

Infra Chile 2024

LOGÍSTICA





CONTENIDO



› INTRODUCCIÓN	5
› I. PRESENTACIÓN	6
› II. EXPOSITORES Y PANELISTAS	10
› III. EXPOSICIÓN EDUARDO FREI R-T.	12
› IV. EXPOSICIÓN RAIMUNDO PRIETO	16
› V. PANELES	20
> PANEL 1 LA INFRAESTRUCTURA EN LA BASE LOGÍSTICA DEL PAÍS	21
> PANEL 2 LA LOGÍSTICA COMO ELEMENTO FUNDAMENTAL PARA EL DESARROLLO	26
> PANEL 3 RUTAS DE CONSENSO: MIRADAS POLÍTICAS PARA EL CHILE QUE VIENE	32
› VI. CIERRE CARLOS CRUZ L.	40
› VII. CONCLUSIÓN	42





Introducción

El **Consejo de Políticas de Infraestructura (CPI)** se constituyó en 2013, consolidándose en este tiempo como un centro de encuentro y diálogo para el desarrollo de estudios, análisis y propuestas en la formulación de políticas públicas de largo plazo en infraestructura y los servicios que de ella se desprenden.

El CPI ha trabajado en ser un referente independiente, movilizador de transversalidad, no solo política, sino también convergiendo en el Consejo actores públicos, privados y universitarios, destacándose entre sus miembros expresidentes de la República, exministros de Obras Públicas, Vivienda y Urbanismo, Hacienda y Economía, Subsecretarios de Obras Públicas y Telecomunicaciones.

La iniciativa InfraChile se enmarca en el rol del CPI como una instancia de diálogo para la infraestructura pública del país.

El presente documento se origina a propósito del evento **InfraChile 2024 “Infraestructura para una logística sustentable a 2050”**, actividad organizada por el **Ministerio de Obras Públicas (MOP)**, el **Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT)**, **Conecta Logística** y el **Consejo de Políticas de Infraestructura (CPI)**, el 4 de diciembre de 2024.

El texto que se presenta a continuación es una versión editada de los principales contenidos expuestos, integrando antecedentes complementarios y también la visión del Consejo de Políticas de Infraestructura (CPI) sobre algunas de las materias abordadas, por lo que en este sentido esta publicación puede ser considerada un documento de elaboración propia del CPI, responsable y fidedigno de los contenidos esenciales presentados en las secciones temáticas y paneles.

I

PRESENTACIÓN



El seminario **InfraChile 2024 “Infraestructura para una logística sustentable al 2050”**, organizado por el **Consejo de Políticas de Infraestructura (CPI)**, junto a los **ministerios de Obras Públicas (MOP), Transportes y Telecomunicaciones (MTT) y Conecta Logística**, constituye un nuevo testimonio del compromiso del CPI con el debate y propuestas sobre la infraestructura de uso público en el país y su condición de factor habilitante clave del comercio exterior, desarrollo económico y bienestar de la población.

Logística e infraestructura de alto estándar son los dos aspectos principales para lograr un movimiento fluido y costo-eficiente de los productos a nivel local e internacional. No alcanzarlo significaría precios más altos de productos internos e importados, y pérdida de competitividad de las exportaciones en los mercados globales. Es mucho lo que está en juego: Chile es una economía abierta con un comercio exterior de US\$ 200.000 millones anuales, multiplicando explosivamente las cifras de hace algunas décadas. Se puede afirmar que el crecimiento de la economía y el desarrollo del país dependen crucialmente de las exportaciones, las que otorgan dinamismo a la actividad interna y financian las importaciones de insumos para las empresas y de bienes de consumo que elevan el bienestar de la población. El país se ha beneficiado del comercio exterior, nadie pone en duda que la apertura al exterior debe seguir siendo una clave estratégica de nuestro desarrollo.

Una logística eficiente se traduce en puertos, aeropuertos, rutas terrestres y ferroviarias, centros de intercambio modal, tecnología y procesos, así como sistemas de documentación, que operan coordinadamente con costos competitivos, todo ello habilitado por un sector de infraestructura consolidado. Chile ha demostrado un rendimiento logístico cercano a los costos más bajos de algunos puertos líderes en el mundo. Esta característica responde a su condición de país de mediano desarrollo, que requiere fortalecer su institucionalidad, estrechamente vinculado con el robustecimiento de una política nacional de logística y puertos.

Las bases portuaria, aeroportuaria y carretera del país constituyen un activo valioso. Sin embargo, los desafíos del comercio exterior y su logística e infraestructura asociadas, no se detienen y plantean tareas imperativas. Por ejemplo, utilizar más intensamente el modo ferroviario para la carga hacia y desde los puertos, con sus beneficios en seguridad, certeza y menor contaminación; el desarrollo de centros intermodales, el tránsito en las ciudades-puerto y sus externalidades de congestión y contaminación; la gestión de carga en los aeropuertos, a veces saturada o insuficientemente planificada; la adecuación portuaria ante nuevos productos claves de exportación (Magallanes y el hidrógeno verde es un caso a la vista).

Los desafíos señalados, y otros que aparecerán con el devenir de la actividad de carga, implican nueva infraestructura y recursos financieros. El modelo de asociatividad público-privada, validado por varias décadas en carreteras y otras grandes obras, es una alternativa eficaz y ventajosa para abordar estos desafíos, así fue destacado en el encuentro. Es coherente además con la lógica de la colaboración y los esfuerzos conjuntos para las tareas de largo aliento.

La actividad portuaria opera con puntos pendientes en materia de institucionalidad y que conforman un marco regulatorio perjudicial para su mejor funcionamiento. Existen, por ejemplo, distintas modalidades de propiedad de los centros portuarios, lo que atenta contra una sana competencia y genera incertidumbre sobre nuevas inversiones. El puerto exterior de San Antonio, una iniciativa de gran calibre todavía está en etapas previas de aprobación para iniciar su fase de construcción. No existe una planificación ni política portuaria, lo que debiera ser una prioridad-país.

El tema de la *permisología* cruzó las exposiciones y los debates, con justa razón. Son muchos los proyectos y recursos económicos que están inmovilizados por trámites y permisos, muchos de ellos discrecionales, otros superpuestos y a plazos inciertos, retrasando la creación de valor y desarrollo. El adecuado balance entre inversiones y cuidado del medioambiente, aún con avances, no ha encontrado un acuerdo. El país ha invertido -otro costo, directo en este caso- en protección del medioambiente, tanto el sector público como los privados, y existe una evidente disposición en amplios sectores para encontrar una solución razonable. El tema no parece resistir más: la economía necesita crecer y los resguardos medioambientales -corregibles y actualizables- parecen estar en un punto adecuado.

El encuentro contó con la presencia de dos destacados economistas, quienes entregaron su visión sobre el actual ciclo económico del país y las perspectivas a mediano y largo plazo. No es un panorama auspicioso, concordaron, si no se producen cambios importantes, empezando por avances en educación, productividad, disminución de la *permisología* y levantando un "Pacto para el Desarrollo" con la participación de actores políticos, económicos y sociales. La logística y su infraestructura, incluso con sus logros innegables, no son ajenos al "estancamiento estructural de la economía" -como la definieron ambos especialistas- ni tampoco a los esfuerzos por superarlo.

La economía chilena, sin embargo, ha mostrado resiliencia frente a crisis internacionales, a mercados globales inestables y a la baja, a períodos políticos complejos en el país, y al impacto del COVID. No es poco, si además se le agrega una institucionalidad que, después de todo, también ha demostrado sus fortalezas. El precario crecimiento per cápita en el último tiempo -del orden del 1% anual, lejos del 5%-6% en la década de los '90- puede y debe revertirse, bajo la condición de un acuerdo político-económico-estratégico, como se destacó en el encuentro.

El tema político en un sentido amplio no estuvo ausente en el encuentro. Se habló de consensos entre las fuerzas políticas, de liderazgos y conducción, de la participación de todos, de visión de largo plazo y de la generación concordada de rutas conducentes a un mayor desarrollo del país y sus habitantes.

El CPI siente una gran satisfacción por la convocatoria y los resultados de este encuentro y agradece la participación de los expositores y panelistas. Entre todos, creemos que hemos realizado una contribución significativa frente los desafíos de logística-infraestructura del país desde ahora, en los próximos años y a largo plazo.



