



Informe
Condiciones de competencia de cara a licitación de frente de atraque
del Puerto de San Vicente

Butelmann Consultores
25 de febrero de 2026

Contenido

I. Objeto y estructura	1
II. Mercado Relevante	1
A. Mercado de producto	1
B. Mercado geográfico	3
III. Evolución de las condiciones de competencia	6
A. Reducción de la participación de mercado de los puertos públicos en general y de SVTI en particular	6
IV. Condiciones de competencia en los mercados relevantes definidos	10
A. Los servicios portuarios en la Región del Biobío	10
i. Carga en contenedores.	20
ii. Carga sólida a granel.....	23
iii. Carga fraccionada.....	26
B. Infraestructura y áreas de respaldo	29
C. Capacidad de transferencia de los puertos de la región.....	33
D. Principales exportadores-importadores de carga marítima de la Región del Biobío.....	35
E. Principales navieras de la Región del Biobío.....	42
F. Índices de concentración – servicios portuarios de la Región del Biobío	49
G. Reglas de integración horizontal y vertical, usuarios relevantes	51
V. Bases de licitación de la concesión actual.....	56
A. Índice tarifario máximo aplicable a la concesión actual.....	56
B. Indicadores de calidad de servicio del puerto.....	61
VI. Resguardos legales, reglamentarios y contractuales aplicables al Puerto de San Vicente - Asimetrías regulatorias entre los proveedores de servicios portuarios de la Región del Biobío	64
VII. Conclusiones	71
Anexo 1	73
Anexo 2	79

I. Objeto y estructura

Este informe, encomendado por Puertos de Talcahuano, tiene por objeto describir las condiciones de competencia enfrentadas por el Puerto de San Vicente (actualmente concesionado a San Vicente Terminal Internacional S.A., SVTI). Ello, de cara a la futura licitación que Puertos de Talcahuano realizará para asignar la explotación de dicho puerto.

Para ello, en el capítulo II definiremos los mercados relevantes de producto y geográfico en los que participará el futuro concesionario. Lo anterior, de acuerdo con una definición de dicho mercado coherente con aquella formulada por el Tribunal de Defensa de la Libre Competencia (TDLC) en los distintos informes que ha emitido con arreglo a lo dispuesto en los artículos 14 y 23 de la Ley N° 19.542.

Luego, en los capítulos III y IV se expone la evolución de las condiciones de competencia de los puertos públicos de uso público en general, así como de los mercados relevantes definidos, identificando los principales demandantes de servicios portuarios, la actual situación de integración vertical y horizontal de SVTI y sus competidores, las diferencias de infraestructura entre los principales competidores de la región, la proyección de capacidad disponible en la región y, en la medida que lo permita la información disponible, la actividad de los usuarios relevantes y su movilidad entre terminales. También se presenta una comparación del índice HHI entre las regiones del país, mostrando que la Región del Biobío es una de las más competitivas del país.

En el capítulo V se describen las bases de licitación de la concesión actual y se discuten diferencias relevantes entre los mecanismos de fijación de tarifas de los puertos concesionados respecto de los puertos privados de uso público con los que compite. El capítulo VI discute en mayor profundidad las asimetrías regulatorias existentes entre los distintos proveedores de servicios portuarios públicos en la Región del Biobío. Por último, las conclusiones se presentan en el capítulo VII.

II. Mercado Relevante

En términos generales, el mercado relevante corresponde al de los servicios que provee o podría proveer el concesionario del Puerto de San Vicente (SVTI), y sus sustitutos cercanos.

A. Mercado de producto

De acuerdo con lo resuelto por el TDLC en sus distintos informes en materia de licitaciones portuarias, para definir el mercado relevante de producto en el que participan los concesionarios de frentes de atraque estatales se considera: (i) los servicios que provee el concesionario, considerándose que únicamente forman parte del mercado **los servicios básicos**, que son aquellos que el operador portuario presta en condiciones de monopolio dentro del respectivo frente de atraque, y no los servicios

especiales en los que enfrenta competencia de parte de otros proveedores; (ii) **los distintos tipos de carga que moviliza**, considerándose segmentos de mercado diferentes a los servicios portuarios básicos provistos a contenedores, carga fraccionada y a cada uno de los distintos tipos de carga a granel; (iii) **la nave de diseño** o nave máxima que puede atender actual o potencialmente, y que se relaciona con la longitud y profundidad de sus sitios; y, (iv) que únicamente compiten con el concesionario y forman parte del mercado relevante los **puertos de uso público** (que prestan servicios a terceros¹), sean de propiedad pública o privada; pero no los puertos privados de uso privado.

El Puerto de San Vicente es un puerto público de uso público, multipropósito que consta de un único frente de atraque compuesto originalmente por tres sitios (sitios 1 a 3), y que en 1999 fue licitado bajo un esquema monooperador conforme a lo dispuesto en los artículos 14 y 23 de la Ley N° 19.542 que Moderniza el Sector Portuario Estatal (en adelante, Ley de Puertos).

Esa licitación fue adjudicada por un plazo de 15 años -prorrogables por 15 años adicionales- al consorcio formado por Sudamericana Agencias Aéreas y Marítimas S.A. (SAAM) y por SSA Holdings International, Inc. El consorcio ganador constituyó la Sociedad San Vicente Terminal Internacional S.A. (SVTI), que suscribió el contrato de concesión con Empresa Portuaria Talcahuano-San Vicente (actualmente, Puertos de Talcahuano) y comenzó a operar el 1 de enero de 2000. En marzo de 2007, encontrándose cumplida la condición para la prórroga del plazo inicial, esto es, la ampliación de la capacidad de transferencia del frente de atraque al menos hasta 5,8 millones de toneladas, la concesión fue prorrogada por 15 años adicionales.

Actualmente, el puerto de San Vicente está compuesto por 5 sitios (sitios 1 a 5), que transfieren tanto carga en contenedores, como a granel y fraccionada. Considerando lo anterior, es posible afirmar que el Puerto de San Vicente compite en el mercado relevante de los servicios portuarios básicos provistos por puertos de uso público para cada uno de los siguientes tipos de carga, que conforman segmentos de mercado diferentes: (i) carga en contenedores; (ii) carga a granel sólido; y (iii) carga fraccionada.

La nave máxima que el puerto de San Vicente puede atender actualmente es de 367 metros de largo (sitios 1 a 4) y 13,8 metros de calado², por lo que tiene capacidad para atender naves de tipo *Post Panamax* y *New Panamax*. En 2024, el puerto de San Vicente atendió a 227 naves, con una eslora promedio de 214,6 metros y una mediana de 200 metros. El 15% de las naves atendidas superaron los 300 metros de eslora, y la nave de mayor eslora en 2024 fue Maersk Essen, con una eslora de 366 metros.

¹ El Puerto de Huachipato podría pasar a ser un puerto de uso público en la Región del Biobío, como se describirá más adelante en el presente informe.

² Fuentes: C.P. Vic. Ordinario No. 12.600/94/ VRS, Habilita la Operación del Frente de Atraque de San Vicente Terminal Internacional (SVTI), DIRECTEMAR. Disponible en https://www.directemar.cl/directemar/site/docs/20200825/20200825090936/09_12600_94_2408_20_san_vicente.pdf, https://www.svti.cl/upload/paginas/archivos/21-02-2024-14-15-48_manualdeservicios_versionenero2024.pdf

Es relevante señalar que Puertos de Talcahuano planea hacer un estudio de maniobra con el objeto de aumentar en el futuro la eslora máxima de naves que el puerto de San Vicente pueda atender a 400 metros. Esto va en línea con nuevas inversiones realizadas por el puerto de Coronel en 2024³. De hecho, de acuerdo con declaraciones de la naviera MSC en 2020, los tres puertos de la Región del Biobío que hoy transfieren carga en contenedores (San Vicente, Coronel y Lirquén) serían capaces de recibir embarcaciones portacontenedores con esta eslora en el futuro⁴.

La siguiente tabla muestra la proporción de carga de cada tipo que el puerto de San Vicente ha movilizado en los últimos 6 años. Como se observa, la principal carga movilizada por este puerto corresponde a la carga en contenedores (un 88% del total en 2024), seguida de los graneles sólidos (11% del total en 2024). La carga fraccionada no superó el 1% del total de carga movilizada en 2024, lo que es consistente con tendencia internacional de la eficiencia y ventaja en costos de transferir carga en contenedores, mientras que prácticamente no se movilizan graneles líquidos.

Tabla 1
Evolución de la importancia relativa de cada tipo de carga transportada por San Vicente, medida en toneladas transferidas, entre los años 2019 y 2024

	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Contenedores	2.464.375	1.980.490	1.961.255	1.427.051	1.612.950	2.524.752
	78,6%	86,0%	83,8%	75,4%	77,8%	87,9%
Granel sólido	487.418	133.955	157.820	249.813	323.544	312.867
	15,5%	5,8%	6,7%	13,2%	15,6%	10,9%
Fraccionada	176.541	188.107	220.352	212.721	137.275	28.351
	5,6%	8,2%	9,4%	11,2%	6,6%	1,0%
Granel líquido	6.913	0	0	2.019	0	6.805
	0,2%	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%	0,2%

Fuente: Elaboración propia en base a información de SEMPAT.

Nota: No incluye cabotaje.

B. Mercado geográfico

Como se observa en la siguiente tabla, los puertos de la Región del Biobío movilizaron un 12,7% del valor de la carga exportada por vía marítima en el país en 2024, y un 9,9% de la importada por dicha vía en el mismo año. Se observa también que las regiones de Antofagasta y de Valparaíso son las más relevantes, tanto en términos de exportaciones como de importaciones.

³ Fuente: "Puerto Coronel instala defensas que permitirán atender buques de 400 metros de eslora", 13 de septiembre de 2024. Disponible en <https://www.infraestructurapublica.cl/puerto-coronel-instala-defensas-que-permitiran-atender-buques-de-400-metros-de-eslora/>

⁴ Fuente: "MSC plantea intención de traer buques de 400 metros de eslora a Chile". Disponible en <https://portalportuario.cl/msc-plantea-intencion-de-traer-buques-de-400-metros-de-eslora-a-chile/>

Tabla 2
Valor y porcentaje de la carga movilizada por vía marítima, por región (2024)

Región	CIF Importado (US\$)	CIF Importado (%)	FOB exportado (US\$)	FOB exportado (%)
Arica y Parinacota	72.916.769	0,13%	347.308.654	0,39%
Tarapacá	597.940.058	1,05%	5.860.735.042	6,52%
Antofagasta	8.023.151.797	14,14%	37.448.149.526	41,68%
Atacama	599.216.479	1,06%	4.680.238.145	5,21%
Coquimbo	93.982.409	0,17%	3.777.591.526	4,20%
Valparaíso	41.077.995.606	72,41%	25.389.180.770	28,26%
Biobío	5.641.659.391	9,94%	11.376.376.351	12,66%
Los Ríos	856	0,00%	49.878.659	0,06%
Los Lagos	595.794.072	1,05%	161.902.950	0,18%
Aysén	42.446	0,00%	64.998.901	0,07%
Magallanes	28.076.629	0,05%	691.170.636	0,77%
TOTAL	56.730.776.511	100,00%	89.847.531.160	100,00%

Fuente: Elaboración propia, basado en información disponible en <https://www.aduana.cl/base-de-datos-operaciones-de-salida/aduana/2024-11-12/153724.html> y <https://www.aduana.cl/base-de-datos-operaciones-de-ingreso/aduana/2024-11-12/122745.html>.

Nota: incluye todos los tipos de carga.

De acuerdo con lo resuelto por el TDLC en sus distintos informes en materia de licitaciones portuarias, para los efectos de definir el mercado geográfico relevante, se considera el punto de origen/destino de la carga o área de influencia de los puertos (hinterland).

A efectos de determinar el mercado geográfico, la tabla siguiente identifica la proporción del valor total FOB de la carga exportada por vía marítima de cada región de Chile durante el año 2024 por los puertos de la Región del Biobío (Aduana de Talcahuano).

Tabla 3
Porcentaje de la carga que se exporta por aduana de Talcahuano, por Región (2024)

Región de origen	Exportado por Aduana Talcahuano (% FOB 2024)
Biobío	94,51%
Los Lagos	90,70%
Los Ríos	83,99%
Araucanía	82,36%
Ñuble	69,83%
Aysén	33,06%
Maule	5,96%
Magallanes	3,63%
Metropolitana	0,98%
O'Higgins	0,67%
Valparaíso	0,47%
Arica y Parinacota	0,31%
Atacama	0,21%
Coquimbo	0,14%
Antofagasta	0,00%
Tarapacá	0,00%

Fuente: Elaboración propia, basado en información disponible en <https://www.aduana.cl/base-de-datos-operaciones-de-salida/aduana/2024-11-12/153724.html>.

Nota: incluye todos los tipos de carga.

Se observa que más del 50% del total de la carga marítima exportada por las regiones de Ñuble, Biobío, la Araucanía, Los Ríos y Los Lagos utiliza los puertos de la Región del Biobío. Por consiguiente, siguiendo un criterio conservador, el área de influencia o mercado geográfico relevante de los puertos de la Región del Biobío corresponde a las regiones mencionadas.

En cualquier caso, el mercado relevante desde el punto de vista geográfico **sólo considera la oferta de los puertos de la Región del Biobío, ya que la sustitución no sería simétrica entre zonas geográficas**. No se incluyen Corral, Puerto Montt ni Calbuco, debido a que estos puertos tienen un área de influencia bastante más reducida y no pueden atender la nave de diseño del Puerto de San Vicente⁵. Dicho de otra forma, parte de la carga originada en sus regiones viaja a la Región del Biobío para ser exportada, pero no se observa que ocurra lo inverso, por lo tanto, no son considerados como puertos sustitutos desde el punto de vista de la demanda de aquellos ubicados en Biobío.

⁵ El puerto de Corral permite el atraque de buques de 229 metros de eslora; Puerto Montt puede recibir naves de hasta 230 metros de eslora, y la eslora máxima en Calbuco es de 228 metros. Es decir, ninguno de estos puertos puede recibir la nave de diseño del puerto de San Vicente. Fuentes: <https://www.corralport.com/home/el-puerto/>, <https://empormontt.cl/infraestructura>, <https://froward.cl/terminal-calbuco-region-de-los-lagos/>

Entonces, en resumen, es posible afirmar que el Puerto de San Vicente participa en el mercado de servicios portuarios básicos provistos por puertos de uso público de la Región del Biobío, para los siguientes tipos de carga: (i) carga general en contenedores; (ii) carga sólida a granel; y (iii) carga general fraccionada. El Puerto de San Vicente no ha tenido participación en la provisión de servicios portuarios para naves que movilizan carga líquida a granel en los últimos años, por lo que no se considera que participe de este mercado relevante.

III. Evolución de las condiciones de competencia

Se debe tener presente que una serie de circunstancias han variado desde que se emitió el Dictamen 1045/1998, lo que ya fue analizado por el TDLC en el Informe 21/2022.

A. Reducción de la participación de mercado de los puertos públicos en general y de SVTI en particular

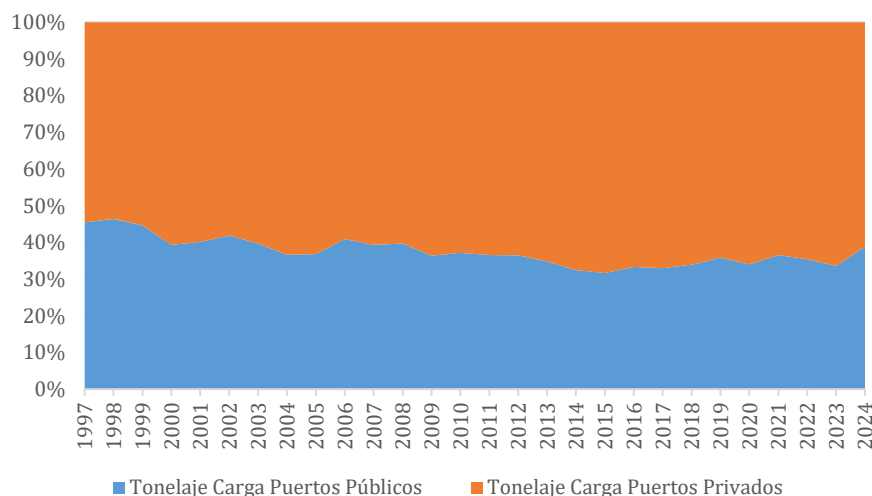
En Chile existen 17⁶ frentes de atraque estatales para la transferencia de carga que administran 10 Empresas Portuarias Estatales. De ellos, y en los 28 años que han transcurrido desde la Ley de Modernización, 12 frentes han sido objeto de licitaciones que concluyeron exitosamente en una concesión. Los otros frentes de atraque son operados directamente por las respectivas empresas portuarias estatales bajo un esquema multioperador. No obstante, dichos frentes cuentan con los informes previos del TDLC exigidos por los artículos 14 y 23 de la Ley N° 19.542 para su concesión bajo un esquema monooperador, sin que hayan sido entregados en concesión aún.

Adicionalmente, al 31 de diciembre de 2024, Directemar reporta 70 puertos privados principales -sea de uso público o privado- a nivel nacional. Esto contrasta fuertemente con la situación existente a diciembre de 1996 -previo a la Ley N° 19.542- cuando solo existían 24 puertos privados.

Lo anterior se aprecia también en los volúmenes de transferencia de carga. Como se observa en el gráfico siguiente, en 1997, la proporción de la carga total transferida por puertos estatales era casi de un 46%, en cambio, en el año 2024, el 39% de la carga fue movilizada por éstos. Esta evolución ha sido mucho más fuerte en la Región del Biobío.

⁶ Considerando el Terminal Mar del Puerto de San Antonio, serán 18 frentes de atraque estatales.

Gráfico 1
Carga puertos públicos vs. privados, país (toneladas)



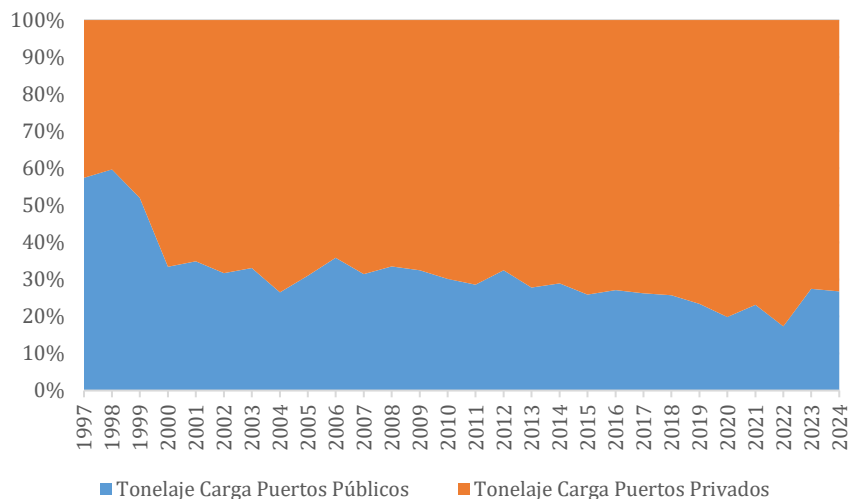
Fuente: Elaboración propia en base a estadísticas del Boletín Estadístico Marítimo de Directemar y estadísticas de Camport.

Nota: No se considera carga líquida a granel.

Nota: Incluye puertos privados de uso público y de uso privado (considerando información pública).

En efecto, si miramos exclusivamente lo ocurrido en la Región del Biobío, los puertos estatales redujeron su participación dentro del total desde el 57% en 1997 al 27% en 2024, tal como se observa en el gráfico siguiente.

Gráfico 2
Carga puertos públicos vs. privados, Región del Biobío (toneladas)



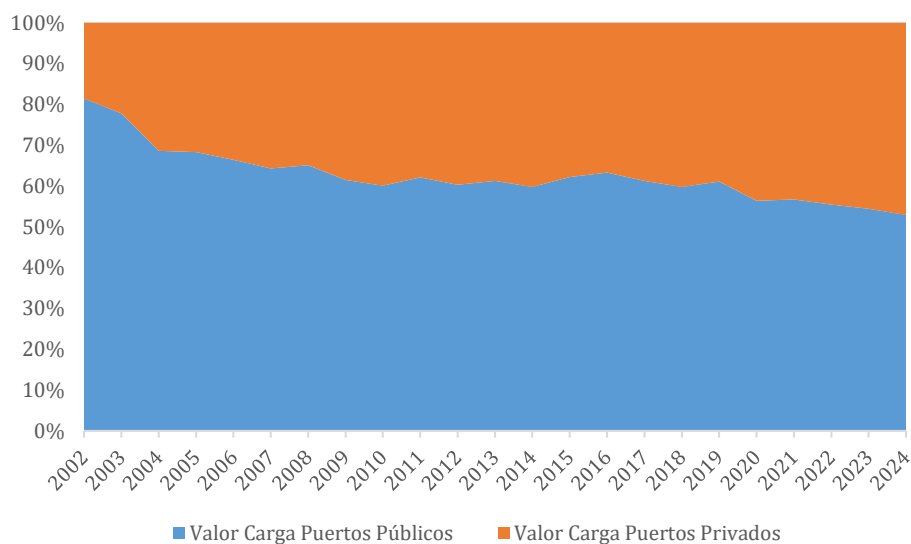
Fuente: Elaboración propia en base a estadísticas del Boletín Estadístico Marítimo de Directemar y estadísticas de Camport.

Nota: No se considera carga líquida a granel.

Nota: Incluye puertos privados de uso público y de uso privado (considerando información pública).

Al analizar la evolución del valor de la carga de comercio exterior (exportaciones más importaciones) transferida por los puertos del país, se observa que la importancia relativa de los puertos públicos, si bien se ha mantenido por sobre el 50%, ha caído de forma significativa entre 2002 y 2024. En 2002, el 81,5% del valor de la carga marítima de comercio exterior fue movilizada por puertos públicos; este porcentaje cayó al 52,9% en 2024. Lo anterior se ilustra en el siguiente gráfico.

Gráfico 3
Carga de comercio exterior puertos públicos vs. privados, país (US\$)



Fuente: Elaboración propia en base a estadísticas de Aduanas, disponibles en <https://www.aduana.cl/exportacion-por-lugar-de-salida/aduana/2018-12-14/103453.html> y <https://www.aduana.cl/importaciones-por-lugar-de-ingreso/aduana/2018-12-14/102639.html>.

