

Puertos, Logística y Servicios



Puertos del Biobío: Ejes Vitales del Comercio y Desarrollo Regional

A lo largo de los años, los puertos de la Región del Biobío han sido piezas fundamentales en el impulso del comercio exterior y el crecimiento económico. Desde sus inicios, el desarrollo del comercio en la región ha estado estrechamente vinculado a la actividad portuaria, permitiendo la exportación de una variada gama de productos, que van desde graneles y proyectos industriales hasta automóviles y frutas.

Javier Sepúlveda, Seremi de Economía, Fomento y Turismo del Biobío, menciona la relevancia de estos sectores en el área comercial de la región. "El comercio exterior con las principales potencias mundiales sigue siendo vital para nuestra economía, y los puertos desempeñan un papel crucial en este proceso. Sin ellos, la economía del Biobío

El sistema portuario del Biobío, con sus siete terminales marítimas de alto nivel, que incluyen a San Vicente, Talcahuano, Lirquén y Coronel, juega un rol esencial en el desarrollo económico y comercial del país. Su capacidad de especialización en diversos sectores, sumada a una infraestructura moderna, ha posicionado a la región como un pilar clave para la economía nacional.

y el desarrollo de sus habitantes se verían gravemente afectados".

Desafíos en la conectividad portuaria

Es importante destacar que los puertos ubicados en el Biobío constituyen el sistema por-

tuario más grande del país en términos de transferencia de carga. Según Óscar Ferrel, jefe de la División Transporte e Infraestructura del Biobío, el volumen de carga exportada alcanza aproximadamente 35 millones de toneladas anuales.

"Nos-

tros hemos pensado que es muy bueno que el puerto se abra a no solamente exportar, sino que también a importar, porque es una actividad que demanda mucho empleo, que necesita de homologación, necesita de servicios, almacenaje y es algo muy complementario a la oferta actual de los puertos, entonces nos interesa mucho", mencionó.

Además, Ferrel expresó su interés en que estos puertos no se limiten únicamente a la exportación, sino que también se abra la posibilidad de importar, centrándose en uno de los principales focos de interés: la productora de petróleo y gas Vaca Muerta, ubicada en Neuquén. Este yacimiento es uno de los mayores yacimientos de petróleo y gas no convencionales del mundo, especialmente de shale gas y shale oil.



La conectividad entre los puertos de carga

Los puertos de la región y sus terminales más pequeños, deben ser posicionados como un sistema integrado. Esta es la visión que entrega el senador Gastón Saavedra, quien ha tomado activa posición ante las crisis que han afectado a distintos terminales de la zona en el último año. El parlamentario ha enfatizado en la importancia de considerar los puertos como infraestructura crítica, dentro de la materia de seguridad en su funcionamiento. "Son lugares en donde ocurren situaciones que tienen que ver con la seguridad del Estado, se producen embarcaciones, se produce almacenamiento de carga que puede ser además de alta seguridad, producto de líquido o explosivos que pueden quedar almacenados dentro de los puertos o que llegan en las embarcaciones".

Ante esto, el senador, quien es también ingeniero en Transporte Marítimo y Puertos, explicó la importancia de

La región debe destacar los otros terminales que al igual que los puertos más conocidos, juegan un rol importante para el crecimiento comercial y el desarrollo logístico. También, es crucial el desarrollo de un plan para los traslados de carga.



ellos. "No se trata solo de los principales puertos de carga general como los puertos de San Vicente, Talcahuano, Coronel y Lirquén, sino también de otros terminales clave". Entre ellos, mencionó el muelle de graneles en Penco, el terminal Cabo Froward en Coronel, el de graneles líquidos de ENAP, entre otros. Estos, junto a una serie de instalaciones portuarias adicionales, conforman el sistema portuario de la región, esencial para su desarrollo logístico y comercial.

Por otro lado, surge la preocupación en torno a la conectividad de los puertos, ya que persisten dificultades para el traslado de la carga. El senador Saavedra destacó los problemas que enfrentan algunos sectores. "Vemos dificultades tanto para llegar a Lirquén, Coronel, San Vicente o Talcahuano. Nos falta un abordaje sistémico. El desafío es contar con una logística eficiente para las exportaciones y en algún momento, también para las importaciones", dijo.

PubliReportaje

FEPASA: un aliado estratégico para el desarrollo logístico regional con un servicio de excelencia

Las ventajas competitivas que ofrece el modo ferroviario de carga son amplias y todas contribuyen al desarrollo del potencial exportador y logístico-portuario de la Región del Bío Bío. Así, el tren de carga es un gran aliado para el desarrollo logístico regional, y en general, de la zona sur de Chile.

