

Fecha: 25-01-2026
 Medio: El Mercurio de Valparaíso
 Supl.: El Mercurio de Valparaíso - Edición Especial
 Tipo: Noticia general
 Título: Valparaíso ante la encrucijada logística 2026: eficiencia bajo presión global

Pág.: 10
 Cm2: 684,2
 VPE: \$ 1.645.470

Tiraje: 11.000
 Lectoría: 33.000
 Favorabilidad: ☐ No Definida

Marcelo Contreras C.

El inicio del año sitúa al sistema portuario de la Región de Valparaíso en el epicentro de una compleja arquitectura de flujos. No es solo una cuestión de cuántos contenedores se movilizan, sino cómo la infraestructura nacional interactúa con un mercado marítimo internacional volátil. Valparaíso actúa hoy como un barómetro de la economía, reflejando las tensiones de una cadena logística que debe lidiar con factores geopolíticos y contingencias locales.

Para Pedro Brain, gerente de Puertos Multipropósitos en Ultraport, el balance permite

mirar el presente con cautela. Según detalla, el período anterior cerró con un crecimiento del 9% en transferencia de carga. “Para 2026, el escenario de mayor crecimiento del transporte marítimo, junto con riesgos de sobrecapacidad, obliga a toda la cadena logística a operar con mayores niveles de flexibilidad, eficiencia y coordinación”, señala.

La geografía chilena impone limitaciones críticas. Felipe Caselli, director de la Escuela de Ingeniería Oceánica de la Universidad de Valparaíso, analiza la vulnerabilidad del “corredor troncal” norte-sur. “Una característica de nuestro país es su particular geografía, lo que ha llevado a la existencia

de corredores troncales, con énfasis en un eje longitudinal para la conexión norte-sur, con limitadas vías de vinculación entre puertos, ciudades y carreteras”, explica.

Caselli advierte sobre la concentración del flujo en ejes viales acotados: “Los desvíos suelen trasladar la congestión a rutas secundarias con menor estándar y capacidad, ejes expuestos a cortes o disrupciones por eventos que serían más frecuentes, como incendios, olas de calor o humo”. Sostiene que Chile enfrenta una “amplificación sistémica del impacto”, lo que obliga a pasar de una lógica reactiva a una gestión de continuidad y resiliencia integrada. “Avanzar hacia una ges-

ción de continuidad y resiliencia logística integrada es prioritario”, concluye el académico.

Desde la Asociación Nacional de Armadores (ANA), Rosaura Segovia aporta una perspectiva que equilibra la preocupación logística con la realidad del mercado. Respecto a la exportación de madera ante incendios, Segovia estima que la reserva forestal es suficiente para cumplir compromisos internacionales, minimizando el temor a un quiebre de stock inmediato. Sin embargo, ve nubarrones en la regulación: “La medida que se aprobó el año pasado en la OMI para usar combustibles limpios se suspendió y se postergó por un año más. Como la vida útil de los buques va entre 23 y 25 años, estábamos en la fecha justa para mandar a hacer buques nuevos. Pero hoy hay mucha incertidumbre sobre si usar gas natural, amoníaco o hidrógeno; no es una transformación de motor, es prácticamente un buque distinto”, detalla.

La Cámara Marítima y Portuaria de Chile (Campor) identifica que el mayor reto es de gestión y certeza jurídica. Su diagnóstico sobre los retrasos en infraestructura es tajante: “El principal desafío es superar el retraso en los procesos de planificación y licitación de

concesiones: varias concesiones vencen a partir de 2030, pero los proyectos toman entre 7 y 8 años entre su definición y la entrada en operación de las obras. Los retrasos nos exponen a riesgos en continuidad operativa y eficiencia logística que podrían afectar la eficiencia en la exportación de nuestros productos en los mercados globales. A ello se suma la necesidad de mayor coordinación institucional, estabilidad regulatoria y una planificación integral, que incorpore a los accesos viales y ferroviarios, la tramitación ambiental y la relación puerto-ciudad”.