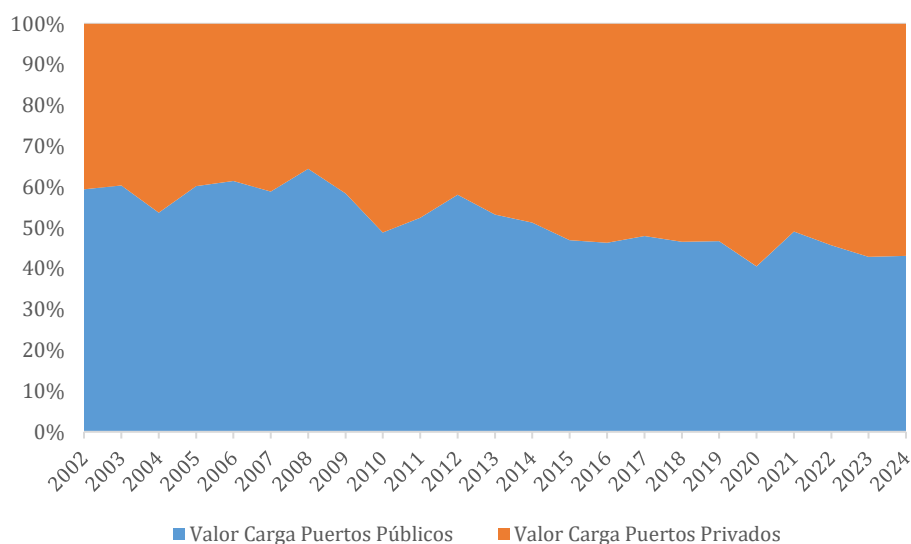
Nota 1: incluye todos los tipos de carga.

Nota 2: Incluye puertos privados de uso público y de uso privado (considerando información pública).

Nota 3: La carga de exportación está valorizada en US\$ FOB, mientras que la carga de importación está valorizada en US\$ CIF.

En el caso de la Región del Biobío, también se observa una caída en el valor de la carga de comercio exterior movilizada por puertos públicos, pasando de un 59,4% del total en 2002 a un 43,1% en 2024. El siguiente gráfico ilustra la evolución de esta proporción.

Gráfico 4
Carga de comercio exterior puertos públicos vs. privados, Región del Biobío (US\$)



Fuente: Elaboración propia en base a estadísticas de Aduanas, disponibles en <https://www.aduana.cl/exportacion-por-lugar-de-salida/aduana/2018-12-14/103453.html> y <https://www.aduana.cl/importaciones-por-lugar-de-ingreso/aduana/2018-12-14/102639.html>.

Nota 1: incluye todos los tipos de carga.

Nota 2: Incluye puertos privados de uso público y de uso privado (considerando información pública).

Nota 3: La carga de exportación está valorizada en US\$ FOB, mientras que la carga de importación está valorizada en US\$ CIF.

A partir de lo anterior, es posible concluir que, en términos de tonelaje transferido, los puertos estatales han perdido participación e importancia en beneficio de un número creciente de puertos privados y que, en los puertos de la Región del Biobío, dicho efecto ha sido mayor que el promedio país. En términos de valor, el efecto es menos marcado, pero también se observa que es mayor en la Región del Biobío que en el país como un todo.

En el caso del Puerto de San Vicente, de acuerdo con estadísticas de Directemar, su participación dentro del tonelaje total de carga movilizada por los puertos de la Región del Biobío cayó desde el 52% en 1997 al 21% en 2024. En base a estadísticas de Aduana, la participación del Puerto de San Vicente dentro del valor total de carga de comercio exterior movilizada por los puertos de la Región del Biobío cayó desde un 53,1% en 2002 a un 29,0% en 2024.

IV. Condiciones de competencia en los mercados relevantes definidos

A. Los servicios portuarios en la Región del Biobío

La actividad portuaria de la Región del Biobío está intrínsecamente relacionada con la principal actividad económica de esa región, y que corresponde a la producción forestal y de derivados de la madera, tal como se observa en las siguientes tablas. Aproximadamente el 80% del volumen total exportado correspondió a este tipo de carga entre los años 2019 y 2024. Los puertos de uso público de la Región del Biobío son exportadores netos: la carga exportada representó en total un 364% de la importación en esas mismas fechas. En cuanto a la importación (que correspondió a un 22% del volumen total de comercio exterior transferido entre 2019 y 2024), los principales productos transferidos son químicos, alimentos y minerales.

Las siguientes tablas ilustran el detalle de los principales productos de exportación y de importación de los puertos de uso público de la Región del Biobío entre 2019 y 2024. Como se observa, no hay cambios relevantes en la composición por tipo de producto.

Tabla 4
Principales productos de exportación, puertos de uso público Región del Biobío, 2019 a 2024, según toneladas transferidas y porcentaje de participación

Gran Familia	Toneladas							Cambio 2019 a 2024
	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Total 2019 a 2024	
PASTA DE MADERA, PAPEL O CARTON RECUPERADO	4.838.213	4.547.155	4.053.122	3.723.429	4.493.034	5.103.683	26.758.635	
	38,7%	39,1%	39,2%	39,1%	44,2%	49,3%	41,5%	5,5%
MADERA Y PRODUCTOS DE MADERA	5.580.303	4.940.065	4.275.891	3.588.299	3.436.676	3.028.610	24.849.844	
	44,7%	42,5%	41,3%	37,7%	33,8%	29,2%	38,5%	-45,7%
ANIMALES VIVOS Y PRODUCTOS DE ANIMALES	691.665	727.613	709.343	851.026	889.059	911.914	4.780.620	
	5,5%	6,3%	6,9%	8,9%	8,7%	8,8%	7,4%	31,8%
PRODUCTOS VEGETALES	541.892	548.256	453.533	523.448	437.826	439.812	2.944.767	
	4,3%	4,7%	4,4%	5,5%	4,3%	4,2%	4,6%	-18,8%
COMIDA	376.952	385.382	358.767	320.723	361.573	359.201	2.162.598	
	3,0%	3,3%	3,5%	3,4%	3,6%	3,5%	3,4%	-4,7%
METALES	281.951	268.409	307.558	374.354	369.405	306.671	1.908.347	
	2,3%	2,3%	3,0%	3,9%	3,6%	3,0%	3,0%	8,8%
Otros	185.019	206.487	192.929	147.735	186.552	209.137	1.127.859	
	1,5%	1,8%	1,9%	1,6%	1,8%	2,0%	1,7%	13,0%
Total	12.495.996	11.623.367	10.351.142	9.529.014	10.174.127	10.359.029	64.532.676	
	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	-17,1%

Fuente: Elaboración propia, basado en información de SEMPAT.

Nota: Dado que SVTI no transporta carbón (ni se proyecta que transporte este producto en el futuro), se eliminaron de la base de datos las observaciones correspondientes a carga a granel sólida, de los *commodities* “Hullas, antracitas, briquetas, ovoides, etc” y “Coques y semicoques de hulla, de lignito, de turba”.

Tabla 5
Principales productos de importación, puertos de uso público Región del Biobío,
2019 a 2024, según toneladas transferidas y porcentaje de participación

Gran Familia	Toneladas							
	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Total 2019 a 2024	Cambio 2019 a 2024
INDUSTRIAS DE QUIMICOS Y ALIADOS	714.867	718.546	916.346	772.286	874.319	813.186	4.809.551	
	26,1%	25,3%	26,2%	25,5%	29,4%	30,7%	27,1%	13,8%
COMIDA	568.609	498.842	568.703	571.308	611.972	497.909	3.317.344	
	20,7%	17,6%	16,3%	18,9%	20,6%	18,8%	18,7%	-12,4%
PRODUCTOS MINERALES	541.979	488.654	578.836	408.550	522.230	471.793	3.012.042	
	19,8%	17,2%	16,6%	13,5%	17,5%	17,8%	17,0%	-12,9%
METALES	326.422	216.603	373.920	277.455	214.405	311.460	1.720.265	
	11,9%	7,6%	10,7%	9,2%	7,2%	11,7%	9,7%	-4,6%
PRODUCTOS VEGETALES	202.349	395.333	394.734	312.435	329.838	220.165	1.854.854	
	7,4%	13,9%	11,3%	10,3%	11,1%	8,3%	10,5%	8,8%
GRASAS DE ANIMALES O VEGETALES	81.927	96.712	75.140	63.828	118.131	94.241	529.980	
	3,0%	3,4%	2,1%	2,1%	4,0%	3,6%	3,0%	15,0%
Otros	305.030	427.018	587.462	624.280	305.132	243.332	2.492.253	
	11,1%	15,0%	16,8%	20,6%	10,3%	9,2%	14,1%	-20,2%
Total	2.741.184	2.841.708	3.495.142	3.030.142	2.976.028	2.652.088	17.736.293	
	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	-3,3%

Fuente: Elaboración propia, basado en información de SEMPAT.

Nota: Dado que SVTI no transporta carbón (ni se proyecta que transporte este producto en el futuro), se eliminaron de la base de datos las observaciones correspondientes a carga a granel sólida, de los *commodities* “Hullas, antracitas, briquetas, ovoides, etc” y “Coques y semicoques de hulla, de lignito, de turba”.

La Región del Biobío se caracteriza por la presencia de numerosos operadores portuarios que se distribuyen, de norte a sur, en cuatro bahías o puertos: Bahía de Concepción (tres operadores), Bahía de San Vicente (cuatro operadores), Sector Escuadrón del Golfo de Arauco (un operador) y Bahía de Coronel (dos operadores).

La siguiente tabla muestra los terminales de transferencia de carga autorizados en la Región del Biobío (ordenados de norte a sur), con indicación de sus propietarios u operadores, tipo de carga, productos que transfieren, características de su infraestructura o nave máxima de diseño y número de sitios de atraque.

Tabla 6
Terminales portuarios de transferencia de carga
de la Región del Biobío

Puerto o Bahía	Terminal	Propietario/operador (4)	Tipo de Carga (2)	Principales productos (2024) (1)	Eslora máxima (3)	Calado autorizado (3)	Sitios/Frentes de atraque (2)	Tipo de puerto	Ton. 2024 COMEX (1)
Bahía de Concepción/ Talcahuano	DP World Lirquén	DP World	Multipropósito: Contenedores, fraccionada y carga a granel (sólida y líquida)	Celulosa, madera aserrada, fertilizantes.	367	15,7	Muelle 1: sitios 1, 2, 3, 4 Muelle 2: sitios 5, 6	Privado, uso público	4.812.665
	Muelles de Penco S.A.	Muelles de Penco S.A.	Graneles sólidos	Fertilizantes.	205	10,2	Muelle de Penco: Frente de atraque	Privado, uso público	358.867
	Puerto de Talcahuano, Sitio N° 1	Puertos de Talcahuano / Talcahuano Terminal Portuario S.A. (TTP)	Multipropósito: General, graneles sólidos y fraccionada	Barras de acero, chatarra, carbonatos, pescado congelado.	230	8,2	Sitio 1	Público	266.153
Bahía de San Vicente	Puerto de San Vicente	Puertos de Talcahuano / SVTI S.A.	Multipropósito: Contenedores, general, graneles sólidos y fraccionada	Celulosa, madera, madera contrachapada, pescado congelado.	367	13,8	Sitios 1, 2, 3, 4, 5	Público	2.872.774
	Muelle ENAP	Enap Refinerías S.A.	Graneles líquidos	Petróleo crudo, combustibles derivados del crudo.	284	12,2	Sitios Norte y Sur	Privado, uso privado	3.724.378
	Huachipato	Cap S.A.	Principalmente graneles de cabotaje (tb. líquido y general, pero marginal)	Carbón, hidróxido de sodio, mineral de hierro concentrado.	205	11	Sitios Norte y Sur	Privado, uso privado	843.782
	Abastible	Empresa Abastecedora de Combustibles S.A.	Graneles líquidos	Diesel, gas licuado.	250	13,4	Muelle Abastible	Privado, uso privado	613.007
Golfo de Arauco (5 millas al norte de Puerto Coronel)	Terminal Marítimo Oxiqum Escuadrón	Establecimientos Industriales Químicos Oxiqum S.A.	Graneles líquidos	Diesel, fenoles.	211	12,2	Multiboyas	Privado, uso privado	342.678
Bahía de Coronel	Cabo Froward Coronel (Muelles Puchoco, Chollín y Jureles)	Portuaria Cabo Froward S.A.	Graneles sólidos	Madera, cemento, carbón.	229	14,6	Puchoco: Frente de atraque Chollín: Mixto Jureles: Mixto	Privado, uso público	1.304.214
	Puerto de Coronel (Muelle Norte y Muelle Sur)	Compañía Puerto de Coronel S.A.	Multipropósito: Contenedores, fraccionada y graneles sólidos	Celulosa, madera, carbón.	364	14,1	Muelle norte: Sitios 1, 2, 3, 4 / Mixto Muelle sur: Sitios 5, 6, 7, 8 / Mixto Muelle granelero: mixto	Privado, uso público	3.889.852

Fuente: Elaboración propia en base a: (1) datos de SEMPAT, (2) Boletín Estadístico Marítimo de Directemar, (3) resoluciones de las Capitanías de Puerto de la Región del Biobío, y (4) memorias anuales de los propietarios. Tonelaje no incluye cabotaje.

Los terminales de Enap, Abastible y Oxiqum no prestan servicios a terceros, es decir, son puertos de uso privado que están integrados con las actividades de transferencia de graneles líquidos que desarrollan sus propietarios en la región; se trata de terminales especializados en la transferencia de cargas que no son transferidas por los terminales de uso público de la Región. Por lo tanto, ninguno de estos terminales formará parte del mercado relevante para efectos de este informe, ni se pueden considerar como alternativa o sustituto de los servicios provistos por SVTI o por sus competidores. En efecto, esos terminales no participan actualmente de la oferta de servicios portuarios de la región, ni pueden, en principio, disciplinar eventuales comportamientos anticompetitivos de los operadores de puertos de uso público. Por su

parte, el terminal de Huachipato, tras el cierre de la siderúrgica, busca comenzar a ofrecer sus servicios portuarios a terceros. Entonces, este puerto pasará a ser un puerto privado de uso público, aumentando la oferta portuaria disponible a terceros en la región⁷. En su memoria 2024, CAP describe su proyecto de “Hub logístico” que busca potenciar el puerto de Huachipato, señalando que el proyecto *“Tiene como objetivo potenciar el puerto de graneles actual, el cual tiene una conectividad privilegiada y una ubicación estratégica, conexión ferroviaria y cercanía con el aeropuerto, por lo que posee condiciones excepcionales para absorber el crecimiento del comercio internacional desde la región”*⁸. El puerto de Huachipato se especializa en graneles sólidos y líquidos; cuenta con dos torres de descarga y una correa transportadora conectada con canchas de almacenamiento de materias primas; y pueden atracar barcos de hasta 46.500 toneladas métricas⁹.

La siguiente tabla muestra los oferentes u operadores de puertos de uso público o que prestan servicios a terceros en la Región del Biobío (a 2024), con indicación de sus operadores, tipo de carga que transfieren y características de su infraestructura o nave máxima de diseño.

Tabla 7
Detalle de sitios de los terminales portuarios de uso público de la Región del Biobío

Puerto	Propietario/ Operador	Tipo de carga	Principales Productos (2024)	Eslora máxima autorizada (m)	Calado máximo autorizado (m)
DP World Lirquén	DP World Chile	Contenedores, fraccionada y graneles sólidos	Celulosa, madera aserrada, fertilizantes.	367	15,7
Muelles de Penco	Muelles de Penco S.A.	Graneles sólidos	Fertilizantes	205	10,2
Puerto de Talcahuano, Sitio N° 1	Puertos de Talcahuano / Talcahuano Terminal Portuario S.A. (TTP)	Contenedores, fraccionada y graneles sólidos	Barras de acero, chatarra, carbonatos, pescado congelado.	230	8,2
San Vicente	Puertos de Talcahuano / San Vicente Terminal Internacional S.A. (SVTI)	Contenedores, fraccionada y graneles sólidos	Celulosa, madera, madera contrachapada, pescado congelado.	367	13,8
Cabo Froward Coronel	Portuaria Cabo Froward S.A.	Graneles sólidos	Madera, cemento, carbón.	229	14,6
Puerto de Coronel	Compañía Puerto de Coronel S.A.	Contenedores, fraccionada y graneles sólidos	Celulosa, madera, carbón.	364	14,1

Fuente: Elaboración propia, basado en resoluciones de las Capitanías de Puerto de la Región del Biobío, datos de SEMPAT y memorias anuales de los propietarios.

⁷ Fuente: “CAP crea filial para consolidar su negocio portuario en Chile”, 2 de mayo de 2025. Disponible en <https://www.mundomaritimo.cl/noticias/cap-crea-filial-para-consolidar-su-negocio-portuario-en-chile>.

⁸ Fuente: Memoria CAP 2024, página 44.

⁹ Fuente: Memoria CAP 2024, página 137.

Se observa que existen 4 terminales multipropósito de uso público en la Región del Biobío: Puerto Lirquén, Puerto de Talcahuano, Puerto de San Vicente y Puerto de Coronel. Estos terminales transfieren los mismos tres tipos de cargas: carga en contenedores, carga sólida a granel y carga fraccionada. En cambio, Muelles de Penco y Portuaria Cabo Froward son terminales especializados en la transferencia de carga sólida a granel.

Ninguno de estos terminales transfiere carga líquida a granel. Como ha definido el TDLC en diversos informes, los servicios portuarios para carga líquida a granel corresponden a un mercado distinto del de los servicios portuarios para carga sólida a granel. En efecto, para prestar servicios portuarios a las empresas que transportan carga sólida y líquida a granel, se deben realizar inversiones específicas de transferencia y almacenamiento, por lo que no existe sustitución entre los servicios portuarios provistos a cada uno de dichos tipos de carga. En efecto, mientras los graneles sólidos utilizan cintas transportadoras para su embarque (*ship loader*) y zonas o recintos de acopio, los graneles líquidos emplean tuberías para su transporte y estanques de almacenamiento. Por consiguiente, el análisis de las condiciones de competencia en este segmento no considerará carga líquida a granel¹⁰.

Adicionalmente, dentro de la carga sólida a granel, se observa que algunos terminales transfieren productos como el carbón, que no todos los terminales están habilitados para transferir. Dado que, en particular, SVTI no participa de la transferencia de carbón, el carbón será excluido del análisis de las condiciones de competencia que enfrenta dicho terminal en el segmento de carga sólida a granel. Lo anterior porque, aunque los terminales que transfieren carbón sí pueden disputar las cargas a granel sólido de SVTI, lo inverso no ocurre¹¹.

Ahora en cuanto a los propietarios de los terminales portuarios de uso público de la Región del Biobío, la tabla siguiente muestra a los accionistas de cada una de las sociedades propietarias u operadoras respectivas:

¹⁰ La carga líquida a granel que figura en estadísticas de Directemar corresponde a otros terminales, o bien, a combustible para rancho de naves.

¹¹ En particular, se eliminaron de la base de datos las observaciones correspondientes a carga a granel sólida, de los *commodities* “Hullas, antracitas, briquetas, ovoides, etc” y “Coques y semicoques de hulla, de lignito, de turba”.

Tabla 8
Propiedad de las sociedades concesionarias u operadoras de puertos de uso público de la Región del Biobío

Operador o concesionario	GEN Agunsa (Urenda)	Ultramar (Von Appen/ ATCO)	Hanseatic (Saam) (Luksic)	Belfi	Angelini	Matte	Otro
DP World Lirquén							DP World Limited (99,995%)
Talcahuano Terminal Portuario S.A. (TTP)	99% de Grupo Empresas Navieras S.A. (finalmente controlada por familia Urenda)						
San Vicente Terminal Internacional (SVTI)			50% Hanseatic Global Terminals (ex SAAM Puertos S.A.), controlada por Hapag Lloyd (Grupo Luksic tiene el 30% de participación en Hapag Lloyd)				50% SSA Holdings International Chile Limitada, subsidiaria de Carrix Inc, finalmente controlada por Blackstone Infrastructure Partners
Compañía Puerto de Coronel S.A. (Controlada por Inversiones Puerto Coronel)		25% Neltume Ports		25%	50% de Inversiones Puerto Coronel S.A. a través de Copec, y 50% a través de Celulosa Arauco y Constitución S.A.		
Muelles de Penco S.A.							97,54% de Capital Advisors Administradora General de Fondos.
Cabo Froward Coronel	91,99% de GEN S.A. (finalmente controlada por familia Urenda)						Resto pertenece a otros accionistas

Fuente: Elaboración propia en base a memorias anuales de las empresas e información pública disponible.

A partir de la tabla anterior, se observa que los terminales de Talcahuano y Cabo Froward comparten al grupo Urenda como controlador. En el caso de SVTI, el 50% de su propiedad pertenece a Hanseatic Global Terminals (ex SAAM Puertos S.A., controlada por Hapag Lloyd) y el 50% a SSA Holdings. DP World Lirquén es controlada por DP World Limited. Por su parte, el grupo Angelini tiene el 50% de propiedad de Puerto Coronel. Muelles de Penco, por último, es controlado por Capital Advisors Administradora General de Fondos.

La tabla y gráfico siguientes proporcionan una visión general de la importancia relativa de los oferentes dentro de la carga transferida por puertos de uso público de la Región del Biobío en los últimos 6 años. Se puede apreciar que la carga total transportada entre los años 2019 y 2024 disminuyó en un 14,6%. La mayor reducción se generó en el Puerto de Cabo Froward, cuya carga disminuyó en un 39,7% en el periodo. Le sigue el puerto de Coronel, con una reducción del 32,7% de su carga en dicho periodo; en el Puerto de San Vicente, la caída fue de un 8,2%. Por su parte, el Puerto de Lirquén aumentó el volumen transferido en un 4,9%. Por último, si bien los puertos de Talcahuano y Penco representan un porcentaje menor de la carga transferida en la región, aumentaron el volumen movilizado en 177,7% y 67,4%, respectivamente. Dada la relevancia que posee el Puerto Coronel en la región, más del 75% de la reducción de toneladas transferidas corresponden a una disminución de la carga en dicho frente de atraque.

