

Puertos y Logística



FOTOS: DP WORLD LIRQUEN

La Región del Biobío se ha consolidado como un eje estratégico para el desarrollo económico de Chile, no solo por su dinamismo industrial y urbano, sino también por su posición privilegiada dentro de las cadenas logísticas y portuarias del sur del Pacífico. Este territorio ha logrado transformarse en un punto de encuentro entre sectores productivos clave, como el forestal, la pesca, la agricultura y la minería, que encuentran en los puertos locales la plataforma ideal para llegar a los mercados internacionales.

Uno de los pilares de este liderazgo regional es su extenso y diverso sistema portuario, considerado el más grande del país. Está compuesto por siete terminales de uso público —San Vicente, Talcahuano, Lirquén, Coronel, Jureles y Puchoco— que se especializan tanto en carga general como en rubros más específicos. A ellos se suman tres terminales industriales privados (CAP, Terminal Petrolero y Terminal Oxiquim), que complementan la red logística de la zona, aunque no forman parte de los rankings de transferencia de carga. Este entramado portuario convierte al Biobío en un nodo de gran relevancia para el comercio exterior, capaz de atender distintos sectores productivos con infraestructura de primer nivel.

El desarrollo de este sistema ha estado acompañado de una modernización vial clave. Conexiones como la Ruta Itata, la Autopista Concepción-Cabrero, la Ruta de la Madera, la Ruta de los Conquistadores y la Ruta 160 permiten que los productos se trasladen de manera eficiente desde sus centros de origen hasta los puertos. Esta red facilita la integración entre las zonas productivas del interior y los terminales marítimos, reduciendo tiempos de traslado y generando mayores certezas para exportadores e importadores.

En paralelo, los puertos de la región han implementado un Sistema Logístico de Comercio Exterior que permite digitalizar y agilizar procesos críticos. Hoy los documentos administrativos pueden ser revisados en línea, lo que disminuye de forma significativa los tiempos de espera en antepuertos y reduce tanto los costos operativos como el uso de recursos de las empresas exportadoras. Este avance ha tenido un impacto directo en la competitividad regional, especialmente en rubros sensibles como la fruta fresca, donde cada hora resulta determinante para mantener la calidad y valor de los productos.

El sector forestal continúa siendo el motor principal del comercio exterior



Esta región es un polo de desarrollo productivo y también una puerta de entrada y salida estratégica para la economía nacional, gracias a su diversidad portuaria, conectividad terrestre, digitalización de procesos, especialización y colaboración institucional.

de Biobío. Cerca del 70% de las exportaciones que salen desde sus terminales corresponden a celulosa, papel y otros derivados de la madera, consolidando la imagen de la región como líder mundial en este rubro. Sin embargo, también existe un fuerte protagonismo de los productos pesqueros, agrícolas y mineros, que han encontrado en la infraestructura regional un soporte fundamental para crecer.

En materia agrícola, el Centro de Inspección de Fruta hacia Estados Unidos, ubicado en Cabrero y operado en conjunto por el Servicio Agrícola y Ganadero (SAG) y el Departamento de Agricultura de EE.UU., se ha convertido en un factor determinante. Este centro, considerado el mayor punto de inspección de fruta fres-

ca del mundo, permite realizar controles fitosanitarios directos en la región, lo que potencia la salida de productos frutícolas y genera un fuerte valor agregado para la cadena exportadora. Su existencia refuerza la vocación del Biobío como plataforma logística que conecta no solo al sur de Chile, sino también al resto del país con destinos internacionales.

Otro aspecto relevante es la especialización progresiva de los terminales. Cada puerto ha ido adaptando su infraestructura, equipos y capital humano de acuerdo con las características de las cargas que movilizan. Este proceso de diferenciación ha estado acompañado por avances en automatización, tanto en los ingresos como en las salidas de carga, lo que asegura mayor eficiencia y

seguridad en las operaciones. Además, el trabajo coordinado entre el sector público y privado, expresado en instancias como la Mesa de Comercio Exterior, ha permitido definir estrategias comunes para potenciar la competitividad y atraer nuevas inversiones.

En conjunto, todos estos elementos —diversidad portuaria, conectividad terrestre, digitalización de procesos, especialización y colaboración institucional— hacen del Biobío una de las regiones más sólidas en términos logísticos y comerciales de Chile. Su capacidad para proyectarse hacia los próximos años dependerá de mantener esta visión integradora, capaz de responder a las exigencias de un mercado global en constante transformación.

