

Boletín Regional

Nº72

3 de septiembre de 2026

Puertos al alza, accesos al debe: el salto pendiente del Biobío hacia Vaca Muerta

PUNTOS CLAVE

- El Biobío es el sistema portuario más dinámico del país, con 13,88 millones de toneladas movilizadas entre enero y junio de 2026 (+7,5%), mientras Valparaíso caía 0,5% y Tarapacá crecía 1,6%.
- En el ranking de eficiencia portuaria 2025 del Banco Mundial, Puerto Coronel aparece como el terminal más eficiente de Chile, en el puesto 26 entre 403 y segundo de América Latina. San Vicente, a menos de 30 kilómetros, ocupa el lugar 340.
- La red regional concentra cerca del 22% del comercio exterior marítimo nacional y crece más en valor que en volumen. San Vicente transfirió 303.180 contenedores en 2025, un 44% más, con servicio semanal directo a Asia.
- El Gobierno proyecta que la Ley de Cabotaje Marítimo (Nº 21.774, noviembre de 2025) abaratará los fletes entre 19% y 39%, trasladará 700.000 toneladas del camión al barco y ahorrará hasta US\$267 millones anuales.
- La conexión energética con Vaca Muerta ya opera, porque la Empresa Nacional del Petróleo firmó en diciembre de 2025 contratos de crudo por US\$12.000 millones hasta junio de 2033 con YPF, Vista Energy, Shell y Equinor, con opción de reexportar excedentes desde San Vicente.
- El cuello de botella se desplazó de los muelles a los accesos terrestres, porque la demanda de la Macrozona Sur superará la capacidad vial y ferroviaria antes de 2040. Con la Ruta Interportuaria en agenda hace 15 años y el Acceso Norte Ferroviario sin cronograma, la licitación de San Vicente en 2028 es la ocasión de sincronizar ambos ritmos.

VIVIANA VÉJAR

Profesora
Investigadora Faro
UDD Concepción.
Máster en Economía
Política y Máster en
Economía.

SEBASTIÁN BRAVO

Alumno de Ingeniería
Comercial y
Periodismo
UDD Concepción.

PATRICIA VARGAS

Editora

 @faro_udd

 @faro_udd

 faro udd

 faro@udd.cl

 www.faro.udd.cl



Introducción:

Entre enero y junio de 2026 los puertos del Biobío movilizaron 13,88 millones de toneladas, con un alza interanual de 7,5%, impulsados por una red de terminales diversificada y por el crecimiento de servicios como el de San Vicente hacia Asia. El debate público sobre infraestructura portuaria se concentra en San Antonio y Valparaíso, aunque los terminales del Gran Concepción constituyen el segundo nodo de comercio exterior marítimo del país.

El cambio de fondo excede el volumen movilizado, porque la reactivación del Oleoducto Trasandino y los contratos de la Empresa Nacional del Petróleo (ENAP) con productores de Vaca Muerta, el yacimiento petrolífero del sur argentino, ponen al Biobío ante un tránsito posible desde plataforma portuaria regional hacia nodo logístico y energético entre Argentina y el Pacífico.

Ese salto todavía no está asegurado, porque la conexión energética ya existe pero el corredor logístico depende de mejores accesos terrestres, conexión ferroviaria, infraestructura fronteriza y coordinación bilateral. El problema que recorre este boletín se concentra en esa brecha entre puertos que avanzan rápido y una infraestructura de conexión que avanza lento.

El Biobío en el mapa mundial de la eficiencia portuaria

La edición 2025 del Container Port Performance Index (CPPI, índice de desempeño de puertos de contenedores), que elaboran el Grupo Banco Mundial y S&P Global Market Intelligence y que se publicó en junio de 2026, entrega el dato internacional más relevante para el sistema portuario regional en años. El índice mide la eficiencia operacional de los terminales de contenedores a partir del tiempo de permanencia de las naves en puerto, desde su llegada hasta que abandonan el sitio de atraque.