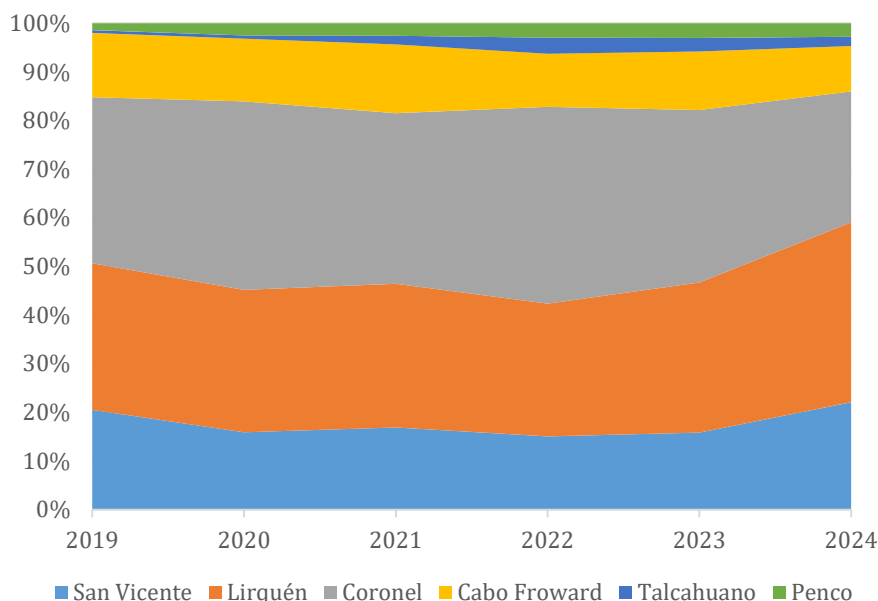
Tabla 9
Evolución de las participaciones de mercado sobre el total de la carga transferida por los puertos de uso público del mercado relevante, medida en toneladas, entre los años 2019 y 2024

Puerto	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Total 2019 a 2024	Cambio 2019 a 2024
San Vicente	3.121.691 20,6%	2.302.015 15,9%	2.338.933 16,9%	1.889.012 15,1%	2.073.517 15,8%	2.865.769 22,1%	14.590.938 17,8%	-8,2%
Lirquén	4.574.138 30,1%	4.221.323 29,2%	4.074.802 29,5%	3.416.164 27,3%	4.043.559 30,9%	4.798.826 37,0%	25.128.813 30,6%	4,9%
Coronel	5.183.213 34,1%	5.590.860 38,7%	4.842.294 35,1%	5.062.417 40,4%	4.642.705 35,5%	3.490.494 26,9%	28.811.982 35,1%	-32,7%
Cabo Froward	2.004.458 13,2%	1.861.295 12,9%	1.950.326 14,1%	1.369.428 10,9%	1.574.806 12,0%	1.209.458 9,3%	9.969.772 12,2%	-39,7%
Talcahuano	89.485 0,6%%	95.329 0,7%%	247.791 1,8%%	412.597 3,3%	361.476 2,8%	248.529 1,9%	1.455.206 1,8%	177,7%
Penco	214.373 1,4%	364.016 2,5%	350.518 2,5%	371.297 3,0%	393.509 3,0%	358.867 2,8%	2.052.581 2,5%	67,4%
Total	15.187.358	14.434.839	13.804.664	12.520.915	13.089.573	12.971.943	82.009.292	-14,6%

Fuente: Elaboración propia en base a información de SEMPAT.

Nota: No incluye cabotaje, carga a granel sólido de carbón ni carga a granel líquida.

Gráfico 5
Evolución de las participaciones de mercado sobre el total de la carga transferida por los puertos de uso público del mercado relevante, medida en toneladas, entre los años 2019 y 2024



Fuente: Elaboración propia en base a información proporcionada por SEMPAT.

Nota: No incluye cabotaje, carga a granel sólido de carbón ni carga a granel líquida.

Al analizar las participaciones de mercado en toneladas transferidas, se observa que, si bien el volumen de carga de la región ha disminuido, el Puerto de San Vicente se ha mantenido en el tercer lugar en términos de tonelaje total transferido por puertos de uso público de la Región del Biobío en los últimos 6 años. Sin embargo, su importancia relativa en la región ha variado en el tiempo, pasando de movilizar un 21% de la carga total de la región en 2019 a un mínimo de 15% en 2022, y alcanzando un 22% en 2024. Tal como se mencionaba previamente, y dada la reducción en el volumen movilizado por Coronel¹², se observan cambios relevantes en la importancia de Coronel y Lirquén: mientras en 2019 Coronel era el principal puerto de la región con el 34% de la carga, seguido por Lirquén con el 30%, en 2024 Coronel transfirió el 27% del total de la región, mientras que Lirquén movilizó el 37% del total.

Con respecto a los tipos de carga transferida, la tabla siguiente muestra la evolución de la importancia relativa de los distintos tipos de carga transferida por puertos de uso público en la Región del Biobío (excluyendo la carga líquida a granel), medida en toneladas. Como se mencionó, en el periodo 2019-2024, la carga transferida en la

¹² El cierre del Puente Ferroviario que conecta Concepción con Coronel provocó una disminución de la carga transferida por el puerto de Coronel en 2023. En 2024, este puerto se mantuvo cerrado por prácticamente dos meses, producto de un conflicto laboral entre los trabajadores y la empresa. Fuentes: <https://sabes.cl/2023/01/10/15-millon-dolares-perdidas-deja-cierre-puente-ferroviario-puerto-coronel>, <https://logistica.mtt.cl/2024/05/22/resuelto-el-conflicto-portuario-en-puerto-coronel-tras-intervencion-del-mtt/>.

Región del Biobío disminuyó en un 14,6%, La mayor disminución porcentual, de 30,5% se observa en el granel sólido, que pasó de representar un 37% de la carga total transferida en 2019, a un 30% en 2024. La carga en contenedores cayó en un 6,4% en el periodo; sin embargo, dada la caída de la carga a granel sólido, su importancia relativa aumentó de un 57% a un 62% del total. Por último, la carga fraccionada aumentó en un 4,4% en el periodo.

Tabla 10
Evolución de la importancia relativa de cada tipo de carga transportada por los puertos de uso público del mercado relevante, medida en toneladas transferidas, entre los años 2019 y 2024

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Total 2019 a 2024	Cambio 2019 a 2024
Contenedores	8.588.248	8.488.751	6.815.760	6.573.962	7.914.185	8.035.586	46.416.492	
	56,5%	58,8%	49,4%	52,5%	60,5%	61,9%	56,6%	-6,4%
Granel sólido	5.597.568	4.882.520	5.480.817	4.280.325	3.956.335	3.890.524	28.088.090	
	36,9%	33,8%	39,7%	34,2%	30,2%	30,0%	34,2%	-30,5%
Fraccionada	1.001.541	1.063.568	1.508.087	1.666.628	1.219.052	1.045.833	7.504.709	
	6,6%	7,4%	10,9%	13,3%	9,3%	8,1%	9,2%	4,4%
Total	15.187.358	14.434.839	13.804.664	12.520.915	13.089.573	12.971.943	82.009.292	
								-14,6%

Fuente: Elaboración propia en base a información de SEMPAT.

Nota: No incluye cabotaje, carga a granel sólido de carbón ni carga a granel líquida.

A partir de la tabla anterior, se observa que la carga en contenedores representó la mayor proporción dentro del total de carga transferida por puertos de uso público en la Región del Biobío en 2024, alcanzando el 61,9% del respectivo total en dicho año y un promedio de 56,6% en el periodo, seguida de la carga a granel, con el 30% en 2024 y un 34,2% en el periodo. Solo un 8,1% de la carga movilizada en 2024 correspondió a carga fraccionada; en el periodo 2019-2024, este tipo de carga correspondió a un 9,2%. Se observa también que la carga contenedorizada disminuyó en 2021 y 2022 (en un 22,6% total), como consecuencia de una baja generalizada en la disponibilidad de contenedores en el periodo de la pandemia de Covid-19; sin embargo, al año 2024 este tipo de carga se encuentra solo un 6,4% por debajo de los volúmenes transferidos al año 2019. Esta menor disponibilidad de contenedores generó un aumento de la importancia de la carga fraccionada en dichos años, la que se ha normalizado en los últimos años. Sin embargo, a 2024 se observa que la importancia relativa de la carga contenedorizada ha aumentado, en desmedro del granel sólido. Como se señaló, este último presenta una disminución significativa en volumen, cayendo en un 30,5% entre 2019 y 2024.

Las siguientes tablas muestran la importancia relativa de los tipos de carga en la Región del Biobío, distinguiendo entre exportaciones e importaciones. Como se observa, la exportación de graneles sólidos cayó fuertemente, en un 41,7% entre 2019 y 2024; la

exportación de contenedores cayó en un 5,7% en el mismo periodo, mientras que la exportación de carga fraccionada aumentó en un 15,3%.

Tabla 11

Evolución de la importancia relativa de cada tipo de carga de exportación movilizada por los puertos de uso público del mercado relevante, medida en toneladas transferidas, entre los años 2019 y 2024

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Total 2019 a 2024	Cambio 2019 a 2024
Contenedores	7.588.541 60,9%	7.475.439 64,4%	5.667.231 54,9%	5.609.488 58,9%	7.046.187 69,5%	7.157.025 69,2%	40.543.911 62,9%	-5,7%
Granel Sólido	4.283.640 34,4%	3.475.638 29,9%	3.771.114 36,5%	2.811.397 29,5%	2.233.786 22,0%	2.498.977 24,2%	19.074.552 29,6%	-41,7%
Fraccionada	595.925 4,8%	657.066 5,7%	893.319 8,6%	1.095.426 11,5%	865.257 8,5%	687.129 6,6%	4.794.121 7,4%	15,3%
Total	12.468.106	11.608.142	10.331.664	9.516.311	10.145.230	10.343.130	64.412.585	-17,0%

Fuente: Elaboración propia en base a información de SEMPAT.

Nota: No incluye cabotaje, carga a granel sólido de carbón ni carga a granel líquida.

Por su parte, el volumen importado cayó en un 3,3% entre 2019 y 2024. Se aprecia que las importaciones de granel sólido, que representaron el 51,2% del volumen importado entre 2019 y 2024, aumentaron en un 5,9% en el periodo. Las importaciones de carga en contenedores cayeron en un 12,1% en el mismo periodo, mientras que las importaciones de carga fraccionada cayeron en un 11,6%.

Tabla 12

Evolución de la importancia relativa de cada tipo de carga de importación movilizada por los puertos de uso público del mercado relevante, medida en toneladas transferidas, entre los años 2019 y 2024

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Total 2019 a 2024	Cambio 2019 a 2024
Contenedores	999.707 36,8%	1.013.312 35,8%	1.148.529 33,1%	964.474 32,1%	867.998 29,5%	878.561 33,4%	5.872.581 33,4%	-12,1%
Granel Sólido	1.313.929 48,3%	1.406.883 49,8%	1.709.703 49,2%	1.468.927 48,9%	1.722.549 58,5%	1.391.547 52,9%	9.013.538 51,2%	5,9%
Fraccionada	405.616 14,9%	406.502 14,4%	614.768 17,7%	571.202 19,0%	353.795 12,0%	358.705 13,6%	2.710.588 15,4%	-11,6%
Total	2.719.251	2.826.697	3.472.999	3.004.604	2.944.343	2.628.813	17.596.707	-3,3%

Fuente: Elaboración propia en base a información de SEMPAT.

Nota: No incluye cabotaje, carga a granel sólido de carbón ni carga a granel líquida.

A continuación se caracterizan las condiciones de competencia en los principales mercados relevantes definidos en la sección II, esto es, en los mercados de servicios portuarios provistos por puertos de uso público de la Región del Biobío, para los siguientes tipos de carga: (i) carga general en contenedores; (ii) carga sólida a granel, y (iii) carga fraccionada.

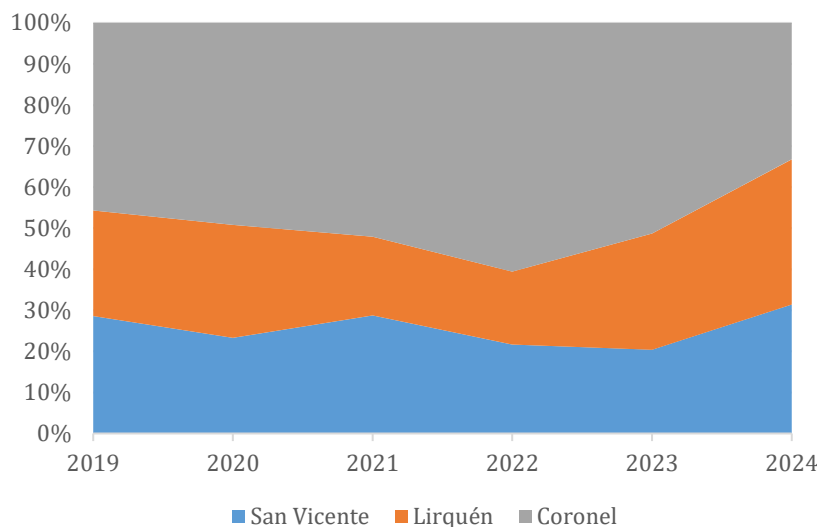
i. Carga en contenedores.

El segmento de servicios portuarios para carga en contenedores es el más importante en la Región del Biobío y en él participan principalmente San Vicente, Coronel y Lirquén.

Por su parte, Puerto de Talcahuano constituye, más que un competidor efectivo en dicho mercado, un competidor potencial que sólo podrá desafiar o disciplinar a los incumbentes si realiza las inversiones requeridas para ello. De hecho, solo se observa un movimiento marginal de carga en contenedores en Talcahuano en los años 2020 y 2021. Por lo anterior, no se muestra a Talcahuano en las estadísticas que siguen.

El gráfico siguiente muestra la evolución de las participaciones de mercado de cada uno de los puertos de uso público de la región en este segmento. Por su parte, las tablas que siguen muestran la evolución del tonelaje movilizado en contenedores para cada uno de dichos puertos; tanto en total, como distinguiendo exportaciones de importaciones.

Gráfico 6
Evolución de la participación de mercado en la transferencia de carga en contenedores (2019-2024), medida en toneladas



Fuente: Elaboración propia en base a información de SEMPAT.

Nota 1: No incluye cabotaje.

Nota 2: Se excluye el Puerto de Talcahuano, que movilizó menos de 10 toneladas en 2020 y 2021.

Tabla 13
Evolución del tonelaje movilizado en contenedores, por puerto, entre los años 2019 y 2024

Puerto	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Total 2019 a 2024	Cambio 2019 a 2024
San Vicente	2.457.733 28,6%	1.979.953 23,3%	1.960.761 28,8%	1.426.478 21,7%	1.612.698 20,4%	2.524.551 31,4%	11.962.175 25,8%	2,7%
Lirquén	2.209.261 25,7%	2.332.831 27,5%	1.307.198 19,2%	1.165.287 17,7%	2.240.713 28,3%	2.840.158 35,3%	12.095.449 26,1%	28,6%
Coronel	3.921.254 45,7%	4.175.959 49,2%	3.547.798 52,1%	3.982.197 60,6%	4.060.775 51,3%	2.670.876 33,2%	22.358.857 48,2%	-31,9%
Total	8.588.248	8.488.743	6.815.756	6.573.962	7.914.185	8.035.586	46.416.481	-6,4%

Fuente: Elaboración propia en base a información de SEMPAT.

Nota 1: No incluye cabotaje.

Nota 2: Se excluye el Puerto de Talcahuano, que movilizó menos de 10 toneladas en 2020 y 2021.

Tabla 14
Evolución del tonelaje de exportación movilizado en contenedores, por puerto, entre los años 2019 y 2024

Puerto	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Total 2019 a 2024	Cambio 2019 a 2024
San Vicente	2.069.381 27,3%	1.615.122 21,6%	1.480.156 26,1%	1.138.701 20,3%	1.361.712 19,3%	2.213.554 30,9%	9.878.626 24,4%	7,0%
Lirquén	2.065.427 27,2%	2.127.192 28,5%	1.124.440 19,8%	984.100 17,5%	2.025.348 28,7%	2.552.198 35,7%	10.878.704 26,8%	23,6%
Coronel	3.453.732 45,5%	3.733.126 49,9%	3.062.632 54,0%	3.486.687 62,2%	3.659.127 51,9%	2.391.273 33,4%	19.786.577 48,8%	-30,8%
Total	7.588.541	7.475.439	5.667.228	5.609.488	7.046.187	7.157.025	40.543.908	-5,7%

Fuente: Elaboración propia en base a información de SEMPAT.

Nota 1: No incluye cabotaje.

Nota 2: Se excluye el Puerto de Talcahuano, que movilizó 4 toneladas de exportación en 2021.

Tabla 15
Evolución del tonelaje de importación movilizado en contenedores, por puerto,
entre los años 2019 y 2024

Puerto	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Total 2019 a 2024	Cambio 2019 a 2024
San Vicente	388.352 38,8%	364.831 36,0%	480.606 41,8%	287.777 29,8%	250.985 28,9%	310.997 35,4%	2.083.549 35,5%	-19,9%
Lirquén	143.834 14,4%	205.640 20,3%	182.758 15,9%	181.188 18,8%	215.365 24,8%	287.961 32,8%	1.216.744 20,7%	100,2%
Coronel	467.521 46,8%	442.833 43,7%	485.165 42,2%	495.509 51,4%	401.648 46,3%	279.603 31,8%	2.572.280 43,8%	-40,2%
Total	999.707	1.013.304	1.148.529	964.474	867.998	878.561	5.872.573	-12,1%

Fuente: Elaboración propia en base a información de SEMPAT.

Nota 1: No incluye cabotaje.

Nota 2: Se excluye el Puerto de Talcahuano, que movilizó 8 toneladas de importación en 2020.

En este segmento, se observa que el principal actor es el puerto de Lirquén, con el 35% del total en 2024, seguido de Coronel y San Vicente. En carga contenedorizada, San Vicente superaba en participación de mercado a Lirquén en el año 2019, mientras que Coronel era el líder, movilizandando cerca del 50% de la carga contenedorizada en ese año. Entre 2019 y 2022, la participación de Coronel aumentó consistentemente, pero en 2023 y 2024 Lirquén aumentó su participación de forma considerable, pasando al primer lugar en ese año¹³. Por su parte, la participación de San Vicente en carga contenedorizada aumentó de forma relevante, pasando de un 20% a un 31%.

Tal como se señaló previamente, el volumen transferido en contenedores en la Región del Biobío ha disminuido en un 6,4% entre 2019 y 2024. Sin embargo, esta reducción no ha sido homogénea entre los competidores del mercado. Mientras el tonelaje movilizado por Lirquén aumentó en un 28,6% y el movilizado por San Vicente aumentó en un 2,7%, el tonelaje movilizado por Coronel cayó en un 31,9%. Al desagregar la carga movilizada entre exportaciones e importaciones, se observa que el tonelaje transferido por Coronel disminuyó para ambos tipos de carga, en un 30,8% y un 40,2% respectivamente. Por su parte, San Vicente aumentó su volumen exportado en un 7,0%, mientras que el volumen importado disminuyó en un 19,9% en el periodo. Por último, la carga de exportación en contenedores movilizada por Lirquén aumentó en un 23,6%, mientras que la carga importada que movilizó aumentó en un 100,2% en el periodo.

En resumen, se observa que en la región existen tres puertos de uso público que compiten por la transferencia de carga contenedorizada; además, existe al menos un competidor potencial (Talcahuano). Se observan movimientos relevantes en la

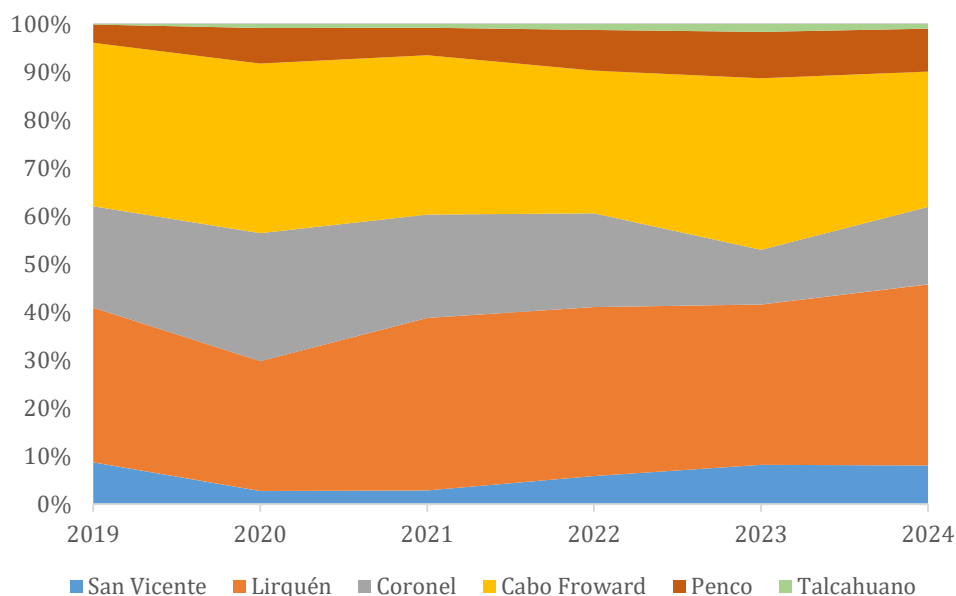
¹³ En noviembre de 2022, DP World Lirquén inauguró 2 grúas Súper Post-Panamax (STS) de última generación, con una inversión de cerca de US\$ 45 millones. Fuente: <https://mundomaritimo.cl/noticias/puertos-de-chile-realizaron-en-2022-fuertes-inversiones-en-sus-operaciones-y-enfrentaron-diversos-desafios>

importancia relativa de los puertos de uso público de la región respecto a este tipo de carga, con Lirquén y San Vicente ganando terreno respecto a Coronel en los últimos años. Todo lo anterior indica que, en principio, existe competencia en el mercado de transferencia de carga en contenedores en la Región del Biobío. Esta conclusión preliminar será corroborada en las secciones siguientes.

ii. Carga sólida a granel

En el segmento de servicios portuarios para carga sólida a granel en la Región del Biobío participan principalmente Lirquén, Cabo Froward, Coronel y -en menor medida- San Vicente y Muelles de Penco; Talcahuano participa de forma marginal. El gráfico siguiente muestra la evolución de las participaciones de mercado de cada uno de ellos en este segmento desde el año 2019. Por su parte, las tablas que siguen muestran la evolución del tonelaje de carga sólida a granel movilizado para cada uno de dichos puertos; tanto en total, como distinguiendo exportaciones de importaciones.