Edición Especial Puertos y Logística

La Región del Biobío avanza estratégicamente para convertirse en la capital logística de la macrozona sur y proyectarse a nivel internacional. Este objetivo se sustenta en grandes inversiones portuarias y un ambicioso plan de integración territorial diseñado para modernizar la conectividad.

“Para ello, la integración territorial es fundamental. El objetivo es que los puertos de la región se articulen y desarrollen de forma complementaria, aprovechando las grandes inversiones que ya se han realizado. Así, se podrán ofrecer mejores oportunidades a la industria logística y mostrar la capacidad del Biobío a nivel nacional e internacional,” destaca el seremi de Obras Públicas, Hugo Cautivo.

Los planes de desarrollo se basan en la infraestructura regional. Un eje clave es la conectividad e integración territorial, buscando siempre que el crecimiento de las poblaciones se equilibre con las necesidades productivas de la zona.

Desafíos y grandes obras para fortalecer el desarrollo logístico

La meta es lograr que los puertos de la región se articulen y desarrollen de forma complementaria, mostrando la capacidad logística que ofrece la zona a nivel nacional e internacional.



El Nudo Crítico de la “Última Milla”

Uno de los principales desafíos que se está abordando es el problema de la “última milla a puerto”. Esta congestión vial ocurre porque los terminales portuarios de la región se encuentran dentro de zonas urbanas. Como resultado, las vías no están preparadas para el alto flujo de camiones de carga, lo que ralentiza el desplazamiento de los habitantes y afecta la eficiencia logística.

Para mitigar este impacto, Cautivo destacó varias iniciativas que

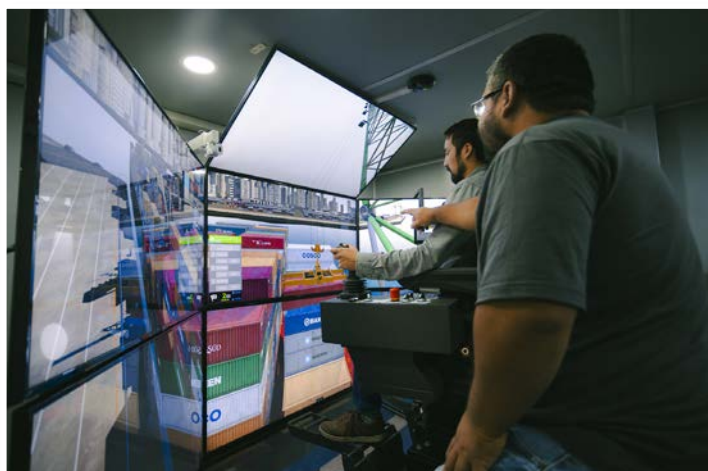
PubliNota

SVTI POTENCIA SUS OPERACIONES CON NUEVAS INVERSIONES Y SIMULADOR DE GRÚAS

San Vicente Terminal Internacional (SVTI) desplegó un completo plan de inversiones de US\$12 millones para renovar su flota de equipos y fortalecer la capacidad de sus operadores, en respuesta al alza de más del 92% en la carga contenerizada en los últimos 12 meses.

El gerente general de SVTI, Juan Pablo Santibáñez, recalcó que “estas inversiones nos permitieron modernizar nuestro equipamiento y reforzar la eficiencia del terminal, además de potenciar la seguridad operacional y la confiabilidad de nuestras operaciones. Así podemos responder de manera más rápida y eficiente a las necesidades de nuestros clientes, optimizar procesos y seguir consolidándonos como un actor clave en la industria portuaria ubicada en la macrozona sur de nuestro país”.

Modernización de equipos y capacitación especializada para operadores son parte de las medidas que ha tomado el terminal para responder al aumento en el volumen de carga contenerizada.



Capacitación y tecnología

A lo anterior se suma la incorporación de un simulador de grúas STS, MHC y Reachstacker con sistema de realidad virtual de última generación, que se inauguró en marzo de

este año. Su principal función es capacitar y reentrenar a operadores considerando las diversas condiciones que ocurren durante las faenas.

A la fecha, ya se han capacitado 24 trabajadores,

NUEVOS EQUIPOS

9 GRÚAS HORQUILLA

23 TRACTOCAMIONES

7 REACHSTACKER

1 GRÚA MÓVIL

condiciones que se dan en la operación real.