En esa medición, Puerto Coronel se ubicó en el puesto 26 entre 403 terminales evaluados en el mundo y quedó como el puerto más eficiente de Chile. Su puntaje alcanzó 95,25 puntos, en el tramo superior del índice, donde los mejores desempeños parten en torno a los 50 puntos y solo excepcionalmente sobrepasan los 100.

El resultado también destaca a nivel regional, ya que Coronel fue uno de los dos únicos puertos de América Latina y el Caribe en superar los 90 puntos, junto con Posorja, en Ecuador, que obtuvo 104 puntos y ocupó el puesto 20 mundial. La trayectoria viene de atrás, porque Coronel había escalado del puesto 97 al 40 en la medición de 2024 y en 2025 alcanzó el lugar 26, su mejor ubicación histórica, con un puntaje que subió de 73 a 95,25 puntos en un año.

Tabla 1: Posición puertos chilenos en el CPPI 2025

Puerto	Posición mundial (de 403)	Puntaje CPPI 2025
Coronel	26	95,25
Valparaíso	80	33,88
Antofagasta	209	-0,77
Arica	235	-3,91
Puerto Angamos (Mejillones)	325	-30,48
San Antonio	335	-39,09
San Vicente	340	-42,50
Iquique	383	-131,98

Fuente: elaboración propia con datos del CPPI 2025, Banco Mundial y S&P Global Market Intelligence.

La tabla deja ver una paradoja regional, porque en un radio de menos de 30 kilómetros conviven el puerto más eficiente de Chile (Coronel, 26 del mundo) y uno de los de menor desempeño medido (San Vicente, en el puesto 340). El contraste no contradice el crecimiento de San Vicente Terminal Internacional (SVTI); lo que muestra es que la expansión de carga y la eficiencia operacional no siempre avanzan al mismo ritmo. Un terminal puede aumentar volúmenes, captar servicios y operar naves de mayor escala, pero si sus procesos y conexiones logísticas no se sincronizan, ese crecimiento se traduce en mayores tiempos de permanencia de las naves. La eficiencia de Coronel y el rezago de San Vicente son dos señales de una misma tensión regional, donde el dinamismo portuario avanza más rápido que la infraestructura que lo sostiene.

El dato admite también una lectura nacional, porque en 2024 el economista Sebastián Edwards señalaba como síntoma del rezago logístico chileno que Valparaíso y San Antonio ocuparan los puestos 189 y 253 del ranking del Banco Mundial, sin ningún puerto del país entre los 30 primeros. Dos ediciones después, el mejor puerto de Chile está en el Biobío. Para una región que aspira a convertirse en plataforma logística transandina, contar con un terminal de clase mundial en eficiencia operacional es un activo relevante.

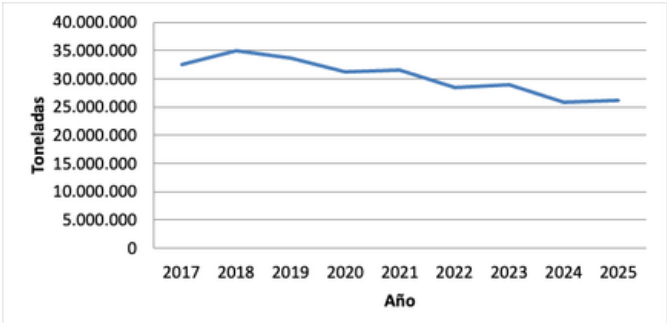
El alcance del indicador exige cautela, porque el CPPI mide exclusivamente naves portacontenedores y no evalúa la operación de graneles, el fuerte histórico de Coronel, ni la de carga general. El propio Banco Mundial advierte, además, que el índice puede favorecer a puertos con recaladas más pequeñas y menor congestión. Se trata de una medición de eficiencia operacional antes que de un ranking absoluto de calidad portuaria.