Gráfico 7
Evolución de la participación de mercado en la transferencia de carga sólida a granel (2019-2024), medida en toneladas



Fuente: Elaboración propia en base a información de SEMPAT.

Nota: No incluye cabotaje, carga a granel sólido de carbón ni carga a granel líquida.

Tabla 16
Evolución del tonelaje movilizado de carga sólida a granel, por puerto, entre los años 2019 y 2024

Puerto	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Total 2019 a 2024	Cambio 2019 a 2024
San Vicente	487.418 8,7%	133.955 2,7%	157.820 2,9%	249.813 5,8%	323.544 8,2%	312.867 8,0%	1.665.417 5,9%	-35,8%
Lirquén	1.803.887 32,2%	1.318.937 27,0%	1.968.285 35,9%	1.507.437 35,2%	1.322.146 33,4%	1.466.709 37,7%	9.387.400 33,4%	-18,7%
Coronel	1.180.408 21,1%	1.302.953 26,7%	1.179.064 21,5%	834.985 19,5%	449.116 11,4%	627.731 16,1%	5.574.257 19,8%	-46,8%
Cabo Froward	1.907.336 34,1%	1.723.876 35,3%	1.817.926 33,2%	1.272.212 29,7%	1.413.359 35,7%	1.097.389 28,2%	9.232.098 32,9%	-42,5%
Talcahuano	7.259 0,1%	42.796 0,9%	45.109 0,8%	54.728 1,3%	66.224 1,7%	38.779 1,0%	254.895 0,9%	434,2%
Penco	211.260 3,8%	360.004 7,4%	312.613 5,7%	361.150 8,4%	381.946 9,7%	347.049 8,9%	1.974.022 7,0%	64,3%
Total	5.597.568	4.882.520	5.480.817	4.280.325	3.956.335	3.890.524	28.088.090	-30,5%

Fuente: Elaboración propia en base a información de SEMPAT.

Nota: No incluye cabotaje, carga a granel sólido de carbón ni carga a granel líquida.

Tabla 17
Evolución del tonelaje movilizado de carga sólida a granel de exportación, por puerto, entre los años 2019 y 2024

Puerto	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Total 2019 a 2024	Cambio 2019 a 2024
San Vicente	249.167 5,8%	51.784 1,5%	72.456 1,9%	198.476 7,1%	149.944 6,7%	119.589 4,8%	841.415 4,4%	-52,0%
Lirquén	1.444.957 33,7%	1.062.572 30,6%	1.589.614 42,2%	1.253.762 44,6%	1.064.492 47,7%	1.274.306 51,0%	7.689.704 40,3%	-11,8%
Coronel	1.012.132 23,6%	1.129.071 32,5%	894.742 23,7%	572.102 20,3%	142.895 6,4%	494.450 19,8%	4.245.393 22,3%	-51,1%
Cabo Froward	1.558.456 36,4%	1.212.563 34,9%	1.212.235 32,1%	736.107 26,2%	868.331 38,9%	610.632 24,4%	6.198.325 32,5%	-60,8%
Talcahuano	- 0,0%	6.147 0,2%	2.067 0,1%	11.542 0,4%	8.124 0,4%	- 0,0%	27.880 0,1%	-
Penco	18.928 0,4%	13.500 0,4%	- 0,0%	39.408 1,4%	- 0,0%	- 0,0%	71.836 0,4%	-100,0%
Total	4.283.640	3.475.638	3.771.114	2.811.397	2.233.786	2.498.977	19.074.552	-41,7%

Fuente: Elaboración propia en base a información de SEMPAT.

Nota: No incluye cabotaje, carga a granel sólido de carbón ni carga a granel líquida.

Tabla 18
Evolución del tonelaje movilizado de carga sólida a granel de importación, por puerto, entre los años 2019 y 2024

Puerto	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Total 2019 a 2024	Cambio 2019 a 2024
San Vicente	238.251 18,1%	82.171 5,8%	85.365 5,0%	51.337 3,5%	173.600 10,1%	193.278 13,9%	824.002 9,1%	-18,9%
Lirquén	358.930 27,3%	256.364 18,2%	378.671 22,1%	253.674 17,3%	257.654 15,0%	192.403 13,8%	1.697.697 18,8%	-46,4%
Coronel	168.276 12,8%	173.882 12,4%	284.322 16,6%	262.883 17,9%	306.220 17,8%	133.281 9,6%	1.328.864 14,7%	-20,8%
Cabo Froward	348.880 26,6%	511.313 36,3%	605.691 35,4%	536.105 36,5%	545.028 31,6%	486.757 35,0%	3.033.774 33,7%	39,5%
Talcahuano	7.259 0,6%	36.649 2,6%	43.042 2,5%	43.185 2,9%	58.100 3,4%	38.779 2,8%	227.015 2,5%	434,2%
Penco	192.332 14,6%	346.504 24,6%	312.613 18,3%	321.742 21,9%	381.946 22,2%	347.049 24,9%	1.902.187 21,1%	80,4%
Total	1.313.929	1.406.883	1.709.703	1.468.927	1.722.549	1.391.547	9.013.538	5,9%

Fuente: Elaboración propia en base a información de SEMPAT.

Nota: No incluye cabotaje, carga a granel sólido de carbón ni carga a granel líquida.

En 2024 este segmento de carga (excluyendo el granel sólido correspondiente a carbón) representó el 30% del total de la carga movilizada por puertos de uso público en la Región del Biobío, y es liderado por el puerto de Lirquén desde 2021, con el 38% del total del segmento en 2024. Por su parte, San Vicente ha movilizado el 5,9% del total de carga sólida a granel entre 2019 y 2024, ocupando el quinto lugar entre 2020 y 2024.

Tal como se señaló previamente, el volumen total de graneles sólidos transferidos en la Región del Biobío cayó en un 30,5% entre 2019 y 2024. Esta caída se refleja en los tres principales puertos para este tipo de carga: Los graneles sólidos movilizados por Coronel disminuyeron en un 46,8%; los movilizados por Cabo Froward en un 42,5%, y los movilizados por Lirquén cayeron en un 18,7%. En el caso de San Vicente, los graneles sólidos transferidos cayeron en un 35,8%. Por último, se observa que Penco aumentó su transferencia de graneles sólidos en un 64,3%, mientras que Talcahuano la aumentó en un 434,2% (pasando este último de un 0,1% de participación de mercado en 2019 a un 1,0% en 2024).

Al desagregar la carga movilizada entre exportaciones e importaciones, se observa que el tonelaje transferido por Coronel disminuyó en ambas direcciones de comercio exterior, en un 51,1% y un 20,8% respectivamente. Por su parte, la carga de exportación de Cabo Froward disminuyó en un 60,8% en el periodo, mientras que la carga de

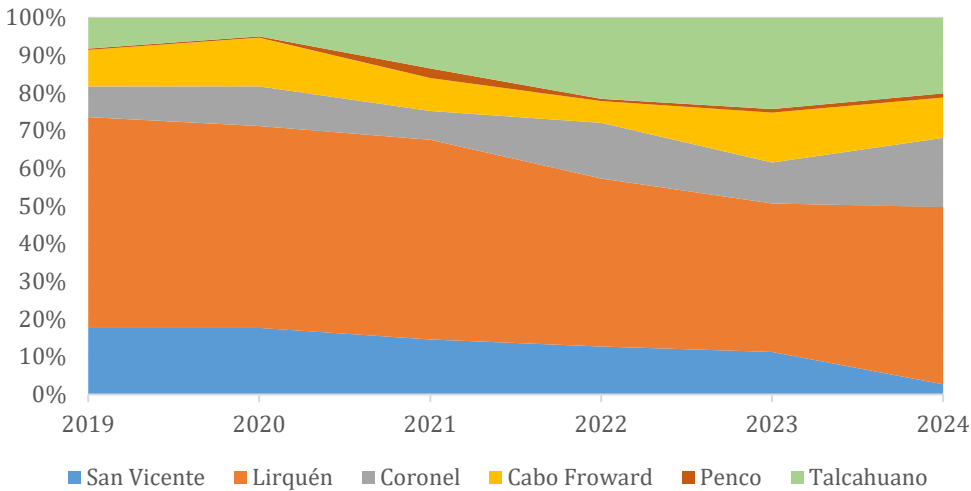
importación de dicho puerto aumentó en un 39,5%. En el caso de Lirquén, la carga de exportación disminuyó en un 11,8%, mientras que la de importación disminuyó en un 46,4%. San Vicente disminuyó su volumen de graneles sólidos exportados en un 52,0%, mientras que el volumen importado disminuyó en un 18,9% en el periodo. En el caso de Penco, su volumen de graneles exportados cayó a 0 en 2023, mientras que su volumen importado aumentó en un 80,4% en el periodo. Por último, Talcahuano moviliza una cantidad marginal de carga de exportación; el aumento de 434.2% observado en su movilización de graneles sólidos corresponde exclusivamente a importaciones.

En resumen, se observa que existen seis puertos de uso público que compiten por la transferencia de carga a granel sólido en la Región del Biobío, siendo Lirquén y Cabo Froward los principales competidores. La disminución observada en el movimiento de este tipo de carga se ha distribuido de forma dispar entre los distintos puertos; esto es un indicador de que, en principio, el Puerto de San Vicente enfrenta competencia relevante en el mercado de transferencia de carga a granel sólido en la Región del Biobío. Esta conclusión preliminar será corroborada en las secciones siguientes.

iii. Carga fraccionada

En el segmento de servicios portuarios para carga fraccionada en la Región del Biobío participan principalmente Lirquén, Talcahuano, Coronel, Cabo Froward, San Vicente y -de forma marginal- Muelles de Penco. El gráfico siguiente muestra la evolución de las participaciones de mercado de cada uno de ellos en este segmento desde el año 2019. Por su parte, las tablas que siguen muestran la evolución del tonelaje de carga sólida a granel movilizado para cada uno de dichos puertos; tanto en total, como distinguiendo exportaciones de importaciones.

Gráfico 8
Evolución de la participación de mercado en la transferencia de carga fraccionada (2019-2024), medida en toneladas



Fuente: Elaboración propia en base a información de SEMPAT.
Nota: No incluye cabotaje ni carga fraccionada de carbón.

Tabla 19
Evolución del tonelaje movilizado de carga fraccionada, por puerto, entre los años 2019 y 2024

Puerto	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Total 2019 a 2024	Cambio 2019 a 2024
San Vicente	176.541 17,6%	188.107 17,7%	220.352 14,6%	212.721 12,8%	137.275 11,3%	28.351 2,7%	963.347 12,8%	-83,9%
Lirquén	560.990 56,0%	569.555 53,6%	799.320 53,0%	743.440 44,6%	480.700 39,4%	491.959 47,0%	3.645.964 48,6%	-12,3%
Coronel	81.551 8,1%	111.949 10,5%	115.433 7,7%	245.235 14,7%	132.814 10,9%	191.887 18,3%	878.868 11,7%	135,3%
Cabo Froward	97.122 9,7%	137.419 12,9%	132.400 8,8%	97.216 5,8%	161.448 13,2%	112.069 10,7%	737.673 9,8%	15,4%
Talcahuano	82.225 8,2%	52.525 4,9%	202.678 13,4%	357.869 21,5%	295.252 24,2%	209.750 20,1%	1.200.299 16,0%	155,1%
Penco	3.113 0,3%	4.012 0,4%	37.905 2,5%	10.147 0,6%	11.563 0,9%	11.818 1,1%	78.559 1,0%	279,7%
Total	1.001.541	1.063.568	1.508.087	1.666.628	1.219.052	1.045.833	7.504.709	4,4%

Fuente: Elaboración propia en base a información de SEMPAT.
Nota: No incluye cabotaje ni carga fraccionada de carbón.

Tabla 20
Evolución del tonelaje movilizado de carga fraccionada de exportación, por
puerto, entre los años 2019 y 2024

Puerto	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Total 2019 a 2024	Cambio 2019 a 2024
San Vicente	142.380 23,9%	183.442 27,9%	142.209 15,9%	124.680 11,4%	131.894 15,2%	23.922 3,5%	748.527 15,6%	-83,2%
Lirquén	339.389 57,0%	377.305 57,4%	466.961 52,3%	398.697 36,4%	337.692 39,0%	298.488 43,4%	2.218.533 46,3%	-12,1%
Coronel	27.247 4,6%	44.575 6,8%	95.856 10,7%	221.706 20,2%	108.555 12,5%	156.858 22,8%	654.796 13,7%	475,7%
Cabo Froward	5.369 0,9%	- 0,0%	0 0,0%	1 0,0%	- 0,0%	2 0,0%	5.372 0,1%	-100,0%
Talcahuano	81.541 13,7%	51.743 7,9%	188.293 21,1%	350.342 32,0%	287.115 33,2%	207.858 30,3%	1.166.892 24,3%	154,9%
Penco	- 0,0%	- 0,0%	- 0,0%	- 0,0%	- 0,0%	1 0,0%	1 0,0%	-
Total	595.925	657.066	893.319	1.095.426	865.257	687.129	4.794.121	15,3%

Fuente: Elaboración propia en base a información de SEMPAT.

Nota: No incluye cabotaje ni carga fraccionada de carbón.

Tabla 21
Evolución del tonelaje movilizado de carga fraccionada de importación, por
puerto, entre los años 2019 y 2024

Puerto	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Total 2019 a 2024	Cambio 2019 a 2024
San Vicente	34.161 8,4%	4.665 1,1%	78.143 12,7%	88.041 15,4%	5.381 1,5%	4.429 1,2%	214.819 7,9%	-87,0%
Lirquén	221.600 54,6%	192.250 47,3%	332.359 54,1%	344.743 60,4%	143.008 40,4%	193.471 53,9%	1.427.431 52,7%	-12,7%
Coronel	54.304 13,4%	67.374 16,6%	19.577 3,2%	23.529 4,1%	24.259 6,9%	35.029 9,8%	224.072 8,3%	-35,5%
Cabo Froward	91.753 22,6%	137.419 33,8%	132.400 21,5%	97.214 17,0%	161.448 45,6%	112.067 31,2%	732.302 27,0%	22,1%
Talcahuano	684 0,2%	782 0,2%	14.385 2,3%	7.527 1,3%	8.137 2,3%	1.891 0,5%	33.407 1,2%	176,4%
Penco	3.113 0,8%	4.012 1,0%	37.905 6,2%	10.147 1,8%	11.563 3,3%	11.817 3,3%	78.558 2,9%	279,6%
Total	405.616	406.502	614.768	571.202	353.795	358.705	2.710.588	-11,6%

Fuente: Elaboración propia en base a información de SEMPAT.

Nota: No incluye cabotaje ni carga fraccionada de carbón.

En 2024 este segmento de carga representó el 8% del total de la carga movilizada por puertos de uso público en la Región del Biobío, y es liderado por el puerto de Lirquén, con el 47% del total del segmento en 2024. Por su parte, San Vicente ha movilizad el 12,8% del total de carga fraccionada entre 2019 y 2024, ocupando el quinto lugar en 2023 y 2024.

El volumen total de carga fraccionada transferida en la Región del Biobío aumentó en un 4,4% entre 2019 y 2024, pero este aumento se descompone de formas muy diversas para los distintos puertos de la región. Lirquén, el principal puerto para este tipo de carga, presenta una reducción del 12,3% de su tonelaje entre 2019 y 2024; el tonelaje transferido por Talcahuano aumentó en un 155,1% en el mismo periodo, mientras que Coronel presenta un aumento de un 135,3%. La carga fraccionada transferida por Cabo Froward aumentó en un 15,4%, mientras que la carga fraccionada transferida por San Vicente disminuyó en un 83,9%. Por último, se observa que Penco aumentó su transferencia de carga fraccionada en un 29,7% (pasando de un 0,3% de participación de mercado en 2019 a un 1,1% en 2024).

Al desagregar la carga movilizad entre exportaciones e importaciones, se observa que el tonelaje transferido por Lirquén en cada dirección disminuyó en proporciones muy similares, en un 12,1% y un 12,7% respectivamente. En el caso de Talcahuano, se observan aumentos de 154,9% en carga fraccionada de exportación y de un 176,4% en carga fraccionada de importación. Por su parte, la carga de exportación de Coronel aumentó en un 475,7% en el periodo, mientras que la carga de importación de dicho puerto disminuyó en un 35,5%. En el caso de Cabo Froward, la carga de exportación disminuyó prácticamente a cero, mientras que la de importación aumentó en un 22,1%. San Vicente disminuyó su volumen de carga fraccionada exportada en un 83,2%, mientras que el volumen importado disminuyó en un 87,0% en el periodo. En el caso de Penco, no se observan exportaciones de carga fraccionada, mientras que su volumen importado aumentó en un 279,6% en el periodo.

Al igual que en el caso de la carga a granel sólido, se observa que existen seis puertos de uso público que compiten por la transferencia de carga fraccionada en la Región del Biobío, siendo Lirquén y Talcahuano los principales puertos que han movilizad este tipo de carga en los últimos años. Al igual que en el caso de los otros tipos de carga, es posible afirmar preliminarmente que existe competencia en el mercado de transferencia de carga fraccionada movilizad por puertos de uso público de la Región del Biobío. Esta conclusión preliminar será corroborada en las secciones siguientes.

B. Infraestructura y áreas de respaldo

Un atributo relevante de competencia de cara a los usuarios de los puertos de la región consiste en la infraestructura disponible para los movimientos de carga; en particular, para la industria forestal. Según se señala en el informe *“Informe asesoría – Empresa Portuaria Talcahuano San Vicente – Diciembre 2023 / Enero 2024”* de Globalia (*“Informe Globalia”*), para atender la carga de esta industria, los principales puertos de la región

han desarrollado centros de consolidación al interior de sus zonas primarias. Las plantas productivas de los exportadores principales de la región elaboran los productos y despachan la carga sin consolidar hacia los puertos, ya sea por camión o tren; la carga debe ser consolidada en los puertos, los que al mismo tiempo deben gestionar la carga que es enviada en contenedores desde su origen. Por todo lo anterior, los operadores portuarios deben contar con áreas de respaldo suficientes para gestionar tanto a los transportistas como la carga que se debe consolidar, así como los contenedores. Luego, las áreas de respaldo disponibles también son un atributo de competencia de cara a los clientes de los puertos de la región.

A continuación, se presenta una comparación de las zonas de respaldo de los puertos de Lirquén, Coronel y San Vicente.

- *Lirquén*

Lirquén cuenta con un patio de 10 hectáreas para parqueo de camiones y un *depot* de 16 hectáreas, con capacidad de 10.000 TEUs. Ofrece servicios de depósito y maestranza, zonas de acopio y cargas, almacenaje y consolidación.

Figura 1
Zonas de respaldo - Lirquén



Fuente: Informe Globalia, página 17.

Como se puede observar en la figura, el terminal se encuentra ubicado en una zona residencial – industrial, lo que dificulta su expansión a zonas aledañas. Por ello, en 2023 Lirquén expandió su capacidad en la zona de respaldo Madesal (ubicada en el enlace Ruta Itata), con una superficie adicional de 3,1 hectáreas para el desarrollo de centros de consolidación y zonas de acopio de cargas en contenedores (principalmente madera), y carga a granel. En total, Lirquén cuenta con una superficie de 73 hectáreas, y 135.000 metros cuadrados de bodegas¹⁴.

Figura 2
Zona de respaldo Madesal – Lirquén



Fuente: Informe Globalia, página 18.

- Coronel

El puerto de Coronel cuenta con un centro logístico de 58 hectáreas, equipado con bodegas para madera, zona de fumigado, depósito y maestranza, espacios de acopio para contenedores y un centro de atención para transportistas¹⁵. Adicional al centro logístico, en la zona primaria del terminal portuario, Coronel cuenta con 80.000 metros cuadrados de capacidad. En total, Coronel cuenta con una superficie de 86 hectáreas, y 130.000 metros cuadrados de bodega¹⁶.

¹⁴ Fuente: Informe Globalia.

¹⁵ Fuentes: <https://www.puertocoronel.cl/nuestro-terminal/ubicacion-y-accesos>, Informe Globalia.

¹⁶ Fuente: Informe Globalia.

Figura 3
Centro logístico Coronel



Fuente: Informe Globalia, página 19.

- *San Vicente*

El terminal San Vicente cuenta con una superficie total de 40 hectáreas, de las que 30 corresponden a áreas de *stacking*, bodegas, calles, vías férreas, muelles, oficinas, talleres, entre otros. San Vicente cuenta con 51.000 metros cuadrados de bodegas.

Figura 4
Diagrama Terminal San Vicente



Fuente: <https://www.svti.cl/informacion-del-terminal>

Como se observa, actualmente el Puerto de San Vicente se encuentra en desventaja respecto de sus principales competidores, Coronel y Lirquén, ya que cuenta con áreas de respaldo más reducidas y menor espacio en bodegas. Por ello, de forma de mejorar la competitividad de este puerto, el desarrollo portuario de San Vicente tiene proyectado que, dentro de los 5 años siguientes, se mejoren las condiciones para la zona de respaldo considerando la accesibilidad vial y ferroviaria al terminal, además de optimizar el uso de las zonas de acopio y consolidado. Para ello, se estima necesario generar mejoras en el estándar de las actuales zonas de respaldo portuario, así como la adición de nuevas hectáreas que aportarían en mayor capacidad y equipamiento¹⁷.

