

# Economía.

MONEDA	HOY	COMERCIAL	RECURRENCIA
DÓLAR \$ 94,51	\$ 38.0 \$, 66	\$ 66.628,00	MENSUAL 1,0%
EURO \$ 1.028,2 6	MAÑANA \$ 38.108,63		ACUM. 12 MESES 4,7%
SUPERMERCADOS	IMACEC	DESEMPLEO (JULIO-SEPTIEMBRE)	
SEPTIEMBRE -1,1%	SEPTIEMBRE 0,0%	ÑUBLE: 10,6% / DIGUILLÍN: 11,3%	

HOY LA MAYORÍA DE LA CARGA SE ENVÍA A TRAVÉS DE VALPARAÍSO Y SAN ANTONIO

# Exportadores de fruta fresca de Ñuble miran a los puertos de Biobío para mejorar su competitividad

**Apuestan por lograr un valioso ahorro de tiempo y de costos logísticos.** Empresas locales han tenido acercamientos con los terminales, sin embargo, es clave contar con volúmenes críticos de comercio exterior que justifiquen una mayor frecuencia de recalada de buques de línea en la zona.

**ROBERTO FERNÁNDEZ RUIZ**  
 robertofernandez@ladiscusion.cl  
 FOTO: CEDIDA

**E**l rápido crecimiento de la superficie frutícola en la región de Ñuble durante la última década ha generado un creciente volumen crítico de fruta fresca de exportación que se embarca principalmente por los puertos de Valparaíso y San Antonio, sin embargo, elementos clave, como los costos de transporte y los tiempos de traslado de productos tan sensibles, como los arándanos y las cerezas, han volcado la mirada de los exportadores a los puertos de la región del Biobío, como una alternativa que permitiría mejorar la competitividad de las exportaciones, gracias a los ahorros en costos y tiempo, sin embargo, según reconocen actores del rubro, todavía hay algunos desafíos pendientes para que la logística apunte en esa dirección.

Se trata de una oportunidad que ha sido analizada al interior de la Mesa Comex Ñuble, en la que participan el Gobierno Regional y ProChile, servicios públicos, productores y exportadores, entre otros actores vinculados al comercio exterior. Precisamente, la semana pasada, una comitiva de productores, exportadores e integrantes de la Mesa Comex, liderada por ProChile, viajó a visitar los terminales de San Vicente y Coronel, donde se reunieron con los ejecutivos de las empresas portuarias y conocieron las instalaciones del nuevo frigorífico de Emergent Cold, el más grande de Chile, en el puerto de San Vicente.

Según estadísticas de Odepa, con datos del Servicio Nacional de Aduanas, durante 2023, la región de Ñuble exportó US\$ 64,1 millones en fruta fresca y US\$128,6 millones en fruta procesada, principalmente congelada. Se trata de cifras que muestran una tendencia al alza en los últimos años, principalmente en los volúmenes, de hecho, en 2023 Ñuble exportó 9.229 toneladas de arándanos frescos, 1.767



**Título: Exportadores de fruta fresca de Ñuble miran a los puertos de Biobío para mejorar su competitividad**

toneladas de cerezas frescas, 15.893 toneladas de arándanos congelados, 5.138 toneladas de frambuesas congeladas, 6.988 toneladas de frutillas congeladas y 3.470 toneladas de espárragos congelados, entre otros productos.

**El viaje de la fruta**

Para las principales frutas frescas que exporta Ñuble, como arándanos y cerezas, el tiempo es un factor crucial en la calidad del producto, ya que el traslado a los mercados de destino, principalmente China, Estados Unidos y Europa, toma cerca de 30 días y en algunos casos, cuarenta. La excepción la constituyen algunos servicios expresos que pueden llegar a destino en 22 días.

La fruta de Ñuble, que se cosecha en la mañana del día 1, llega en camión al packing en la tarde, dado que la mayoría de estas plantas se ubican en Maule y O'Higgins; y eventualmente se procesa y embala el día 2 ó 3, tras lo cual se consolida y continúa su camino a los puertos de la región de Valparaíso, a los que llega el día 3-4, donde, dependiendo de la demanda, puede ser embarcada el día 4, 5, 6 ó 7. Luego, emprende su viaje a destino, donde llega el día 35-40, en cuyo puerto también tomará algunos días el desembarque, desaduanar y transportar a los mercados mayoristas.