Biobío como sistema portuario en expansión

El sistema portuario del Biobío cerró 2025 en recuperación y comenzó 2026 con mayor dinamismo. Entre enero y junio de este año movilizó 13,88 millones de toneladas, un 7,5% más que en igual período del año anterior; mayo fue el mes más activo, con 2,45 millones de toneladas y un crecimiento interanual de 18,6%. La comparación nacional dimensiona el dato, ya que en el mismo período la Región de Valparaíso acumuló una leve caída (-0,5%) y Tarapacá creció apenas 1,6%.

Los volúmenes medidos en TEU, la unidad equivalente a un contenedor de veinte pies, crecieron 13,3% acumulado a junio de 2026, de modo que la recuperación regional responde tanto al mayor tonelaje como a una actividad logística más intensa. El tramo 2017-2025 se ordena en tres fases, la primera de expansión hasta 2018, cuando el sistema alcanzó su máximo con 34,9 millones de toneladas (+7,6% ese año, la mayor alza de la década). La segunda combinó ajuste y volatilidad entre 2019 y 2023, con el piso pandémico de 2020 y la recuperación de 2021. La tercera trajo un retroceso marcado en 2024, el nivel más bajo del período, con 25,8 millones de toneladas (-11%). El año 2025 marcó la inflexión, con 26,2 millones de toneladas (+1,7%) y un diciembre que creció 10,3% interanual.

Gráfico 1: Evolución de la carga portuaria total del Biobío, 2017-2025 (toneladas)



Fuente: elaboración propia con datos del Instituto Nacional de Estadísticas (INE).
Nota: el gráfico considera años completos entre 2017 y 2025. Enero-junio de 2026 acumula 13.879.796 toneladas, por lo que no es directamente comparable con los años anuales. De mantenerse la trayectoria del primer semestre, el sistema portuario regional podría cerrar 2026 en torno a 28 millones de toneladas..

Una red diversificada, no un solo puerto

A diferencia de otros nodos portuarios concentrados en uno o dos terminales dominantes, el Biobío opera como una red situada en un radio de menos de 40 kilómetros. Coronel, San Vicente, Talcahuano, Lirquén y el complejo energético de ENAP cumplen funciones distintas dentro de un mismo sistema regional. Más que depender de un único terminal dominante, la región distribuye capacidades entre instalaciones cercanas y especializadas en contenedores, graneles, carga general, carga refrigerada e hidrocarburos.

Tabla 2: Terminales del Biobío, especialización y participación nacional (2021-2024)

Terminal	Participación nacional aproximada	Especialización principal	Contenedores	Granel
SVTI (San Vicente)	5,5%	Contenedores/exportación forestal	Primero de la región (2025)	Sí
Coronel	7,7%	Granel sólido/minerales	—	Principal
Lirquén	3,7%	Carga general/contenedores <i>reefer</i>	Sí	Sí
Talcahuano	4,9%	Carga general/industria naval	Sí	Sí
ENAP San Vicente	n.d.	Granel líquido/hidrocarburos	—	Crudo Vaca Muerta
Total Biobío	21,8% aprox.	Red diversificada	—	—

Fuente: elaboración propia con datos de la Cámara Marítima y Portuaria de Chile (CAMPORT), estadísticas de comercio exterior marítimo. Participaciones aproximadas al período 2021-2024. n.d.: no disponible.

En conjunto, estos terminales representan cerca del 22% del comercio exterior marítimo nacional. Esta estructura permite atender distintos tipos de carga sin depender de un solo terminal ni de un único sector productivo, algo especialmente relevante para una matriz regional que combina actividad forestal, pesquera, industrial y energética. Sin embargo, esa misma diversidad también eleva la exigencia sobre la coordinación logística, los accesos terrestres y la planificación común entre terminales.

San Vicente y el giro hacia rutas directas

Dentro del sistema regional, SVTI es el caso más claro de cambio reciente. En 2025 transfirió 5.541.529 toneladas totales, un 37% más que en 2024, y movilizó 303.180 contenedores, con un aumento de 44%. Con ello se consolidó, según su Memoria 2025, como el terminal que moviliza la mayor cantidad de contenedores de la Región del Biobío.