II

EXPOSITORES Y PANELISTAS



- › Inauguración: **Eduardo Frei Ruiz-Tagle**, expresidente de la República, presidente Consejo de Políticas de Infraestructura (CPI)
- › Prólogo: Infraestructura para la logística del futuro
Raimundo Prieto, vicepresidente Asociación Logística de Chile A.G. (ALOG)
- › Panel 1: La Infraestructura en la base logística del país
Expositora: **Jessica López**, ministra de Obras Públicas (MOP)
Panelistas: **Jorge Flies**, gobernador Región de Magallanes
Eduardo Abedrapo, presidente Puerto San Antonio
Nicolás Claude, gerente general Nuevo Pudahuel
Moderadora: **Marcela Angulo**, directora Universidad de Concepción
- › Panel 2: La logística como elemento fundamental para el desarrollo
Expositor: **Juan Carlos Muñoz**, ministro de Transportes y Telecomunicaciones (MTT)
Panelistas: **Jorge Riesco**, presidente Sociedad Nacional de Minería (SONAMI)
Mabel Leva, directora ejecutiva Conecta Logística
Luis Eduardo Escobar, presidente Puerto de Valparaíso
Daniel Fernández, presidente Cámara Marítima y Portuaria de Chile A.G.
Moderadora: **Katia Trusich**, presidenta Cámara de Centros Comerciales de Chile
- › Panel 3: Rutas de Consenso: Miradas políticas para el Chile que viene
Expositores: **Óscar Landerretche**, economista y académico Universidad de Chile
Ignacio Briones, economista y académico Universidad Adolfo Ibáñez
Panelistas: **Andrea Balladares**, secretaria general Renovación Nacional
Claudio Castro, alcalde de Renca
Moderadora: **Carolina Jiménez**, periodista

III

EXPOSICIÓN EDUARDO FREI R-T.

Expresidente de la República
Presidente Consejo de Políticas de
Infraestructura (CPI)



La logística y su infraestructura en el país están en todas partes, comenzó subrayando el presidente del CPI. En los aeropuertos, donde los aviones pueden aterrizar en las peores condiciones con 100% de neblina gracias a las pistas y la torre de control del aeropuerto, tal vez el símbolo de la logística. Desde el petróleo y los celulares, hasta el café y el plátano, que no los producimos, son productos que recibimos porque disponemos de la logística y las instalaciones necesarias. Igualmente, nuestras exportaciones de cobre, madera, salmónes, cerezas y decenas de otros productos se despachan desde puertos y aeropuertos que constituyen un activo-país para una economía abierta con un volumen de comercio exterior equivalente al 75% del PIB.

Las carreteras tienen menos logística, pero su contribución al engranaje logístico general no puede subvalorarse: la carga por el modo carretero es por lejos la más importante dentro del país, y por cierto hacia y desde los puertos y aeropuertos. No obstante, conlleva problemas de seguridad, contaminación y congestión, los que deben abordarse y compararse con las bondades del modo ferroviario, es uno de los temas importantes que debieran incluirse en la agenda próxima. El sector enfrenta obligaciones de sustentabilidad y medioambientales que el país se ha comprometido a abordar. El cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sustentable de Naciones Unidas, un tema que el CPI ha tratado en toda su importancia, no pueden soslayarse ni aminorarse.

La infraestructura-logística de los puertos y aeropuertos tiene importantes exigencias operativas. Sin embargo, ¿cuántos puertos de Chile operan con el ferrocarril?, ¿cuántos aeropuertos? Así se hace en todos los grandes puertos del mundo, también en aeropuertos, pero aquí casi no sucede. En el transporte de carga local el modo ferroviario participa un 4%, mientras en los países desarrollados la cifra es de 20% a 50%. Otro asunto clave son los centros intermodales: ¿cuántos tenemos en el país? Ninguno.

Todo se basa en los puertos, las cifras así lo indican: el 94% de nuestro comercio exterior se mueve por puertos. La política portuaria, que se formuló a través de una ley especial, ya cumple 25 años y la realidad hoy día es absolutamente distinta. El actual sistema portuario no responde a las necesidades del país. Hay que revertir esta situación y hoy día existe la posibilidad de hacerlo. Un ejemplo: se ha planteado la idea que, en la zona de Huachipato, en los terrenos donde estaba la acería, se levante un puerto de gran escala. Tendría protección, porque está en la bahía de San Vicente; los ferrocarriles que ya están y con trazados importantes. Ese puerto y su logística se transformarían en un polo de desarrollo para toda la región del Biobío, sin duda, algo espectacular.

Los asuntos portuarios van a seguir cambiando y mucho. Después de la pandemia, comenzaron a fabricarse barcos de 400 metros de largo y 60 metros de eslora, con capacidad de 24.000 contenedores ¿Cuántos de estos barcos pueden llegar a Chile? Ninguno. No tenemos ningún puerto que resista un barco de más de 12.000 o 14.000 contenedores. Mientras tanto, en Perú se inauguró el puerto de Chancay, de gran escala, y ya empieza la construcción de otro puerto similar.

Para hablar de logística hay que referirse a China, la segunda mayor economía del mundo y principal socio comercial de nuestro país, comprador del 40% de nuestras exportaciones totales, unos US\$ 38.000 millones el año 2023. Hace pocos días, se cumplieron 10 años desde que China Eastern comenzó a transportar productos chilenos a toda el

Asia-Pacífico. Pero ahora, al celebrar los 10 años, comenzó el primer embarque de las famosas cerezas. El vuelo desde Chile en 12 horas llega a Los Ángeles, y en otras 11 o 12 horas a Shanghái. O sea, en 24 horas las cerezas, salmones y muchos otros productos están llegando a los mercados del Asia; estos han sido desafíos cumplidos de la logística y es una tarea-país permanente. China, a propósito, ha participado financieramente y con asesoría tecnológica en Perú, para la construcción del puerto de Chancay -la llamada conexión Shanghái-Chancay- con capacidad para recibir a los barcos más grandes ya operativo y con el proyecto de otro gran puerto.

El desempeño logístico de Chile el año 2018, se ubicaba en el lugar 34 en el mundo, hoy es 61. El mensaje es muy claro: hay que invertir más. El presupuesto de inversiones del Ministerio de Obras Públicas equivale al 2,5% del PIB, una cifra insuficiente: se necesita al menos duplicar ese monto. Una situación así se ha conocido, a comienzos de los 2000, en el *peak* de desarrollo de todas las obras de infraestructura y todas las licitaciones, se llegó a 4,5% - 5%. Hubo años en que -vía licitaciones- se invertía más que el total del presupuesto del MOP. Entonces, esto sí se puede, está demostrado y hay que empujarlo.

El agua desalada es un caso paradigmático y hay que dedicarle un espacio. Para empezar, ha provocado un cambio impresionante para la minería del país: el 80% del agua que la abastece es agua desalada. Hasta ahora, se han construido 25 plantas desaladoras y hay otras 25 en desarrollo. Con una tercera etapa estaría prácticamente resuelto el problema del agua potable en las zonas de Coquimbo, Copiapó y Antofagasta.

Pero a veces las cosas no son tan directas ni sencillas. La *permisología* está ahí, marcando su presencia sobre una multiplicidad de proyectos de inversión. El resultado es que los frena, los complica innecesariamente o los impide; las plantas desaladoras no han estado ajenas a este escenario y, por el contrario, muchas veces han sufrido retrasos por razones injustificadas o desproporcionadas respecto del bien que se obtiene. Y aquí asoma el hecho paradójico: muchos proyectos que ayudan y están en línea con la producción bajo criterios de sustentabilidad y combate al cambio climático -energías limpias, por ejemplo- son frenados o directamente rechazados por consideraciones menores o corregibles sobre sustentabilidad y medioambiente. Son centenares de proyectos y miles de millones de dólares los que están detenidos por la cantidad de permisos y trámites exigidos, y sus plazos inciertos, propios de una burocracia que no es admisible. El tema ya rebasó las preocupaciones sectoriales y hay un proyecto de ley en discusión en el Congreso. Ojalá que ataque frontalmente el problema.

El CPI, en sus 12 años, ha entregado una propuesta sobre infraestructura y desarrollo a todas las candidaturas presidenciales, ahora se está preparando la próxima para los candidatos a la elección de 2025. Es una visión estratégica de largo plazo que debiera orientar las decisiones del nuevo gobierno en las prioridades de obras mayores. Hay otros aportes importantes del CPI en su historia, como el Fondo de Infraestructura, el que costó mucho formularlo y que lamentablemente perdió su enfoque original. Ha estado incursionando a escala reducida en diversas iniciativas, pero lejos de sus ambiciones que le dieron vida. Llamado ahora Fondo Desarrollo País, corresponde recuperarlo de acuerdo con lo que debieran ser sus reales objetivos. Se transformó en algo distinto para lo que fue creado y que aprobó el Parlamento: disponer de fondos para elaborar proyectos de alto estándar y además de largo plazo, como son todas las obras de infraestructura para la logística.