Santibáñez, destacó que “contar con este equipo, que es único en su tipo en Chile y uno de los más avanzados en Latinoamérica, es un orgullo para nuestro terminal, porque viene a reforzar nuestro compromiso con la seguridad, que es un valor fundamental para nosotros y porque permite entrenar a nuestros operadores de forma real, efectiva e innovadora”.

De esta manera, SVTI continúa implementando estrategias para potenciar el desarrollo sostenible de las operaciones y su infraestructura, la consistencia en los servicios y fomentar la conexión con mercados globales.



buscan crear nuevas alternativas y circunvalaciones en el Gran Concepción, como el Acceso Ferroviario para el cual se encuentran un estudio en plena ejecución para el acceso norte al Gran Concepción, la modernización y mejoramiento de la ruta que unirá la Autopista Interportuaria desde Rocuant hacia el Puerto de San Vicente y la conexión del Puente Industrial con la Ruta Piedemonte.

“Todas estas obras se convertirán en grandes circunvalaciones para conectar las distintas rutas concesionadas de la región,” agregó la autoridad.

La estrategia regional se alinea con el Plan Nacional de Infraestructura Pública (PNIP) 2025-2055, una hoja de ruta a 30 años liderada por el MOP. Este plan, que incluye más de 22.000 proyectos y una inversión que supera los \$366 billones, prioriza la conectividad e integración territorial, enfocándose en corredores bioceánicos, la red aeroportuaria, y el sistema de puertos y ferrocarriles.

Al respecto Cautivo agrega que

se debe destacar dentro de este plan no solamente lo ya ejecutado, como puede ser el avance en materia de la Ruta Nahuelbuta, alternativa que une la región del Bío-Bío y la región de La Araucanía, o el caso del puente industrial, sino que también los trabajos en la Ruta 5, la Ruta del Itata, y la licitación en pleno proceso de la Ruta Piedemonte.

Infraestructura Resiliente y Sostenible

El desarrollo de la red caminera se enmarca en las definiciones estratégicas de desarrollo económico productivo del Biobío, pero también atiende a las nuevas exigencias impuestas por el cambio climático. Cautivo recordó que la infraestructura futura debe ser resiliente y capaz de enfrentar eventos climáticos extremos. Asimismo, subrayó la necesidad de la sostenibilidad, exigiendo que los recursos hídricos y energéticos se utilicen de manera eficiente, tanto en los procesos de construcción como en el uso y operación de la infraestructura, especialmente en el ámbito portuario.

PubliNota

Con el fin de la actual concesión del Puerto de San Vicente a San Vicente Terminal Internacional (SVTI) en diciembre de 2029, la empresa estatal Puertos de Talcahuano está preparando el nuevo proceso licitatorio de ese recinto.

“El próximo contrato debe alinearse con las condiciones actuales del entorno logístico, económico, normativo, ambiental y social, incorporando una visión de futuro que refuerce el crecimiento sostenible a nivel nacional y global”, dice el presidente de Puertos de Talcahuano, Alejandro Tudela.

En 2024, la portuaria afinó aspectos técnicos, legales y estratégicos clave. Realizó un estudio de demanda de carga y avanzó en los análisis para incorporar diversas mejoras en infraestructura. Proceso que ha continuado en lo que va de 2025.

“Impulsamos la conectividad terrestre, marítima y digital, en coordinación con los actores de la cadena logística portuaria; fortalecimos el rol de autoridad portuaria en las instancias público-privadas regionales; y participamos en la implementa-

NUEVA CONCESIÓN COMIENZA EN 2030

PROYECTO PARA LICITAR EL PUERTO SAN VICENTE SE DEFINIRÁ A FIN DE AÑO

La empresa estatal Puertos de Talcahuano, propietaria del terminal, desarrolla los estudios para tener la propuesta lista dentro de 2025. Luego, iniciará la tramitación en el Tribunal de Defensa de la Libre Competencia.



Cronograma del proceso

2025: Proyecto de licitación definido.

2026: Ingreso al Tribunal de Defensa de la Libre Competencia, TDLC.

2028: Desarrollo del proceso de licitación pública.

