamiento para que los puertos puedan medir y hacer un seguimiento de los parámetros operacionales que definen el cierre de una instalación, lo que junto a una adecuada inversión en obras de abrigo permitiría mitigar el efecto de las marejadas y disminuir la cantidad de cierres parciales o totales de los puertos; mejorar los accesos viales e impulsar la conectividad con el ferrocarril de carga desde y hacia las principales zonas portuarias; y finalmente, promover la digitalización de los servicios públicos en los procesos relacionados a importación y exportación de los productos.

El actual reporte se enfoca en algunos problemas que no han sido abordados en informes previos.

Funcionamiento del SAG: Existe una limitada cantidad de funcionarios del SAG para las labores de inspección y fiscalización de las exportaciones, lo que resta eficiencia a estos procesos. Para las inspecciones de ingreso/salida de carga desde el puerto, el SAG trabaja de lunes a viernes de 09:00 hrs a 19:00 hrs, y excepcionalmente hasta las 21:00 hrs. En ocasiones especiales, su horario se puede extender hasta el día sábado hasta las 14:00 hrs. Nuestros puertos trabajan de lunes a domingo, las 24 horas del día en caso de ser necesario. Por otra parte, cuando los inspectores del SAG levantan una objeción durante la inspección, el cliente o el puerto debe presentar un plan de mitigación del problema. La revisión de este plan es también lenta, lo que ocasiona atrasos evitables en la cadena logística.

Esta situación genera una brecha relevante en términos de competitividad. Si analizamos las cifras de la Tabla N° 2, vemos que durante el año 2019 el país exportó productos por MMUSD 9.768 en contenedores refrigerados. Los productos exportados en esta modalidad corresponden a fruta y alimentos congelados, principalmente carne y pescado. El 59% de la producción total se exportó por los puertos de la Región de Valparaíso y el 40% por los puertos de la Región del Biobío. Este tipo de exportación representa el 9% de nuestro comercio exterior del año 2019 (importación + exportación) y el 27% de nuestras exportaciones en dicho año.

Dada la relevancia de este tipo de exportaciones, no solo por lo que representa para nuestro comercio exterior, sino también por lo que significa en términos de generación de empleo en el país, se esperaría que en ambas regiones el SAG tuviera un procedimiento especial que se haga cargo de las necesidades de la cadena logística.

Coordinación de Servicios Públicos: Se requiere una instancia de coordinación de los servicios públicos que, entre otras tareas, defina criterios únicos de actuación frente a problemas similares, sobre todo en las labores de fiscalización. Los servicios públicos son, en general, descentralizados, es decir, las oficinas regionales son independientes del nivel central. Esto que en algunas ocasiones es una ventaja, en el caso portuario representa un problema. Para una misma

situación, lo resuelto por el servicio en una determinada región es diferente a lo resuelto por el mismo servicio en otra región. Se debe considerar que las navieras son las mismas que recalán en todos los puertos nacionales y en consecuencia para ellas es impracticable administrar procedimientos diferentes dependiendo del puerto donde recalén.

Una situación similar ocurre con los operadores de terminales. Varios de ellos gestionan terminales portuarios en diferentes regiones del país y se ven enfrentados al mismo tipo de problema. Es necesario que los distintos servicios públicos implementen mecanismos que permitan uniformar, por lo menos, los procedimientos básicos.

Por otra parte, a raíz de la pandemia, muchos servicios públicos implementaron una serie de trámites en formato digital, lo cual permitió en su momento mantener operativa la cadena logística, al eliminar los trámites presenciales. Cuando la propagación del Coronavirus decayó en setiembre y octubre, algunos servicios manifestaron el deseo de volver a los antiguos procedimientos, lo que implicaría retroceder en todo lo aprendido y avanzado en estos meses.

5. A modo de conclusiones

La Octava Región es la segunda más importante del país en términos de su participación en nuestro comercio exterior, y también es la segunda más importante en términos del tráfico vehicular interurbano. Por otra parte, de acuerdo al Censo del año 2017, la Provincia de Concepción, que está integrada por 12 comunas, tiene casi un millón de habitantes, lo que la convierte en la segunda provincia más poblada de Chile después de la de Santiago.