"El modo ferroviario de carga es un medio muy competitivo si pensamos en aumentar la productividad de la región. Desde FEPASA estamos comprometidos con un mayor desarrollo logístico que apoye a la industria exportadora nacional con el mundo, conectando a los principales centros productivos y puertos del país", explica Jonhson Ahumada, gerente general de FEPASA.

En la Región del Biobío, FEPASA ha hecho un aporte significativo al sector productivo, contribuyendo al desarrollo de iniciativas relevantes para la zona. Un ejemplo, es el transporte vía ferrocarril a los distintos puertos de la VIII Región de la producción de celulosa del proyecto de Modernización y Ampliación de la Planta Arauco (MAPA) de Arauco.

El año 2022 la carga ferroviaria movilizada a través de los puertos en la región sumó 4 millones de toneladas, lo que representó el 9% del total en Puerto San Vicente, 21% en Puerto Coronel y 51% del total en Puerto Lirquén.



En la región del Biobío, FEPASA opera en los puertos de San Vicente, Lirquén y Coronel. "Para los puertos la presencia ferroviaria es indispensable porque de lo contrario no podrían procesar el volumen de carga que reciben", detalla Jonhson Ahumada.

El modo ferroviario de carga favorece la reducción de la huella de carbono, generando un 75% menos de emisiones de CO₂ que el transporte terrestre. Asimismo, permite descongestionar carreteras, puertos y ciudades del creciente tránsito vehicular y contribuye a una mayor seguridad en las carreteras y ciudades al circular por vías segregadas, presentando una muy baja tasa de accidentabilidad por tonelada movilizada.

Desafíos

Entre los desafíos están lograr un aumento en la capacidad de circulación, logrando compatibilizar de mejor manera con los trenes de pasajeros. Por otro lado, se requiere mayor estabilidad en la infraestructura ferroviaria y mayor seguridad en el cuidado de las vías y los accesos portuarios.

Edición Especial Puertos, Logística y Servicios

Los proyectos que buscan mejorar el sistema

“Acceso Norte Ferroviario” y la ampliación de la “Interportuaria” hasta el puerto de Gaete, Talcahuano, son dos proyectos que buscan solucionar el sistema de conectividad entre los puertos y su distribución de cargas.

Para dar solución a esta problemática de conectividad, se están llevando a cabo importantes proyectos. Óscar Ferrel destacó dos iniciativas que actualmente están en proceso de diseño y licitación de prefactibilidad. El primero es el “Acceso Norte Ferroviario”, una nueva vía que creará una línea de tren paralela, conectando los centros productores de celulosa y frutas con los puertos. Este proyecto promete agilizar la logística y reducir costos, además de desviar el tránsito de cargas provenientes

del norte, que actualmente circulan por la congestionada Ruta 5, hacia la menos transitada Ruta del Itata.

El segundo proyecto contempla la ampliación de la “Interportuaria” hasta el puerto de Gaete, lo que implicaría la construcción de un viaducto sobre dicha zona. Aunque este plan enfrenta varios desafíos, su implementación se considera importante para mejorar la conectividad portuaria.

Ferrel explicó que el Ministerio de Obras Públicas ha asumido el compromiso de concretar el proyecto el próximo año y se espera que esto se materia-



lice debido a su importancia para conectar la Interportuaria con el puerto de Gaete en Talcahuano, una demanda que lleva años pendiente. Según el jefe de la División Transporte e Infraestructura del Biobío, tanto el Acceso Norte Ferroviario como la extensión de la Interportua-

ria son considerados proyectos de máxima prioridad.

“Ambos son estratégicos para el desarrollo logístico de la región”, afirmó, destacando que esta postura ha sido expuesta tanto en la Mesa Más Movilidad como en los comités de planificación.

PubliReportaje

TALCAHUANO TRABAJA PARA SER UNA CIUDAD PORTUARIA SOSTENIBLE

“Nueva concesión” (del Puerto de San Vicente), “Proyectos estratégicos”, “Plan de gestión vial”, “Ciudad portuaria sostenible e integración” y “Comité Técnico de Cruceros”.

Así se llaman las cinco mesas de trabajo que reúnen a entidades públicas y privadas en torno a iniciativas que apuntan a un desarrollo armónico de la cadena logística y la urbe que la contiene.

Lo anterior como parte de la agenda 2024 del Consejo de Coordinación Ciudad Puerto Talcahuano (CCCPT), integrado por el Gobierno Regional (Gore) del Biobío, las seremías de Obras Públicas y de Transporte y Telecomunicaciones, la Municipalidad de Talcahuano y la empresa estatal Puertos de Talcahuano.

