

PRODUCTIVIDAD Y CARBONO

Por Fernando Raga Castellanos, Presidente de CORMA

Últimamente ha estado en el debate público la necesidad del país de retomar su trayectoria de crecimiento económico, y en este ámbito se ha determinado como elemento clave elevar la productividad de los factores en la economía, que ha venido mostrando una trayectoria muy debilitada.

Recientemente se han entregado dos grupos de propuestas que apuntan a elevar la productividad, como las de la Comisión Asesora de Productividad del Gobierno y las de la Comisión de Productividad de la Confederación de la Producción y del Comercio. Por su parte, el Consejo de Políticas de Infraestructura (CPI) ha destacado la importancia que tiene el desarrollo de infraestructura como promotor del desarrollo económico, y elemento impulsor de la productividad.

Por otra parte, hace unos meses, en la Conferencia Internacional sobre Cambio Climático COP 21 realizada en París, el mundo asumió importantes compromisos de reducción de emisiones de gases invernadero. Nuestro país también se impuso metas ambiciosas que requerirán de creatividad, esfuerzo y disciplina para cumplir. Respecto a esto, desde la Corporación Chilena de la Madera hemos destacado el enorme potencial del sector forestal chileno para aportar a dicho objetivo.

Dentro del ámbito de la infraestructura y el transporte, existen oportunidades que permiten, por una parte, elevar la productividad y por otra contribuir a la reducción de emisiones de carbono. Una de ellas es potenciar el transporte por ferrocarril, y otra es optimizar el uso de la infraestructura vial para carga con tecnologías que permitan elevar las cargas máximas por camión sin generar mayor peso por eje sobre las rutas, esta última presentada dentro del grupo de propuestas de la CPC.

En el caso del ferrocarril, necesitamos apoyar proyectos que hagan este medio más competitivo, logrando operar trenes más largos, con velocidades medias más altas, con capacidades de transporte en los carros con doble altura y equipos de tracción de última generación. Un tren equivale al movimiento de 30 camiones, con emisiones de carbono por tonelada sustancialmente menores (la cuarta parte), y con una operación confinada que es menos notoria y más segura, ayudando a reducir la congestión en las rutas. Las autoridades de la Empresa de Ferrocarriles del Estado comparten esta mirada y se están desarrollando iniciativas en este sentido. Sin embargo, abordar eficazmente el tema de la modernización del transporte de carga por ferrocarril requiere de un nivel de focalización, inversión y coordinación público privada aún muy superior.

Por otra parte, aprovechar la infraestructura vial existente con tecnologías que permitan elevar el límite de carga por camión de 45 a 75 toneladas sin afectar los pavimentos, puede impactar en reducciones de hasta 30% de costo de flete, junto con disminuciones también sustanciales en la huella de carbono por tonelada. En Chile, el costo de transporte por tonelada llega a duplicar el de algunos de nuestros países competidores. Hoy ya muchos países como Nueva Zelanda, Brasil, Suecia, Sudáfrica, Canadá, Colombia y, últimamente Argentina, han avanzado hacia estas tecnologías. La información disponible permite disipar los temores de los transportistas, que pueden ver en esto una amenaza al transporte convencional, pues no se reducirá la carga para dicho transporte, y se generarán oportunidades más rentables tanto para transportistas como para conductores, incentivando la actividad económica y por ende, mayor volumen de carga.

Ambas oportunidades de carga por ferrocarril y rutas no requieren de proyectos estructurales. En el primer caso, la red de vías se encuentra ya establecida y las inversiones seguramente estarán relacionadas a modernizar éstas, así como los espacios de maniobra de trenes, adaptación de algunas secciones y ramales. La red ferroviaria existente permitiría triplicar o cuadruplicar la carga transportada.

En el caso vial tampoco se requieren nuevas rutas, sino posiblemente el reforzamiento de algunos puentes, obras de arte y elementos de seguridad. La rentabilidad privada asociada a elevar el límite de carga probablemente permitirá financiar las inversiones vía tarificación.

Creemos necesario avanzar en estos temas con una mirada de Estado y de largo plazo y con un espíritu colaborativo público privado, única forma eficaz de abordarlos; y también con un sentido de urgencia, del que desafortunadamente hemos carecido en los últimos años. Y a través de estas medidas, estaremos avanzando al doble objetivo de incrementar la productividad y reducir la huella de carbono de nuestro país.