Parte de la carga regional que antes debía pasar por San Antonio o Valparaíso para acceder a rutas transpacíficas hoy puede salir directamente desde la bahía de San Vicente. En 2025, el servicio semanal directo a Asia consolidó su operación, a lo que se sumó la renovación del contrato con Maersk hasta el término de la concesión.

La conexión energética ya activa de Vaca Muerta

La conexión entre el Biobío y Vaca Muerta dejó de ser una posibilidad futura. El Oleoducto Trasandino, construido en los años noventa y desactivado durante 17 años, se reactivó en 2023 y devolvió el crudo argentino a las instalaciones de ENAP en Hualpén, con lo que la región pasó a ser un punto relevante del abastecimiento energético nacional.

El hito más relevante ocurrió el 4 de diciembre de 2025, cuando ENAP firmó con YPF, Vista Energy, Shell Argentina y Equinor los contratos de suministro de crudo de Vaca Muerta más grandes de su historia, con un valor proyectado de US\$12.000 millones para el período 2026-2033.

Los acuerdos permitirían abastecer en torno al 35% de la demanda anual de crudo de ENAP y contemplan el transporte por el oleoducto de más de 400 kilómetros hasta Hualpén, así como la eventual exportación de excedentes a través del Terminal Marítimo de San Vicente hacia el Pacífico.

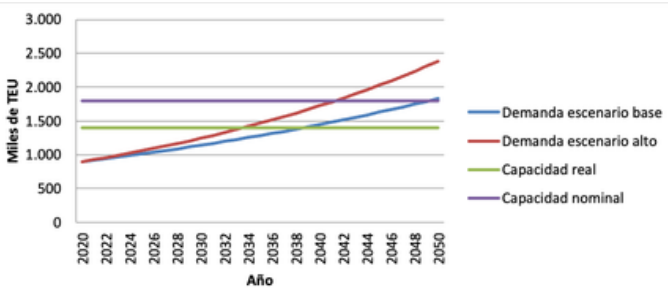
La relevancia de este giro es a la vez energética y geopolítica. En lo energético, el Biobío se convierte en nodo de importación y, potencialmente, de reexportación de crudo argentino, lo que alimenta el flujo de graneles líquido-gaseosos, categoría que promedió el 46,8% de la carga desembarcada del exterior en el decenio 2015-2024. En lo geopolítico, a diferencia de los corredores bioceánicos proyectados hacia el norte, el Biobío ya tiene un corredor energético funcionando. Port Consultants Rotterdam identifica bahías como San Vicente entre los potenciales complejos portuarios orientados a la exportación de hidrocarburos argentinos, por su capacidad ociosa en granel líquido y su acceso energético activo. Esa conexión energética no equivale todavía a un corredor logístico integral, porque la carga general y los contenedores requieren una cadena mucho más amplia.

El cuello de botella está en tierra

El principal límite para que el Biobío consolide su rol de plataforma logística transandina está fuera de los terminales. Los puertos han incorporado servicios, modernizado equipos y aumentado su movimiento de carga, mientras las rutas, los accesos ferroviarios y las conexiones fronterizas avanzan con mayor lentitud.

Según el estudio de Port Consultants Rotterdam para CAMPORT, la Macrozona Sur tiene una capacidad nominal de 1,8 millones de TEU y una capacidad real de 1,4 millones, una vez descontadas las ineficiencias operativas. En el escenario base, la demanda superaría esa capacidad real antes de 2040; en el escenario alto, antes de 2035. El estudio recomienda abordar primero las ineficiencias operativas con medidas de gestión, antes de avanzar hacia nueva infraestructura. La Ventanilla Única Marítima (VUMAR), plataforma digital que centraliza los trámites documentales y logísticos de las naves, opera en el Biobío desde abril de 2025 y redujo en 27 horas los trámites de prearribo. A ello se suma la expansión de capacidad de almacenamiento de Agencias Universales (AGUNSA) en Coronel.

