

## EDITORIAL

# Polo logístico

**Ñuble tiene una real oportunidad de fortalecer su posición para convertirse en un centro logístico multimodal, conectado por carretera, ferrocarril y vía aérea, y gestionar la carga hacia y desde los puertos de la región del Biobío, pero también la que proviene de los centros productivos desde Ñuble a Los Lagos, así como también desde Argentina.**

**S**e ha escrito bastante sobre las ventajas de la región de Ñuble para convertirse en el principal polo logístico del centro sur de Chile, un planteamiento que se viene escuchando desde mucho antes de la creación de la región, que se analizó durante la elaboración de la Estrategia regional de desarrollo y que nace a partir de la estratégica ubicación de Chillán, a 400 kilómetros de Santiago, en el eje de la ruta 5, a 100 kilómetros de los puertos de Concepción, constituyéndose en un nudo crítico que conecta también con el Sur de Chile.

Pero los atributos antes mencionados no han sido argumentos suficientes para desarrollar una plataforma logística en la zona, de hecho, en Chillán Viejo llevan años vislumbrando la instalación de un puerto seco en el sector Rucapequén, que permita aprovechar la estación ferroviaria que hoy está subutilizada, generando una plataforma bimodal que conecte con la Ruta 5 y la Autopista del Itata.

En ese contexto, constituye una señal positiva la actualización del estudio de prefactibilidad del tren Santiago-Concepción que está ejecutando la Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE), particularmente la construcción de un nuevo tendido ferroviario que una Chillán y Concepción, con el objetivo de potenciar los servicios de transporte de carga y pasajeros. Se trata de un anhelo de larga data, que permitiría recuperar la conectividad ferroviaria que existió hasta los años ochenta entre ambas ciudades.

Asimismo, EFE licitó otro estudio de prefactibilidad, para evaluar el proyecto Trasandino Sur, que busca unir Concepción con la Provincia de Neuquén, en Argentina,

donde una alternativa es un trazado paralelo al Paso Pichachén (Antuco), y la otra, el futuro Paso Minas Ñuble (San Fabián), que, si bien es más corta, no cuenta con una ruta caminera operativa. Lo anterior recuerda que existe una propuesta levantada por autoridades locales de ambos lados de la cordillera para avanzar en la concreción de un complejo fronterizo y una ruta internacional.

Se trata de iniciativas que generarían un gran impacto positivo en las economías de ambas regiones, pero que no ha superado el papel, de hecho, el sector forestal lleva más de dos décadas advirtiendo la necesidad de extender el tendido ferroviario desde Nueva Aldea hasta Lirquén (en este tramo la infraestructura está abandonada y desmantelada), para mejorar la competitividad de los envíos forestales.

Sin embargo, convertirnos en región también representa una oportunidad para fortalecer la posición de Ñuble para convertirse en un centro logístico multimodal, conectado por carretera, ferrocarril y vía aérea, para gestionar la carga hacia y desde los puertos de la región del Biobío, pero también la que proviene de los centros productivos desde Ñuble a Los Lagos, así como también desde Argentina.

Si bien se trata de decisiones que responden a criterios técnico-económicos con una perspectiva de largo plazo; también se debe considerar el criterio político en la toma de decisiones. Por ello, el rol que desempeñen los futuros gobernadores de Ñuble y Biobío, como una voz común frente al nivel central que apueste por la cooperación y el beneficio mutuo, puede ser determinante en la materialización de estas iniciativas que permitan desarrollar una plataforma logística birregional.