En ese sentido, los productores y exportadores locales coinciden en que podrían ahorrar valiosos días de logística si los packing estuvieran en



A veces, no hay buques cámara que lleguen a la región del Biobío, pero sí se puede hacer por contenedor"

**CLAUDIO CID**  
 EXDIRECTOR DE ADUANAS



Si las empresas exportadoras de Ñuble reunieran sus volúmenes, sí habría carga suficiente para que vengan buques cámara"

**CRISTIAN WULF**  
 GERENTE GENERAL PUERTOS DE TALCAHUANO



Yo creo que con estas nuevas plantas y packing ya hay que evaluar la posibilidad de sacar la fruta por Biobío"

**CARLOS GONZÁLEZ**  
 PDTE. ASOC. DE AGRICULTORES DE ÑUBLE



Los barcos con cerezas paran en Valparaíso o San Antonio y sólo algunos de esos paran en Talcahuano o Coronel, menos del 20%"

**ÁLVARO ARIAS**  
 GERENTE GENERAL DE EMPRESAS EL SILO

Tanto en San Vicente (en la foto), como en Lirquén y Coronel ya se está embarcando fruta fresca.

la región y la carga se embarcaba en Biobío. En el rubro de los arándanos, hay una importante capacidad de frío en la región, a pesar de la desaparición de algunos actores en la última temporada, sin embargo, en el rubro de la cereza, hasta la semana pasada existía solo una planta y este jueves se inauguró una segunda, por parte de la empresa El Silo, de San Carlos. A este recinto se sumarán otros dos packing de cerezas en la temporada 2025-26.

Según manifestó el gerente general de El Silo, Álvaro Arias, la apertura de éste y de más packing de cerezas en Ñuble abre la puerta a embarcar la carga en los puertos de la región del Biobío.

"Es una tremenda oportunidad. Hay que aclarar, sin embargo, que todos los barcos que llevan cerezas paran en Valparaíso o San Antonio y sólo algunos de esos paran en Talcahuano o Coronel, menos del 20%, entonces, la apertura de la planta también invita a que los productores crean que se puede generar un número importante de empresas que demanden una mayor frecuencia de barcos de cerezas en los puertos de la región del Biobío y que las navieras lo consideren atractivo".

Arias estimó que, si la fruta se procesa en Ñuble y se exporta a través de un puerto de Biobío, podría ahorrar 4-5 días.

Al respecto, Carlos González, presidente de la Asociación de Agricultores de Ñuble, planteó que la aspiración de los productores locales es poder embarcar

la fruta en los puertos de Biobío, lo que también representaría un ahorro de tiempo. "Cuando estén las condiciones de energía en la región, que permitan la instalación de más plantas, habrá mayor volumen que permitirán las condiciones para hacerlo; ya hemos hablado con gente del Puerto de Lirquén y ellos tienen toda la disponibilidad y están dispuestos a invertir. Yo creo que con estas nuevas plantas y packing ya hay que evaluar la posibilidad de sacar la fruta por Biobío, incluso también se puede sumar cereza de la zona sur del Maule y de las regiones del Biobío y de La Araucanía. Para que una naviera se interese en mandar un barco a esta zona, tenemos que contar con volúmenes, entonces, los packing de Ñuble tienen que procesar toda esa fruta y enviarla a los puertos de Biobío", sostuvo.

**Logística**

En opinión de Claudio Cid, exdirector de Aduanas de la macrozona y uno de los promotores de la conformación de la Mesa Comex, hay desafíos en materia logística que deben enfrentar los exportadores locales, como la disponibilidad de contenedores, y si la idea es embarcar en los puertos de Biobío, un aspecto fundamental es la frecuencia de recalado de los buques de línea, que la definen las grandes empresas navieras.

En entrevista en Radio La Discusión, el profesional explicó que "a veces, no hay buques cámara que lleguen a la región del Biobío, pero sí se puede hacer por contenedor, esas son las barreras que hoy debe enfrentar y resolver. Porque, efectivamente, son 115 kilómetros de distancia con los puertos de Biobío, lo que significa una disminución de costos logísticos inmenso. Y también hay que preguntarse por qué no puede ser aéreo, a través de Carriel Sur, donde están las condiciones para embarcar estos productos, actualmente se exporta salmón a través de ese terminal".