Gráfico 2: Capacidad versus demanda proyectada en contenedores, Macrozona Sur (miles TEU), 2020-2050



Fuente: elaboración propia con datos de Port Consultants Rotterdam / CAMPORT, Estudio del Sistema Logístico Portuario Chileno (2 de julio de 2026).

La Ruta Interportuaria ilustra la asincronía con mayor claridad que ningún otro proyecto, ya que lleva 15 años en agenda y recién en marzo de 2026 obtuvo la Resolución Satisfactoria (RS) del Ministerio de Desarrollo Social; su inversión ronda los \$100 mil millones, la licitación de la primera etapa se proyecta para 2027 y la operación en torno a 2031. El Acceso Norte Ferroviario a San Vicente tiene una importancia estratégica aún mayor, porque haría posible la bimodalidad real, con camión y tren como complementos y no como sustitutos, condición de un corredor logístico competitivo.

Tabla 3: Proyectos logísticos del Biobío, estado y nivel de certeza (julio de 2026)

Proyecto	Función logística	Estado (julio 2026)	Nivel de certeza
Oleoducto Trasandino + ENAP San Vicente	Conexión energética con Vaca Muerta	Activo; contratos firmados hasta junio de 2033 (US\$12.000 M)	Alto
VUMAR	Gestión documental y eficiencia portuaria	Operativa en Biobío desde abril 2025; -27 h en prearribo (-38%)	Alto
Ruta Interportuaria a San Vicente	Acceso vial portuario	RS aprobada (marzo 2026); expropiaciones en curso; licitación etapa 1 en 2027	Medio
Nueva concesión San Vicente 2030-2059	Inversión y operación futura del terminal	Proceso iniciado; Tribunal de Defensa de la Libre Competencia (TDLC) 2026-2027; licitación 2028	Medio
Zona logística en AGUNSA Coronel	Almacenamiento	Contrato de largo plazo (20.000 m²) firmado en agosto 2025	Medio/alto
Acceso Norte Ferroviario a San Vicente	Bimodalidad tren-camión	En plan trienal de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado (EFE); sin cronograma de enlace directo	Bajo/medio
Agencia Logística de Chile	Coordinación institucional	Recomendada por CAMPORT; aún no creada	Bajo

Fuente: elaboración propia con datos de MundoMarítimo, Puertos de Talcahuano, EFE, CAMPORT y prensa regional.

La brecha es de sincronización tanto como de infraestructura, porque si los terminales aumentan capacidad y servicios antes de que se resuelvan sus accesos, la región arriesga transformar una ventaja portuaria en congestión logística. El desfase se produce entre la inversión dentro del recinto portuario y la obra vial y ferroviaria que debe sacar esa carga al territorio.

La Ley de Cabotaje como nuevo ciclo potencial

Otro dato del acumulado enero-junio de 2026 merece atención, porque el cabotaje regional creció 17,3% mientras entraba en vigor un cambio normativo relevante para la logística nacional. El 19 de noviembre de 2025 se publicó en el Diario Oficial la Ley N° 21.774 de Cabotaje Marítimo, que tras 13 años de tramitación abre parcialmente el mercado al uso de naves extranjeras en rutas nacionales.

El Gobierno proyecta que esta apertura podría reducir las tarifas de flete de contenedores entre 19% y 39%, trasladar cerca de 700.000 toneladas desde el modo caminero al marítimo y generar ahorros de hasta US\$267 millones anuales para la economía. Para el Biobío, cuyo cabotaje representó el 17,1% de la carga movilizada en el decenio 2015-2024, la ley puede operar como un multiplicador logístico, especialmente si el transporte marítimo logra consolidarse como complemento del modo carretero.

Un aspecto menos visible, pero de alto impacto operativo para terminales con recaladas múltiples como San Vicente, es el tratamiento de las re-estibas y de los contenedores vacíos. La re-estiba corresponde a la maniobra de reacomodar carga a bordo en un puerto intermedio, ya sea bajando contenedores al muelle y reembarcándolos, o moviéndolos dentro del buque para ordenar la operación.