C. Capacidad de transferencia de los puertos de la región

El informe “Plan Maestro Puerto de San Vicente – Propuesta Actualización Rev02”, de fecha noviembre de 2025, de Puertos de Talcahuano, presenta una proyección de la demanda por servicios portuarios de la Región del Biobío por tipo de carga al año 2044. El informe plantea 6 escenarios de demanda para contenedores y 3 escenarios para la demás carga, y realiza proyecciones separadas para la carga en contenedores, graneles sólidos y carga fraccionada. En el caso de la carga contenedorizada, se proyecta un aumento acumulado entre 2024 y 2044 de entre 40% (aumento de 7,49 MM tons a 10,50 MM tons, escenario pesimista) y 55% (aumento de 7,49 MM tons a 11,60 MM tons, escenario que considera mayor demanda producto del traslado de plantaciones

¹⁷ Fuente: “Plan Maestro Puerto de San Vicente – Propuesta Actualización Rev02”, Puertos de Talcahuano, página 56.

de productos agrícolas hacia el sur del país, como consecuencia del cambio climático)¹⁸. Considerando el sistema portuario de la Región del Biobío como un todo, se proyecta un aumento del tonelaje transferido, acumulado entre 2024 y 2044, de entre un 53,6% (escenario pesimista, pasando de 21,62 MM tons a 33,20 MM tons) y un 104,7% (escenario optimista, pasando de 21,77 MM tons a 44,58 MM tons).

Utilizando la capacidad máxima de carga para operación eficiente de los puertos de uso público y las estimaciones de demanda de 2024, es posible analizar si la capacidad actual es suficiente para satisfacer dicha demanda proyectada o no¹⁹. El resultado de este ejercicio es que no se proyecta un escenario de congestión a 2044 para ningún tipo de carga: la demanda proyectada nunca supera la capacidad máxima de los puertos de la región (capacidad total sin congestión). Luego, es posible afirmar que la Región del Biobío tiene espacio para seguir creciendo en los 3 tipos de carga (contenedores, fraccionada y granel sólido), sin necesidad de invertir en nuevos muelles o frentes de atraque.

En la siguiente tabla se presenta la relación entre el nivel de transferencia de carga y la capacidad a operación eficiente para los puertos de uso público de la Región del Biobío, para los años 2024 y 2044, de acuerdo con la proyección de demanda contenida en el Plan Maestro e información provista por Puertos de Talcahuano. Como se observa, existe capacidad ociosa en los puertos de uso público en la región en 2024, y se proyecta que esta situación se mantenga al menos hasta 2044 en los frentes de atraque.

Tabla 22
Relación entre niveles de transferencia 2024 y 2044 y niveles máximos de transferencia por tipo de carga, terminales de uso público Región del Biobío

Tipo de carga	Demanda 2024 / capacidad máxima para operación eficiente	Demanda proyectada 2044 / capacidad máxima para operación eficiente
Contenedores	15,6%	22,6%
Fraccionada	22,7%	75,6%
Granel sólido	53,8%	45,5%

Fuente: Elaboración propia en base a "Plan Maestro Puerto de San Vicente – Propuesta Actualización Rev02" e información provista por Puertos de Talcahuano.

Entonces, en resumen, es posible observar que, si bien se proyecta un aumento de la ocupación para carga fraccionada y carga en contenedores, dicho aumento no es de una cuantía suficiente como para que en el futuro se generen escenarios de congestión en los frentes de atraque de la Región del Biobío. En el caso de los graneles sólidos, se proyecta una disminución de la demanda, por lo que la holgura actual aumentará en el

¹⁸ El Plan Maestro también plantea un escenario en que aumenta la demanda de servicios portuarios en la región producto de un hipotético corredor bioceánico ferroviario. Dado que este proyecto solo existe en forma conceptual hasta el momento, no se considera.

¹⁹ Dado que se utilizan las capacidades máximas estimadas en 2024, ellas corresponden a una cota mínima, en el entendido que el nuevo concesionario realizará inversiones que aumentarán la capacidad del Puerto de San Vicente.

futuro. En otras palabras, no se observa que exista un déficit proyectado de capacidad para ningún tipo de carga.

Dado lo anterior, no existirían restricciones de capacidad en el mediano plazo que pudieran generar incentivos a los operadores portuarios verticalmente integrados con participantes en otros eslabones de la cadena de transporte marítimo para ejercer prácticas exclusorias en beneficio de sus empresas relacionadas. De igual forma, la capacidad de transferencia ociosa observada en los puertos de la región genera incentivos a todos los puertos de uso público para competir intensamente en todos los ámbitos (precio, calidad de servicio, servicios adicionales). Ello, debido a que la capacidad disponible en todos los frentes de la región incentiva la competencia por atraer nuevos clientes con el fin de rentabilizar las inversiones hundidas ya realizadas por los oferentes de servicios portuarios y, más aún, a buscar inversiones adicionales que permitan garantizar servicios eficientes en la atención en áreas de respaldo.

Adicionalmente, otra particularidad de esta región es que los principales demandantes de los servicios de transferencia de carga están integrados con frentes de atraque privados, con lo cual los riesgos de que el futuro concesionario del Puerto de San Vicente incurra en conductas anticompetitivas se minimizan, ya que dicho frente de atraque debe competir para garantizar economías de escala y volumen de transferencia por clientes que, en su mayoría, están integrados con sus competidores o que, adicionalmente, tienen un significativo poder negociador, tal como se analizará en la siguiente sección.

D. Principales exportadores-importadores de carga marítima de la Región del Biobío

La siguiente tabla muestra los principales clientes de los puertos de uso público de la Región del Biobío entre los años 2019 y 2024. Tal como se señaló previamente, la carga total movilizada en la región disminuyó en un 14,6% entre 2019 y 2024. Como se observa, las dos principales madereras, Arauco y CMPC, que concentraron el 50% del total de carga movilizada en 2024, disminuyeron su carga movilizada en un 6,9% y un 6,1% entre 2019 y 2024, respectivamente. Ningún otro cliente representa más del 5% de la carga movilizada.

Tabla 23
Principales clientes puertos de uso público Región del Biobío (todos los tipos de carga), 2019-2024, toneladas y participación

Cliente / Año	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Total 2019 a 2024	Cambio 2019 a 2024
ARAUCO	4.498.670 29,6%	4.138.359 28,7%	3.525.443 25,5%	3.245.183 25,9%	3.883.114 29,7%	4.187.004 32,3%	23.477.773 28,6%	-6,9%
CMPC	2.494.309 16,4%	2.433.111 16,9%	2.312.829 16,8%	2.354.580 18,8%	2.341.008 17,9%	2.343.295 18,1%	14.279.132 17,4%	-6,1%
CONSORCIO MADERERO SA	509.294 3,4%	444.880 3,1%	578.363 4,2%	258.103 2,1%	291.565 2,2%	292.508 2,3%	2.374.714 2,9%	-42,6%
COMACO	529.430 3,5%	387.125 2,7%	604.856 4,4%	482.682 3,9%	457.668 3,5%	258.318 2,0%	2.720.079 3,3%	-51,2%
MASISA SA	366.504 2,4%	284.098 2,0%	241.029 1,7%	270.657 2,2%	195.531 1,5%	247.709 1,9%	1.605.529 2,0%	-32,4%
CEMENTO POLPAICO SA	140.088 0,9%	322.918 2,2%	266.546 1,9%	309.703 2,5%	345.254 2,6%	240.275 1,9%	1.624.786 2,0%	71,5%
BIO BIO CEMENTOS SA	90.982 0,6%	32.839 0,2%	63.364 0,5%	62 0,0%	140.442 1,1%	185.385 1,4%	513.075 0,6%	103,8%
Otros	6.558.079 43,2%	6.391.507 44,3%	6.212.235 45,0%	5.599.945 44,7%	5.434.991 41,5%	5.217.448 40,2%	35.414.205 43,2%	-20,4%
Total	15.187.358 100,0%	14.434.839 100,0%	13.804.664 100,0%	12.520.915 100,0%	13.089.573 100,0%	12.971.943 100,0%	82.009.292 100,0%	-14,6%

Fuente: Elaboración propia, basado en información de SEMPAT.

Nota 1: Arauco incluye las siguientes empresas: Aserraderos Arauco S.A., Celulosa Arauco y Constitución S.A., Forestal Arauco S.A., Paneles Arauco S.A., Compañía de Petróleos de Chile Copec S.A.

Nota 2: CMPC incluye las siguientes empresas: CMPC Celulosa S.A., CMPC Maderas S.A., Cartulinas CMPC S.A., CMPC Tissue S.A., Forestal Mininco S.A.

Nota 3: Comaco incluye las siguientes empresas: Comaco S.A., Forestal Comaco S.A.

Nota 4: Ninguno de los clientes incluidos en "otros" representa más del 1,7% del total de la carga movilizada en el periodo 2019-2024.

Nota 5: No incluye cabotaje, carga a granel sólido de carbón ni carga a granel líquida.

Poniendo el foco en la carga movilizada por San Vicente, en 2019 eran Arauco, Consorcio Maderero, Compañía Siderúrgica Huachipato y CMPC, quienes en conjunto representaban el 45,4% del total de carga movilizada por este puerto en ese año. En 2024, se observa que estos 4 clientes pasaron a representar un 39,6% del total de carga movilizada por San Vicente. En particular, la importancia relativa de CMPC en San Vicente aumentó (pasando del 5,2% al 14,3% de la carga movilizada)²⁰. Por su parte, Consorcio Maderero y Huachipato²¹ fueron desplazados del tercer y cuarto lugar por Biobío Cementos y Blumar, respectivamente. Se observa también que los principales clientes de San Vicente son, en su mayoría, exportadores (con la excepción de Bío Bío Cementos, que representó un 3,5% del total de carga movilizada en el puerto entre 2019 y 2024, y que solo ha realizado importaciones a través de SVTI).

²⁰ Es relevante recordar que CMPC se desprendió de Puerto Lirquén en 2019.

²¹ Gatillado por el cierre de la planta siderúrgica de Huachipato en 2024.

Tabla 24
Principales clientes San Vicente (todos los tipos de carga), 2019-2024, toneladas y participación

Cliente / Año	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Total 2019 a 2024	Cambio 2019 a 2024
ARAUCO	860.523 27,6%	246.137 10,7%	225.877 9,7%	319.997 16,9%	196.259 9,5%	704.069 24,6%	2.552.863 17,5%	-18,2%
CMPC	161.886 5,2%	230.030 10,0%	217.197 9,3%	217.719 11,5%	469.612 22,6%	408.858 14,3%	1.705.303 11,7%	152,6%
BIO BIO CEMENTOS SA	90.982 2,9%	32.839 1,4%	63.353 2,7%	41 0,0%	140.442 6,8%	185.385 6,5%	513.043 3,5%	103,8%
BLUMAR	55.446 1,8%	63.660 2,8%	55.334 2,4%	39.946 2,1%	69.835 3,4%	111.273 3,9%	395.494 2,7%	100,7%
CAMANCHACA PESCA SUR SA	36.531 1,2%	32.364 1,4%	26.690 1,1%	64.106 3,4%	77.123 3,7%	80.711 2,8%	317.525 2,2%	120,9%
SOCIEDAD PESQUERA LANDES SA	28.969 0,9%	24.997 1,1%	34.695 1,5%	29.478 1,6%	46.568 2,2%	61.275 2,1%	225.982 1,5%	111,5%
MOLY COP CHILE SA	29.872 1,0%	32.045 1,4%	35.740 1,5%	47.448 2,5%	43.607 2,1%	52.552 1,8%	241.265 1,7%	75,9%
CONSORCIO MADERERO SA	214.055 6,9%	66.205 2,9%	19.138 0,8%	9.296 0,5%	5.210 0,3%	7.608 0,3%	321.512 2,2%	-96,4%
CIA SIDERURGICA HUACHIPATO SA	179.743 5,8%	194.504 8,4%	157.811 6,7%	40.344 2,1%	21.988 1,1%	13.130 0,5%	607.521 4,2%	-92,7%
Otros	1.463.684 46,9%	1.379.233 59,9%	1.503.098 64,3%	1.120.637 59,3%	1.002.873 48,4%	1.240.906 43,3%	7.710.431 52,8%	-15,2%
Total	3.121.691 100,0%	2.302.015 100,0%	2.338.933 100,0%	1.889.012 100,0%	2.073.517 100,0%	2.865.769 100,0%	14.590.938 100,0%	-8,2%

Fuente: Elaboración propia, basado en información de SEMPAT.

Nota 1: Arauco incluye las siguientes empresas: Aserraderos Arauco S.A., Celulosa Arauco y Constitución S.A., Forestal Arauco S.A., Paneles Arauco S.A., Compañía de Petróleos de Chile Copec S.A.

Nota 2: CMPC incluye las siguientes empresas: CMPC Celulosa S.A., CMPC Maderas S.A., Cartulinas CMPC S.A., CMPC Tissue S.A., Forestal Mininco S.A.

Nota 3: Blumar incluye las siguientes empresas: Blumar S.A., Salmones Blumar S.A.

Nota 4: Ninguno de los clientes incluidos en "otros" representa más del 1,8% del total de la carga movilizada en el periodo 2019-2024.

Nota 5: No incluye cabotaje, carga a granel sólido de carbón ni carga a granel líquida.

Tabla 25
Principales clientes exportación San Vicente (todos los tipos de carga), 2019-2024, toneladas y participación

Cliente / Año	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Total 2019 a 2024	Cambio 2019 a 2024
ARAUCO	854.741 34,7%	239.447 12,9%	223.809 13,2%	319.183 21,8%	196.196 11,9%	703.808 29,9%	2.537.185 22,1%	-17,7%
CMPC	159.046 6,5%	224.137 12,1%	213.693 12,6%	216.911 14,8%	468.874 28,5%	408.211 17,3%	1.690.871 14,7%	156,7%
CIA SIDERURGICA HUACHIPATO SA	143.243 5,8%	181.087 9,8%	122.540 7,2%	19.449 1,3%	19.375 1,2%	10.047 0,4%	495.742 4,3%	-93,0%
BLUMAR	53.732 2,2%	62.560 3,4%	51.501 3,0%	37.619 2,6%	65.935 4,0%	106.699 4,5%	378.047 3,3%	98,6%
CONSORCIO MADERERO SA	214.055 8,7%	66.205 3,6%	19.138 1,1%	9.296 0,6%	5.210 0,3%	7.608 0,3%	321.512 2,8%	-96,4%
CAMANCHACA PESCA SUR SA	36.506 1,5%	31.721 1,7%	25.263 1,5%	61.488 4,2%	76.327 4,6%	79.871 3,4%	311.177 2,7%	118,8%
MASISA SA	84.026 3,4%	47.567 2,6%	58.226 3,4%	43.738 3,0%	8.394 0,5%	20.160 0,9%	262.110 2,3%	-76,0%
MOLY COP CHILE SA	27.762 1,1%	31.978 1,7%	33.058 2,0%	42.383 2,9%	43.387 2,6%	52.272 2,2%	230.839 2,0%	88,3%
SOCIEDAD PESQUERA LANDES SA	28.963 1,2%	24.578 1,3%	33.133 2,0%	27.703 1,9%	39.723 2,4%	59.526 2,5%	213.625 1,9%	105,5%
Otros	858.853 34,9%	941.068 50,9%	914.461 54,0%	684.088 46,8%	720.129 43,8%	908.863 38,6%	5.027.461 43,8%	5,8%
Total	2.460.928 100,0%	1.850.348 100,0%	1.694.820 100,0%	1.461.857 100,0%	1.643.551 100,0%	2.357.065 100,0%	11.468.569 100,0%	-4,2%

Fuente: Elaboración propia, basado en información de SEMPAT.

Nota 1: Arauco incluye las siguientes empresas: Aserraderos Arauco S.A., Celulosa Arauco y Constitución S.A., Forestal Arauco S.A., Paneles Arauco S.A., Compañía de Petróleos de Chile Copec S.A.

Nota 2: CMPC incluye las siguientes empresas: CMPC Celulosa S.A., CMPC Maderas S.A., Cartulinas CMPC S.A., CMPC Tissue S.A., Forestal Mininco S.A.

Nota 3: Blumar incluye las siguientes empresas: Blumar S.A., Salmones Blumar S.A.

Nota 4: Ninguno de los clientes incluidos en "otros" representa más del 1,8% del total de la carga de exportación movilizada en el periodo 2019-2024.

Nota 5: No incluye cabotaje, carga a granel sólido de carbón ni carga a granel líquida.

Tabla 26
Principales clientes importación San Vicente (todos los tipos de carga), 2019-2024, toneladas y participación

Ciente / Año	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Total 2019 a 2024	Cambio 2019 a 2024
BIO BIO CEMENTOS SA	90.982 13,8%	32.839 7,3%	63.353 9,8%	41 0,0%	140.442 32,7%	185.385 36,4%	513.043 16,4%	103,8%
SOLVAY PEROXIDOS DE LOS ANDES INDUSTRIAL Y COMERCIAL LTDA	17.554 2,7%	36.263 8,0%	30.833 4,8%	34.587 8,1%	35.135 8,2%	31.483 6,2%	185.856 6,0%	79,4%
SUCDEN CHILE SPA	22.278 3,4%	23.305 5,2%	23.262 3,6%	16.604 3,9%	22.397 5,2%	17.802 3,5%	125.649 4,0%	-20,1%
KABSA SA	33.509 5,1%	24.560 5,4%	16.218 2,5%	14.333 3,4%	13.123 3,1%	17.931 3,5%	119.674 3,8%	-46,5%
CIA SIDERURGICA HUACHIPATO SA	36.500 5,5%	13.417 3,0%	35.272 5,5%	20.894 4,9%	2.612 0,6%	3.083 0,6%	111.779 3,6%	-91,6%
CEMENTOS BIO BIO DEL SUR SA	48.406 7,3%	49.535 11,0%	25 0,0%	0 0,0%	0 0,0%	0 0,0%	97.966 3,1%	-100,0%
BIOMAR CHILE SA	12.462 1,9%	14.310 3,2%	9.140 1,4%	6.324 1,5%	8.605 2,0%	15.288 3,0%	66.129 2,1%	22,7%
CERAMICAS CORDILLERA COMERCIAL SA	10.380 1,6%	10.695 2,4%	14.390 2,2%	8.791 2,1%	6.568 1,5%	8.765 1,7%	59.588 1,9%	-15,6%
SODIMAC SA	10.327 1,6%	5.347 1,2%	8.471 1,3%	21.388 5,0%	826 0,2%	7.509 1,5%	53.868 1,7%	-27,3%
Otros	378.366 57,3%	241.395 53,4%	443.148 68,8%	304.193 71,2%	200.258 46,6%	221.457 43,5%	1.788.818 57,3%	-41,5%
Total	660.764 100,0%	451.667 100,0%	644.113 100,0%	427.156 100,0%	429.966 100,0%	508.704 100,0%	3.122.370 100,0%	-23,0%

Fuente: Elaboración propia, basado en información de SEMPAT.

Nota 1: Ninguno de los clientes incluidos en "otros" representa más del 1,7% del total de la carga de importación movilizada en el periodo 2019-2024.

Nota 2: No incluye cabotaje, carga a granel sólido de carbón ni carga a granel líquida.

Analizando la carga de los principales clientes de los puertos de uso público de la región, se observa que distribuyen su carga entre distintos puertos, con importantes grados de movilidad entre ellos. A continuación se presentan algunos datos en base a la información disponible:

Arauco, que representa el 28,63% del total de la carga movilizada en la región entre los años 2019 y 2024, moviliza su carga principalmente a través de los puertos de Lirquén, Coronel y, en menor medida, San Vicente. Como se observa en la siguiente tabla, Puerto Coronel ha perdido participación en el movimiento de carga de su relacionada -Arauco- en los últimos años, la que ha preferido utilizar los servicios del puerto de Lirquén. También se observa un aumento en la carga de Arauco movilizada a través de San Vicente en 2024.

Tabla 27
Porcentaje de la carga total de Arauco movilizada por puertos públicos de la
Región del Biobío, 2019 - 2024

Puerto/Año	2019	2020	2021	2022	2023	2024
PUERTO LIRQUEN	30,43%	34,24%	39,05%	36,78%	44,39%	50,45%
PUERTO CORONEL	50,40%	59,82%	54,45%	53,22%	50,48%	32,73%
SAN VICENTE	19,13%	5,95%	6,41%	9,86%	5,05%	16,82%
TALCAHUANO	0,04%	0,00%	0,09%	0,14%	0,08%	0,00%
Total (tons)	4.498.670	4.138.359	3.525.443	3.245.183	3.883.114	4.187.004

Fuente: Elaboración propia, basado en información de SEMPAT.

Nota 1: Se presenta el porcentaje de la carga total de cada año que se movilizó en cada puerto.

Nota 2: Arauco incluye las siguientes empresas: Aserraderos Arauco S.A., Celulosa Arauco y Constitución S.A., Forestal Arauco S.A., Paneles Arauco S.A., Compañía de Petróleos Copec S.A.

Nota 3: No incluye cabotaje, carga a granel sólido de carbón ni carga a granel líquida.

En el caso de CMPC, que representa el 17,41% del total de la carga movilizada en la región entre los años 2019 y 2024, moviliza su carga principalmente a través de los puertos de Lirquén, Coronel, y San Vicente en menor medida. Como se observa en la siguiente tabla, la importancia relativa de Puerto Lirquén ha caído en los últimos años, observándose un aumento en la proporción de carga de CMPC movilizada por San Vicente.

Tabla 28
Porcentaje de la carga total de CMPC movilizada por puertos públicos de la
Región del Biobío, 2019 - 2024

Puerto/Año	2019	2020	2021	2022	2023	2024
PUERTO LIRQUEN	66,97%	61,12%	61,41%	48,82%	53,10%	51,51%
PUERTO CORONEL	26,54%	29,43%	29,20%	41,94%	26,84%	31,04%
SAN VICENTE	6,49%	9,45%	9,39%	9,25%	20,06%	17,45%
Total (tons)	2.494.309	2.433.111	2.312.829	2.354.580	2.341.008	2.343.295

Fuente: Elaboración propia, basado en información de SEMPAT.

Nota 1: Se presenta el porcentaje de la carga total de cada año que se movilizó en cada puerto.

Nota 2: CMPC incluye las siguientes empresas: CMPC Celulosa S.A., CMPC Maderas S.A., Cartulinas CMPC S.A., CMPC Tissue S.A., Forestal Mininco S.A.

Nota 3: No incluye cabotaje, carga a granel sólido de carbón ni carga a granel líquida.

Consorcio Maderero S.A. (2,90% del total de la carga movilizada por los puertos de uso público de la Región del Biobío entre 2019 y 2024) movilizaba su carga principalmente a través de los puertos de Cabo Froward y San Vicente en 2019. En los últimos años, ha pasado a movilizar su carga principalmente a través de Cabo Froward y, en una proporción mucho mayor, a través de Lirquén. Todo ello, en desmedro de San Vicente.