En términos de contribución al PIB Nacional, la región más importante es la Metropolitana, que aporta el 48%, seguida de la región de Antofagasta, que contribuye con el 10%. En tercer lugar están las regiones de Valparaíso y Biobío, que aportan el 9% cada una⁹. Sin embargo, la atención que el Gobierno Central otorga a sus problemas no parece estar en consonancia con su importancia.

⁹ Cifras del Observatorio Logístico, PIB Regional año 2019 a precios corrientes.

Infraestructura vial

Los dos principales proyectos de la Octava Región son puentes sobre el Biobío, uno vial y otro ferroviario. Ambos contribuirán no solo a descongestionar las zonas urbanas sino que además permitirán hacer más expedita la circulación del transporte de carga hacia y desde los recintos portuarios. El puente vial se entregó en concesión el año 2014 y después de casi 6 años aún no termina la etapa de aprobación ambiental para iniciar su construcción. Un caso similar sucedió con la ampliación del Terminal 2 (T2) en Valparaíso, cuyo proyecto de ingeniería comenzó en el mismo año y a la fecha tampoco cuenta con las autorizaciones ambientales. Sin embargo, en el caso del T2, el proyecto debió enfrentar una fuerte oposición ciudadana así como también de las autoridades locales, que no es el caso del nuevo puente vehicular sobre el Biobío. El segundo proyecto relevante para la región corresponde al reemplazo del actual puente ferroviario, que tiene más de 100 años de antigüedad. La ingeniería fue adjudicada en el año 2017 y recién en diciembre del año 2020 se aprobaron los permisos ambientales para iniciar su construcción.

Los cálculos estructurales para este tipo de obras son complejos, pero en ningún caso permiten explicar el tiempo total transcurrido en ambos casos. Lo anterior refleja la existencia de otro tipo de problemas que las autoridades debieran monitorear y analizar. La última etapa de aprobación en todos estos proyectos es la componente ambiental, lo cual no necesariamente significa que ella es la responsable de parte importante del tiempo consumido; sin embargo, la historia de otras iniciativas similares permite suponerlo.

A mediados del presente año el MOP presentó el Plan de Movilidad 2050, que considera inversiones cercanas a los USD 50.000 millones para los próximos 30 años, de las cuales un porcentaje significativo deberá ser abordado mediante mecanismos de participación público-privada. Todos los proyectos considerados deberán pasar por las mismas etapas. Si estos plazos serán el estándar en la construcción de este tipo de obras, entonces las autoridades deben tomar las medidas del caso e iniciar los procesos de ingeniería varios años antes. Una obra que debiera estar en operación en 10 años más, debe iniciar sus estudios de ingeniería ahora, lo que representa un cambio significativo en todo el proceso de decisión pública de este tipo de inversiones.

De los restantes cinco proyectos considerados relevantes para la región, tres de ellos serán abordados mediante el sistema de concesiones del MOP: la Ruta Pie de Monte, alternativa a la Ruta 160; la relicitación de la Autopista del Itata, con mejores estándares de seguridad; y la Circunvalación a la Ruta Concepción-Cabrero. Los estudios de ingeniería están recién comenzando y se espera efectuar estas licitaciones el año 2023. Dados estos plazos, asumimos que se licitarán sin las aprobaciones ambientales respectivas y, en consecuencia, su construcción tardará varios años más que los supuestos por las autoridades del MOP.

Tiempo atrás, en el documento “Concesiones Portuarias: Análisis Crítico para las Próximas Licitaciones” (Camport, 2019), se propuso, justamente a raíz del caso del T2 en Valparaíso, que el Estado se debería hacer cargo de la aprobación ambiental de los proyectos que se decida construir mediante concesiones al sector privado. Este tema cobra aún más fuerza a la luz de los casos anteriores.

Que el Estado se haga cargo de la aprobación ambiental de los proyectos antes de licitarlos en concesión al sector privado, acota el nivel de riesgo que deben enfrentar los licitantes. Si este riesgo es acotado, será posible contar con un mayor número de ofertas, y que éstas, en términos económicos, solo internalicen los riesgos inherentes a la construcción y operación de las obras licitadas. En la actualidad, para cualquier privado es virtualmente imposible estimar con un nivel razonable de certeza el tiempo que demorará la aprobación ambiental de una determinada obra de infraestructura, y menos aún el costo total de las medidas de mitigación que, finalmente, hagan aceptable para las regulaciones ambientales y las comunidades afectadas la obra en cuestión.