Bajo la regla anterior, la interpretación estricta de la reserva de cabotaje generaba zonas grises. El reembarque de un contenedor en un puerto chileno con destino a otro puerto chileno, aunque se tratara de carga internacional en tránsito o de una maniobra operativa, podía ser leído como cabotaje prohibido para una nave extranjera. Lo mismo ocurría con el reposicionamiento de contenedores vacíos entre puertos nacionales, que podía obligar a las navieras a usar traslados terrestres o naves chilenas, elevando costos y reduciendo flexibilidad operacional.

La Ley N° 21.774 despeja parte de esas restricciones al excluir expresamente del concepto de cabotaje el transporte de carga de comercio exterior entre puertos chilenos y el movimiento de contenedores vacíos. Para un servicio como el semanal de SVTI a Asia, el beneficio potencial está en la mayor flexibilidad para estibas y reposicionamiento de vacíos, y en la posibilidad de captar parte de la carga doméstica que hoy viaja por camión.

La atribución causal del alza reciente del cabotaje a la nueva ley exige cautela. El reglamento sigue en consulta pública, la apertura a naves extranjeras será gradual y la serie mensual de 2026 ha mostrado variaciones. Por ahora se trata de una hipótesis plausible que conviene seguir con la serie estadística en mano.

Qué falta para pasar de potencial a corredor transandino

La cercanía entre Biobío y Neuquén entrega una ventaja geográfica que no basta por sí sola. Para el crudo, la cadena está funcionando con un oleoducto activo, refinería en Hualpén y terminal marítimo con capacidad de exportar, y lo que falta es escala, con inversiones en almacenamiento y capacidad de carga por resolver. Para la carga general y los contenedores el desafío es mayor, porque el paso de Pino Hachado carece de las condiciones de un cruce de alto volumen y el flujo de productos agroindustriales del sur argentino hacia el Pacífico todavía no existe a escala comercial relevante. Port Consultants Rotterdam estima baja la probabilidad de que los puertos de la Macrozona Sur queden como meros alimentadores (*feeder*) de San Antonio, y sostiene que la carga forestal y la pesca refrigerada justifican servicios directos.

Tabla 4: Condiciones para el corredor Biobío-Neuquén y su estado actual

Condición	Estado actual	Análisis
Oleoducto Transandino	Activo desde 2023	La conexión energética ya existe
Contratos ENAP-Vaca Muerta	Firmados hasta junio de 2023	Dan horizonte de largo plazo
Terminal Marítimo San Vicente	Potencial salida al Pacífico	Oportunidad estratégica, no flujo masivo consolidado
Ruta Interportuaria	RS aprobada; obras pendientes	Principal rezago vial
Acceso Ferroviario	Sin cronograma de enlace directo	Condición para <u>bimodalidad</u> real
Paso Pino Hachado	Limitado para alto volumen	Cuello de botella fronterizo
Coordinación bilateral	En desarrollo	Necesaria para pasar de intención a operación
Carga general argentina	Sin escala consolidada	Potencial aún no demostrado

Fuente: elaboración propia con datos de ENAP, Port Consultants Rotterdam / CAMPORT, EFE, Ministerio de Desarrollo Social y prensa regional (2025-2026)

La agenda de cooperación entre la Región del Biobío y la Provincia de Neuquén ha avanzado en 2026 con nuevos encuentros y acuerdos de vinculación. Lo que aún no existe es el plan maestro logístico que articule ferrocarril, circulación de camiones, paso fronterizo, terminal portuario y cadena de frío en una sola propuesta integrada. Sin eso, la narrativa del corredor bioceánico permanece como aspiración política más que como proyecto ejecutable.

Palabras finales

El sistema portuario del Biobío es hoy uno de los de mayor dinamismo del país y tiene condiciones objetivas para convertirse en plataforma logística transandina. Media, con todo, una distancia importante entre tener esas condiciones y activarlas. Ya operan el crecimiento de SVTI, la conexión energética con Vaca Muerta, la diversificación de la red de terminales, los servicios directos a Asia y el nuevo marco de la Ley de Cabotaje. Siguen pendientes la Ruta Interportuaria, el Acceso Norte Ferroviario, la coordinación bilateral para el crudo de exportación y el desarrollo de capacidades logísticas en Pino Hachado.

