



Inicio > Opinión > Columnistas

Columnistas

¿Colapso logístico-portuario en la macrozona central?

Eduardo Bitran Académico UAI, director de Espacio Público

Por: Eduardo Bitran | Publicado: Jueves 20 de julio de 2023 a las 04:00 hrs.

Compartir



El Índice de Desempeño Logístico de 2023 del Banco Mundial muestra una caída de proporciones de Chile, del puesto 34 en 2018 al 61. Las principales caídas se producen en el índice de calidad de la



“hinterland” inciden significativamente en las dos dimensiones señaladas. Estudios de la OCDE de 2016 señalaban que los puertos chilenos funcionaban bien, sin embargo, faltaba una estrategia logística integrada, que articule los diversos modos de transporte. En particular, la participación del ferrocarril en el transporte de carga se consideraba muy baja, lo cual afectaba la eficiencia económico-ambiental de todo el sistema de transportes. Se requería aumentar la capacidad portuaria especialmente en la macrozona central, ya que los tiempos de barcos a la gira se incrementarían, afectando los costos de nuestro comercio exterior.

“El costo económico, ambiental y social de la congestión marítimo-portuaria no ha sido aquilatado adecuadamente. Es incomprensible la lentitud del Estado”.

La planificación de infraestructura portuaria de la macrozona central realizada por el Estado contemplaba ampliar el Terminal 2 de Valparaíso, concesionado en 2013, expandiendo la capacidad de transferencia de carga del puerto de 1,3 millones a dos millones de TEUS. Asimismo, para finales de esta década se contemplaba la construcción del puerto de gran escala en San Antonio con la posibilidad de aumentar hasta ocho millones de TEUS la transferencia de contenedores y la construcción de un corredor ferroviario de hasta tres millones de TEUS.



en varios años.

El desarrollo de un corredor ferroviario de contenedores que descongestione la Ruta 78 no ha prosperado. A pesar de las inversiones incrementales en los terminales portuarios, la congestión marítima-portuaria es inevitable. Con el crecimiento proyectado de la demanda antes de 2030 se produciría la saturación de estos puertos con elevados costos, afectando la competitividad del comercio exterior.

El costo económico, ambiental y social de la congestión marítimo-portuaria no ha sido aquilatado adecuadamente. Sin duda que la planificación de infraestructura portuaria, fundamental para el desarrollo del país, debe trascender los gobiernos y tener una adecuada consideración de la interacción con la ciudad y sus impactos ambientales locales, y globales.

En el contexto en que Chile avanza las metodologías de Evaluación de la inversión Pública -incorporando, además de los efectos económicos, la valoración del capital natural, y el costo social de las emisiones de Co2 y de los accidentes-, resulta incomprensible la lentitud del Estado de sopesar los costos y beneficios económicos, sociales y ambientales que permitan tomar decisiones de inversión pública con una mínima racionalidad.