Tabla 29
Porcentaje de la carga total de Consorcio Maderero S.A. movilizada por puertos públicos de la Región del Biobío, 2019 - 2024

Puerto/Año	2019	2020	2021	2022	2023	2024
CABO FROWARD	51,21%	78,19%	94,15%	86,02%	88,75%	85,57%
PUERTO LIRQUEN	4,82%	6,16%	1,53%	3,01%	6,76%	11,29%
SAN VICENTE	42,03%	14,88%	3,31%	3,60%	1,79%	2,60%
PUERTO CORONEL	1,95%	0,77%	1,02%	7,37%	2,70%	0,54%
Total (tons)	509.294	444.880	578.363	258.103	291.565	292.508

Fuente: Elaboración propia, basado en información de SEMPAT.

Nota 1: Se presenta el porcentaje de la carga total de cada año que se movilizó en cada puerto.

Nota 2: No incluye cabotaje, carga a granel sólido de carbón ni carga a granel líquida.

Masisa S.A. (1,96% del total de la carga movilizada por los puertos de uso público de la Región del Biobío entre 2019 y 2024) moviliza su carga a través de los puertos de Coronel, Lirquén y San Vicente. Como se observa en la siguiente tabla, la participación de San Vicente ha ido a la baja en los últimos años, mientras que la importancia relativa de Coronel ha aumentado de forma relevante entre 2019 y 2024.

Tabla 30
Porcentaje de la carga total de Masisa S.A. movilizada por puertos públicos de la Región del Biobío, 2019 - 2024

Puerto/Año	2019	2020	2021	2022	2023	2024
PUERTO CORONEL	53,29%	68,82%	62,30%	72,38%	80,23%	65,02%
PUERTO LIRQUEN	23,65%	14,02%	13,29%	11,40%	15,33%	26,72%
SAN VICENTE	23,06%	17,16%	24,40%	16,22%	4,45%	8,26%
Total (tons)	366.504	284.098	241.029	270.657	195.531	247.709

Fuente: Elaboración propia, basado en información de SEMPAT.

Nota 1: Se presenta el porcentaje de la carga total de cada año que se movilizó en cada puerto.

Nota 2: No incluye cabotaje, carga a granel sólido de carbón ni carga a granel líquida.

Cía. Siderúrgica Huachipato S.A. (1,68% de la carga movilizada por puertos de uso público de la Región del Biobío entre 2019 y 2024) pasó de movilizar la mayor parte de su carga a través de San Vicente en 2019 y 2020, a utilizar mayoritariamente los servicios del puerto de Talcahuano en 2024, como se observa en la siguiente tabla. Es relevante recordar que Huachipato dejó de producir acero en 2024, por lo que dejó de demandar servicios de transferencia de carga.

Tabla 31
Porcentaje de la carga total de Cía. Siderúrgica Huachipato S.A. movilizada por
puertos públicos de la Región del Biobío, 2019 - 2024

Puerto/Año	2019	2020	2021	2022	2023	2024
TALCAHUANO	17,00%	2,13%	40,16%	77,92%	78,77%	73,80%
SAN VICENTE	75,26%	89,59%	53,28%	14,49%	9,30%	11,49%
PUERTO LIRQUEN	7,36%	7,34%	3,07%	2,08%	6,60%	9,23%
PUERTO CORONEL	0,38%	0,94%	3,50%	5,52%	5,32%	5,48%
Total	238.832	217.110	296.203	278.498	236.312	114.272

Fuente: Elaboración propia, basado en información de SEMPAT.

Nota 1: Se presenta el porcentaje de la carga total de cada año que se movilizó en cada puerto.

Nota 2: No incluye cabotaje, carga a granel sólido de carbón ni carga a granel líquida.

Por último, Comercial Russfin Ltda. (1,04% de la carga movilizada por puertos de uso público de la Región del Biobío entre 2019 y 2024) ha modificado la composición de los puertos que utiliza en diversas oportunidades en el periodo, como se observa en la siguiente tabla.

Tabla 32
Porcentaje de la carga total de Comercial Russfin Ltda. movilizada por puertos
públicos de la Región del Biobío, 2019 - 2024

Puerto/Año	2019	2020	2021	2022	2023	2024
PUERTO CORONEL	38,91%	56,07%	49,25%	50,98%	18,49%	9,98%
PENCO	0,00%	28,26%	33,76%	49,02%	1,48%	13,39%
PUERTO LIRQUEN	61,09%	15,66%	16,99%	0,00%	0,00%	18,73%
CABO FROWARD	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	80,03%	57,89%
Total	88.916	114.921	265.420	129.626	105.445	147.117

Fuente: Elaboración propia, basado en información de SEMPAT.

Nota 1: Se presenta el porcentaje de la carga total de cada año que se movilizó en cada puerto.

Nota 2: No incluye cabotaje, carga a granel sólido de carbón ni carga a granel líquida.

En resumen, los principales clientes de los puertos de uso público de la Región del Biobío utilizan los servicios de diversos puertos, y en los últimos años se aprecian relevantes cambios en la importancia de cada puerto para dichos clientes, como se ilustró en las tablas anteriores. Lo anterior se puede considerar un indicador relevante de competencia en el mercado, y de que San Vicente carece de algún grado de poder de mercado.

E. Principales navieras de la Región del Biobío

La siguiente tabla muestra la distribución por naviera del tonelaje total movilizado por los puertos de uso público de la Región del Biobío entre los años 2019 y 2024. Como se observa, las tres principales navieras -MSC, Grieg Star y ONE- concentraron el 48,6% del total de carga movilizada en 2024. Se observan cambios relevantes en la participación de distintas navieras en la región: en particular, el tonelaje movilizado por

ONE cayó en un 63,5% en el periodo, y su participación bajó de un 15,4% en 2019 a un 6,6% en 2024. Por su parte, el tonelaje movilizado por Hapag-Lloyd en la región aumentó en un 47% en el periodo, y su participación pasó de un 7,2% en 2019 a un 12,4% en 2024. En 2024, Maersk transfirió menos de la mitad del tonelaje que transfirió en 2019; su participación cayó de un 13,3% en 2019 a un 7,5% en 2024.

Tabla 33
Distribución de carga movilizada en puertos de uso público Región del Biobío por naviera (todos los tipos de carga), 2019-2024, toneladas y participación

Cliente / Año	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Total 2019 a 2024	Cambio 2019 a 2024
MSC	3.545.541 23,3%	3.669.580 25,4%	2.598.689 18,8%	2.977.233 23,8%	3.633.765 27,8%	3.486.960 26,9%	19.911.766 24,3%	-1,7%
GRIEG STAR SHPG	1.806.290 11,9%	1.585.241 11,0%	2.091.272 15,1%	1.720.809 13,7%	1.393.664 10,6%	1.958.164 15,1%	10.555.441 12,9%	8,4%
ONE	2.344.539 15,4%	2.178.843 15,1%	1.668.955 12,1%	728.181 5,8%	840.969 6,4%	1.003.682 7,7%	8.765.169 10,7%	-57,2%
HAPAG- LLOYD	1.095.941 7,2%	1.401.360 9,7%	1.301.134 9,4%	1.024.190 8,2%	1.397.753 10,7%	1.610.615 12,4%	7.830.993 9,5%	47,0%
MAERSK	2.016.111 13,3%	1.307.193 9,1%	1.260.625 9,1%	894.704 7,1%	909.750 7,0%	975.672 7,5%	7.364.054 9,0%	-51,6%
B&M AG MARITIMA (*)	780.217 5,1%	699.454 4,8%	734.063 5,3%	693.610 5,5%	880.921 6,7%	776.674 6,0%	4.564.938 5,6%	-0,5%
COSCO	556.846 3,7%	696.217 4,8%	713.736 5,2%	557.310 4,5%	637.040 4,9%	574.322 4,4%	3.735.471 4,6%	3,1%
Otros	3.041.872 20,0%	2.896.952 20,1%	3.436.191 24,9%	3.924.878 31,3%	3.395.711 25,9%	2.585.856 19,9%	19.281.460 23,5%	-15,0%
Total	15.187.358 100,0%	14.434.839 100,0%	13.804.664 100,0%	12.520.915 100,0%	13.089.573 100,0%	12.971.943 100,0%	82.009.292 100,0%	-14,6%

Fuente: Elaboración propia, basado en información de SEMPAT.

Nota (*): B&M AG Marítima corresponde a una agencia de naves, no a una naviera. Las naves informadas bajo “B&M AG Marítima” en la base de datos corresponden a servicios *spot* o *tramp*, que no operan con horarios ni itinerarios; en estos casos, la agencia de naves es la encargada de hacer la tramitación correspondiente (la agencia de naves emite el BL), por lo que la información consignada corresponde a la agencia de naves.

Nota 1: Ninguna de las navieras incluidas en “otros” representa más del 3,2% del total de la carga movilizada en el periodo 2019-2024.

Nota 2: No incluye cabotaje, carga a granel sólido de carbón ni carga a granel líquida.

Poniendo el foco en la carga movilizada por San Vicente, como se observa en la siguiente tabla, Maersk y Hapag-Lloyd movilizaron el 78% de la carga de dicho puerto entre 2019 y 2024. La importancia relativa de estas navieras presenta movimientos significativos: el tonelaje movilizado por Maersk disminuyó en un 51,6% en el periodo, mientras que el volumen movilizado por Hapag-Lloyd aumentó de forma relevante en 2024, lo que redunda en un aumento acumulado entre 2019 y 2024 de 172,2%.

Tabla 34
Distribución de carga movilizada en Puerto de San Vicente por naviera (todos los tipos de carga), 2019-2024, toneladas y participación

Naviera / Año	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Total 2019 a 2024	Cambio 2019 a 2024
MAERSK	2.012.604 64,5%	1.303.152 56,6%	1.254.573 53,6%	892.141 47,2%	908.985 43,8%	975.046 34,0%	7.346.500 50,3%	-51,6%
HAPAG-LLOYD	399.682 12,8%	671.892 29,2%	699.728 29,9%	427.229 22,6%	697.305 33,6%	1.088.079 38,0%	3.983.914 27,3%	172,2%
ONE	256.030 8,2%	51.997 2,3%	40.335 1,7%	8.485 0,4%	1.128 0,1%	319.160 11,1%	677.134 4,6%	24,7%
GRIEG STAR SHPG	0 0,0%	0 0,0%	5.227 0,2%	70.879 3,8%	236.642 11,4%	126.434 4,4%	439.182 3,0%	-
MSC	11.074 0,4%	796 0,0%	831 0,0%	92.490 4,9%	3.712 0,2%	274.643 9,6%	383.546 2,6%	2.380,1%
ULTRAMAR (*)	31.320 1,0%	15.132 0,7%	112.849 4,8%	50.632 2,7%	28.928 1,4%	36.724 1,3%	275.586 1,9%	17,3%
TMRS	110.360 3,5%	111.593 4,8%	27.518 1,2%	3.415 0,2%	0 0,0%	0 0,0%	252.886 1,7%	-100,0%
Otros	300.622 9,6%	147.454 6,4%	197.873 8,5%	343.742 18,2%	196.816 9,5%	45.683 1,6%	1.232.189 8,4%	-84,8%
Total	3.121.691 100,0%	2.302.015 100,0%	2.338.933 100,0%	1.889.012 100,0%	2.073.517 100,0%	2.865.769 100,0%	14.590.938 100,0%	-8,2%

Fuente: Elaboración propia, basado en información de SEMPAT.

Nota (*): Ultramar corresponde a una agencia de naves, no a una naviera. Las naves informadas bajo "Ultramar" en la base de datos corresponden a servicios *spot* o *tramp*, que no operan con horarios ni itinerarios; en estos casos, la agencia de naves es la encargada de hacer la tramitación correspondiente (la agencia de naves emite el BL), por lo que la información consignada corresponde a la agencia de naves.

Nota 1: Ninguna de las navieras incluidas en "otros" representa más del 0,7% del total de la carga movilizada en el periodo 2019-2024.

Nota 2: No incluye cabotaje, carga a granel sólido de carbón ni carga a granel líquida.

Al analizar la carga de exportación en el Puerto de San Vicente (que corresponde al 78,6% del tonelaje total movilizado en el periodo), se observa un patrón muy similar al de la carga total. Por su parte, la carga de importación también es movilizada principalmente por Maersk (39,3% del total en el periodo 2019-2024) y Hapag-Lloyd (25,8% del total en 2019-2024); el 35% de la carga de importación es movilizada por otras navieras.

Tabla 35
Distribución de carga de exportación movilizada en Puerto de San Vicente por
naviera (todos los tipos de carga), 2019-2024, toneladas y participación

Naviera / Año	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Total 2019 a 2024	Cambio 2019 a 2024
MAERSK	1.770.337 71,9%	1.089.803 58,9%	929.086 54,8%	742.337 50,8%	766.511 46,6%	822.879 34,9%	6.120.954 53,4%	-53,5%
HAPAG-LLOYD	257.162 10,4%	520.864 28,1%	547.245 32,3%	320.368 21,9%	590.577 35,9%	941.341 39,9%	3.177.558 27,7%	266,0%
ONE	255.985 10,4%	51.973 2,8%	354 0,0%	82 0,0%	191 0,0%	166.777 7,1%	475.362 4,1%	-34,8%
GRIEG STAR SHPG	0 0,0%	0 0,0%	0 0,0%	70.879 4,8%	236.642 14,4%	126.434 5,4%	433.956 3,8%	-
MSC	11.016 0,4%	757 0,0%	788 0,0%	61.484 4,2%	2.874 0,2%	266.292 11,3%	343.212 3,0%	2317,4%
TMRS	110.360 4,5%	111.593 6,0%	27.518 1,6%	3.415 0,2%	0 0,0%	0 0,0%	252.886 2,2%	-100,0%
ULTRAMAR (*)	31.320 1,3%	15.132 0,8%	92.899 5,5%	30.975 2,1%	24.015 1,5%	0 0,0%	194.341 1,7%	-100,0%
Otros	24.748 1,0%	60.226 3,3%	96.929 5,7%	232.317 15,9%	22.739 1,4%	33.341 1,4%	470.300 4,1%	34,7%
Total	2.460.928 100,0%	1.850.348 100,0%	1.694.820 100,0%	1.461.857 100,0%	1.643.551 100,0%	2.357.065 100,0%	11.468.569 100,0%	-4,2%

Fuente: Elaboración propia, basado en información de SEMPAT.

Nota (*): Ultramar corresponde a una agencia de naves, no a una naviera. Las naves informadas bajo "Ultramar" en la base de datos corresponden a servicios *spot* o *tramp*, que no operan con horarios ni itinerarios; en estos casos, la agencia de naves es la encargada de hacer la tramitación correspondiente (la agencia de naves emite el BL), por lo que la información consignada corresponde a la agencia de naves.

Nota 1: Ninguna de las navieras incluidas en "otros" representa más del 0,6% del total de la carga de exportación movilizada en el periodo 2019-2024.

Nota 2: No incluye cabotaje, carga a granel sólido de carbón ni carga a granel líquida.

Tabla 36
Distribución de carga de importación movilizada en Puerto de San Vicente por
naviera (todos los tipos de carga), 2019-2024, toneladas y participación

Naviera / Año	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Total 2019 a 2024	Cambio 2019 a 2024
MAERSK	242.268 36,7%	213.349 47,2%	325.486 50,5%	149.803 35,1%	142.474 33,1%	152.167 29,9%	1.225.547 39,3%	-37,2%
HAPAG- LLOYD	142.520 21,6%	151.028 33,4%	152.483 23,7%	106.861 25,0%	106.727 24,8%	146.738 28,8%	806.356 25,8%	3,0%
ONE	45 0,0%	24 0,0%	39.981 6,2%	8.402 2,0%	937 0,2%	152.383 30,0%	201.772 6,5%	340.162,9%
B&M AG MARITIMA (*)	89.353 13,5%	0 0,0%	0 0,0%	0 0,0%	0 0,0%	0 0,0%	89.353 2,9%	-
ULTRAMAR (*)	0 0,0%	0 0,0%	19.950 3,1%	19.657 4,6%	4.913 1,1%	36.724 7,2%	81.245 2,6%	-
PACIFIC BASIN	0 0,0%	0 0,0%	0 0,0%	0 0,0%	71.351 16,6%	0 0,0%	71.351 2,3%	-
Otros	186.579 28,2%	87.266 19,3%	106.213 16,5%	142.432 33,3%	103.565 24,1%	20.693 4,1%	646.747 20,7%	-88,9%
Total	660.764 100,0%	451.667 100,0%	644.113 100,0%	427.156 100,0%	429.966 100,0%	508.704 100,0%	3.122.370 100,0%	-23,0%

Fuente: Elaboración propia, basado en información de SEMPAT.

Nota (*): B&M AG Marítima y Ultramar corresponden a agencias de naves, no a navieras. No fue posible identificar la naviera asociada a las naves que utilizaron los servicios del Puerto de San Vicente, y que se identifican en la base de datos con “B&M AG Marítima” o “Ultramar” como naviera en algunos casos.

Nota 1: Ninguna de las navieras incluidas en “otros” representa más del 1,3% del total de la carga de importación movilizada en el periodo 2019-2024.

Nota 2: No incluye cabotaje, carga a granel sólido de carbón ni carga a granel líquida.

Analizando el tonelaje movilizado por las principales navieras a través de los puertos de uso público de la región, se observa que la gran mayoría de ellas distribuyen su carga entre distintos puertos. A continuación, se presentan algunos ejemplos concretos:

MSC, que representa el 24,28% del total de la carga movilizada en la región entre los años 2019 y 2024, moviliza su carga principalmente a través de los puertos de Coronel y Lirquén y, en menor medida, San Vicente. Como se observa en la siguiente tabla, Puerto Coronel ha perdido una importante participación en el movimiento de carga de esta naviera, pasando de un 81% en 2019 a un 60% en 2024. Esta menor participación en Coronel se traspasó a Lirquén, y en 2024, a San Vicente.

Tabla 37
Distribución de la carga total movilizada por MSC en puertos públicos de la
Región del Biobío, 2019 - 2024

Puerto/Año	2019	2020	2021	2022	2023	2024
PUERTO CORONEL	81,22%	81,18%	95,23%	93,91%	76,87%	59,92%
PUERTO LIRQUEN	18,47%	18,80%	4,73%	2,98%	23,03%	32,20%
SAN VICENTE	0,31%	0,02%	0,03%	3,11%	0,10%	7,88%
Total (tons)	3.545.541	3.669.580	2.598.689	2.977.233	3.633.765	3.486.960

Fuente: Elaboración propia, basado en información de SEMPAT.

Nota 1: Se presenta el porcentaje de la carga total de cada año que se movilizó en cada puerto.

Nota 2: No incluye cabotaje, carga a granel sólido de carbón ni carga a granel líquida.

Grieg Star, que representa el 12,87% de la carga movilizada en la región entre los años 2019 y 2024, movilizó su carga exclusivamente a través de Lirquén y Coronel entre 2019 y 2020; a contar de 2021, comenzó a utilizar los servicios de San Vicente. Este último puerto llegó a movilizar un 16,98% de la carga de esta naviera en 2023.

Tabla 38
Distribución de la carga total movilizada por Grieg Star en puertos públicos de
la Región del Biobío, 2019 - 2024

Puerto/Año	2019	2020	2021	2022	2023	2024
PUERTO LIRQUEN	70,91%	66,72%	72,30%	61,52%	71,14%	62,43%
PUERTO CORONEL	29,09%	33,28%	27,45%	34,36%	11,88%	31,11%
SAN VICENTE	0,00%	0,00%	0,25%	4,12%	16,98%	6,46%
Total (tons)	1.806.290	1.585.241	2.091.272	1.720.809	1.393.664	1.958.164

Fuente: Elaboración propia, basado en información de SEMPAT.

Nota 1: Se presenta el porcentaje de la carga total de cada año que se movilizó en cada puerto.

Nota 2: No incluye cabotaje, carga a granel sólido de carbón ni carga a granel líquida.

ONE, que representó el 10,69% de la carga movilizada en la región entre 2019 y 2024, movilizaba su carga principalmente a través del puerto de Coronel y Cabo Froward hasta 2021. En 2022, más del 90% de su carga se movilizó a través de Coronel. Posteriormente, en 2024, Lirquén pasó a ser el principal puerto para la carga de esta naviera, dejando a Coronel en el segundo lugar, mientras que la importancia relativa de San Vicente aumentó a más del 30% del total (en comparación a menos del 1% del total en 2023). También se observa una participación marginal de los puertos de Penco (en 2019) y Talcahuano (en 2020) en esta naviera.

Tabla 39
Distribución de la carga total movilizada por ONE en puertos públicos de la
Región del Biobío, 2019 - 2024

Puerto/Año	2019	2020	2021	2022	2023	2024
PUERTO LIRQUEN	16,33%	11,81%	6,96%	8,14%	12,26%	32,22%
PUERTO CORONEL	43,88%	46,70%	45,89%	90,70%	75,04%	25,82%
SAN VICENTE	10,92%	2,39%	2,42%	1,17%	0,13%	31,80%
CABO FROWARD	28,64%	39,08%	44,73%	0,00%	12,56%	10,16%
PENCO	0,23%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
TALCAHUANO	0,00%	0,02%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Total (tons)	2.344.539	2.178.843	1.668.955	728.181	840.969	1.003.682

Fuente: Elaboración propia, basado en información de SEMPAT.

Nota 1: Se presenta el porcentaje de la carga total de cada año que se movilizó en cada puerto.

Nota 2: No incluye cabotaje, carga a granel sólido de carbón ni carga a granel líquida.

Hapag-Lloyd movilizó el 9,55% de la carga de la región del Biobío entre 2019 y 2024. En el caso de esta naviera, se observa un aumento relevante de la proporción de carga que es movilizada a través de su relacionada SVTI (San Vicente), pasando del 36,47% en 2019 al 67,56% en 2024. La participación de Coronel pasó de 37,31% en 2019 a 19,17% en 2024 (con un máximo de 55,99% en 2022), mientras que la participación de Lirquén ha fluctuado entre un máximo de 26,23% en 2019 a un mínimo de 2,30% en 2022; en 2024, su participación ascendió a un 13,27% del total.