“Realizamos seguimiento a proyectos estratégicos de conectividad liderados por distintos actores, como la conexión de la



La empresa estatal Puertos de Talcahuano reúne a actores públicos y privados, incluyendo las vecinas y vecinos, para articular un desarrollo armónico de la cadena logística y la urbe que la contiene.

Ruta Interportuaria con el Puerto de San Vicente, el Acceso Norte Ferroviario y la posibilidad de desarrollar un centro multimodal”, explicó Cristian Wulf, Ge-

rente General de Puertos de Talcahuano y Secretario Ejecutivo del CCCPT.

Respecto a la extensión de la Ruta Interportuaria, el Seremi de

Obras Públicas, Hugo Cautivo, señaló luego de la más reciente sesión del CCCPT: “Estamos avanzando en obtener el RS (Recomendación Satisfactoria) de

esa iniciativa. Esperamos, de aquí a fin de año -o a principios del próximo-, tener esa RS que nos habilite para empezar las expropiaciones”.

“Puertos de Talcahuano nos puso al día del avance de las mesas de trabajo, que ya están sesionando y levantando necesidades. Por ejemplo, vimos la necesidad de generar un subproceso asociado a la resolución de ciertas contingencias que están afectando a la ciudad”, comentó en la ocasión Blas Araneda, Jefe de División de Planificación y Desarrollo Regional del Gore Biobío.

Cristian Wulf explicó que pretenden levantar medidas que promuevan un tránsito fluido y seguro hacia los puertos de Talcahuano y San Vicente y, a la vez, estructurar un estudio de gestión vial en el área de influencia de los terminales.

Por último, el profesional explicó que, en colaboración con City Lab Biobío, se realizó un “Taller participativo para la construcción de ciudades sostenibles” donde se invitó a 37 dirigentes de las vecinas y vecinos de Talcahuano y otros actores.

Los puertos de Talcahuano y San Vicente han experimentado un notable crecimiento en el último año, aumentando en un 16,2% los volúmenes de carga movilizada, alcanzando un total de 2.044.966 toneladas entre enero y junio de 2024.

Según Cristian Wulf, Gerente General de Puertos de Talcahuano, "los puertos de la Región del Biobío son la puerta de entrada y salida para la zona centro sur de Chile y Argentina. Por lo tanto, son clave en la cadena de comercio exterior de la zona".

El Puerto de San Vicente se especializa en contenedores con productos forestales y acuícolas, mientras que el de Talcahuano maneja cargas pesqueras, sal y chatarra. Además, al igual que Oscar Ferrel, destacó los proyectos que se encuentran en planificación, como el de conectividad terrestre y ferroviaria que optimizarán el transporte de mercancías, fortaleciendo así la cadena de comercio exterior en la región.

En esta misma línea, Alejandro Tudela, Presidente de Puertos de Talcahuano, destacó el robusto sistema logístico de la región, que cuenta con 11 terminales y equipamiento de última generación. "Nuestro sistema logístico portuario está a la vanguardia nacional en transformación digital, evidenciado por la implementación de la Ventanilla Única Marítima en el Puerto de San Vicente", aseguró Tudela.

