



En SVTI apuestan por el mejoramiento del flujo de camiones hacia el terminal, lo que optimizaría la operativa.

## DATOS relevantes

### Mayor inversión

Desde DP World Lirquén creen que es necesario revitalizar el sector a través de una mayor inversión vial y ferroviaria. En SVTI requieren un mayor compromiso público-privado para mejorar el potencial de los terminales locales.

### Ciclos

Desde la Seremi de Economía explican que en los últimos cuatro años el desempeño local ha sido cíclico. El seremi Sepúlveda precisa que esta baja en la carga movilizada no significa que la zona "venda menos productos al extranjero".

**Actores ligados al ámbito advierten que falta profundizar medidas frente a números negativos**

# Infraestructura y seguridad para potenciar el rol portuario

**L**os últimos datos del Instituto Nacional de Estadísticas (INE) muestran que en enero la carga movilizada y manipulada en los puertos de la Región del Biobío anotó una caída de 11,6% en doce meses, con un total de 2.204.934 toneladas. Parte de las razones que explican esta merma dicen relación con el servicio desembarcada del exterior, al movilizarse 698.542 toneladas durante ese mes, con una contracción de 30,8% en el último año y disminuciones en granel sólido (-68,5%), granel líquido gaseoso (-25,1%) y contenedores (-11,9%).

Este panorama negativo, sin embargo, no es nuevo. Desde abril pasado las cargas movilizadas y manipuladas en los terminales locales enfrentan descensos, los más preocupantes en los meses de junio (-24,5%), abril (-23,3%), mayo (-21,2%) y diciembre (-15,7%), lo que alerta hoy a los actores dedicados a la logística y al comercio exterior de la zona.

Desde la Seremi de Economía explican que en los últimos cuatro años el desempeño local ha sido cíclico y que lo relevante es poder diferenciar el tipo de carga que genera esta trayectoria zigzagueante: la disminución está explicada principalmente por la carga que se desembarcó desde el exterior, es decir, por las importaciones, "y no es que estemos vendiendo menos productos al resto del mundo". El seremi Javier Sepúlveda agrega que la carga embarcada al exterior en 2024 fue 3% superior a lo que hizo en 2021 y 10% mayor a 2022.

"Sin embargo, lo que se desembarcó desde el exterior, las importaciones que ingresaron por Biobío en 2024 fueron 41% y 31% menores respecto a 2021 y 2022, respectivamente. Lo que ocurre es que las importaciones que entran por la Región están disminuyendo, y eso puede tener múltiples causas (...) Puedo apreciar que hay un efecto de demanda, tuvimos problemas en 2024 por el paro de Puerto Coronel y hay cambios económicos en términos globales", sostiene.

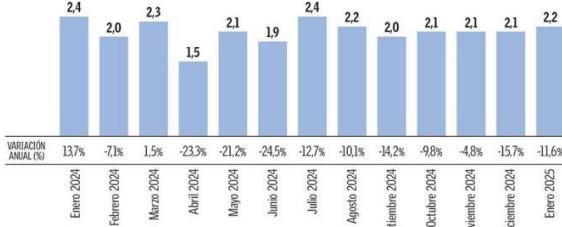
El seremi recalca que la zona sigue consolidándose como una plataforma logística-portuaria del país a pesar de las cifras negativas. Dice también que lo que puede hacer el Ejecutivo es acelerar la inversión en infraestructu-

Carga movilizada y manipulada en los puertos locales sufre diez meses de caída constante. Se proponen acciones que buscan acelerar inversiones, convenios con terminales nacionales y extranjeros, y promocionar la oferta logística regional en el resto del mundo.

Por Nicolás Álvarez / [nicolas.alvarez@diarioelsur.cl](mailto:nicolas.alvarez@diarioelsur.cl)

### La realidad de la carga portuaria regional en el último año

Carga total efectiva (millones) Fuente: Instituto Nacional de Estadísticas



ra – ruta Pie de Monte o puentes Ferroviario e Industrial, por ejemplo – a través de los planes Más Movilidad, que lidera el Ministerio de Transportes, y de Fortalecimiento Industrial, que empujan la cartera de Economía y el Gobierno Regional.

Carolina Parada, secretaria ejecutiva de esta última iniciativa, complementa e indica que el Plan de Fortalecimiento Industrial se vincula con Más Movilidad, "que es el esfuerzo más grande que ha hecho la Región en ma-

teria de infraestructura pública, pues se trata de 29 proyectos de infraestructura de transporte, con una inversión total que se estima en MM \$2.269.104. A esa cartera de proyectos, este plan viene a poner celeridad entendiendo que sin infraestructura productiva y de conectividad perdemos competitividad".