Tabla 40
Distribución de la carga total movilizada por Hapag-Lloyd en puertos públicos
de la Región del Biobío, 2019 - 2024

Puerto/Año	2019	2020	2021	2022	2023	2024
SAN VICENTE	36,47%	47,95%	53,78%	41,71%	49,89%	67,56%
PUERTO CORONEL	37,31%	37,27%	39,82%	55,99%	42,31%	19,17%
PUERTO LIRQUEN	26,23%	14,78%	6,40%	2,30%	7,80%	13,27%
Total (tons)	1.095.941	1.401.360	1.301.134	1.024.190	1.397.753	1.610.615

Fuente: Elaboración propia, basado en información de SEMPAT.

Nota 1: Se presenta el porcentaje de la carga total de cada año que se movilizó en cada puerto.

Nota 2: No incluye cabotaje, carga a granel sólido de carbón ni carga a granel líquida.

Maersk, que movilizó el 8,98% del total de carga de la región entre 2019 y 2024, ha movilizado prácticamente toda su carga a través de San Vicente, como se refleja en la siguiente tabla. Los puertos de Lirquén, Coronel y Talcahuano han sido utilizados de forma marginal por esta naviera.

Tabla 41
Distribución de la carga total movilizada por Maersk en puertos públicos de la
Región del Biobío, 2019 - 2024

Puerto/Año	2019	2020	2021	2022	2023	2024
SAN VICENTE	99,83%	99,69%	99,52%	99,71%	99,92%	99,94%
PUERTO LIRQUEN	0,14%	0,24%	0,32%	0,02%	0,08%	0,04%
PUERTO CORONEL	0,03%	0,07%	0,03%	0,27%	0,00%	0,02%
TALCAHUANO	0,00%	0,00%	0,13%	0,00%	0,00%	0,00%
Total (tons)	2.016.111	1.307.193	1.260.625	894.704	909.750	975.672

Fuente: Elaboración propia, basado en información de SEMPAT.

Nota 1: Se presenta el porcentaje de la carga total de cada año que se movilizó en cada puerto.

Nota 2: No incluye cabotaje, carga a granel sólido de carbón ni carga a granel líquida.

Como se desprende de las tablas anteriores, la mayoría de las navieras que movilizan carga a través de la Región del Biobío lo hacen a través de más de un puerto, y la intensidad relativa con que han usado los servicios de uno u otro puerto presenta variación en el tiempo. Lo anterior, al igual que en el caso de los exportadores/importadores, es un indicador relevante de competencia, que refuerza la ausencia de poder de mercado del Puerto de San Vicente.

Otro indicador relevante de competencia es el movimiento de servicios navieros entre puertos: en particular, la llegada del servicio conjunto INCA / AN1 / AX1 a San Vicente en mayo de 2024²². Este servicio, operado por Hapag Lloyd, MSC, ONE y HMM y que conecta a América del Sur con Asia, era originalmente atendido por Lirquén, y se había trasladado a Coronel en 2018. Este traspaso es un ejemplo concreto de la existencia de movilidad en el ámbito de servicios navieros entre puertos en la región.

F. Índices de concentración – servicios portuarios de la Región del Biobío

Al momento de analizar la pertinencia de establecer restricciones estructurales o conductuales adicionales a las mínimas legales y reglamentarias en la Región del Biobío, se debe tener en cuenta que la Región del Biobío es el mercado geográfico a nivel nacional en el que existe el mayor número de oferentes de servicios portuarios. Existen 6 terminales de uso público y 5 de ellos son independientes entre sí. Sólo TTP y Cabo Froward tienen un controlador común y forman parte del mismo grupo empresarial. Además, existen, al menos, 3 oferentes independientes de servicios portuarios para cada uno de los distintos tipos de carga.

Como se observa en la siguiente tabla, la Región del Biobío -junto con la Región de Valparaíso- tienen los HHIs más bajos de Chile, medido por tonelaje total movilizado en 2024. El HHI, o índice de Herfindahl-Hirschmann, se calcula como la suma del cuadrado

²² Fuente: Memoria SVTI 2024, <https://www.mundomaritimo.cl/noticias/servicio-conjunto-inca-an1-ax1de-msc-hapag-lloyd-one-y-hmm-comenzara-a-recalar-en-svti>, <https://www.agendalogistica.cl/coronel-paralizacion-paro-portuario/servicios-de-cuatro-navieras-abandonan-puerto-coronel-producto-del-conflicto-con-trabajadores/1768088>

de las participaciones de mercado de los participantes en un mercado; el máximo que puede alcanzar es 10.000 (cuando hay solo un actor con el 100% del mercado), y teóricamente el mínimo es 0. Como se puede observar, los niveles de concentración en las Regiones del Biobío y de Valparaíso son los más bajos del país.

Tabla 42
HHI (tonelaje) 2024 por controlador y región, puertos de uso público chilenos

Región	HHI por controlador
XV de Arica y Parinacota	10.000
I de Tarapacá	9.001
II de Antofagasta	6.381
III de Atacama	10.000
IV de Coquimbo	10.000
V de Valparaíso	2.601
XIII Metropolitana	-
VI del Lib. Gen. Bernardo O'Higgins	-
VII del Maule	-
VIII del Biobío	2.656
IX de la Araucanía	-
XIV de Los Ríos	10.000
X de Los Lagos	5.001
XI de Aisén	10.000
XII de Magallanes	10.000

Fuente: Elaboración propia, en base a información de Directemar y memorias de puertos chilenos.

Por otra parte, y a diferencia de la Región de Valparaíso, la Región del Biobío es un puerto exportador neto (tal como se señaló en la sección IV.A), y se caracteriza por la existencia de grandes exportadores que son los principales clientes. Más del 48% de la carga de tránsito internacional de 2024 de la Región del Biobío pertenece a dos exportadores, que corresponden a los usuarios relevantes de la Región, en los términos definidos por la Comisión Preventiva Central. De hecho, en este mercado, son los exportadores quienes deciden el puerto a utilizar, y direccionan a las naves al puerto de su preferencia. Esto contrasta fuertemente con lo que ocurre en otros mercados geográficos portuarios con clientes más atomizados, en los que no existe contrapeso al eventual ejercicio de poder de mercado de los operadores logísticos y portuarios.

Adicionalmente, es relevante recordar que en la Región del Biobío hay capacidad ociosa en los puertos de uso público; lo anterior refuerza el efecto de un bajo HHI en la región, ya que los puertos de la región efectivamente compiten por atraer transferencia de carga sin enfrentar limitaciones de capacidad en el rango relevante de la demanda. De todas maneras, en la siguiente subsección se presenta un análisis por tipo de carga para la Región del Biobío, de forma de examinar en detalle la pertinencia de establecer eventuales restricciones a la integración vertical y/u horizontal en este caso.

G. Reglas de integración horizontal y vertical, usuarios relevantes

El Dictamen 1045 definió restricciones a la integración horizontal y a la integración vertical, a ser aplicadas en las concesiones de puertos públicos que se regían bajo el mismo. En particular, las restricciones a la integración horizontal aplicables son:

- 7.1. *La sociedad que se adjudique la concesión de un frente de atraque estatal, sus controladores y sus accionistas que por sí o en conjunto con sus personas relacionadas tengan, directa o indirectamente, más del 15% del capital accionario, no podrán participar con más del 15%, directa o indirectamente, en una sociedad concesionaria de otro frente de atraque estatal en la misma región.
Las sociedades que participen con más de un 15% en la propiedad u operación de puertos privados, sus controladores y sus accionistas por sí o en conjunto con sus personas relacionadas, no podrán participar, directa o indirectamente, en más de un 15% en la sociedad concesionaria de un frente de atraque estatal en la misma región.*
- 7.2. *No obstante, ningún interesado estará impedido de participar en la licitación de más de un terminal estatal en una misma región, pero en caso de que se le adjudique más de una licitación deberá atenerse a las condiciones establecidas en el punto 7.1.
Los propietarios de puertos privados, también podrán participar en las licitaciones, y en caso de adjudicárselas, no podrán acceder a más de un 15% de las acciones de la sociedad concesionaria en la misma región. Sin embargo, es posible que las empresas adjudicatarias por razones de preferencia opten por alcanzar una mayor participación en el frente de atraque estatal en la misma región, para lo cual deberán reducir su participación en el puerto privado hasta alcanzar el 15% del capital accionario, dentro del plazo de 18 meses contados desde que se ejerza tal opción.*
- 7.3. *Los estatutos de las sociedades concesionarias incorporarán la regla de que cualquier accionista o conjunto de accionistas (incluyendo sus respectivas personas relacionadas) que haya superado los umbrales de participación referidos en la regla anterior (exceso de participación) deberá enajenar dentro de seis meses ese exceso de participación de la manera que tales accionistas acuerden en los pactos que celebren, otorgándose en todo caso poder irrevocable al directorio de la sociedad concesionaria para proceder a esa enajenación por medio de una bolsa de valores si pasados 45 días desde que venció el plazo indicado, este exceso no fuera enajenado.²³*

El Dictamen 1045 también definió que “El conjunto de usuarios relevantes no podrá poseer más de un 40% del capital, ni más del 40% del capital con derecho a voto, ni derechos por más del 40% de las utilidades de la sociedad concesionaria”. Para aplicar dicha restricción, el Dictamen definió como usuarios relevantes aquellos usuarios que movilicen más del 15% del total de la carga movilizada por puertos de uso público de

²³ Fuente: Dictamen 1045.

la Región del Biobío, o más del 25% del total de la carga movilizada por el frente de atraque objeto de la concesión²⁴⁻²⁵.

El Informe 21/2022 del TDLC eliminó dicha restricción vertical a solicitud de Puertos de Talcahuano (entonces, EPTSV), señalando que *“(...) es posible sostener que el Puerto de San Vicente no cuenta con la capacidad para realizar conductas exclusorias en contra de sus competidores aguas abajo, toda vez que dicho puerto enfrenta suficiente presión competitiva en la provisión de servicios básicos. En particular, en base a los antecedentes que constan en autos, se determinó que: (i) en los mercados de provisión de servicios básicos de transferencia de carga fraccionada y a granel sólido el Puerto de San Vicente poseía, en promedio, menos del 10% del mercado, considerando el total de carga transferida entre los años 2018 y 2020. Adicionalmente, en todos los mercados relevantes existen al menos dos puertos con mayor participación que SVTI; (ii) en el mercado de provisión de servicios básicos para la transferencia de carga contenedorizada, SVTI ha perdido clientes importantes y ha disminuido su participación en el tiempo y, además, no tiene la mayor participación de mercado existiendo otros dos frentes de atraque de similares características (Puerto Coronel y Puerto Lirquén); y (iii) existe exceso de capacidad en todos los puertos que forman parte de los mercados relevantes donde participa SVTI.”*²⁶. Atendidas las condiciones de competencia expuestas, el TDLC consideró que *“[e]n vista de las circunstancias previamente analizadas, en específico: (i) la considerable disminución en la participación de mercado en la transferencia de carga de Puerto San Vicente desde su entrega en concesión y emisión del Dictamen 1045 a la actualidad; (ii) la existencia de una suficiente presión competitiva por parte de otros frentes de atraque de uso público en la región; y (iii) el exceso de capacidad del que disponen los principales competidores de SVTI, se acogerá la solicitud planteada por EPTSV y se alzarán completamente la restricción a la integración vertical por no contar en el expediente elementos que justifiquen su mantención en lo que resta del período de concesión, plazo que termina el año 2029.”*²⁷.

Como se ha mostrado en las subsecciones anteriores, las condiciones de competencia descritas en el Informe 21/2022, que levantó las restricciones a la integración vertical, se han mantenido desde entonces, por lo que no se vislumbran razones para modificar esta regla de integración vertical en la nueva licitación del Puerto de San Vicente.

²⁴ Dado que esta definición de usuarios relevantes no distingue por los tipos de carga que el frente de atraque puede o no puede movilizar, los datos consideran la totalidad de la carga movilizada por puertos de la Región del Biobío.

²⁵ Se hace presente que la definición, como usuario relevante, de empresas que participen, a cualquier título o modalidad, con más de un 25% del tonelaje de carga marítima movilizado por medio del frente de atraque estatal respectivo, amerita una revisión. En general, la misma no tiene sentido a la luz de las normas y criterios de libre competencia en vigor en materia de operaciones de concentración y de riesgos verticales, conforme con los cuales importan los principales clientes del mercado relevante, y no los de un único participante u oferente de este, ya que el frente de atraque estatal no es un mercado en sí mismo, a menos que sea el único. Además, si fuese el único, bastaría con la definición de usuario que considera a la totalidad de los puertos potencialmente sustitutos.

²⁶ Fuente: Informe 21/2022 TDLC, párrafo 70.

²⁷ Fuente: Informe 21/2022 TDLC, párrafo 73.

En cualquier caso, de acuerdo con las definiciones contenidas en el Dictamen 1045 y conforme a las tablas acompañadas en el Anexo 1, y para efectos descriptivos, se identifican los siguientes usuarios relevantes, tanto a nivel de región como de frente de atraque, para aquellos eslabones de la cadena logística para los cuales ello es posible:

- Importadores-Exportadores:
 - Arauco: movilizó un 26,0% del tonelaje de la región entre 2020 y 2024.
 - CMPC: movilizó un 16,1% del tonelaje de la región entre 2020 y 2024, sobrepasando el umbral de 15% del tonelaje de la región entre los años móviles 1/20-12/20 y 7/20 y 6/21, y desde el año móvil 7/21-6/22 en adelante
- Navieras:
 - MSC: movilizó un 22,38% del tonelaje de la región entre 2020 y 2024.
 - Maersk: movilizó un 46,46% del tonelaje de San Vicente entre 2020 y 2024.
 - Hapag-Lloyd: movilizó un 31,24% del tonelaje de San Vicente entre 2020 y 2024.
- Agencias de naves:
 - Ultramar (29,70% del tonelaje de la región entre 2020 y 2024; 41,80% del tonelaje de San Vicente entre 2020 y 2024).
 - MSC (22,49% del tonelaje de la región entre 2020 y 2024).
 - Agunsa (15,17% del tonelaje de la región entre 2020 y 2024).
 - Ian Taylor (15,5% del tonelaje de la región en 2019; 47,99% del tonelaje de San Vicente entre 2020 y 2024).

Respecto a las restricciones a la integración horizontal, el Dictamen 1045 definió que ninguna sociedad que tenga más del 15% de la propiedad u operación de un puerto -ya sea público concesionado o privado- en la Región del Biobío podía participar con más del 15% en la concesionaria: *“la sociedad que se adjudique la concesión de un frente de atraque estatal, sus controladores o accionistas que por sí o en conjunto con sus personas relacionadas tengan, directa o indirectamente, más del 15% del capital accionario, no podrán participar con más del 15%, directa o indirectamente, en más de un 15% en la sociedad concesionaria de otro frente de atraque estatal en la misma región.*

Las sociedades que participen con más de un 15% en la propiedad u operación de puertos privados, sus controladores y accionistas por sí o en conjunto con sus personas relacionadas, no podrán participar, directa o indirectamente, en más de un 15% en la sociedad concesionaria de un frente de atraque estatal de la misma región”. La anterior restricción se determinó con el objetivo de asegurar debidamente la competencia entre operadores independientes, considerando las barreras a la entrada existentes en este mercado.

En el caso de la Región del Biobío, estas barreras existen y son relevantes; en el informe 21/2022, el TDLC señaló que *“(…) si bien existen bahías abrigadas disponibles en la VIII Región, el exceso de capacidad presente en todos los puertos de uso público que ofrecen servicios básicos en los mercados relevantes definidos hace que sea poco probable el*

*ingreso de nuevos actores a dichos mercados.”*²⁸. Sin embargo, la existencia de barreras a la entrada no es el único factor que se debe considerar al momento de establecer eventuales restricciones en la futura licitación; es necesario evaluar tanto los riesgos como los beneficios de la integración horizontal en los mercados relevantes definidos.

En este sentido, el propio TDLC ha señalado en diversos informes previos que los principales riesgos asociados a la integración horizontal son: (i) un aumento en la posibilidad de eventuales coordinaciones entre los terminales portuarios del mercado²⁹; (ii) una disminución de la cantidad de actores independientes en el mercado, respecto de un escenario de prohibición absoluta a la integración vertical, lo que disminuye la competencia *expost*, y reduce las posibilidades de que las condiciones de provisión de los servicios portuarios se acerquen, en la medida de lo razonablemente posible, a las que existirían en un mercado competitivo³⁰; (iii) una reducción en la cantidad de opciones independientes de que disponen los usuarios y, con ello, las alternativas para trasladarse de frente de atraque en caso de ser discriminados por el operador portuario -en este sentido, la existencia de un mayor número de operadores portuarios independientes disminuye la eficacia de conductas discriminatorias-³¹.

Por su parte, la principal ventaja de permitir la integración horizontal identificada en informes anteriores por el TDLC, que es aplicable de cara a la futura licitación del Puerto de San Vicente, consiste en garantizar la participación del mayor número posible de interesados en la licitación, maximizando las probabilidades de éxito de ésta³². Lo anterior fomenta la competencia *ex ante*.

Aplicando estos criterios a la futura licitación del Puerto de San Vicente, se requiere contrastar estos pros y contras considerando la situación competitiva en los mercados relevantes definidos en la sección II.

En ese sentido, el mercado relevante de servicios portuarios provistos por puertos de uso público de la Región del Biobío para carga general en contenedores es el que presenta riesgos relevantes de concentración, en caso de que se permitiera integración horizontal. Ello, ya que como se presentó en la sección IV, (i) este tipo de carga ha tenido una importancia relativa creciente en los últimos años, pasando a ser el 62% del total de carga movilizada en 2024; (ii) es un mercado en que participan tres puertos (San Vicente, Coronel y Lirquén); y (iii) las participaciones de los tres actores se han acercado a la simetría en participaciones de mercado en el último año (ver tablas 10 y 13). Si bien, en principio, existe competencia en este mercado de transferencia de carga en la situación actual -como se desarrolló en la sección IV.A.i-, si se permitiera la integración horizontal del Puerto de San Vicente con otro puerto especializado en contenedores, Coronel o Lirquén, este mercado pasaría a ser servido por un duopolio,

²⁸ Informe 21/2002 TDLC, párrafo 62.

²⁹ Al respecto, ver Informes 18/2020, 22/2022, 23/2022, 24/2022 TDLC.

³⁰ Al respecto, ver Informes 5/2009, 6/2009, 9/2013, 10/2014, 11/2014, 18/2020, 22/2022, 23/2022 TDLC.

³¹ Al respecto, ver Informes 5/2009, 6/2009 TDLC.

³² Al respecto, ver Informes 9/2013, 10/2014, 11/2014,

en que el actor principal tendría una participación de mercado en volumen cercana al 65%. En un mercado oligopólico con barreras a la entrada como este, los riesgos de competencia asociados a la integración horizontal en este segmento superan con creces los beneficios que se esperarían en la licitación.

En el caso de los mercados de servicios portuarios provistos por puertos de uso público en la Región del Biobío para carga fraccionada y carga a granel sólido, la situación es muy distinta. Como muestra la tabla 16, actualmente existen 6 puertos de uso público que ofrecen servicios a carga a granel (de los cuales Talcahuano y Cabo Froward comparten controlador); en este mercado, el Puerto de San Vicente tuvo una participación de 8% en 2024 -y una participación promedio cercana al 6% en el periodo 2019-2024-. Adicionalmente, la carga a granel transferida en la región ha disminuido de forma considerable en los últimos años, y se proyecta que esta disminución continúe en el futuro (al respecto, ver sección IV.C). Por último, se debe considerar que el puerto de Huachipato, que operaba como un puerto privado de uso privado hasta 2024, comenzó a ofrecer servicios a terceros hace algunos meses. Considerando todo lo anterior, en el caso de la carga a granel, no se vislumbran riesgos relevantes para la competencia en caso de permitir la integración horizontal del Puerto de San Vicente con un participante de este mercado -de aquellos que no están especializados en carga en contenedores; es decir, distintos de Lirquén o Coronel-.

Por último, la carga fraccionada, que representa un 8,1% del total de toneladas transferidas en los puertos de uso público de la Región del Biobío, es servida por 6 puertos de uso público como muestra la tabla 19 (Talcahuano y Cabo Froward comparten controlador). En este mercado, la participación del Puerto de San Vicente ha caído en el tiempo, pasando de un 17,6% en 2019 a un 2,7% en 2024. Adicionalmente, como se muestra en la tabla 22, no se proyecta un escenario de congestión para este tipo de carga en el futuro, por lo que se esperaría que el nivel de competencia interportuaria no disminuya de forma relevante en caso de que el Puerto de San Vicente se integrara horizontalmente con un participante distinto de aquellos que se especializan en carga en contenedores.

Entonces, de forma de lograr la mayor participación posible en esta licitación, sin afectar de forma significativa la competencia en los mercados relevantes, es posible recomendar que en este caso se aplique una restricción a la integración horizontal para aquellos puertos de uso público que participen en el mercado de carga contenedorizada³³. De esta forma, se permitiría la integración horizontal del Puerto de San Vicente con puertos especializados en carga a granel y/o fraccionada, lo que aumentará la participación en la licitación, sin que se generen riesgos relevantes a la competencia. En este mismo sentido, de forma de maximizar el número de potenciales participantes en la licitación, se recomienda permitir que todos los interesados puedan participar en ella, pero en caso de que sea adjudicada a quien supere el umbral de

³³ Se sugiere excluir de esta definición al Puerto de Talcahuano, que si bien ha movilizó carga en contenedores, solo ha movilizó 10 toneladas de este tipo de carga en el periodo analizado en el presente informe. Luego, no se considera que este puerto sea relevante en la movilización de carga contenedorizada en la Región del Biobío, en la medida que esta situación se mantenga.

integración horizontal definido, el adjudicatario pueda reducir su participación en las otras empresas concesionarias o puertos privados, de forma de cumplir con la restricción, dentro de un plazo de 18 meses desde la adjudicación³⁴.

V. Bases de licitación de la concesión actual

La concesión original del puerto de San Vicente data del año 2000, y se extiende hasta 2029. Dicha licitación se rigió por el Dictamen 1045/1998 de la Comisión Preventiva Central, que consideró necesario que los contratos de concesión establecieran condiciones que promovieran la competencia por las tarifas fijadas a los usuarios y requisitos mínimos de calidad de servicio. En particular, se estableció que el concesionario estaría sujeto a una tarifa máxima a aplicar por los servicios básicos del puerto, la que se determinó en la misma competencia por la concesión. Asimismo, el concesionario se obligó a cumplir con normas mínimas de calidad de servicio. En los siguientes acápite, se analizan dichos parámetros.