Hace dos años el CPI preparó un proyecto necesario y bien fundado: crear una institución público-privada a nivel de la Presidencia de la República para definir las obras de infraestructura prioritarias de mediano y largo plazo. Ese proyecto está en el Congreso. Desgraciadamente se le hicieron algunos cambios al original que presentó el CPI, que era de composición público-privado, no solamente público. El proyecto que está en el Congreso hoy día tiene solo funcionarios públicos, no tiene ningún privado. Es necesario modificar ese proyecto.

La asociatividad público-privada ha sido la clave del desarrollo de la infraestructura del país a partir de los años 90. Y esta es la manera de hacerlo en el mundo. El CPI ha trabajado en expandir esta idea y colaborar con las autoridades. La asociatividad público-privada es clave para el desarrollo de Chile, no hay otra alternativa. Hay pruebas tangibles de su eficacia: los montos invertidos bajo este modelo asociativo desde los años 90 llegan a US\$ 27.000 millones, a los que deben sumarse otros **US\$ 17.000 millones bajo este gobierno a partir de 2024**. Las obras y sus servicios bajo el modelo de concesiones están a la vista en muchos sectores.

¿Estamos en condiciones de dar un salto y crecer a tasas satisfactorias? La alternativa no sirve: es caer en la trampa del ingreso medio; esto es, los países que llegaron a un punto auspicioso, pero ahí se quedaron. Si no hay buena infraestructura y logística, el país puede quedar empantanado. Porque todos los proyectos que deben hacerse, y de los que tanto se habla -litio, hidrógeno verde- son infraestructura y logística.

¿Por qué no se puede hacer? Están las condiciones y las capacidades humanas, se puede adquirir las tecnologías de todas partes del mundo. Somos un país globalizado, como pocos en el mundo. Tenemos más de 70 países que son parte de nuestra red de acuerdos comerciales, significa que estamos entre los cinco países con las redes más amplias. Por eso hay que ser siempre optimistas, Chile es respetado internacionalmente. El Pacífico es un lugar de crecimiento y desarrollo para todo el mundo y lo va a seguir siendo cada vez más.

Las tasas de crecimiento actuales no son aceptables, a este ritmo demoraríamos 70 años en ser un país desarrollado. Chile tiene que crecer a tasas entre 5% y 8%. Se logró en el pasado y nadie entonces podría decir que es una quimera. Pero existen requisitos fundamentales: hay que tener visión de país y ponerse de acuerdo para rediseñar el futuro.

Además, hay asuntos esenciales que abordar. El sistema político está en problemas hace mucho rato, y es clave para el desarrollo del país. Hay que arreglarlo, cambiarlo, no es compatible con las necesidades y desafíos del país. Van a presentarse 30 o 40 partidos en las próximas elecciones. Así no funciona ninguna democracia en el mundo. Y las que tienen tantos partidos, se transforman finalmente en dictaduras. Los países que no tienen buena política no tienen buen gobierno, crecimiento ni desarrollo.

Durante 12 años, el CPI, que agrupa a personas de todos los sectores de Chile, todos los expresidentes de la República, ministros del área de infraestructura, personas de empresas de ingeniería y de arquitectura, de colegios profesionales y de bancos de financiamiento, entre otros actores, han venido colaborando. Y esa es la experiencia público-privada que hacemos todos los días.

IV

EXPOSICIÓN RAIMUNDO PRIETO

Vicepresidente Asociación Logística
de Chile A.G. (ALOG)

Asociación Logística

Infra
Chile
2024



La Asociación Logística de Chile agrupa a unas 100 empresas y funciona desde hace 20 años. En la entidad participan puertos, terminales de contenedores, operadores logísticos y almacenistas. La gran mayoría de la carga de Chile pasa por algunos de los nuestros asociados en alguna parte. Ellos son los principales usuarios de la infraestructura logística.

La logística hace a un país más competitivo. Pero la logística es propia de cada país, es su huella digital, y tiene un desarrollo local que es muy importante. Se pueden ver muchas experiencias de afuera, pero la logística del país hay que desarrollarla aquí.

El eslabón frontera de la logística -**puertos y aeropuertos**- es el punto crucial y ha sido una historia de éxito en los últimos 25 años. Y aquí una sola palabra: concesiones. Las concesiones indujeron a los privados a invertir y competir por la carga, generándose tarifas de transferencia al nivel internacional y, puede asegurarse, han sido un pilar del desarrollo más reciente del país.

Los costos logísticos de nuestros aeropuertos son más altos que los de la competencia a nivel sudamericano, hay mucha carga chilena de exportación que hoy sale por Buenos Aires, es decir, paga el flete desde el aeropuerto Arturo Merino Benítez hasta allí.

El segundo eslabón de la logística -**el transporte doméstico**- también es tributario de las concesiones, las que permitieron dotar al país de infraestructura carretera de alto estándar para trasladar las cargas dentro del territorio bajo criterios de competencia.

El tercer eslabón logístico -**la distribución a las empresas, tiendas y personas**- está viviendo un cambio de modelo, el que mutó en estos últimos 25 años. Las cargas que ingresan al país ahora llegan a centros de distribución desde donde son abastecidas las tiendas dentro de Chile. Es un modelo que se desarrolló sobre la base de la inversión de privados y que estableció polos logísticos en las afueras de las ciudades. La operación logística pasó a ser un rubro que antes no existía, las empresas manejaban su carga. Hoy en día la carga, en gran medida, está operada por terceros, que a su vez transforman la logística en una ventaja competitiva para cada empresa.

¿Cuál es la situación actual en nuestra logística? Hoy nos encontramos en una etapa crítica: el modelo está llegando al límite en varios de sus eslabones, explicó el expositor, y no ha colapsado -por ejemplo, que una descarga deba cambiar de lugar con los consiguientes mayores costos en combustible, tiempo, congestión- solo porque la economía se ha ralentizado y no ha presionado al sistema logístico.

Los desafíos principales del sistema logístico tienen que ver con nuevas inversiones en puertos -Valparaíso y San Antonio, para empezar- y también en aeropuertos para superar su insuficiente nivel logístico actual y para el desarrollo de aeropuertos internacionales en el norte y sur. Las nuevas concesiones en estas áreas deben enfocarse en potenciar la competitividad de nuestro comercio internacional.

Hay otros aspectos importantes que considerar y que no están muy visibilizados dentro del sistema logístico integral:

- **Seguridad:** la utilización de las carreteras en la noche es casi nula debido a la inseguridad, y se genera capacidad ociosa.
- **Conductores:** faltan conductores por el tema de seguridad.
- **Modo ferroviario:** hay que realizar esfuerzos especiales para ampliar el transporte de carga por ferrocarril.
- **Desarrollo de terminales:** los nuevos terminales tienen que ubicarse en los polos logísticos en las ciudades, no sirven los terminales fuera de las ciudades.
- **Cabotaje marítimo:** es un componente que tiene mucho potencial.
- **Normativa de almacenaje y distribución:** Muchas de las cargas desde los centros de distribución ya no viajan a las tiendas, transitan a las casas, al destino final. Sin embargo, este modelo no cuadra con la normativa actual, y se requieren correcciones y actualizaciones.



PANELES



PANEL 1 | **LA INFRAESTRUCTURA EN LA BASE LOGÍSTICA DEL PAÍS**

Expositora:

Jessica López

Ministra de Obras Públicas (MOP)



Panelistas:

Jorge Flies

Gobernador Regional Magallanes

Eduardo Abedrapo

Presidente Puerto San Antonio

Nicolás Claude

Gerente general Nuevo Pudahuel

Moderadora:

Marcela Angulo

Directora Universidad de Concepción (sede Santiago) y consejera Consejo de Políticas de Infraestructura (CPI)

EXPOSICIÓN JESSICA LÓPEZ

MINISTRA DE OBRAS PÚBLICAS (MOP)

La ministra se refirió a desafíos y compromisos-país sobre el fortalecimiento de la capacidad logística, teniendo presente que el país juega un rol tan importante como puerta de entrada al Pacífico. Hay un gran potencial, señaló, para convertir a Chile en un líder regional en infraestructura y en la logística que la acompaña, y para lograrlo hay que tener una mirada de futuro.

Las inversiones del Ministerio de Obras Pública (MOP) en infraestructura no son solo construir caminos, puertos o ferrocarriles, sino también impactar positivamente sobre oportunidades, empleos y desarrollo económico y social bajo una perspectiva de sustentabilidad.

