

2010 DEBE SER EL AÑO QUE LLEGUEN INVERSIONISTAS

Plataforma Logística apuesta a despegue en medio de polémica



Director del proyecto considera en extremo valiosa la discusión sobre el proyecto y respeta toda opinión.

POR LILIAN BIZAMA FERNÁNDEZ
bizama@claro.com.ve

Como muy importante válido el debate público en torno al proyecto Plataforma Logística, su director general, Fernando Carrasco Spáno.

El también gerente de Inmobiliaria Parque Andalién (IPA) propietaria del fundo Los Budes, base territorial para la plataforma, es voz autorizada en la discusión general luego que Guillermo Bobenrieth, gerente general en ejercicio de

Puerto de Coronel, señalar a El Sur que el proyecto se realizaría en forma natural de ser necesario y que el Estado no debería invertir en este. Ello fue rebatido por el intendente (s) Esteban Krause y el alcalde de Talcahuano, Gastón Saavedra, en declaraciones publicadas ayer.

Carrasco dijo: "creo que las opiniones respecto del proyecto son extremadamente valiosas. Que se esté hablando de la Plataforma Logística, que se esté opinando, es una cosa muy importante porque quiere decir que el proyecto no pasa inadvertido y así va a generar un impacto muy positivo para la zona. Nosotros vemos con muy buenos ojos que se esté discutiendo el tema".

actividades logísticas como puede ser bodegaje de frío; distribución de cargas; consolidación de contenedores. Servicios orientados a la carga que, para el usuario van a hacer que al final del día, cuando evalúe cuánto es el costo logístico, va a ser menor.

Añadió que los puertos realizan algunas de estas actividades hoy, pero la tendencia mundial es otra para este tipo de actividades -bodegaje, temperatura controlada o echar carga en contenedores- que no son tan sofisticadas, pero cuyo costo logístico es grande.

Mencionó que hay un antecedente que dice que dice que el costo logístico en los países de la Ocdé es de 10%, eso quiere decir que en

- ▶ **10** por ciento es el costo logístico de un producto en países de la Ocdé.
- ▶ **19** por ciento es ese costo en Chile. Es el valor de llevarlo a la mano del consumidor.
- ▶ **3** infraestructuras ofrece la PL: puerto seco, ciudad del transporte y zona logística.

opinión

EL DEBATE EN TORNO A LA PROPUESTA

Desde hace algún tiempo, se discute la factibilidad de crear una plataforma logística portuaria en Talcahuano, bajo el fundamento de optimizar los procesos relacionados con la exportación al centralizar todos los servicios en un solo espacio físico.

Aunque para su emplazamiento se escogió una faja costera de 900 hectáreas, donde confluiría la carga que utiliza el sistema portuario de la Región del BíoBío, la iniciativa no ha logrado crear consenso en los actores involucrados. De hecho, entre los expertos logísticos y operadores portuarios, se ha abierto un interesante debate sobre el real aporte que tendría este proyecto en la cadena logística de quienes actualmente utilizan la Región como nodo de entrada/salida de sus mercancías. El debate se centra principalmente en que cualquier quiebre de la cadena logística, implica un aumento de costos, el cual, necesariamente debe ser compensado con la agregación de valor al producto. Este último aspecto representa el centro de la discusión, pues el tipo de cargas que actualmente son transferidas por la región, no tienen espacios o potenciales suficientes para agregar valor una vez que han sido despachados de la planta, haciendo ineficiente la cadena logística.

Por su parte la oferta de servicios portuarios que la región pone a disposición de sus clientes es de un alto nivel lo cual se ve reforzado por los sendos planes de inversión que cada uno de los puertos están materializando a objeto de garantizar la existencia y disponibilidad de sitios de atraque y altas productividades; características que vuelven a la Región del BíoBío en uno de los sistemas portuarios más competitivos de Sudamérica, y que ha sido clave en el crecimiento de la industria forestal, por ejemplo (Recordemos que el 70% de las exportaciones forestales chilenas se despachan a través de los puertos locales).

