

El desarrollo de la logística intermodal



JUAN CARLOS MUÑOZ

Ministro de Transportes y Telecomunicaciones

Hace solo un par de semanas fuimos testigos de un hito que esperamos marque un punto de inflexión en el transporte de carga nacional: por primera vez en 15 años, y gracias al trabajo complementario entre camiones y trenes, 32 mil litros de bebestibles —equivalente a cerca de 40 mil kilos— se llevaron desde Santiago a Temuco por ferrocarril.

Se trató de un volumen “pequeño”, considerando que, en 2023, el transporte de carga nacional movilizó sobre los ocho millones de toneladas.

La denominada experiencia logística intermodal debiera jugar un rol crucial para el devenir del sector. Ello, pues si miramos por tipos de mercancías transportadas en modo ferroviario —las que en un 80% viajan desde o hacia puertos—, las materias primas destacan por su supremacía: 54,4% corresponde al sector forestal y 33,1%

al minero; mientras que 8,8% a contenedores, 3,3% a la carga industrial y 0,3% al agrícola.

Si bien el traslado de productos finales por esta vía —en este caso, de la empresa CCU— es poco común, me parece sumamente virtuoso, pues no solo promueve la coordinación entre diversas instituciones y modos, sino que reduce costos y emisiones, y aumenta la seguridad en el traslado de los productos. La operación ferroviaria permite un menor costo por tonelada-kilómetro, a la vez que entrega un buen control del itinerario y tiempos de viaje, a lo que se suma una menor huella de carbono, emisiones y otras externalidades, como congestión vehicular o muertes por siniestros viales. Sin duda, un avance por donde se le mire.

Sin embargo, el modo ferroviario por sí solo es incapaz de entregar una buena solución entre el origen y el destino de la carga en la gran mayoría de los casos. Para esto depende de la complementariedad de otros modos, como el camión, que suele ser irremplazable en tramos de primera y última milla. Y esta combinación exige de una afinada operación intermodal, que es determinante para una logística eficiente.

Esta primera experiencia combinada recorrió más de 700 kilómetros, desde Santiago a instalaciones en la Región de La Araucanía. Nuestro propósito es que presenciemos una segunda y una tercera experiencia, aumentando los volúmenes y los tipos de carga, y que este piloto se transforme en un primer e icónico paso hacia el desarrollo de la intermodalidad.

“El modo ferroviario por sí solo es incapaz de entregar una buena solución entre el origen y el destino de la carga en la gran mayoría de los casos. Para esto depende de la complementariedad de otros modos, como el camión”.



Comenta en Emol Social.