Las redes de carreteras y ferrocarriles, los centros multimodales, los puertos y aeropuertos, deben ser, y lo son en buena medida, la columna vertebral del sistema logístico y tienen que ser diseñados y operados para trabajar en conjunto y así optimizar el movimiento de productos y personas. Esta integración reduce los costos logísticos, acorta los tiempos de transporte y minimiza el impacto medioambiental al priorizar modos más eficientes y sostenibles como el ferrocarril. Los nodos logísticos y centros de distribución, a desarrollar en plenitud, juegan un papel fundamental en el sistema integral. Además de sus ventajas logísticas evidentes, promueven la descentralización y dinamizan las economías locales.

Un sistema logístico bien diseñado reduce las emisiones de carbono y sus externalidades negativas. Menores emisiones no solo es beneficioso para el medioambiente, sino también para la salud de las personas, especialmente en las ciudades donde la congestión y la contaminación son problemas críticos, más del 84% de la carga se transporta en camiones, lo que contribuye a las emisiones.

Cada kilómetro de ferrocarril modernizado, cada *bypass* mejorado y cada puerto optimizado, entre otros factores, significan más oportunidades para nuestro país y nuestros habitantes. Todas estas tareas no pueden ser ajenas a una lógica que los planifique y coordine desde la autoridad central.

La misión ahora es el trabajo conjunto: sector público, sector privado y también la sociedad civil. Construir un sistema logístico multimodal integrado, subrayó la ministra, no es solo una meta, también es un compromiso con las generaciones futuras.

Chile tiene el potencial para liderar en logística sustentable, concluyó, y no solo en América Latina. La tarea es construir entre todos juntos un país donde el desarrollo logístico sea sinónimo de progreso económico, social y medioambiental.

PANEL

El panel abordó temas institucionales pendientes para lograr tanto una mejor performance logística como una mejor coordinación con los proyectos de infraestructura que son necesarios. Se subrayaron también aspectos de las presentaciones anteriores con un enfoque más concreto. A continuación, los principales asuntos tratados:

El proyecto Puerto Exterior de San Antonio está concentrando las miradas sobre el desarrollo portuario del país. Y ahora está avanzando a pasos decididos con los estudios y análisis para obtener la resolución de calificación ambiental. La empresa ya ha llamado a manifestación de interés y está trabajando con 34 compañías de los distintos continentes y que son las más importantes en materia de construcción de puertos de gran escala y también de dragados de mayor tamaño. El objetivo concreto es estar llamando hacia inicios de 2025 a precalificación y a mediados de año a la licitación de la obra mayor, que es el molo abrigo, junto con el dragado y las obras habilitantes. Antes de que termine el actual gobierno, podrían estar adjudicados los contratos para que el Puerto Exterior se empiece a construir el año 2026.

Pero también se puede avanzar en paralelo. El puerto de San Antonio está acelerando en sus aspectos estructurantes, esto es, asegurar la adecuada convergencia del Camino de la Fruta y la Ruta 78 para los ingresos y salidas de la carga en camiones. También se está trabajando con la Empresa de los Ferrocarriles del Estado (EFE) en la ampliación de la estación Intermodal Barrancas, EFE está invirtiendo más de US\$ 20 millones y, por su parte, el puerto ha alcanzado un acuerdo con *DP World*, uno de los concesionarios del terminal de contenedores y multipropósito del puerto. Es un acuerdo relevante: incluye normas sobre libre competencia y sobre equidad y simetría entre los operadores.

La ampliación de Barrancas implica multiplicar por cuatro la actual carga ferroviaria del puerto –y pasará a representar al menos el 10% del total de carga–, y para el Puerto Exterior hay un proyecto de un nuevo corredor ferroviario de carga entre Santiago y San Antonio, con un centro logístico para intercambio modal en Peñaflores.

En la Región de Magallanes se está hablando de puertos y de aeropuertos, de un sistema logístico integral. Así, el aeropuerto de Puerto Natales recibió hace poco la inversión más grande de los últimos 20 años y, entre otras iniciativas, se están conectando ahora grandes territorios por la costa.

Sin embargo, la dinámica económica y logística de la Región pasa ahora fundamentalmente por el hidrógeno verde. Si se desarrollan cuatro de los 22 proyectos de hidrógeno verde, la contribución de Magallanes al PIB llegaría al 10%, es decir, diez veces más que hoy en día. Una expectativa así obliga a planificar consistentemente.

La Región de Magallanes ha realizado tareas al respecto. Es la primera región que va a tener un estudio de borde costero con evaluación estratégica medioambiental. Además, va a disponer de un plan regulador intercomunal para las provincias de Magallanes y Tierra del Fuego, donde se ubicará el desarrollo de hidrógeno verde, y es la única región en Chile con todos sus planes reguladores comunales en proceso de actualización. Hay también acuerdos y programas sobre ampliaciones en los puertos de Mardones y Prat que involucran a la empresa Portuario Austral, ASMAR y ENAP sobre todo para asuntos de transporte y almacenamiento con relación al hidrógeno verde.

Una iniciativa destacable y que ilustra la validez de los esfuerzos conjuntos público-privados es el Proyecto Transforma, en Magallanes, una iniciativa entre el Gobierno Regional, el ministerio de Economía y CORFO, con foco en el hidrógeno verde. Contiene un capítulo de gobernanza, de cómo se ordena el aparataje público-privado para que el proyecto funcione; está aplicado a los ámbitos de infraestructura, habilitación público-privada, desarrollo humano, normativa y medioambiente. Es un verdadero “Pacto Magallanes” sobre lo que se espera del desarrollo del hidrógeno verde en la región.

Pero no solamente eso: se va a crear el primer centro tecnológico en Chile de hidrógeno verde, que ya está adjudicado a un consorcio chileno-internacional, y también con una formación multinivel partiendo desde los colegios técnicos-profesionales, institutos profesionales y universidades.

El tema de aeropuertos tiene sus propias complejidades y desafíos. Chile es una verdadera potencia en términos de carga aérea. En 2024 el aeropuerto de Santiago va a manejar 430.000 toneladas de carga y lo posiciona como el tercer aeropuerto y centro logístico de América Latina, detrás de Ciudad de México y Bogotá, por arriba, incluso, de Sao Paulo.

Muchas de las infraestructuras de carga del aeropuerto de Santiago han sido creadas de manera rápida y -quizás precipitada- para construir el nuevo terminal. Ahora lo que corresponde es planificar a través de una política pública la definición de una entidad encargada de coordinar esta política, su implementación y actores. Las infraestructuras de carga aérea del aeropuerto de Santiago van a necesitar ampliarse. Y es lo que hay que preparar hoy. Existen factores a favor: los almacenes de importación y exportación están separados y tienen capacidad. Pero la interfaz -avión, camiones, ruta- tiene limitaciones en accesos viales y manejo de la capacidad para los camiones.

Es evidente que existen espacios de mejora en la coordinación entre diversos organismos del Estado que tienen iniciativas de inversión y, ciertamente, aquellas en infraestructura de logística. Una coordinación satisfactoria supone un Plan Nacional de Infraestructura Pública en el mediano-largo plazo y en esa tarea está el Ministerio de Obras Públicas. Probablemente en marzo de 2025 este ministerio entregue las propuestas definitivas de este Plan, el que ha contado con la participación de otros organismos públicos y con el trabajo de un consejo asesor donde participan exautoridades de ministerios del ámbito de la infraestructura, universidades, profesionales del CPI, entre otros.

También deben integrarse planes específicos, como uno de infraestructura hídrica, por razones más que evidentes. Todas estas iniciativas estructurales suponen y demandan una institucionalidad –que incluye a los sectores público y privado– que sostenga la práctica continua de estar observando a 30 o 50 años la infraestructura que el país va a necesitar. Como se señaló anteriormente, el CPI ha sido activo en esta materia y presentó una propuesta de una entidad asesora directa del Presidente de la República para esa mirada de largo plazo.

Hay que observar de manera distinta desde el Estado los controles y procedimientos en los puertos y aeropuertos. Hoy en día, el cumplimiento de estas funciones públicas lo realiza un conjunto de instituciones. Es un modelo que tiene problemas, tales como asimetrías entre las distintas fronteras, aeropuertos y puertos sobre la disposición de recursos de otras entidades, lo que atenta contra un funcionamiento eficiente de cada plataforma. Una mejor alternativa institucional, se argumentó, es disponer de una sola entidad de control que concentre las tareas y recursos necesarios, disminuyendo las coordinaciones complejas y redundantes.

Al final, se trata de eficiencia y competitividad a nivel global de los centros de carga y descarga. En Perú, el aeropuerto Jorge Chávez de Lima va a contar con una infraestructura logística más amplia. Ya se mencionó la inauguración del puerto de Chancay y el desarrollo de otro proyecto portuario, ambos con inversión y asesoría de China.