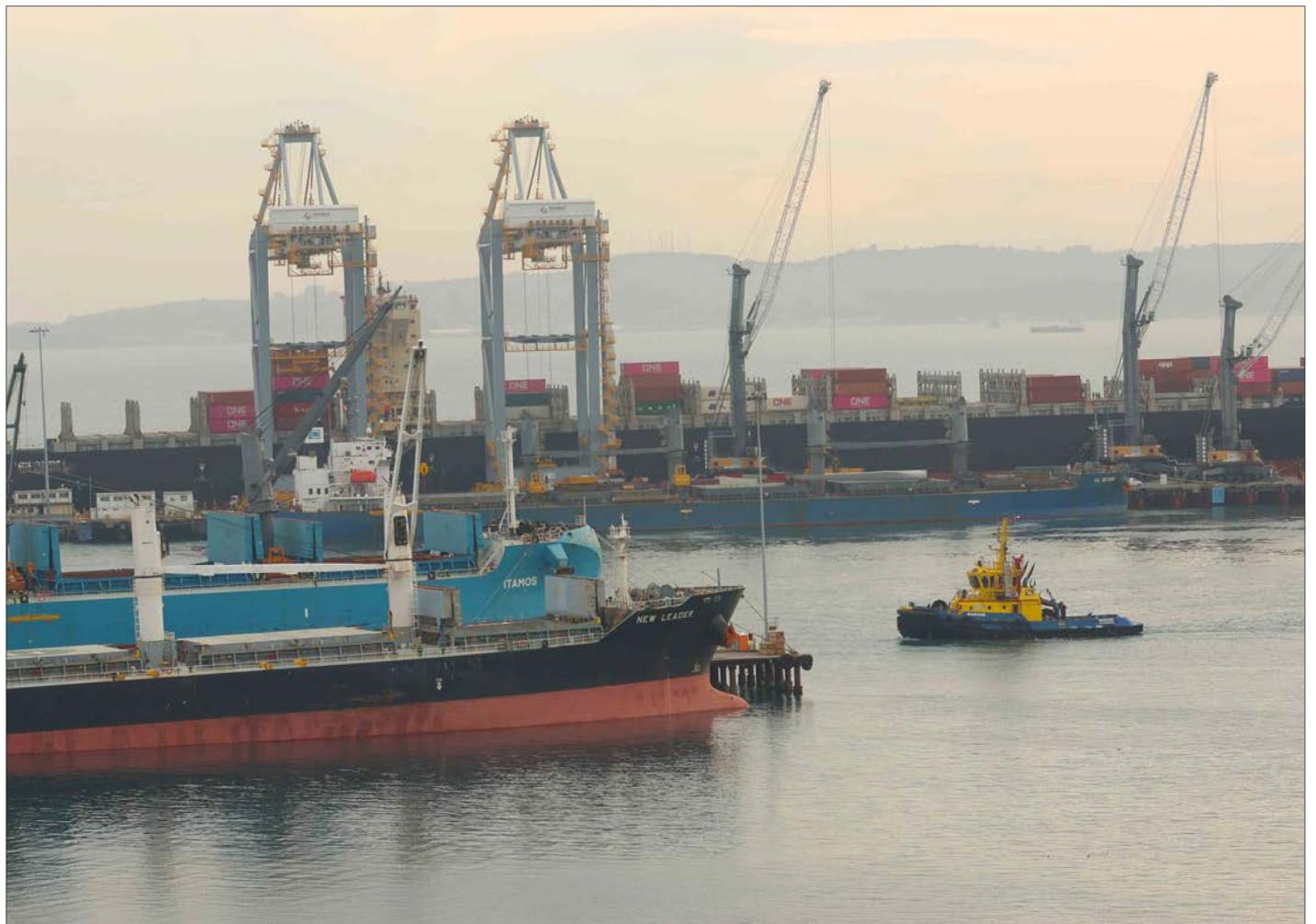
Esta plataforma digital fue lanzada este año por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones en el mismo puerto y permite a los operadores y agentes marítimos gestionar de manera centralizada toda la documentación, agilizando los tiempos de respuesta.

"Con Vumar, los usuarios pueden realizar sus gestiones desde cualquier lugar, lo que reduce costos y tiempos de espera, mejorando nuestra competitividad", agregó. Además, enfatizó el impacto positivo del crecimiento portuario en la comunidad local, generando más de 2.500 empleos directos a través de la Comunidad Logística de Talcahuano y fomentando la sostenibilidad mediante el programa Puerto Educa, que acerca a los jóvenes a la realidad del sector.

Al respecto, Alfredo Meneses Olave, gerente general de Asexma Biobío y vicepresidente de la mesa Comex, resaltó que la Región del Biobío debe consolidarse como el principal eje comercial de la macrozona sur. Sin embargo, criticó la falta de coordinación con las autoridades gubernamentales, lo que ha frenado el desarrollo regional. "Los puertos enfrentan el gran desafío de garantizar la seguridad de las cargas, y si las autoridades colaboran con las entidades técnicas locales,

Crecimiento y principales desafíos de los puertos

Los distintos productos que se especializan en los puertos de San Vicente y Talcahuano, como los productos forestales y cargas pesqueras, respectivamente, han sido clave para el comercio exterior. A pesar de ello, el sistema portuario debe enfrentar desafíos significativos que afectan a la zona.



Alejandro Tudela, Presidente de Puertos de Talcahuano 2



Cristian Wulf, Gerente General de Puertos de Talcahuano 2

podríamos mejorar nuestra competitividad", afirmó.

La región del Biobío, con su sistema portuario dinámico y en constante evolución, no solo se posiciona como un actor clave en el comercio exterior de Chile, sino que también enfrenta desafíos significativos que requieren atención inmediata.

La colaboración entre autoridades, empresas y comunidades es crucial para maximizar el potencial de estos puertos, garantizando un futuro próspero y sostenible que beneficie a todos los actores involucrados. El desarrollo de proyectos de infraestructura y la integración de nuevas tecnologías son pasos fundamentales para asegurar que la región continúe siendo un pilar esencial en la economía nacional.