2030: Inicio de operaciones bajo la nueva concesión.

ción de la Ventanilla Única Marítima (Vumar) y de un sistema de predicción de oleaje. Además, trabajamos con las comunidades en la plataforma digital Ciudad Portuaria, junto a City Lab Biobío, para que el crecimiento vaya de la mano con una mejor calidad de vida, y así consolidar a San Vicente como un puerto moderno y sostenible”, precisa Cristian Wulf, gerente general de Puertos de Talcahuano.

La empresa definirá el proyecto de licitación antes de fin de año para iniciar el proceso en el Tribunal de Defensa de la Libre Competencia (TDLC) y realizar la licitación del puerto en el año 2028. Por ello, está trabajando en los diversos estudios de ingeniería, ambientales y económicos necesarios, como también contratando las asesorías para preparar las bases y comercializar la propuesta.

PubliNota

UN APORTE A LA VIDA COMUNITARIA: CENTRO DEPORTIVO Y SOCIAL DP WORLD EN LIRQUÉN

Gracias a la alianza público-privada entre el municipio de Penco y el Puerto de Lirquén, se inició la construcción del nuevo complejo deportivo en la ex cancha El Cura, que en su primera etapa contempla una cancha de fútbol de pasto sintético y otra de pádel. La inversión de 150 mil dólares beneficiará a deportistas, vecinos y familias de la comuna.

FOTOS: DP WORLD LIRQUÉN



En agosto se instaló la primera piedra del futuro Centro Deportivo y Social DP World, un proyecto que marcará un antes y un después en la vida comunitaria y deportiva de Lirquén. La iniciativa se desarrolla en la ex cancha El Cura, en un terreno de 3.200 metros cuadrados, con una superficie construida de 2.000 metros cuadrados en su primera etapa.

La obra, que comenzó considerando una inversión de 150 mil dólares y contempla la construcción de una cancha de fútbol de pasto sintético, una cancha de pádel, un sistema de drenaje para evitar inundaciones, además de un moderno sistema de iluminación LED compuesto por seis postes, cada uno con tres focos de alta potencia. Además, existe una propuesta para una segunda etapa del proyecto deportivo.

El presidente del Club Deportivo DP World, Juan Esteban Quilodrán, destacó la relevancia del proyecto para los trabajadores y la comunidad local. "Para nosotros era importante crear este espacio en donde pudiésemos implementar lo que es el deporte, la vida sana. Y no solo que involucrar a los trabajadores, sino que a la comunidad y a nuestras familias, que es importante. Y las sensaciones que tenemos hoy son de que estamos dando un gran paso y que nos hace soñar en más grandes, en futuros proyectos que podamos seguir implementando o formando nuevos complejos deportivos. En el futuro el gerente hablaba de un centro deportivo con máquinas, etc."

Actualmente, el Club Deportivo DP World cuenta con 103 socios, y la meta es sumar a la totalidad de los cerca de 570 trabajado-



res del puerto, según Quilodrán. "Hoy somos 103 socios del club deportivo. Y esperamos seguir subiendo ya que en el mundo portuario de nosotros acá, o en nuestro puerto, son alrededor de 570 personas más o menos. Y esperamos tener, ojalá, todos los trabajadores de DP World que sean socios del club."

Por su parte, el alcalde de Penco, Rodrigo Vera, valoró la alianza público-privada que hace posible esta iniciativa. "Es un gran avance para la comuna de Penco, especialmente para Lirquén. La infraestructura de este complejo deportivo, con pasto sintético, galería e iluminación, se complementa con un espacio para la

vida sana, para promover la actividad en familia. Y este es el mejor ejemplo, que cuando nos unimos la Alianza Público-Privada, en este caso DP World y el municipio de Penco, logramos hoy día esto tan importante que es un beneficio para la comunidad.

Recordemos que la cancha del club de Lirquén lleva más de 50 años que en este lugar se practica deporte, una cancha de tierra que no tenía no todas las condiciones y hoy día se está convirtiendo en un complejo deportivo. Es un sueño y una realidad, una cancha con pasto sintético, galería, iluminación, una cancha de pádel y en su segunda etapa un gimnasio y una sala de preparación física. De esta forma se entregará un complejo deportivo tanto a los trabajadores del club deportivo Lirquén como a los vecinos, a las familias y a los deportistas.