PANEL 2 | LA LOGÍSTICA COMO ELEMENTO FUNDAMENTAL PARA EL DESARROLLO

Expositor:

Juan Carlos Muñoz

Ministro de Transportes y Telecomunicaciones (MTT)



Panelistas:

Jorge Riesco

Presidente Sociedad Nacional de Minería (SONAMI)

Mabel Leva

Directora ejecutiva Conecta Logística

Luis Eduardo Escobar

Presidente Puerto de Valparaíso

Daniel Fernández

Presidente Cámara Marítima y Portuaria de Chile A.G.

Moderadora:

Katia Trusich

Presidenta Cámara de Centros Comerciales de Chile

EXPOSICIÓN JUAN CARLOS MUÑOZ

MINISTRO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES (MTT)

El ministro dividió su presentación en dos ámbitos. Primero, una serie de cifras que ayudan a ordenar el valor y la magnitud de la logística en nuestro país. Y posteriormente, algunos desafíos orientadores desde el Ministerio para que la logística, especialmente la portuaria, sea lo más eficiente, segura y sustentable posible. Los datos más relevantes fueron los siguientes:

- **Un 4,1% del PIB del país es lo que representa el sector logístico.** La cifra se obtiene a través de un trabajo con Conecta Logística que despejó lo que es propiamente el transporte de carga, el que siempre aparece consolidado con el de pasajeros.
- **Un dólar invertido en logística genera 2,5 dólares en la producción nacional.** Es un efecto multiplicador muy elocuente sobre la importancia de nuestra logística como sector prioritario.
- **Entre 8% y 12% es el costo logístico del comercio exterior de Chile.** Se daba como un hecho que este costo era de 18% de acuerdo con un estudio del Banco Mundial del año 2006. Sin embargo, un trabajo interno exhaustivo concluyó que el real costo se ubica en el rango señalado y que resulta solo un poco más alto que el de una muestra de puertos importantes en el mundo. Pero, la condición de economía abierta y altamente dependiente de las exportaciones obliga a perseverar en inversiones en infraestructura, además de tecnología y procesos, que conduzcan a una mayor eficiencia.

El Ministerio ha definido ocho ámbitos que dan forma a las directrices sobre las cuales trabajar. También, algunos proyectos específicos que son particularmente críticos para que la logística pueda funcionar de mejor manera.

1. Lo primero es focalizar esfuerzos para ir **reduciendo los costos logísticos**, entendiendo que los puertos son un factor crucial, aunque no el único. La reducción de costos exige una enorme colaboración público-privada y, al mismo tiempo, una muy buena capacidad de diálogo, de conectividad. Al final, para que la logística funcione adecuadamente, es fundamental que en cada uno de los eslabones la carga se pueda mover en forma eficiente y segura. Es clave entonces disponer de sistemas integrados y una adecuada comunicación.
2. Se requiere una **mirada más integral**, no una de modo a modo, servicio a servicio o puerto a puerto, sino del sistema logístico en su integralidad. Y también una visión de largo plazo, entendiendo que muchas de las inversiones necesarias tienen plazos muy prolongados.
3. Los puertos son fundamentales, pero no operan solos: cada uno debe disponer de la **infraestructura** y las capacidades adecuadas, además de contar con accesos viales y ferroviarios eficientes. Aquí cabe subrayar, como un desafío especial, que la entrada y salida de la carga de la ciudad-puerto sea lo menos compleja posible para gestionar eficientemente este tránsito camionero.

4. **Aumento de la capacidad portuaria:** hay que ir previendo los crecimientos de demanda y de necesidades. Dos factores aquí son claves: uno, la Asociación Público-Privada, que ha dado tan buen resultado, y dos, generar los mecanismos desde el Estado que otorguen certeza a ese sector privado en términos de definiciones y plazos claros, los permisos ambientales, por cierto, no son ajenos a estos requisitos: debieran ser, al mismo tiempo, los más rigurosos y rápidos.
5. Aplicar algunos ajustes **institucionales** para ir eliminando asimetrías regulatorias dentro de un sistema portuario extremadamente asimétrico. Hay puertos del Estado, puertos privados de uso público y otros de uso solo privado. Y todos ellos compiten en condiciones que no son verdaderamente simétricas. Resulta muy importante generar un rayado de cancha que resuelva esas asimetrías regulatorias y que favorezcan la libre competencia.
6. Elaborar una **Política Nacional Logístico-Portuaria** en la que se ha venido trabajando. La institucionalidad que se vaya generando permitiría, en particular, tener un muy buen vínculo con el sector ferroviario. La aspiración es que un porcentaje muy importante de la carga que entra y sale de los puertos, lo haga por el modo ferroviario. Es una muy buena alternativa por su eficiencia en términos de costo por tonelada/kilómetro transportado, por indicadores de seguridad, y por su menor congestión y contaminación.
7. Desarrollar distintas **plataformas de gestión** que permitan hacer más expedito el sistema de ingreso de la carga a nuestro país. Ya existe la ventanilla única marítima donde se han probado algunos ingresos de barcos virtuales para poder ver cómo funciona, y se están afinando otros sistemas tecnológicos.
8. Estos servicios y bienes públicos de uso compartido necesitan una **tarifa**, que es aquella de uso portuario, que ayuda a financiar parte de todos estos esfuerzos.

El ministro destacó algunos proyectos claves y que son fundamentales para materializar la infraestructura público-privada. No es solamente el Puerto Exterior de San Antonio, con sus seis millones de contenedores al año, con un corredor ferroviario entre San Antonio y Santiago, con una estación de transferencia modal en el sector de Peñaflor. Es un corredor que debería ser capaz de mover cerca del 40% de la capacidad del puerto.

Está la ampliación del puerto de Valparaíso, con sus cuatro componentes:

- Explanada en San Mateo,
- Expansión del Terminal 3,
- Terminal Costanera, y
- Muelle de cruceros.

Hay que seguir avanzando también en las licitaciones de concesiones portuarias. Algunas están próximas a terminar, en tanto que otras culminarían en 20 años; hay que definir cómo se continúa con ellas. Esto es parte del trabajo por hacer para darle continuidad a esta alianza público-privada, la que permite que sean concesionarios privados los que van operando y trayendo tecnología, eficiencia y mayor seguridad a los puertos de nuestro país.

Un asunto clave es la accesibilidad terrestre en varios puertos que están enclavados en el centro de la ciudad. También se está avanzando en la creación de la autoridad logística portuaria a nivel nacional, que permita dar un ordenamiento a este ecosistema de puertos públicos y privados y sus asimetrías.

El tema del corredor bioceánico que se está trabajando para llegar a los puertos de Iquique, Mejillones, Tocopilla y Antofagasta ocupa un lugar destacado en la agenda. Hay un ecosistema ahí y se hace un esfuerzo enorme para generar este corredor desde el sector sur de Brasil, pasando por el norte de Argentina y todo Paraguay. En el caso de Chile, hay que invertir en algunos puertos adicionales, por ejemplo, en Iquique y Antofagasta.

Hay un tremendo desafío en Magallanes asociado al plan de hidrógeno verde. No solamente está la expansión y el reforzamiento del puerto de Mardones para recibir los aerogeneradores que van a permitir captar la energía eólica y desarrollar el hidrógeno verde en esa zona. Hay otros proyectos portuarios, está Laredo, y con el trabajo que podemos hacer en esos dos puertos se puede capturar aproximadamente un 60% de los proyectos que han estado manifestando interés.

La logística no se juega solamente desde el Estado, ni desde un privado, ni desde un modo de transporte. Nadie se salva solo cuando hablamos de logística, y por eso es tan importante la **colaboración** para que los puertos tengan un movimiento fluido, seguro y eficiente.

PANEL

El tema de la logística e infraestructura contiene múltiples dimensiones: institucionalidad, obras, recursos financieros, plazos, regiones, medioambiente, entre otras, las que fueron abordadas en este panel.

La logística y su infraestructura en el país enfrentan variados desafíos de gestión, procesos e inversiones, pero el diagnóstico debe ser preciso y balanceado. La calidad de la operación actual de puertos y aeropuertos es bastante adecuada. Se trata entonces de corregir insuficiencias y optimizar la *performance*, de anticipar y planificar las iniciativas hacia adelante. Hay problemas en nuestro sistema logístico -que se están repasando en este encuentro y que son superables- pero no hay crisis logística hoy en día ni debiera haberla en el futuro, en tanto los desafíos aparecen bien diagnosticados. Lo que corresponde, y este es el real desafío, es hacer “lo que se sabe que hay que hacer”.