#### INFRAESTRUCTURA, SEGURIDAD Y CONVENIOS

A nivel gremial las complejidades tienen que ver igualmente con la desaceleración económica y problemas logísticos e infraestructura limitada, lo que genera congestión en la cadena de transporte, restricciones en accesos viales y costos operacionales crecientes que han impactado la eficiencia portuaria, así como con un aumento en la competencia de otros puertos que optimizan su operación y atraen carga que históricamente pasaba por Biobío.

Es importante reconocer además el desbalance de importaciones y exportaciones, y que la salida de la carga depende de la reposición de vacíos. Por tanto, se deben fomentar las importaciones al centro sur de Chile, descentralizando así la zona central, plantea Paul Esquerre, presidente de Irade, quien advierte que uno de los grandes desafíos que

tienen los puertos de la Región es mejorar sus accesos terrestres y aumentar la capacidad ferroviaria, implementar sistemas avanzados de gestión logística y trazabilidad de carga y, en el marco de la Inteligencia Artificial, recurrir al big data para una mejor planificación portuaria.

"Sin embargo, para todo el anterior es clave impulsar convenios

con otros puertos nacionales e internacionales, mejorando la conectividad y con ello complementando operaciones (...) Es necesario además diseñar un plan estratégico robusto, con una hoja de ruta que contempla una clara coordinación de inversiones público-privadas, priorizando infraestructura y tecnología, y tener un monitoreo de avances y evaluación de impacto, con indicadores claros para ajustar estrategias", dice.

En la CPC Biobío, en tanto, afirman que la área clave para potenciar el rol portuario del Biobío pasa por avanzar en materiales de infraestructura de apoyo y conectividad: conexión de la ruta Interportuaria, que unirá el sistema portuario regional a través del puente Industrial – sobre todo en el tramo San Vicente –, la generación de estudios de las alternativas a la ruta 160 y el desarrollo de un acceso ferroviario norte a Concepción.

“Otra instancia es que debemos ser capaces de promocionar

nuestra oferta logística y de salir a capturar esas cargas a través de reuniones con los principales gerentes de carga, tal como se

hizo hace 10 años, y esas una labor que el Gobierno Regional de

bettera tomar muy como propia", enfatiza Meneses.

#### INVERSIÓN PORTUARIA

En parte de los puertos locales plantean que si bien se han logrado avances significativos, igual se identifica como una oportuni-

dad clave la inversión en infraestructura de conectividad vial. Según San Vicente Terminal Inter-

nacional (SVTI), el mejoramiento

del flujo de camiones hacia el

terminal optimizaría la opera-

tiva, beneficiaría el ecosistema in-

ustrial y la comunidad de San

Vicente en su conjunto. Suman

que un mayor compromiso pú-

lico-privado en este ámbito per-

mitiría potenciar aún más el de-

sarrollo del terminal y la Región.

El puerto despliega hoy, según

dicen, un ambicioso plan de in-

versión que se completará du-

rántre el primer trimestre de

2025, aunque no entregaron ma-

iores detalles. Su objetivo es in-

crementar las capacidades opera-

tivas del terminal.

En el caso de DP World Lirqui-

n, creen que el camino para re-

ativizar el sector es seguir in-

vertiendo en conectividad vial y

ferroviaria, concretar el enlace

entre

la ruta de Cabrer

o

l acceso norte de ferrocarriles,

la mejoría de ruta 150 y el

proyecto de ruta Interportuaria,

con la eliminación de las casetas

de peaje. "También hay que fac-

ilitar o tener procesos más rápi-

dos para obtener permisos para

futuros proyectos de expansión

en la infraestructura portuaria,

lo que aumenta la competitivi-

dad de la Región, genera más em-

pleos y beneficios para toda la co-

munidad", advierten.

Michael Spoorer, gerente gene-

ral del terminal, enfatiza que hoy

existe un trabajo cercano y coor-

dinado con la Municipalidad de

Penco y agrupaciones gremiales

en las que participan CPC Biobío,

Irade y Corma, y también con las

autoridades o la Mesa Comex.

Por eso, ve como posible "mejorar el acceso a la zona portuaria,

la conectividad vial y la

logística", dice.

Michael Spoorer, gerente gene-

ral del terminal, enfatiza que hoy

existe un trabajo cercano y coor-

dinado con la Municipalidad de

Penco y agrupaciones gremiales

en las que participan CPC Biobío,

Irade y Corma, y también con las

autoridades o la Mesa Comex.

Por eso, ve como posible "mejorar el acceso a la zona portuaria,

la conectividad vial y la

logística", dice.