En la misma línea, Michael Spoerer, gerente general DP World terminal de Lirquén, recalzó que el proyecto responde a una necesidad sentida por trabajadores y vecinos. "Primero estamos muy contentos ya que era un sueño que teníamos hace muchos años y que bueno que logramos materializarlo ya este año 2025. Esto nace de la necesidad de los trabajadores de tener un lugar apto para desarrollar y desenvolverse deportivamente, pero también nace mucho de lo que veíamos acá de la comunidad, de los vecinos, de que necesitábamos que los niños encuentren un lugar para poder prepararlos. Ya entonces por esos lados nacimos con un rol, cubrir una falencia que teníamos con el deporte de nuestros trabajadores y también para entregarle a todos los niños y a todos los jóvenes de la comunidad un lugar sano para que puedan tener actividades recreativas".

Dentro de las características es la cancha de pasto sintético de futbolito, una cancha de pádel, baños y camarines. En un futuro se espera complementar estas instalaciones deportivas con una zona de entrenamiento y un espacio para compartir denominado "3er tiempo".

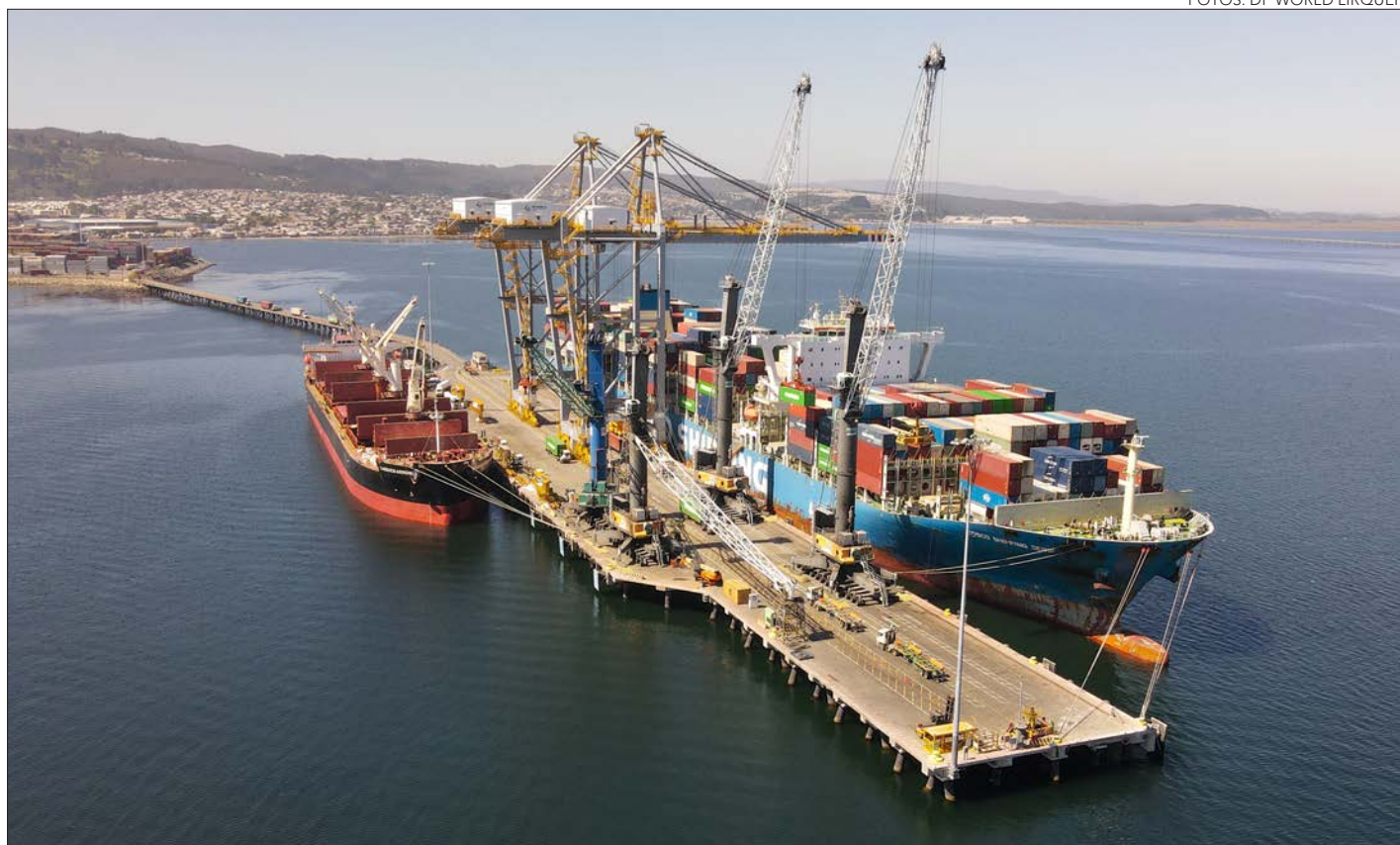
Con esta primera piedra, se da inicio a un proyecto que no solo busca mejorar la calidad de vida de los trabajadores del puerto, sino también fortalecer el sentido de comunidad y entregar un espacio deportivo inclusivo, moderno y sustentable a las familias de Lirquén y Penco.