El problema de los plazos actuales para la aprobación ambiental de los proyectos que el país requiere abordar, es un problema diferente. Si el proceso de aprobación lo realiza el Estado o un privado, los plazos no debieran ser radicalmente distintos. Todas las grandes obras de infraestructura generan impactos ambientales de diverso tipo, esto es innegable, y es deber de la sociedad en su conjunto procurar por todos los medios disponibles mitigar los impactos causados. Por otra parte, nuestro sistema de evaluación ambiental es enredado, interviene un gran número de actores e instituciones, estatales y privadas, técnicas y políticas, incluyendo a las comunidades posiblemente afectadas y todos ellos con variados y diversos intereses de toda índole.

La actual institucionalidad intenta dar respuesta a esta enorme gama de intereses distintos mediante un conjunto de procedimientos que muchas veces adolecen de niveles adecuados de objetividad, todo lo cual redundará en ineficiencias. El objetivo de nuestro sistema de evaluación de impacto ambiental debiera ser que se construyan los proyectos que el país necesita, en la medida en que éstos se hagan cargo de los impactos que generan, lo cual requiere una mirada más proactiva tanto por parte del Estado como del sector privado.

Finalmente, el proyecto de Ampliación de la Ruta 160 parece no estar en los planes del Gobierno. Si bien existe como alternativa la concesión de la Ruta Pie de Monte, ya indicada, este proyecto tardará por lo menos 10 años más en estar operativo, y en consecuencia los habitantes de las comunas afectadas deberán seguir sufriendo los efectos de una congestión creciente por varios años más. Objetivamente, ya es tarde para una solución adecuada a este problema. Si hoy las autoridades decidieran ampliar la Ruta 160, se demorarán los mismos 10 años, con el agravante que las obras que se ejecuten, empeorarán aún más, durante varios años, los actuales índices de congestión de la vía.

Este tipo de situaciones debiera motivar una reflexión más profunda: no será posible sostener niveles razonables de crecimiento si el Estado no realiza cambios profundos en su estructura y organización.

Sistema Ferroviario

Como indicamos anteriormente, en la Octava Región la operación del ferrocarril es fundamental para la logística del sistema portuario. Los puertos de la Octava Región concentran el 21,4% de la carga movilizada por ferrocarril a nivel nacional, ubicándola en el segundo lugar, después de la Tercera Región, que concentra el 34%. Siendo así, y de acuerdo con lo indicado por las distintas autoridades, tanto de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado (EFE), como del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, respecto de su fuerte compromiso para potenciar el modo ferroviario de carga, se esperaría que ello quedara reflejado de alguna manera en las inversiones previstas para los próximos años. Lamentablemente no es así.

El Plan de Movilidad 2050, realizado por el MOP, efectuó una recopilación de los proyectos ferroviarios, tanto de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado como del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y algunos del sector privado, que fueron incorporados al plan. En la Tabla N° 10 siguiente se presenta el detalle de los proyectos considerados para los próximos 30 años, así como su objetivo: transporte ferroviario de pasajeros o transporte ferroviario de carga.

A nivel agregado, el 24% de la inversión total se concentra en proyectos relacionados con el tráfico de carga (fuertemente destinado a la zona central), el 76% restante corresponde a proyectos destinados a mejorar los servicios de pasajeros. En la macrozona norte, casi el 100% de la inversión se orienta a mejorar la conexión Calama-Antofagasta-Mejillones, iniciativa que debiera tener en carpeta el FCAB, para mejorar la operación de la carga ferroviaria.

En la macrozona centro, el 100% de la inversión asignada a los servicios de carga está destinada a mejorar la conexión San Antonio-Santiago, que tiene aproximadamente 120 kilómetros de longitud. No obstante lo anterior, la inversión prevista para los servicios de pasajeros Santiago-Batuco y Limache-Calera, cuyas extensiones son de 27 kilómetros cada una, mejorarán también el estándar para el tráfico de carga en dichos tramos.

En la macrozona sur la inversión considerada para mejorar la operación del tráfico de carga, por los próximos 30 años es prácticamente nula. El nuevo puente sobre el Biobío debiera iniciar su construcción dentro de los próximos meses y ya cuenta con financiamiento aprobado. Al igual que en el caso anterior, las inversiones en el servicio Biotren, cuya longitud es de 65 kilómetros, y el servicio Victoria-Temuco-Gorbea, cuya longitud total es de aproximadamente 110 kilómetros, mejorarán el estándar para la circulación de los trenes de carga en dichos tramos.