La colaboración entre todos los actores del sistema es un aspecto fundamental, en tanto la logística es un conjunto de eslabones coordinados. Un aspecto importante de la colaboración es el poder compartir infraestructura en logística y en otras actividades, lo que, de nuevo, por aprobaciones y trámites excesivos, lleva al tema de *permisología* y coordinación desde el Estado.

Los ciudadanos deben participar activamente en las decisiones sobre las obras en puertos y aeropuertos. Es un tema conocido y asumido en el país sobre inversiones medianas y mayores, por ejemplo, en minería y energía, aunque también en nueva infraestructura en las ciudades para diversos fines. La necesaria “licencia social” operó en el caso de la ampliación del puerto de Valparaíso donde se firmó el “Acuerdo por Valparaíso” el que incorporó a más de 70 instituciones y personalidades de la región que lo firmaron y dijeron: sí, es un proyecto que apoyamos. Es un gran desafío que requiere mucho trabajo con la gente en el territorio.

Una mejor operación logística se logra por dos caminos: uno, gestionar más eficientemente la infraestructura disponible y, dos, ampliar la infraestructura. Por ejemplo, en gestión, en algunos casos, hay que revisar la cantidad de turnos de los camiones con el objetivo de aumentar las horas. En el puerto de Arica, en un año, se aumentó la operación portuaria del 75% al 94% del tiempo solo con medidas de gestión.

Hay un problema con los tiempos de las concesiones de los puertos. Entre 2030 y 2033 vencen prácticamente todos los contratos de las concesiones vigentes, y la aprobación de un proyecto toma seis o siete años. Esto dibuja un horizonte muy ajustado. Y mientras tanto, la ley impide prorrogar concesiones más allá de los 30 años. La única empresa que ha enviado al Tribunal de Libre Competencia “unas bases”, que es un requisito de la ley, es la Empresa Portuaria de Valparaíso.

Hay que buscar un adecuado balance entre medioambiente y obras de infraestructura. Si los proyectos -por ejemplo, de rutas y accesos en la ciudad- demoran su operación más allá de lo razonable por temas medioambientales, entonces la permanencia y expansión de las externalidades negativas (congestión y contaminación) tendrá mucho más impacto que la construcción de una obra.

Una ciudad sostenible tiene que facilitar la logística, no restringirla. Tanto los accesos a los puertos como “última milla” son operaciones logísticas indispensables para todos. Sin logística no hay salud, no hay educación, no podemos vestirnos y no podemos comer. Entonces, mientras no haya un reconocimiento de la importancia de la logística para el diario vivir de todos nosotros, la base para una conversación productiva está claramente incompleta. El desafío de fondo, entonces, es: ¿cómo planificar ciudades con zonas adecuadas, asumiendo que la carga y descarga tienen que ocurrir, con el objetivo de atenuar al máximo las externalidades y lograr un flujo adecuado?

PANEL 3 | RUTAS DE CONSENSO: MIRADAS POLÍTICAS PARA EL CHILE QUE VIENE

Expositores:

Óscar Landerretche

Economista y académico
Universidad de Chile



Ignacio Briones

Economista y académico
Universidad Adolfo Ibáñez



Panelistas:

Andrea Balladares

Secretaria general Renovación Nacional

Claudio Castro

Alcalde de Renca

Moderadora:

Carolina Jiménez

Periodista

EXPOSICIÓN ÓSCAR LANDERRETCHÉ

ECONOMISTA, ACADÉMICO UNIVERSIDAD DE CHILE

El diagnóstico es claro: la economía chilena enfrenta un problema estructural que se extiende por largo tiempo. En los últimos cuatros años, a octubre de 2024, el crecimiento per cápita promedio anual llegó a un 0,9%. Después de la “década dorada” que finalizó en 1998, alimentada por dos superciclos de los *commodities* y su impacto en el precio del cobre junto a la aparición del molibdeno y, en el segundo ciclo, del litio, donde el ingreso per cápita llegó a crecer casi un 6,5% anual, la economía ha venido mostrando señales de un estancamiento secular.

Es efectivo, también, sin embargo, que dos crisis globales, la asiática de 1998 y la *subprime* de 2007, golpearon fuertemente a nuestra economía abierta y sujeta, mucho más que otras, a los vaivenes de los mercados internacionales. En cualquier caso, resulta notorio que la economía ha perdido dinamismo y corresponde preguntarse, prioritariamente, qué hay que hacer para recuperar el crecimiento. Porque de seguir así, el crecimiento tendencial del ingreso per cápita anual andaría por el 1% y en el mejor de los casos no superaría el 1,3%.

Muchos no toman conciencia del tipo de problema que enfrenta la economía chilena. Algunos piensan que es un problema simplemente de alternancia política. Es decir, que, si cambia la alianza política que está gobernando, la economía se va a arreglar. Pero la realidad es, que ha habido varios gobiernos con alternancia política y el decrecimiento persiste. Si la serie de datos se depura del impacto positivo de los superciclos, la caída es completa, casi continua. No basta simplemente con un arreglo cosmético, el problema económico es más profundo. Los grupos políticos que han gobernado por los últimos 20 años tienen que hacer cosas diferentes a las que hicieron antes o esto no se va a solucionar.

La evolución de la tasa de inversión (inversión/PIB) es un dato revelador. Chile invertía 15% del PIB. Pero a partir de los 90 el 15% pasó a ser el 25%, es decir, aumentó en 60% la escala de inversión y eso permitió que nuestras ventajas comparativas en recursos naturales se tradujeran en productos exportados. Pero los países de ingreso medio-alto, donde está Chile, invierten el 32% del PIB. Si el país agregara 8 puntos del PIB a la inversión en infraestructura es seguro que habría mayor crecimiento. Sin embargo, ahora tenemos el 25%, entonces, ¿cuál es el problema? El punto está en que esta tasa de inversión incluye la mantención del stock de inversión existente, no es fresca, y además la nueva inversión tiene rendimientos decrecientes.

El país necesita una estrategia de desarrollo de largo plazo. Pero si no hay liquidez y flujo de recursos, no funciona, y, por tanto, requiere además una estrategia de corto plazo. La aceleración económica o *big push* de corto plazo de Chile es lo que va a hacer viable las reformas de largo plazo. Algunos enfoques enfatizan demasiado los temas estructurales de largo plazo, porque si la condición para sacar adelante a Chile es hacer una reforma estructural al sistema tributario, y otra al tema de la *permisología*, va a tomar tiempo. Por el contrario, si el país está creciendo con una estrategia agresiva y la gente ve que están volviendo a aumentar sus ingresos y puede endeudarse para comprarse una casa, es posible que le den el espacio político a un gobierno para hacer las reformas de largo plazo.

El país requiere de un “**Pacto de Desarrollo**”, que es básicamente un acuerdo que involucra a las empresas, los trabajadores, el gobierno y las comunidades. Un “Pacto de Desarrollo” se estructura a partir de las “4 C”:

- **Comprensión.** Un pacto de desarrollo solo es posible si la gente lo entiende. Hoy en día, ni siquiera las personas que nos gobiernan, realmente entienden cuál es la estrategia de desarrollo de Chile, porque no hay estrategia. La Concertación tenía una estrategia de desarrollo: tratados de libre comercio, exportación de recursos naturales, infraestructura, esa era la estrategia de desarrollo. Guste o no, había esa estrategia de desarrollo y la entendíamos todos. La élite empresarial y política está fallando a la hora de proveerle a la ciudadanía una narrativa sobre qué es lo que estamos haciendo para desarrollarnos.
- **Contribución.** ¿Qué tengo que contribuir yo?, se pregunta un trabajador. Ha habido una narrativa extremadamente dañina respecto a los trabajadores chilenos desde el sector empresarial y la élite, relativa a la baja productividad, vinculada a su vez con el uso de tecnología. Y la otra pregunta es: ¿para qué voy a ayudar a esa estrategia si no tengo nada que ver con ella?
- **Compensación.** El retorno o participación en la ganancia es otra interrogante de un trabajador. En la época de la Concertación la compensación estaba clarísima: el 50% de la población partió bajo la línea de pobreza y la iba a superar, al comprarse un auto, al viajar y al adquirir otros bienes de consumo y bienestar.
- **Concesión.** Cuando concurren la comprensión, la contribución y la compensación, y si eso está presente en un porcentaje significativo de la población, aparece la concesión, el visto bueno a lo que se está haciendo, aunque no sea completamente de mi agrado, pero está bien.

Las personas conceden que lo que se está haciendo funciona. Y que ellos forman parte de eso. Así funcionan los “pactos de desarrollo”. Son más sobrios. Son más tranquilos. Son más sensatos. Son adultos. Así funciona. Y eso es lo que nos hace falta.

