

Fecha: 11-03-2026
 Medio: El Mercurio
 Supl.: El Mercurio - Bodelaje y Transporte
 Tipo: Noticia general
 Título: Radiografía a los puertos del norte

Pág.: 6
 Cm2: 240,3
 VPE: \$ 3.156.411

Tiraje: 126.654
 Lectoría: 320.543
 Favorabilidad: ☐ No Definida



Los terminales de la macrozona norte registraron un activo 2025, movilizandocarga frutícola, minera y componentes de parques eólicos, ubicando sus operaciones como las de mayor participación del país.

REGISTRARON LOS MAYORES
 VOLUMENES EN 2025:

Radiografía a los puertos del norte

El terminal con mayor participación en transferencias fue Caldera, con 13,1% del total de las toneladas exportadas, mientras que Angamos lideró en valor, concentrando la mayor participación en término de millones de dólares ligados a las exportaciones marítimas.

TRINIDAD VALENZUELA V.

Durante 2025, las exportaciones marítimas de Chile totalizaron US\$ 93.765 millones FOB, un 4,8% más que el año anterior. En volumen, los envíos alcanzaron 64.388.661 toneladas, con un alza de 1,3%, según el Anuario Estadístico 2025 del Servicio Nacional de Aduanas.

A nivel nacional, el puerto con mayor participación en volumen fue Caldera, con 13,1% del total de las toneladas exportadas, mientras que Angamos lideró en valor, concentrando la mayor participación en término de millones de dólares ligados a las exportaciones marítimas.

"El sistema portuario chileno presenta una fuerte especialización territorial. Sin embargo, muchos puertos funcionan como nodos que

compiten entre sí por volumen, líneas navieras y mercado", precisa Lorena Bearzotti, académica de la Escuela de Ingeniería de Construcción y Transporte de la PUCV.

A su juicio, se trata de un sistema híbrido. "Existe especialización funcional a escala país, pero en los segmentos donde hay solapamiento de *hinterland* (zona de influencia terrestre y captación de carga) y oferta (especialmente en carga general y contenedores en la zona central) predomina una lógica competitiva. La complementariedad aparece más como resultado estructural que como coordinación deliberada", explica.

Desde el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT) agregan que la especialización portuaria responde tanto a la estructura productiva del país como a la planificación logística.

"La organización del sistema depende del tamaño de los terminales, del mercado que atienden y de los requerimientos asociados a cada tipo de carga, como volumen, almacenamiento o compatibilidad operativa", consignan desde el MTT.

A ello se suma que los puertos estatales deben atender distintos tipos de carga, priorizando criterios técnicos y de eficiencia logística, mientras que muchos terminales privados nacen asociados a cargas específicas (como minería o combustibles), lo que explica su mayor grado de especialización.

DE FRUTICULTURA A MINERÍA

Chile se organiza en cuatro macrozonas logístico-portuarias; una de ellas es la macrozona norte, donde predominan los envíos vinculados a la minería y al tránsito desde países limítrofes.

Entre los principales puertos destacan Caldera, Angamos, Antofagasta, Iquique y Arica, aunque otros terminales también movilizan carga relevante.

En 2025, Puerto Angamos, en la Región de Antofagasta, fue el puer-

to con mayor participación en el valor de las exportaciones marítimas del país (19,4%), con US\$ 18.163,1 millones FOB y 2.580.793 toneladas, según el Anuario Estadístico.

Este puerto moviliza contenedores, cátodos de cobre (en formato *break bulk*, consolidado), además de concentrados a granel del mineral. Asimismo, gestiona la recepción de carga general y suministros críticos asociados a proyectos específicos.

"Se han transferido los componentes de todos los parques eólicos de la región, además de insumos y equipos vinculados a expansiones mineras en el norte de Chile, Argentina y Bolivia", detalla Carlos Kulenkampff, gerente general de Puerto Angamos.

En la Región de Atacama, el Puerto Caldera concentra uno de los mayores movimientos del país, impulsado principalmente por la exportación frutícola, especialmente entre diciembre y febrero. Durante el resto del año opera como terminal multipropósito, movilizandocarga vinculada a las principales actividades económicas de la región.

Además, cumple un rol logístico en el corredor bioceánico Atacalar, proyecto de integración logística

que busca conectar el noroeste argentino con los puertos de la Región de Atacama. En 2025, este terminal registró exportaciones por US\$ 3.401,6 millones FOB y 8.425.463 toneladas.

En el Puerto Antofagasta, en tanto, predominan cargas vinculadas a la minería, especialmente concentrados y cátodos de cobre, además de insumos y equipos para la industria. El complejo opera como terminal multipropósito, movilizandotambién contenedores, carga general y suministros para proyectos asociados a inversiones industriales y energéticas.

"Su conexión ferroviaria permite atender el comercio exterior del norte de Chile y de países vecinos", dice Carlos Escobar, gerente general de Puerto Antofagasta. En 2025, el terminal registró exportaciones por US\$ 4.449,3 millones FOB y 968.483 toneladas.

En tanto, los puertos de Iquique y Arica mantienen una estrecha vinculación con el comercio exterior de Bolivia.

Puerto Iquique se ha especializado en carga contenerizada asociada a importaciones y operaciones de tránsito, así como a insumos relacionados con la Zona

Franca de Iquique (Zofri). Además, el recinto portuario moviliza carga fraccionada y rodada (*Roll-On / Roll-Off*), entre los que se cuentan principalmente vehículos, maquinaria y equipos para proyectos mineros.

Puerto Arica, por su parte, opera como terminal multipropósito, con predominio de contenedores, graneles vegetales y minerales, además de vehículos.

DESAFÍOS LOGÍSTICOS

En particular, y siendo que concentra uno de los mayores movimientos del país, los principales desafíos logísticos de Puerto Caldera serían mejorar la conectividad terrestre con el paso San Francisco hacia Argentina y los centros productivos, optimizar la coordinación de cargas internacionales y mantener infraestructura eficiente para operaciones seguras y continuas, afirma el gerente general del terminal portuario, Juan Carlos Lillo.

A su vez, Carlos Escobar agrega que Puerto Antofagasta debería prepararse para el crecimiento minero, el auge de industrias como el litio e hidrógeno verde y el desarrollo del Corredor Bioceánico.