Tabla N° 10: Proyectos Ferroviarios, Plan de Movilidad MOP, 2050

Macrozona/Proyectos	Carga MMUSD	Pasajeros MMUSD
Macrozona Norte		
Calama-Antofagasta-Mejillones	274	
FCALP Arica-La Paz	5	
Subtotal	279	-
Macrozona Centro		
Extensión Merval a Calera		399
Santiago-Melipilla		1.399
Batuco-Tiltil		601
Santiago-Rancagua		43
Rancagua-Chimbarongo		13
Talca-Constitución		13
Conexión Santiago-Valparaíso		1.662
Santiago-San Antonio	1.077	
Subtotal	1.077	4.130
Macrozona Sur		
Mejoramiento Biotren		357
Corto del Laja		26
Parral-Bulnes		16
Victoria-Temuco-Gorbea		289
Pto. Varas-Pto. Montt		11
Arauco MAPA	6	
Nuevo Puente Biobio	192	
Subtotal	198	699
Total Nacional	1.554	4.829

Fuente: elaboración propia, Plan Movilidad 2050, Dirplan-MOP.

En resumen, los cinco proyectos de pasajeros considerados en ambas macrozonas, y el proyecto para el tráfico de carga San Antonio-Santiago, mejorarán el estándar para los trenes de carga en aproximadamente 350 kilómetros. La red de EFE, que abarca la macrozona centro y sur posee 1.600 kilómetros de longitud. Los proyectos anteriores mejoran la operación en el 21% de su longitud, por los próximos 30 años.

En definitiva, la voluntad real de las autoridades por crear mejores condiciones para la operación de los servicios ferroviarios de carga queda reflejada en la Tabla N° 4 ya citada. Lo que allí se expresa es que la principal preocupación de las autoridades de EFE está localizada en la zona centro del país, que concentra más del 80% de la inversión total, y en los servicios de pasajeros. Cabe preguntarse entonces, ¿quién es la autoridad en Chile preocupada de los problemas asociados al transporte ferroviario de carga en el resto del país? Claramente no es la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, y existen dudas que lo sea el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Las cifras de inversión consignadas en el Plan de Movilidad 2050 podrían estar equivocadas, pero ha pasado suficiente tiempo como para que las autoridades pudieran haberlo rectificado.

Es muy importante mejorar la conexión ferroviaria para el tráfico de carga entre San Antonio y Santiago, de lo cual debemos agradecer al proyecto del Puerto Exterior de San Antonio, pero no es más importante que mejorar las condiciones actuales de la infraestructura ferroviaria en la zona sur del país, que además es la segunda en términos de volumen de carga movilizado en ferrocarril a su sistema portuario, por sobre la Quinta Región.

La Empresa de los Ferrocarriles ha tenido, desde hace casi 30 años, la gestión exclusiva del tema del transporte ferroviario de carga, prácticamente a nivel nacional. Las cifras de volúmenes movilizados por ferrocarril han permanecido prácticamente constantes en los últimos 5 a 10 años. Es hora que alguna otra institución con interés y voluntad real por avanzar en este tema se haga cargo.

Gestiones Documentales y Logísticas

Es una buena noticia para la Octava Región el hecho que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones esté avanzando en los protocolos para autorizar la operación de vehículos de alta productividad (VAP). Esperamos que el manual que define los protocolos y procedimientos sea formalizado a la brevedad posible; ya ha transcurrido un tiempo prudente desde que terminó la consulta pública del borrador del manual que define los protocolos para autorizar la circulación de vehículos de alta productividad en el país.

Como ya indicamos, los problemas documentales y operativos, que afectan la eficiencia de la cadena logística en la Octava Región, son de la misma naturaleza que los que enfrentan todos los operadores portuarios en el resto del país. La mayoría de esos problemas ya han sido tratados en publicaciones anteriores de Camport y en consecuencia no los mencionaremos en este reporte. Sin perjuicio de ello, sí insistiremos en la urgencia de abordarlos por parte del Estado, incorporando a la brevedad procesos digitales en los servicios públicos de modo de hacer más eficiente el funcionamiento de las distintas cadenas logísticas.

Camport, diciembre 2020.