EXPOSICIÓN IGNACIO BRIONES

ECONOMISTA Y ACADÉMICO UNIVERSIDAD ADOLFO IBÁÑEZ

Un “**Pacto de Desarrollo**”, una acertada expresión para definir nuestra necesidad principal, impone condiciones exigentes pero abordables. Incluyen asuntos económicos y políticos, así como claridad de diagnóstico y comprensión de las potencialidades del país.

El problema del crecimiento hay que tomarlo en serio. No hay explicaciones simplistas, mono causales y atribuibles a un gobierno por la falta de crecimiento. El problema es estructural, no es de ahora, es de larga data.

La economía chilena, después de un período de crecimiento explosivo, quedó estacionada en un valle de crecimientos mediocres, se le llama “la trampa de los países de ingreso medio” y cuesta salir de ella. Sin embargo, si el piso de crecimiento es el actual modesto 2%, no resulta ilusorio postular cifras de 4% o 5% en los próximos años y salir de la trampa.

Irlanda, por ejemplo, en los años 80 pasó por un fango peor que el de Chile. Y hoy día, tiene el doble ingreso per cápita de Alemania cuando antes tenía la mitad. Lo que ellos hicieron fue un “Pacto de Desarrollo” de verdad. Apostaron a generar capital humano para la industria farmacéutica y la industria financiera. Trabajaron fuerte en educación y cambiaron su mercado laboral, entre otras cosas. ¿Cómo lo hicieron? Con un Consejo Económico y Social.

No hay soluciones mágicas, ni balas de plata para volver a crecer a tasas significativas. Implica un esfuerzo-país, es un trabajo duro que tiene que ver con variables reales como la productividad y la tasa de inversión, entre otros factores, no sirven los voluntarismos.

Se requiere una mirada de largo plazo, trazar un camino, una hoja de ruta ambiciosa, un recorrido, y entender que nunca hubo una línea recta, no hubo una carretera a alta velocidad, es en realidad una ruta zigzagueante, con idas y venidas. Eso enfrentan los países y así es como funcionan.

Es sabido que la economía chilena es rica en recursos naturales, pero lo que no se acepta muchas veces es que eso es bueno y que no hay problemas con esa condición, todo lo contrario. Hay que superar el complejo y no sentirse avergonzado de que lo que producimos es “puro recurso natural”. Es riqueza. Existe una renovada oportunidad estructural: los términos de intercambio que estamos teniendo en nuestros principales recursos naturales son históricamente altos y van a seguir así probablemente por mucho tiempo, es la minería metálica y no metálica, los bosques, los salmones y otros tantos. Han sido sectores denostados en el pasado, pero parece que tienen una segunda vida, por ejemplo, con las energías renovables.

Un país lleno de recursos naturales es Nueva Zelanda. Su batería productiva no es tan distinta a la de Chile. Y están orgullosos de sus recursos naturales, de su turismo, generan cadenas de valor y logística que agregan mucho valor a lo que tienen. Una apuesta así es definitivamente la que debiera tomar Chile.

Se pueden tomar desafíos radicales y equivocados: las refundaciones son un mal aliado. Pero hay apuestas razonables y sobre todo con procesos incrementales. Por eso es correcta la idea de una hoja de ruta, donde se puede ir corrigiendo en el camino. Por cierto, no hay que hacerlo igual que antes. Está el aprendizaje de que los estándares ambientales son fundamentales y que generar cadenas de valor es importante. Hubo la lucidez de formar la capacidad productiva y tecnológica. La pregunta es: ¿se puede hacer esto de una manera inteligente, con una mirada de futuro, con un sueño país que motive? Es lo que hay intentar, con la convicción de lograrlo y con metas.

La Estrategia Nacional de Minerales Críticos de Canadá es otro caso para observar. Es un país rico en varios de los metales críticos para la transición energética. Decidieron avanzar fuerte -a pesar de sus problemas con la *permisología*, igual que en Chile- pero se fijaron metas de producción ambiciosas y con sustentabilidad. Se propusieron involucrar a la ciudadanía para que se sintiera parte de lo que era un proyecto-país. Es una estrategia simple, con objetivos claros y lenguaje inteligible, que genera la épica que todo esto requiere.

La infraestructura es un gran habilitante que apalanca y cruza todo lo que se ha venido destacando. Un país que crece necesita infraestructura, y esta también genera crecimiento. Es una buena noticia que el modelo de concesiones se haya ido asentado, incluso en gobiernos de izquierda como el que tenemos hoy día. Hay que retomar esa frase que dijo el presidente Lagos, que *"hay que concesionar todo lo que se pueda concesionar"*. Existe un modelo, hay un aprendizaje, el país fue pionero, se han corregido errores, hay una institucionalidad súper robusta, todo esto hay que apalancarlo sin ningún tapujo. Se trata de una política de concesiones 4.0 en diferentes ámbitos, no solo carreteras o puertos.

¿Por qué mañana no pensar en una red de desaladoras para Chile? No una desaladora por aquí y por allá, que hace una minera X o Y. No. Una red, como quien diseña la red del Metro. Y el modelo puede ser similar al de las carreteras. Está la experiencia y es muy valiosa.

La *permisología* ha ocupado su espacio en este encuentro. Una gran noticia es que ahora hay un punto de partida en este gobierno, hay que reconocerlo. Es bueno que haya un primer ladrillo para construir una verdadera política de Estado que depure el camino de permisos y trámites. Y se trata no solo de los proyectos de infraestructura y de inversión, sino que de una agenda de simplificación regulatoria mucho más ambiciosa y amplia. Sin embargo, hay que gestionarlo bien, esto es, eficientemente, de forma predecible, de manera expedita y no discrecional.

Cabría esperar que el estándar de tratamiento de los permisos fuese maximizar los proyectos de inversión, sujetos al cumplimiento de las reglas que existen. Pero por el momento pareciera que el equilibrio es maximizar el estándar regulatorio por la vía de minimizar las inversiones. Es un pésimo equilibrio.

Hay otros habilitantes para la inversión dentro del “Pacto de Desarrollo”:

- **Certeza tributaria:** es contraproducente que cada gobierno ofrezca una reforma tributaria. Hoy en día existe un consenso de que la tasa de impuesto de las empresas es alta, es necesario, por tanto, bajar la tasa de impuesto corporativa en la medida de lo posible, pero con ambición, y a su vez, ofrecer un seguro tributario voluntario que contrapesa la inestabilidad en materia tributaria. Este no es un tema de izquierda o derecha, es un asunto práctico una vez que se ha decidido una estrategia-país.
- **Generar incentivos** muy atractivos para atraer inversiones extranjeras y chilenas, y que son multimillonarias dado el tamaño de los desafíos, también es finalmente un asunto práctico.
- **Un Estado más ágil**, con un estatuto administrativo moderno basándose en el mérito y con evaluaciones de verdad.
- **La reforma al sistema político** que se discute hoy día es una condición habilitante de primerísima importancia, con el actual equilibrio político -fragmentado, inestable y errático, por decir lo menos- es muy difícil lograr todo esto.
- **Educación:** con el estándar educacional que tenemos hoy día en Chile no solo no estamos cumpliendo con la promesa de oportunidades y de justicia social, sino que estamos comprometiendo el futuro de Chile. No puede haber crecimiento bien fundado, si no tenemos un capital humano a la altura.

Para cerrar adecuadamente los puntos anteriores y echar a andar el “Pacto de Desarrollo” hay un requisito esencial: alguien lo tiene que conducir. Alguien tiene que agarrar firme el volante y decir “para allá vamos”. Porque liderar y gobernar no es otra cosa que conducir. Se trata, ni más ni menos, de conducir un pacto ambicioso, jugado, con un norte claro, con una mirada de futuro, que encante y que contenga un acuerdo transversal en sus elementos básicos. Lo que se puede lograr es algo muy importante: dar una señal de que Chile, de verdad, está de vuelta.

PANEL

Este panel debatió sobre el ámbito crucial de la política, el que enmarca los desafíos de la economía en su conjunto y, ciertamente, los de la logística e infraestructura. ¿Cómo sería posible un "Pacto del Desarrollo"?, analizaron los panelistas.

La dirigente de Renovación Nacional señaló que su trabajo tiene que ver con los compromisos y la construcción de los consensos que están involucrados en un "Pacto de Desarrollo". Y observó que palabras como "persona" o "desarrollo humano" solo se han escuchado en este panel y no en los anteriores. Desde su trabajo, lo primero es poner a las personas en el centro de su actividad.

Tenemos que ser capaces de mirar el largo plazo, expresó, más allá del gobierno de turno y que nos permita tener puntos de encuentro como este, donde efectivamente ese "Pacto de Desarrollo" sea posible y se mantenga en el tiempo. La invitación, concluyó, es a que todos los que estamos y nos vamos a mantener en la política, hagamos realidad ese pacto, con perseverancia y acciones concretas.