A ello se suma una dimensión socioambiental que la política pública no puede omitir. La consolidación de un hub de hidrocarburos y el aumento del tránsito de camiones ocurren en comunas con una carga ambiental histórica significativa, como Talcahuano, Hualpén y Coronel. La evaluación ambiental de los proyectos, los planes de contingencia ante derrames en la bahía de San Vicente y la mitigación del impacto urbano del transporte de carga operarán como condiciones de legitimidad social del salto logístico.

Para la política pública regional, el problema de fondo es la asincronía entre la inversión portuaria y la obra que debe conectarla con el territorio. Los puertos invierten, los barcos llegan, los contenedores se mueven, y el camión sigue cruzando la ciudad. La Ruta Interportuaria lleva 15 años en agenda. La licitación de San Vicente, proyectada para 2028, permitirá fijar en el contrato de concesión los estándares de conectividad exigibles. Con una demanda que superará la capacidad real de la Macrozona Sur antes de 2040, o de 2035 en el escenario alto, una concesión mal diseñada llegaría tarde a ese punto de inflexión.

Referencias

- Instituto Nacional de Estadísticas (INE). Boletín mensual de movimiento de carga portuaria, Región del Biobío, series 2015-2026, y Enfoque Movimiento de Carga Portuaria, Región del Biobío, años 2015-2024 (agosto de 2025). [Disponible aquí.](#)
- MundoMarítimo (10 de julio de 2026). "Puertos de la Región del Biobío movilizaron 2,4 millones de toneladas en mayo registrando alza del 18,6% interanual". [Disponible aquí.](#)
- MundoMarítimo (19 de agosto de 2025). "Puertos de la región del Biobío movilizaron más de 309 millones de toneladas en el decenio 2015-2024". [Disponible aquí.](#)
- MundoMarítimo (30 de diciembre de 2025). "Puertos de Chile en 2025: inversiones, nuevas obras, avances regulatorios y digitales delinear el mapa portuario nacional". [Disponible aquí.](#)
- MundoMarítimo (17 de enero de 2025). "SVTI marca un aumento de 43% en volumen de carga contenerizada movilizada en 2024". [Disponible aquí.](#)
- SVTI (2026). Memoria Consolidada 2025. [Disponible aquí.](#)
- ENAP (4 de diciembre de 2025). "ENAP firma contratos de largo plazo por US\$12 mil millones para abastecerse de crudo desde Argentina". [Disponible aquí.](#)
- Port Consultants Rotterdam / CAMPORT (2 de julio de 2026). Estudio del Sistema Logístico Portuario Chileno – Resumen Ejecutivo. [Disponible aquí.](#)
- CAMPORT. Estadísticas de comercio exterior marítimo. [Disponible aquí.](#)
- Diario Financiero (julio de 2026). "Presidenta de Puertos de Talcahuano: la extensión de la Ruta Interportuaria es el gran proyecto pendiente de la cadena logística del Biobío". [Disponible aquí.](#)
- Agenda Logística (8 de junio de 2026). "Región del Biobío busca consolidarse como el gran nodo logístico del centro-sur". [Disponible aquí.](#)
- Aduana de Chile. Dashboard de movimiento de carga marítima de comercio exterior. [Disponible aquí.](#)
- Ley N° 21.774, publicada en el Diario Oficial el 19 de noviembre de 2025. Texto en Ley Chile (BCN): [Disponible aquí.](#)
- Infraestructura Pública (23 de noviembre de 2025). "Ley de Cabotaje: se abre una nueva etapa para la logística en Chile". [Disponible aquí.](#)
- Portal Innova / MasContainer (junio de 2026). "Ley de Cabotaje reducirá hasta 39% el costo de los fletes marítimos en Chile". [Disponible aquí.](#)