Sobre los costos y la operatividad, la Cámara propone cambios profundos: “Hemos propuesto que en los terminales marítimos los agentes y funcionarios del sector público operen 24/7, como lo hace toda la cadena logística: un buque que espera porque un servicio público no está disponible es un costo directo que terminan pagando los consumidores finales. El sector privado ha aportado al Estado más de US\$ 2.400 millones en los últimos 20 años solo por conceptos de concesiones y tarifas, además de inversiones que quedan en el patrimonio público”.

EL TABLERO GEOPOLÍTICO
 Fernando Wilson, analista in-

ternacional y profesor del Departamento de Historia y Ciencias Sociales de la Facultad de Artes Liberales de la Universidad Adolfo Ibáñez, advierte sobre la inestabilidad que proyecta la política estadounidense en este escenario. “Los desafíos del 2026 radican en la inestabilidad estructural del sistema internacional, particularmente con el problema representado por Estados Unidos y el liderazgo a estas alturas errático del Presidente Trump, que genera conflictos impredecibles como el de Groenlandia, etc. En ese sentido, al sector logístico comercial internacional, logístico marítimo, y a los sistemas portuarios a nivel global, se les va a exigir tener una capacidad de flexibilidad y adaptabilidad sencillamente formidable”.

El académico profundiza en la relación con Argentina y el sector minero: “Quizás sería importante que el sector portuario comenzara a actuar transmitiendo sus necesidades al gobierno central, cosa de aprovechar la cercanía ideológica entre las dos administraciones para el gobierno entrante chileno y el argentino, para desarrollar acuerdos que permitan coordinar y estandarizar los mecanismos de cooperación”.

Valparaíso ante la encrucijada logística 2026: eficiencia bajo presión global

Entre la sobrecapacidad naviera y la fragilidad de las rutas terrestres, la Región de Valparaíso articula su resiliencia para asegurar el abastecimiento del país.



AGENCIA UNO

Fecha: 25-01-2026
 Medio: El Mercurio de Valparaíso
 Supl. : El Mercurio de Valparaíso - Edición Especial
 Tipo: Noticia general
 Título: **Valparaíso ante la encrucijada logística 2026: eficiencia bajo presión global**

Pág. : 11
 Cm2: 234,3
 VPE: \$ 563.563

Tiraje: 11.000
 Lectoría: 33.000
 Favorabilidad: ☐ No Definida

Sobre el Mar Rojo y el Canal de Suez, Wilson es escéptico: "Los Houthis ya han hecho explícito el hecho de poseer nuevo armamento, han estado amenazando a los estadounidenses, la inestabilidad estructural de Irán hace que los Houthis, que son por lejos el aliado del eje de la resistencia más estructurado y orgánico que le queda a Irán, se convierta en una amenaza estructural de carácter permanente. Tendiendo a creer que el sistema que se ha consolidado con posterioridad a los ataques Houthis va a tener que permanecer en su lugar de manera prolongada".

Incluso analiza conflictos periféricos como el venezolano: "La verdad es que la neutralización del régimen chavista no creo que tenga un mayor impacto en el comercio marítimo. Si algo va a significar su

conversión en un satélite estructural de la economía norteamericana, algo que fue hasta la llegada de Chávez... Lo que sí es relevante es que la participación venezolana en el marco de la flota fantasma de petroleros que utiliza Rusia, China, India, para generar una red de ruptura de sanciones, probablemente se está complicando de manera bastante más intensa".

Finalmente, Rosaura Segovia (ANA) reflexiona sobre la jerarquía del comercio mundial y la influencia de las potencias en la realidad local: "A mí me da impresión que Estados Unidos hoy día es el director de la orquesta, el resto somos todos instrumentos; hay un instrumento más importante que otro, más potente que otro pero somos todos instrumentos y el director de la orquesta es Estados Unidos". ■



"(En 2026) al sector logístico comercial internacional, logístico marítimo, y a los sistemas portuarios a nivel global, se les va a exigir tener una capacidad de flexibilidad y adaptabilidad sencillamente formidable".

Fernando Wilson
 Analista internacional y académico UAI