Edición Especial Puertos y Logística

PENCO-LIRQUÉN Y SU VOCACIÓN PORTUARIA

Crecimiento equilibrado con un actor clave para el desarrollo local y regional

FOTOS: DP WORLD LIRQUEN



// Penco tiene un rol estratégico dentro de la red portuaria del Biobío. Hoy nuestra comuna se conecta directamente con el Puerto de Lirquén, uno de los más activos en movimiento de carga forestal y de graneles. Pero hemos sido claros en que cualquier proyecto de gran escala —como el GNL Penco-Lirquén o iniciativas mineras como Aclara— debe evaluarse con rigurosidad ambiental y social. Bajo el Plan de Desarrollo Penco-Lirquén 2030, estamos proyectando un crecimiento equilibrado: queremos que Penco no sea solo una plataforma logística, sino una ciudad que combine desarrollo económico con calidad de vida y protección del entorno”, explica el alcalde de Penco Rodrigo Vera.

El edil argumenta que dentro de las medidas que está impulsando el municipio para equilibrar la calidad de vida con el desarrollo industrial han ido levantado un plan estratégico de ordenamiento territorial, que incluye el Plan de Prevención de Incendios Forestales del Gran Concepción, liderado junto a otras comunas; el recambio de cables de cobre a aluminio para evitar robos y cortes de energía;

El objetivo es que la comuna no sea solo una plataforma logística, sino una ciudad que combine desarrollo económico con calidad de vida y protección del entorno.



y el Eje Freire+Seguro, que moderniza la iluminación y mejora la seguridad en el centro. Además, el Plan de Limpieza y Hermoseamiento con 40 millones de pesos de inversión municipal. Todo esto está dentro del marco del Plan Penco-Lirquén 2030, que ordena el desarrollo industrial, patrimonial y urbano en un horizonte de diez años.

El rol de DP World terminal de Lirquén

Para cumplir los desafíos de desarrollo de la comuna, DP World terminal de Lirquén juega un rol clave. No solo es uno de los principales generadores de empleo local, sino en la Región a través de tres vías: empleos directos (equipo multidisciplinario para actividad portuaria, logística, comercial y administrativa), empleos indirectos (contratistas y proveedores de servicios vinculados a transporte, seguridad, mantenimiento, alimentación, logística y otros rubros que dependen en gran medida de la actividad portuaria, multiplicando el efecto económico en la comuna y la Región) y, quizás lo más importante, potencia y posibilita inversiones y empleos de terceros, generando una cadena de desarrollo que multiplica los beneficios.

“Mantenemos un fuerte compromiso con el desarrollo sostenible de la comuna y de sus habitantes, impulsando diversas iniciativas que buscan mejorar la calidad de vida de la comunidad local”, explica Michael Spoerer, gerente general DP World terminal de Lirquén.

Entre estas iniciativas destacan Educación y capacitación: Programas de becas y apoyo escolar para jóvenes de la comuna, así como capacitaciones laborales orientadas a mejorar la empleabilidad de los vecinos. Además abrimos nuestras puertas a escuelas y liceos locales, haciendo visitas educativas.

Apoyo a emprendedores locales: Iniciativas que promueven el desarrollo de pequeños negocios y emprendimientos de la zona, generando nuevas oportunidades económicas. Medioambiente y bienestar: Proyectos de conservación y educación ambiental, orientados al cuidado del entorno y a la promoción de prácticas sostenibles en la comunidad. A modo de ejemplo, recientemente iniciamos la construcción del nuevo Centro Deportivo DP World Lirquén, en una alianza público-privada con el municipio local.