Más allá del debate sobre la pertinencia de una plataforma logística, es importante complementar el debate pensando en las infraestructuras para el transporte de cargas. Según un principio esencial de la logística en la cadena de transporte no basta

con que los terminales sean adecuados, sino que tienen que estar todos los eslabones sincronizados de acuerdo a un objetivo común: buscar la eficiencia vía la reducción de costos. Ciertamente no se sabe nada con tener los puertos con infraestructura moderna, si las vías por las cuales se llega a ellos no son las adecuadas.

La inversión en infraestructura, equipamientos, sistemas y recursos humanos que han realizado los puertos debe acompañarse de carreteras de óptima calidad y de vías férreas en condiciones de soportar los requerimientos del transporte de carga en forma eficiente. Justamente en eso, es donde persisten las deficiencias que están aumentando los costos del transporte de carga.

En este contexto, hemos propuesto una agenda de desarrollo orientada a generar una infraestructura óptima que aumente sustancialmente la posición competitiva de distintos sectores productivos de la zona. Ello implica mejorar las redes ferroviarias, optimizar el acceso a los puertos e incorporar un estándar de carga superior a las nuevas rutas, que permitirá el tránsito de camiones de alto tonelaje siguiendo una experiencia ampliamente probada en los países desarrollados para optimizar el transporte de carga.

En resumen, consideramos que la mirada estratégica al respecto debe estar focalizada en imaginarse, planificar y consolidar a la Región del BíoBío como una eficiente y competitiva zona logística; en la cual, actores públicos y privados, busquen contribuir con el mejoramiento del posicionamiento competitivo de sus clientes. Por ello, la discusión no puede ni debe centrarse en iniciativas privadas específicas, pues será el mercado quien finalmente las evalúe. Lo que no puede ocurrir es que vía medidas administrativas, se obligue a los usuarios a utilizar una alternativa específica.

Gerente Cormia

Comente esta columna en los blogs de www.elsur.cl

Lo que el proyecto busca es reducir el costo logístico, el que tiene un componente de transporte, pero también un componente de servicio, destaca ejecutivo.

MERCADO ACEPTARÁ O RECHAZARÁ LA PL

▶ **Lo que la PL busca es generar eficiencia para el sistema exportador y si no cumple esa misión es imposible que tenga éxito.** Principal objetivo de los propietarios es generar competitividad a sus clientes reduciendo costos logísticos.

▶ **Aseguran que no es una alternativa para terminales actuales** porque son actividades no portuarias, previas a la llegada a puerto, las llamadas de post producción, pre-comerciales, antes de ser exportadas las cargas.

▶ **Objetivo de gestores es que a fines de este año tengan uno o dos interesados en desarrollarlo.** Una empresa que está interesada en conocer detalles del proyecto es la de capitales españoles que apoyó desarrollo de la Zeal Valparaíso.

▶ **Ejes de la plataforma son carga forestal, pesca, fruta y papel.** Gran objetivo es que haya cargas que no lleguen a la región porque les sale muy caro llegar a las que se les va a ofrecer un servicio y con promesa de que les saldrá más barato el despacho.

Respecto de que una plataforma en que los camiones con carga harían un "alto" entre la planta y el frente de atraque, quebrando el flujo lo que significa mayor costo, dijo que la lógica lo indica así, pero: "lo que la plataforma logística busca es reducir el costo logístico, y éste tiene un componente de transporte, pero también uno de servicio. La plataforma concentra su potencial en el hecho que ofrece servicios que justifican aumentar levemente el costo de transporte, pero el costo logístico completo disminuye".

¿Cómo se logra aquello?

Por ejemplo evitando esperas innecesarias frente a cada puerto; aumentando la eficiencia en algunas

un país de la Ocdé y la persona se come una manzana que le cuesta 10 pesos, no pesos es lo que costó llevarla a su mano. En Chile ese costo es mucho más alto, se acerca al 19% entonces tenemos un 9% de rango que hay que mejorar, plantea Carrasco.

Si el costo logístico disminuyera esa manzana se podría vender más barato, haciendo más competitivo el producto o ganar más con cada bien que se vendiera. Por eso el costo logístico es tan importante porque todo lo que disminuye hace aumentar mi margen de utilidad", agrega.