En esa línea, también planteó que es necesario fomentar el ingreso de más importaciones a través de los puertos de Biobío, porque ello permitiría acceder a una mayor oferta de contenedores y de servicios navieros. "Nuestros competidores de la macrozona son los puertos de la región de Valparaíso, entonces, un buque trae y lleva muchos contenedores y nosotros no tenemos esa capacidad de llenar muchas veces un buque con todos estos contenedores, entonces, tiene que bajar con carga de importación, si esa carga baja con importación que es de la macrozona y dadas las condiciones, ciertamente vamos a tener mayor cantidad de servicios", sentenció.

De igual forma, apuntó al papel que juegan las navieras, que están cada vez más integradas, porque operan buques, terminales y agencias de aduanas, lo que reduce la oferta y, en consecuencia, la competencia. Ello ha favorecido que muchas cargas perecibles deban permanecer almacenadas en los puertos, con el perjuicio que ese tiempo perdido significa para el exportador.

No obstante, Claudio Cid apuntó al rol del estado en cuanto a descentralizar algunos procesos, así como también en generar las coordinaciones necesarias para aprovechar los terminales de Biobío. "Creo que es un tema de coordinación y decir: Bueno, ¿dónde vamos a poner finalmente los objetivos, nuestra visión? ¿Qué es lo que debemos trabajar? Nosotros armamos como Mesa Comex un trabajo en donde participaron todos los intendentes de la macrozona en torno al comercio exterior. Debemos entender que el salmón viene de Los Lagos; La Araucanía tiene un punto importante con el paso

**Visita a los puertos**

La semana pasada, una comitiva integrada por productores y exportadores de la región de Ñuble participaron en una visita a los puertos de San Vicente y Coronel, organizada por ProChile, en la que conocieron las instalaciones y las capacidades de esos terminales para embarcar fruta fresca y congelada.

Pino Hachado, toda la fruta que sale de Neuquén y Río Negro, principalmente peras y manzanas, llega por Pino Hachado y sale por los puertos de la región del Biobío, entonces, hay mucho que hacer".

"Impulsamos mucho con el alcalde de San Fabián de Alico que se habitara el paso Minas Ñuble -continuó-, fuimos a varias actividades de los encuentros para posicionar el concepto Paso Minas Ñuble, porque efectivamente, eso fomenta el turismo, ¿por qué no pensar a largo plazo que también pudiese haber una carretera que traiga mercancía de importación o de tránsito y sacarla eventualmente por los puertos de Biobío".

**Puertos de Biobío**

En los puertos de la región del Biobío ven con optimismo este desafío, donde terminales como San Vicente, Coronel o Lirquén asoman como opciones concretas de conexión.

Cristian Wulf, gerente general de Puertos de Talcahuano, empresa estatal que administra los terminales San Vicente y Talcahuano, subrayó que "embarcar por los puertos de la Región del Biobío representa una disminución en los costos del transporte terrestre. Además, los exportadores se evitarían la congestión que se produce en los puertos de la Región de Valparaíso durante la temporada alta de la fruta".

En ese sentido, aseguró que los puertos tienen las capacidades suficientes para movilizar fruta fresca. "Si hay capacidad y experiencia. De hecho, en 2023 se exportaron 155 mil toneladas de fruta fresca y congelada por los puertos de la Región del Biobío y hay capacidad para que ese número pueda crecer. Cabe destacar que el año pasado se exportó más de un millón de toneladas de productos congelados o refrigerados por sus terminales marítimos (la gran mayoría productos del mar)", detalló.

Pero no basta solo con el puerto, pues también se requiere contar con una mayor frecuencia de arribo de buques de línea a la zona, una decisión que pasa por las grandes empresas navieras.

"Para el caso de los contenedores, la frecuencia de los servicios liner dependerá del tráfico (si es semanal o quincenal), mientras en los de cámara dependerá de los volúmenes que se puedan concentrar por recalada con anticipación", explicó el ejecutivo.

Por ello, Wulf planteó que, "si las empresas exportadoras de la Región de Ñuble reunieran sus volúmenes, sí habría carga suficiente para que vengan buques cámara a la zona, cuyos tiempos de tránsito a destino son los más cortos".

Precisamente, Puertos de Talcahuano ha sido un actor relevante en instancias de coordinación público-privadas, como la Mesa Comex. "Estamos participando en la Mesa Comex Ñuble y tenemos una relación cercana con ProChile, la que se tradujo en una visita de exportadores frutícolas de esa región la semana pasada. Además, estamos generando acercamientos a través de los gremios y ferias".