“DP World Lirquén es un terminal multipropósito y líder logístico de la Región del Biobío y de la zona centro sur de Chile, cumpliendo un rol de facilitador del comercio mundial a través de soluciones logísticas innovadoras y sostenibles, respaldado por DP World, una de las redes portuarias y logísticas más grandes del mundo y que gestiona cerca del 10% del comercio marítimo global. Y a nivel comunal, somos un actor privado clave en el bienestar local”, destacó Spoerer.

Edición Especial Puertos y Logística

Tecnología y digitalización para asegurar la cadena logística

Es una de las mayores lecciones que dejó la pandemia, sumado a los importantes avances de las herramientas digitales y la inteligencia artificial.

El futuro de los puertos está en los datos. Grandes terminales de la región están dejando atrás el papel para sumergirse en la revolución digital, invirtiendo fuertemente en trazabilidad en tiempo real e inteligencia artificial. Este cambio radical busca eliminar los "cuellos de botella", logrando una eficiencia logística que promete reducir los tiempos de espera y posicionar los puertos inteligentes a escala global.

Así los enfatiza, Cristian Wulf, Gerente General de Puertos de Talca-

huano. "La eficiencia de los sistemas portuarios depende de la incorporación de mayor tecnología en la coordinación de la cadena logística. Es una de las mayores lecciones que nos dejó la pandemia, sumado a los importantes avances de las herramientas digitales y la inteligencia artificial. Como Puertos de Talcahuano, venimos trabajando hace años en una agenda de transformación digital, porque entendemos que la competitividad logística del futuro depende de la capacidad de adaptarnos a los nuevos estándar



res de trazabilidad, eficiencia y transparencia. Por un lado, participamos activamente en el piloto de implementación de la Ventanilla Única Marítima (Vumar) en Chile, junto al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que busca simplificar y digitalizar procesos documentales en la atención de naves. Por otro, estamos desarrollando integraciones digitales con nuestros concesionarios y con otras plataformas nacionales, como el Sistema de Identificación del Transporte de Comercio Exterior y Conductores (Sitcomex) y el Sistema Integrado de Comercio Exterior (Sicex), entre otros".

Wulf destaca que esto se traduce en mejorar la trazabilidad de la carga, reducir tiempos de gestión y fortalecer la seguridad en toda la cadena logística. "Además, a nivel local, también hemos desarrollado un sistema de predicción de oleaje para la bahía de San Vicente, que contribuirá a mejorar la planificación operativa y la seguridad de las maniobras. Pensamos en un modelo de puerto inteligente, seguro y eficiente, que entregue valor tanto a los usuarios del comercio exterior como a la comunidad", sentenció.

RODOTRANS

SEGURIDAD Y EFICIENCIA EN CADA KILÓMETRO

En un país tan extenso como Chile, transportar carga no es solo trasladar contenedores: es dar continuidad a proyectos, mantener cadenas de suministro y cumplir compromisos que no pueden esperar.

Por eso, en **Rodotrans Austral** llevamos más de 20 años siendo más que un transportista: somos el socio logístico que respalda, conecta y entrega confianza en cada kilómetro.

Nuestra experiencia, flota propia, maquinarias especializadas y terminales estratégicamente ubicados nos permiten responder con rapidez, seguridad y soluciones a medida para cada cliente.

- ✓ *Transporte nacional de contenedores y carga*
- ✓ *Servicios de carga, descarga y segregación*
- ✓ *Terminales y bodegaje con seguridad 24/7*
- ✓ *Maquinarias propias para operaciones rápidas y eficientes*

En **Rodotrans**, lo que nos mueve es lo mismo que a ti: cumplir siempre a tiempo, con seguridad y confianza.

📍 Norte – Sur – Conexión Nacional www.rodotrans.cl

👉 **Tu carga no espera. Nosotros tampoco.**



Edición Especial Puertos y Logística

El futuro de la logística global pasa por la sostenibilidad, y los puertos nacionales se están redefiniendo como “puertos verdes” a través de una agresiva estrategia de descarbonización. La incorporación de energías limpias —desde la electrificación de grúas y la instalación de paneles solares hasta el desarrollo de infraestructura para hidrógeno verde— no es solo una exigencia ambiental para cumplir metas internacionales, sino una ventaja competitiva crucial.

Guacolda Vargas, Gerenta de Desarrollo y Sostenibilidad de Puertos de Talcahuano, explica que “la transición energética es clave para el futuro y competitividad de nuestro sistema portuario y del comercio marítimo global. Es un paso necesario para enfrentar la crisis climática y una oportunidad de diferenciación, ya que los mercados de exportación son cada día más exigentes sobre la huella de carbono y sostenibilidad de los productos y su logística”.