ES FACTIBLE

Carrasco asegura que ya tienen el estudio de pre factibilidad hecho y que el proyecto es factible; se autocorrobora, tienen buenos indicadores de rentabilidad y consideran que esos van a hacer que para un inversionista extranjero sea atractivo participar.

"Para lograr este fin le estamos proponiendo al inversionista que hay un proyecto que es rentable, que tiene buenas condiciones de acceso, en una zona de gran potencial portuario y para atraer nuevas cargas, además que ya tiene un socio local que somos nosotros que le estamos aportando el suelo. Ese modelo de negocio, según lo que nos han dicho nuestros asesores, es conocido en el extranjero y funciona bien. Este año haremos un seminario en que presentaremos el proyecto con sus indicadores de rentabilidad a inversionistas extranjeros en Madrid y Barcelona. Luego hay un seguimiento. El objetivo es que a fines de 2010 tengamos uno o dos interesados en poder desarrollarlo".

EJES

Los ejes de la plataforma son carga forestal, pesca, fruta y papel. Es una oferta de servicios y el gran objetivo es que hoy hay cargas que no llegan a la región porque les sale muy caro pero si se les ofrece un servicio y se promete que por exportar por acá las cargas le salen más barato, se van a venir, asegura el director. E indica que: "de hecho

hay un potencial de cargas de Neuquén y del sur de la provincia de Mendoza, que queda a la altura de Talca, como potencial de cargas a captar".

En ese contexto el alcalde Saavedra insistió en que es recomendable abrir espacio para que nuevas cargas lleguen a la región y la mejor oferta portuaria se la lleve, recordando: "existe este viejo sueño que si se necesita traer la fruta desde Neuquén y en la PL tiene instalada toda una cadena de frío y brinda ese servicio, eso, ¿no es agregarle valor? O traes manzanas, las conviertes en pulpa en la PL, te quedas con el royalties y exportas producto de mayor valor. Y la carga que no necesita pasar por la plataforma, no va. A ninguna se le obliga".

INVERSION PÚBLICA

Además del aspecto comercial PL tiene una componente pública que es la conectividad. Ya está adjudicada la construcción de enlaces y la empresa PL está en proceso de donar al fisco 20 mil metros cuadrados para instalar una oficina de inspección y ahora se está trabajando en obtener aprobaciones del buen desarrollo de proyectos de este tipo.

Dentro de PL está el proyecto Ciudad del Transporte -que usará las conectividades- centrada en el transporte por carretera. La empresa tiene planes de desarrollo futuro, por que cuenta con un área logística bien consolidada y un área de servicios completa pues incluye tanto los servicios a las personas y los vehículos como centros administrativos de empresas.



Ubicación de la propuesta es entre Talcahuano y Penco.

Un proyecto de largo aliento y por etapas

En la primera etapa es un proyecto diseñado en 80 hectáreas que recoge en tres infraestructuras las necesidades logísticas actuales de la zona. Está basado en el concepto de libre competencia en obtener aprobaciones del buen desarrollo de proyectos de este tipo.

Dentro de PL está el proyecto Ciudad del Transporte -que usará las conectividades- centrada en el transporte por carretera. La empresa tiene planes de desarrollo futuro, por que cuenta con un área logística bien consolidada y un área de servicios completa pues incluye tanto los servicios a las personas y los vehículos como centros administrativos de empresas.

da Jorge Alessandri.

Participan Inmobiliaria Parque Andalién (IPA) empresa propietaria del predio Los Budes de 450 hectáreas conformadas por un solo paño de forma rectangular, que se ha destinado para el desarrollo de la Plataforma Logística, empresa gestora y desarrolladora del proyecto Plataforma Logística y Prointec, consultora española que ha desarrollado casi 25 PL (detectado necesidades, desarrollados las configuraciones y acompañados a quienes las desarrollan hasta que el proyecto está en marcha) en el mundo. La última en México no demoró más de dos a tres años en empezar a operar.



La Plataforma Logística fundamenta su potencial en el hecho que concentra servicios que justifican aumentar levemente el costo de transporte, pero el costo logístico completo disminuye".

Fernando Carrasco Director Plataforma Logística