El alcalde de Renca, por su parte, destacó que la mirada local tiene un rol importante que jugar. La comuna de Renca, como otras en el país, busca tener su propio "Pacto de Desarrollo". El objetivo de un alcalde en su primer periodo es lograr un segundo periodo y eso básicamente supone hacer mejores cosas, pero eso no necesariamente está relacionado con una idea de un modelo de desarrollo.

Renca es una comuna con una vocación productiva eminentemente logística: su potencial es tener industrias que están al lado del aeropuerto y disponer de cuatro autopistas. No fue sin costos medioambientales. Nadie alegó en algún momento porqué había que poner cuatro autopistas, además de una planta termoeléctrica y varias otras cosas, probablemente en otros lugares de la ciudad habría sido un escándalo.

Renca no podría haber mostrado logros sin el involucramiento activo de su industria, de los distintos niveles del Estado -aunque les cuesta articularse a nivel local- y también del apoyo de otras entidades. Esta experiencia local pudiera replicarse y conectarse con el desarrollo de todo el país.

El panel debatió aspectos significativos de un “Pacto de Desarrollo” a nivel local y regional:

1. Parece conveniente descentralizar radicalmente la conversación sobre un “Pacto de Desarrollo”; la gente está vinculada con los sectores dinámicos locales y desde ahí se va a involucrar en una estrategia de crecimiento.
2. Un “Pacto de Desarrollo” nacional podría ser perfectamente el resultado de una sumatoria de proyectos de desarrollo local, que les haga más sentido a la comunidad.
3. Hay que poner sobre la mesa del pacto los temas de vulnerabilidad, y hacerlos explícitos, tenemos que comunicar, persuadir y convencer –con verdades incómodas y sin tapujos– que, si no hacemos nada, nos espera una década igual o peor que la que tuvimos, y eso se llama malestar.
4. Una inyección a corto plazo de infraestructura, no solamente aquella habilitante para el desarrollo, resulta necesaria para que los ciudadanos accedan a una mejor calidad de vida. Las cuestiones que estaban en el corazón de las demandas del estallido social también tenían que ver con mejor infraestructura de servicios en ciudades y barrios, nadie quiere vivir con sus calles rotas, veredas y paraderos en mal estado, plazas abandonadas o ausencia de espacio comunitarios.
5. Un “Pacto de Desarrollo”, donde una parte importante esté anclada en los criterios señalados: en oportunidades basadas en activos-país consolidados, y en recursos naturales potenciados y cadenas de valor, puede contar con el acuerdo de la centroizquierda porque remite a una política industrial, aunque moderna. Y la centroderecha no debería oponerse porque hay inversiones, empleos y crecimiento. Esta oportunidad hay que mostrarla, hay que visibilizarla, hay que pasar el mensaje de que se puede, que el país no está condenado a *performances* mediocres.
6. Una propuesta de desarrollo debe poner el foco en las personas porque, finalmente, se trata de desarrollo humano. Hay que construir todos estos espacios de consenso y recordar que el país necesita mayor cohesión social. Y eso es a diario, es la construcción que hace cada uno. Chile tiene la oportunidad de hacerlo, como se hizo bien durante mucho tiempo.
7. La economía chilena ha mostrado resiliencia. Algo se construyó que pudo enfrentar el embate cultural, político y epidémico. Significa que existe la base sobre la cual construir el futuro. Existe un ecosistema empresarial bastante complejo, interesante y sofisticado, con las condiciones para hacer apuestas razonables de inversión y crecimiento hacia el futuro.

VI

CIERRE
CARLOS CRUZ L.



El director ejecutivo agradeció la presencia e intervenciones de los expositores y panelistas, destacando el valioso aporte de los contenidos expresados en todas las secciones del encuentro InfraChile 2024.

El CPI es muy entusiasta sobre los “Pactos de Desarrollo”, entendiendo que desde el punto de vista de la infraestructura el Consejo puede hacer una contribución importante. Y por eso ha planteado una institucionalidad que se haga cargo de crear un Plan Nacional de Infraestructura, que al principio parecía algo etéreo y muy general.

Sin embargo, y mirando las experiencias de otros países, quizás lo que hay que hacer para poner en movimiento las dinámicas que un “Pacto de Desarrollo” requiere, es pensar en algunos proyectos específicos prioritarios, unos 50, 60, 80 proyectos fundamentales para el desarrollo del país. La tarea siguiente es ver cómo los sacamos adelante, dónde los localizamos, de qué manera aprovechamos la experiencia de regiones que han tenido liderazgos muy importantes en sus procesos de desarrollo. Lo que pasa en Renca o en Magallanes, por ejemplo, y que hemos escuchado aquí.

También, lo que está ocurriendo hoy día en Biobío, con el acuerdo que surge como consecuencia de la crisis de Huachipato, y que obliga a los trabajadores a invitar al sector empresarial, al sector académico y al gobierno local para pensar en un pacto pro-inversión. O lo que está pasando en Iquique, con volver a identificar el corredor bioceánico como una alternativa real de desarrollo, más allá de la minería, y que se compromete con la oferta de Chile para prestar servicios al resto del continente.

Tenemos entonces experiencias que son virtuosas -subrayó Cruz- y que llaman a ser optimistas respecto de los pasos siguientes para lograr ese acuerdo al cual nos convocan los participantes del último panel. El CPI va a contribuir en esto, lleva casi doce años trabajando en ubicar la infraestructura como una base de sustentación para aportar desde ahí al desarrollo del país.

El director ejecutivo dejó planteada la invitación desde ya para el evento InfraChile 2025, probablemente en el mes de julio. InfraChile 2025 puede titularse *Infraestructura de hoy para el Chile del futuro*. La expectativa es que sea un gran congreso de la infraestructura en el cual se puedan identificar cuáles son las áreas donde apostar y los proyectos prioritarios. Ojalá, dijo Cruz, se pudiesen identificar de ahí los proyectos relevantes para el desarrollo de Chile, convergiendo y asumiendo esas iniciativas entre todos.

VII

CONCLUSIÓN



La logística es un componente estratégico que define la competitividad de un país y refleja su realidad territorial, institucional y económica. En Chile, los avances en infraestructura y operación logística, impulsados principalmente por el modelo de concesiones, han sido fundamentales en las últimas décadas. Sin embargo, el sistema logístico se encuentra hoy en una etapa crítica, operando cerca de su límite, con desafíos estructurales que requieren atención urgente. El objetivo es consolidar una logística moderna, eficiente y resiliente que acompañe el crecimiento del comercio exterior y el desarrollo económico del país.

Chile tiene la oportunidad de consolidarse como un *hub* logístico del Pacífico, pero para lograrlo es imprescindible una planificación estratégica de largo plazo, una institucionalidad robusta y una articulación efectiva entre el sector público, privado y la sociedad civil. La mirada ya no puede ser solo local o sectorial: se necesita un sistema multimodal e integrado que combine eficiencia económica, equidad territorial y sustentabilidad ambiental.

Entre las prioridades están la modernización y ampliación de puertos y aeropuertos, el fortalecimiento del transporte ferroviario y marítimo, el desarrollo de nodos logísticos, la actualización normativa, y la implementación de un modelo de gobernanza que garantice coordinación y eficiencia. Casos emblemáticos como el Puerto Exterior de San Antonio, el impulso del hidrógeno verde en Magallanes y la expansión del aeropuerto de Santiago ilustran tanto los avances como los retos institucionales, técnicos y medioambientales que deben abordarse.

Un sistema logístico moderno no es solo un medio para mover bienes: es una herramienta de competitividad global, una fuente de empleo de calidad y una vía para un desarrollo más inclusivo y sustentable. Avanzar en esta dirección es, como señaló la ministra, un compromiso con las futuras generaciones.

La logística en Chile tiene una incidencia directa en el PIB y un alto efecto multiplicador, su fortalecimiento no es solo deseable, sino esencial. La clave para avanzar implica invertir con sentido de urgencia en infraestructura crítica, resolver las asimetrías regulatorias, y facilitar la implementación de tecnologías y procesos modernos que optimicen la eficiencia y sostenibilidad del sistema.

En el marco del consenso en torno a la necesidad de una estrategia de desarrollo de largo plazo, como un "Pacto de Desarrollo", se subrayó el rol de la infraestructura y la necesidad de avanzar hacia un Plan Nacional de Infraestructura.

“La Infraestructura en la B

Infra
Chile



ase Logística del País”



“La Infraestructura en la Base Logística del País”

Infra
Chile 2024