La ejecutiva agrega que Biobío tiene una vocación en generación de energías renovables y también la industria ha avanzado en esa materia, como es el caso forestal. “Como empresa portuaria,

La transición energética es clave para la competitividad



Expertos y autoridades coinciden en que esta transformación permitirá optimizar la eficiencia, reducir costos operativos y posicionar a Chile como un líder en el transporte marítimo sostenible de la región.

formamos parte activa de la Gobernanza del Programa Estratégico Regional de Hidrógeno Verde impulsado por Corfo, que busca abrir camino a la descarbonización de las industrias regionales. Además, en los últimos años hemos colaborado para

que estudiantes universidades locales desarrollen estudios prospectivos sobre el potencial del uso de energía solar, eólica y mareomotriz en nuestros recintos portuarios, y seguimos prospectando nuevas iniciativas que aporten en una operación portuaria más sostenible”, enfatizó.

Desde Puertos de Talcahuano visualizan a la comuna de aquí a una década como una ciudad portuaria con mejor calidad de vida, estrechamente vinculada a la operación sostenible de sus puertos, Talcahuano y San Vicente. “Vienen desafíos y oportunidades con la nueva concesión del puerto de San Vicente en 2030. Estamos comprometidos con lograr una integración armónica y estrecha entre el sistema logístico portuario y la ciudad, que va más allá de la buena vecindad, una integración con valor compartido. Queremos que la ciudad, que históricamente ha sido un puerto clave para el país, mantenga ese sitio, y también compartimos el sueño de nuestra comunidad de un Talcahuano más próspero y caminable, que permita transitar desde la playa El Morro hasta La Poza con un entorno urbano amigable, y desde allí acceder a los cerros mediante un teleférico que integre paisaje, comunidad, puertos y proyección turística”, destacó Guacolda Vargas.

PubliNota

AGUNSA FORTALECE SERVICIOS LOGÍSTICOS EN LA BAHÍA DE CORONEL

La empresa chilena AGUNSA dio un importante impulso en sus operaciones logísticas en la Bahía de Coronel, tras concretar un contrato de largo plazo para operar 20.000 m² de bodegas, una instalación única en la zona. Ubicadas aproximadamente a un kilómetro del puerto, estas instalaciones permitirán aumentar el volumen de carga movilizada en los próximos meses, optimizando la eficiencia operativa y la capacidad de AGUNSA en la región centro-sur.

Este desarrollo se enmarca en la estrategia de crecimiento de AGUNSA, orientada a robustecer su oferta de servicios logísticos en Chile. Las bodegas destacan por su alto estándar en eficiencia y seguridad, y están diseñadas para atender cargas de importación y exportación, logrando así un transporte eficiente bajo la modalidad round-trip.



Desde su inauguración, el centro ha gestionado operaciones de exportación de madera con inspección fitosanitaria, así como la importación y exportación de aceros y sus derivados. Además, está habilitado para

recibir cargas de alimentos e insumos industriales y de construcción, cumpliendo con exigentes estándares operativos.

“La infraestructura nos permitirá consolidar operaciones y responder con mayor agilidad

a las necesidades de nuestros clientes, fortaleciendo nuestra propuesta de valor en un entorno altamente competitivo”, señaló Jonathan Escalona, gerente regional de Biobío.

El centro ofrece una solución

integral que incluye almacenamiento, consolidación y desconsolidación de carga, junto con servicios complementarios al entorno portuario. Esta expansión refuerza el posicionamiento de Coronel como un nodo logístico clave a nivel nacional, entregando a los clientes una propuesta eficiente para sus operaciones.

Tomás Valenzuela, gerente comercial de AGUNSA, subrayó la relevancia de este proyecto: “La nueva bodega refuerza el liderazgo de AGUNSA en la zona. Su conexión directa con el puerto y la cercanía con el depósito de contenedores permite atender diversas industrias y abrir nuevas oportunidades de negocio no solo para AGUNSA, sino también para nuestros clientes y socios estratégicos”.

Con más de 65 años de experiencia en soluciones logísticas integradas y presencia internacional, AGUNSA reafirma su compromiso con el desarrollo logístico del país, consolidando su rol como actor clave en la cadena de suministro nacional.