A. Índice tarifario máximo aplicable a la concesión actual

El contrato de concesión vigente entre Puertos de Talcahuano y SVTI establece que el Índice (promedio ponderado de Tarifas Básicas cobradas por la concesionaria) no puede ser mayor al Índice Ofertado Ajustado (IOA). A su vez, el IOA corresponde al Índice Ofertado original (IO), actualizado anualmente de acuerdo con el factor de ajuste del USPP³⁵ de cada año ($PPIAF_i$), según la fórmula $IOA = 6,62 * PPIAF_i$ (6,62 corresponde al IO original).

El IOA determina el máximo valor que puede tomar el Índice de tarifas de servicios básicos en cada año de la concesión; en particular, en la sección 11.3 del contrato de concesión, se indica que *“En ningún caso el Concesionario podrá registrar Tarifas Básicas que puedan resultar en un Índice (I), durante cualquier Año Contractual, mayor que el Índice Ofertado Ajustado para ese Año Contractual entendiéndose que para el fin de calcular tal Índice, según establece la Sección 11.3 b), se aplicará la Tarifa más alta registrada en relación a cada Servicio Básico. Sujeto a la Sección 11.2 b), el Concesionario tendrá el derecho a registrar Tarifas Básicas que resulten en un Índice menor o igual que el Índice Ofertado Ajustado para ese Año Contractual”*. La fórmula de cálculo del Índice para cada Año Contractual es la siguiente:

³⁴ Esta regla está presente en los Dictámenes 1045 y 1209, así como en los Informes 3/2009, 4/2009 y 9/2013.

³⁵ Índice de precios del productor de EE. UU. de cada año.

$$I = TTC * \alpha + TTF * \beta + TMC + TMN * \left(\frac{\sum_{i=1}^n esl_i * t_i}{AT} \right)$$

Donde:

I = Índice.

TTC = Tarifa de transferencia de contenedores vigente, expresada en USD/TEU.

TTF = Tarifa de transferencia de carga fraccionada vigente, expresada en USD/ton.

TMC = Tarifa a la carga por uso de muelle, expresada en USD/ton.

TMN = Tarifa a la nave por uso de muelle, expresada en USD/metro eslora/hora.

α = 0,027. Este valor se calculó como la razón $\frac{pc}{CMC}$, donde pc corresponde a la proporción de carga contenedorizada del año 1997 (expresada en %), y CMC corresponde al promedio de carga por contenedor, expresado en toneladas métricas³⁶.

β = 0,60. Este valor corresponde a $(1 - pc)$, donde pc corresponde a la proporción de carga contenedorizada del año 1997 (expresada en %)³⁷.

i = La i -ésima nave atendida en el Frente de Atraque durante el Año Contractual precedente.

n = Número total de naves atendidas en el Frente de Atraque durante el Año Contractual precedente.

esl_i = Eslora total (en metros) de la i -ésima nave atendida en el Frente de Atraque durante el Año Contractual precedente.

t_i = Tiempo de ocupación en el Frente de Atraque de la nave i -ésima atendida en el Frente de Atraque durante el año anterior.

AT = Tonelaje anual.

La expresión en paréntesis en la fórmula anterior se define como el Factor Variable de la tarifa λ , que se define como “la sumatoria de los productos entre el Tiempo de Ocupación y la eslora total, de las naves que atracaron en el Frente de Atraque en el Año Anterior, dividido por el Tonelaje Anual”.

“No se considerarán en el cálculo aquellas naves cuya función esencial no es el transporte de carga, ni aquellas naves que siendo su función esencial el transporte de carga hayan permanecido atracadas sin hacer transferencia de carga. Asimismo, no se considerarán dentro de los Tiempos de Ocupación, aquellas demoras causadas por fuerza mayor o caso fortuito”.

“El Tonelaje Anual, para cualquier Año Contractual, corresponde al total de Toneladas transferidas por el Frente de Atraque en el Año Anterior, excluyendo el suministro de agua, combustible y rancho de la nave para su propio consumo e incluyendo el tonelaje transferido por razones de Estiba y Desestiba de la nave (falsos embarques/desembarques) y la tara”.

La siguiente es la fórmula de cálculo del tonelaje anual:

³⁶ Fuente: Puertos de Talcahuano.

³⁷ Fuente: Puertos de Talcahuano.

$$AT = \sum_{i=1}^n TT_i + TFE_i$$

Donde:

AT = Tonelaje Anual.

n = Número total de naves atendidas en el Frente de Atraque en el Año Anterior.

i = Nave i-ésima atendida en el Año Anterior.

TT_i = Tonelaje transferido por la i-ésima nave del Año Anterior, incluyendo las taras.

TFE_i = Tonelaje embarcado y desembarcado por la i-ésima nave del Año Anterior por razones de estiba y desestiba, incluyendo las taras.

En la siguiente tabla se muestra la evolución de este índice para los años 2023 a 2025. La primera sección de la tabla muestra el valor de las tarifas que componen el índice I para los años 2023 a 2025. En la siguiente sección, se muestra el índice I calculado, el índice IOA , y los valores provisorios y definitivos del PPIAF (factor de ajuste del USPPI). Como se observa, el índice I siempre ha estado por debajo del índice IOA , sin embargo, se ha mantenido constante en el tiempo. La composición del índice ha variado, evidenciándose un alza en las tarifas de transferencia de carga fraccionada equivalente a un 43%, mientras que las tarifas de carga contenedorizada han aumentado solo en 7%. Esto refleja que el índice de precios ha mantenido estables en el tiempo los precios de la carga contenedorizada, que es el tipo de carga que representa el mayor volumen movilizado.

Tabla 43
Evolución Índice Ofertado Ajustado, Índice, y sus componentes para SVTI, 2023 a 2025

	2023	2024	2025
(1) TTC (pura)	46,7	49	50,96
(2) Servicio Seguridad Contenedores	13	13	13
(3) TTC (para IOA) (1)+(2)	59,7	62	63,96
(4) TTF (pura)	4,5	6	6,7
(5) Servicio Seguridad Fraccionada	0,6	0,6	0,6
(6) TTF (para IOA) (3)+(4)	5,1	6,6	7,3
(7) TMC	4,08	4,2	4,37
(8) TMN	3,86	4,55	4,73
λ	0,9069	0,4791	0,4223
α	0,027		
β	0,6		
PPIAF	1,8526	1,8545	1,9057

I	12,2525	12,0139	12,4744
IOA	12,2642	12,2768	12,6157

Fuente: Puertos de Talcahuano.

Nota: Las tarifas de transferencia de contenedores y de carga fraccionada consideradas para el cálculo del índice *I* corresponden a la suma de la tarifa “pura” y el servicio de seguridad a la transferencia de carga.

En la siguiente tabla se comparan las tarifas lista TTC, TTF, TMC y TMN publicadas en los sitios web de SVTI, Coronel, Lirquén y Talcahuano a julio de 2025. Como se observa, Talcahuano tiene las menores tarifas lista³⁸, seguido de SVTI. Por su parte, Lirquén presenta las tarifas más altas para estos servicios.

³⁸ El Dictamen 1268 de 2003, de la Comisión Preventiva Central, que se pronunció respecto de las condiciones para la licitación del Puerto de Talcahuano, estableció que “[e]n cuanto a tarifas, las bases deberán establecer que éstas no podrán ser superiores a las máximas que rigen para el Puerto de San Vicente” (página 12). Luego, las tarifas de Talcahuano deben ser iguales o más bajas que las de SVTI.

Tabla 44
Comparación tarifas puertos Región del Biobío, julio de 2025

Servicio	Unidad de medida	SVTI	Coronel	Lirquén	Talcahuano
Transferencia de contenedores (TTC) - 20 pies	USD / TEU USD / Contenedor	50,96 USD / TEU (equivale a 50,96 USD / Contenedor)	105 USD / Contenedor	117,29 USD / Contenedor	46 USD / TEU (equivale a 46 USD / Contenedor)
Transferencia de contenedores (TTC) - 40 pies	USD / TEU USD / Contenedor	50,96 USD / TEU (equivale a 101,92 USD / Contenedor)	135 USD / Contenedor	155,70 USD / Contenedor	46 USD / TEU (equivale a 92 USD / Contenedor)
Seguridad a transferencia de contenedores	USD / Contenedor	13	15	14,53	-
Transferencia de carga fraccionada (TTF)	USD / ton	6,70	8,10	9,50	4,20
Seguridad a Transferencia Fraccionada	USD / ton	0,60	-	-	-
Muellaje a la carga (TMC)	USD / ton	4,37	4,15	4,2	4,1
Security Fee Naves o Código de Seguridad ISPS	USD / evento o USD / recalada	-	2.590 USD / Evento	2.600 USD / Recalada	-
Muellaje a la nave (TMN)	USD / metro / eslora / hora	4,73	4,88	4,9	3,98

Fuentes:

- SVTI: <https://www.svti.cl/tarifas-publicas>
- Coronel: https://www.puertocoronel.cl/upload/paginas/archivos/11-02-2025-16-06-00_tarifadopublico202420250215.pdf
- Lirquén: https://www.dpworld.com/lirquen/-/media/tarifas-publicas-dpw-lirquen-2025_04-06.pdf?rev=87e06f544a6449d69387f2c2a0ee9d20
- Talcahuano: <https://www.ttpsa.cl/Docs/Anexo1.pdf>

De la tabla 43 se desprende que, en los últimos 3 años, SVTI ha mejorado su rendimiento: el índice λ ha caído de 0,9069 a 0,4223, lo que implica que el tiempo utilizado en el movimiento de la carga ha disminuido. Lo anterior se explica parcialmente por la recuperación del movimiento de carga en contenedores en el puerto en los últimos años, además de una mejora de eficiencia.

Por otro lado, la tabla 44 muestra que, al menos respecto de las tarifas lista, SVTI solo tiene tarifas mayores a las de TTP (por ejemplo, las tarifas lista TTC de SVTI -para un contenedor de 20 pies- son un 39% mayores a las de TTP, considerando la tarifa de seguridad a transferencia de contenedores), mientras que las tarifas lista de Coronel y Lirquén superan significativamente las de ambos puertos públicos. De lo anterior, es posible inferir que, con el mecanismo de fijación tarifaria definido en las bases de licitación, al menos en términos de tarifa lista, los puertos públicos de uso público imprimirían una mayor competencia interportuaria.

Sin embargo, esta comparación de las tarifas lista no evidencia las tarifas efectivas cobradas a los clientes; sólo refleja la asimetría que enfrentan los puertos en cuanto a los mecanismos de fijación tarifaria. Los puertos privados tienen total libertad tarifaria en un mercado oligopólico; esto implica que pueden aplicar descuentos a distintos clientes, sin necesidad de extenderlos a clientes en iguales condiciones. Por su parte, si el concesionario del puerto público (hoy SVTI) aplica descuentos en las tarifas lista (al igual que cualquier diferencia en el uso de la infraestructura, como prioridades de atraques, velocidad de transferencia y manejo de la carga), debe definir criterios objetivos y no discriminatorios para su aplicación. Lo anterior es una muestra de las asimetrías regulatorias que dejan en desventaja al puerto público en relación con los puertos privados de uso público con los que compite. Esto se discutirá en la sección VI.

B. Indicadores de calidad de servicio del puerto

El contrato de concesión actual también definió indicadores de calidad de servicio, los que se pueden clasificar según el siguiente detalle:

- *Indicadores de calidad de servicio por nave:*

- *Tiempo de Ocupación Máximo (TOM):* La Empresa verificará el cumplimiento de las Velocidades de Transferencia Mínimas que se indican en el Anexo III de las Bases de Licitación, a través del Indicador de Calidad de Servicio Tiempo de Ocupación Máximo (TOM) del Frente de Atraque por cada nave. Esta verificación tendrá por objeto comprobar que el Tiempo de Ocupación de una nave no supera a aquel que se hubiera dado en el evento que sus cargas embarcadas y desembarcadas hubieran sido transferidas a las velocidades mínimas establecidas en el Anexo III de las Bases de Licitación. La verificación no se hará respecto de aquellas naves cuya función esencial no es el transporte de carga ni de aquellas naves que siendo su función esencial el transporte de carga hayan permanecido atracadas sin hacer transferencia de carga.

El Concesionario cumplirá la calidad de servicio establecida, si el Tiempo de Ocupación (TO) de la nave, descontando el Tiempo de Inactividad (TNT), resulta ser menor o igual al Tiempo de Ocupación Máximo (TOM).

- *Indicador Tiempo de Espera (TE):* El Tiempo de Espera de cualquier nave, significará el periodo, medido en horas (o fracciones de estas), que comienza en la fecha y hora para el cual el representante de la nave ha requerido su atraque, de acuerdo con los procedimientos establecidos por el Concesionario en el Manual de Servicios, y que termina en la fecha y hora en que se produce el amarre de la primera espía de tal nave al Frente de Atraque. No se considerarán como Tiempo de Espera aquellos periodos de tiempo atribuibles a un Evento de Fuerza Mayor, o a la nave en cuestión o que de otra manera no sean atribuibles al Concesionario, sus empleados, subcontratistas, agentes o representantes.

El Concesionario cumplirá la norma establecida, si el Tiempo de Espera (TE) de cada nave, es igual o inferior a 6 horas.

- *Indicadores de calidad de servicio por año:*

- *Tiempo de Ocupación Máximo Anual (TOMA):* La Empresa verificará el cumplimiento de las Velocidades de Transferencia Promedio que se indican en Anexo III de las Bases de Licitación, a través del Indicador de Calidad de Servicio Tiempo de Ocupación Máximo Anual (TOMA) del Frente de Atraque. Esta verificación se hará trimestralmente a partir del séptimo Trimestre, considerando los 4 Trimestres inmediatamente anteriores.

La verificación tendrá por objeto comprobar que el Tiempo de Ocupación del Frente de Atraque, durante el citado período de 4 Trimestres no supera a aquel que hubiere resultado si la carga embarcada y desembarcada por cada una de las naves que atracaron en dicho periodo hubiera sido transferida a las velocidades de transferencia promedio establecidas en el Anexo III de las Bases de Licitación.

Para estos efectos no se incluirán aquellas naves que hubieren atracado en el Frente de Atraque, cuya función esencial no es el transporte de carga ni aquellas naves que siendo su función esencial el transporte de carga hayan permanecido atracadas sin hacer transferencia de carga. Asimismo, no se considerarán dentro de la suma de los Tiempos de Ocupación, aquellas demoras causadas por:

- Cualquier retraso producto de eventos de Fuerza Mayor.
- Cualquier retraso que surja de actos u omisiones de personas distintas del Concesionario, sus empleados, sus contratistas, agentes o representantes.

El Concesionario cumplirá la norma establecida, si la suma de los Tiempos de Ocupación de las naves (TO), descontándole la suma de los Tiempos de Inactividad (TNT), resulta ser menor o igual al índice TOMA.

La siguiente tabla muestra la evolución en el tiempo del indicador TOMA, entre enero de 2021 y enero de 2024.

Tabla 45
Evolución TOMA – SVTI

Periodo Inicio	Periodo Fin	TOMA (tiempo de ocupación máximo)	(TO - TNT) (tiempo de ocupación menos tiempos de inactividad)
ene-21	dic-21	15.316,4	8.953,7
abr-21	mar-22	14.307,5	10.836,9
jul-21	jun-22	14.120,0	10.746,6
oct-21	sept-22	13.444,2	9.984,3
ene-22	dic-22	8.722,2	6.924,1
abr-22	mar-23	5.353,5	4.164,2
jul-22	jun-23	9.161,3	5.159,8
oct-22	sept-23	8.846,4	4.368,0
ene-23	dic-23	9.653,8	4.852,8
abr-23	mar-24	9.337,5	4.724,9
jul-23	jun-24	10.576,1	5.291,4
oct-23	sept-24	11.633,5	5.471,8
ene-24	dic-24	12.851,4	5.829,1

Fuente: Puertos de Talcahuano.

Como se puede observar, este indicador ha ido a la baja, y alcanzó un valor equivalente al 45,4% del TOMA en el periodo enero-diciembre 2024.

Otro indicador de calidad relevante de la actual concesionaria consiste en la existencia de reclamos por parte de los clientes; en el caso de SVTI, la empresa no registra reparos o reclamos asociados a la prestación de servicios en el puerto entre 2021 y el primer trimestre de 2025³⁹.

³⁹ En el primer trimestre de 2025, Puertos de Talcahuano recibió un reclamo por parte de la empresa Servicios Marítimos MG Limitada, respecto a los servicios prestados por la concesionaria SVTI; en particular, se produjo una descoordinación entre el área de facturación de SVTI y los encargados del pago de facturas por parte del cliente, lo que derivó en que SVTI dejara de prestar servicios al cliente. La situación fue mediada por la Empresa Portuaria Puertos de Talcahuano, y tras la mediación las partes llegaron a un acuerdo que resolvió el conflicto.

VI. Resguardos legales, reglamentarios y contractuales aplicables al Puerto de San Vicente - Asimetrías regulatorias entre los proveedores de servicios portuarios de la Región del Biobío

Luego de analizar las condiciones de competencia en la Región del Biobío entre puertos de uso público, es importante destacar que, a diferencia de las zonas más relevantes para el comercio internacional en nuestro país (Antofagasta y Valparaíso), en esta región son los puertos privados de uso público quienes tienen la mayor participación de mercado en los diferentes tipos de carga transferida. Por ello, es fundamental señalar que los competidores directos operan bajo marcos regulatorios muy distintos, lo que genera asimetrías en su capacidad competitiva. Estas diferencias deben considerarse para futuras concesiones.

El sistema portuario nacional se rige por dos marcos regulatorios principales; el primero, se refiere a los puertos concesionados al amparo de la Ley N° 19.542 y el Reglamento de Licitaciones⁴⁰, y, el segundo, a los puertos privados regulados por el D.F.L. 340/1960 de Concesiones Marítimas y el Reglamento de Concesiones⁴¹.

De hecho, a partir de la Ley N° 19.542 del año 1997, surge un conjunto de obligaciones reglamentarias, infra reglamentarias y contractuales aplicables exclusivamente a los puertos públicos y sus concesionarios, que están contenidas en: (i) el Reglamento de Licitaciones; (ii) el Reglamento de Uso de Frentes de Atraque (RUFA) que propone la Empresa Portuaria al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones⁴² y que forma parte de las Bases de Licitación respectivas; (iii) los dictámenes de la Comisión Preventiva Central, o posteriormente informes del TDLC, que forman parte de las Bases de Licitación respectivas; (iv) el Contrato de Concesión; (v) las Bases de Licitación; (vi) el Manual de Verificación de Indicadores; y, (vii) el Manual de los Servicios elaborado por los concesionarios conforme al artículo 17 del Reglamento de Licitaciones.

Así, en la Región del Biobío es posible observar diferencias regulatorias que se producen: (i) entre puertos públicos y privados a nivel legal, reglamentario e infrareglamentario (Dictamen 1045, Informe 21/2022); y, además, (ii) entre los dos concesionarios de frentes de atraque estatales de la Región del Biobío (SVTI y TTP).

⁴⁰ Establece Normas y Procedimientos que Regulan los Procesos de Licitación a que se refiere el artículo 7° de la Ley N° 19.542, aprobado por Decreto Supremo N° 104 de 1998, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, publicado en el D.O. de 3 de agosto de 1998.

⁴¹ El nuevo texto del Reglamento de Concesiones Marítimas está contenido en el D.S. N° 9 del Ministerio de Defensa Nacional, de 17 de marzo de 2018, que sustituyó Reglamento sobre Concesiones Marítimas fijado por Decreto (M) N° 2, de 2005, del Ministerio de Defensa Nacional, publicado en el D.O. de 17 de marzo de 2008.

⁴² En este caso, el Reglamento de Uso de Frentes de Atraque de la Empresa Portuaria Talcahuano-San Vicente, aprobado por Resolución Exenta N° 441/99, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, de 30 de marzo de 1999, modificado por Resolución Exenta N° 3.909/24, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, de 14 de octubre de 2024. El RUFA de Portuaria TSV, forma parte de los contratos de concesión (Anexo V de los Contratos de SVTI y TTP).

La tabla siguiente, identifica las asimetrías regulatorias existentes entre concesionarios de frentes de atraque estatales y puertos privados a nivel legal y reglamentario:

Tabla 46
Asimetrías a nivel legal y reglamentario existentes entre los concesionarios de puertos privados y puertos públicos

Asimetría	Puertos Privados	Puertos Públicos Concesionados
Marco regulatorio	D.F.L. 340/1960 de Concesiones Marítimas y Reglamento de Concesiones.	Ley N° 19.542/1997 de Modernización del Sector Portuario Estatal y Reglamento de Licitaciones.
Autoridad encargada del otorgamiento de concesiones	Subsecretaría para las Fuerzas Armadas del Ministerio de Defensa, a solicitud de un petionario.	Empresa Portuaria Estatal respectiva, mediante procedimiento de licitación pública.
Renta o canon	Determinada en UTM por los decretos de concesión marítima con un mínimo de 16% anual sobre el valor de tasación de los terrenos. Se paga a beneficio fiscal por períodos anuales o semestrales.	Para el establecimiento del monto mínimo del canon, servirá de referencia el valor económico del activo objeto de la concesión portuaria (Art. 7, inciso final, de la Ley). Con todo, cuando se trate del primer llamado a licitación para el otorgamiento de cada concesión portuaria o arrendamiento, deberá considerarse, por concepto de renta o canon, un pago anual equivalente mínimo (artículo 6 del Reglamento de Licitaciones).
Inversiones obligatorias por realizar y valor residual de las inversiones	Ejecución del proyecto comprometido por el petionario en su solicitud en los plazos otorgados (sujetos a revisión), no regulada en su cuantía, y sin valor residual a percibir al término del plazo de concesión.	Las bases de licitación y el respectivo contrato establecerán los derechos y obligaciones de las partes (artículo 17, Reglamento de Licitaciones): las inversiones obligatorias se establecen en las bases de licitación, previa aprobación del directorio de la empresa portuaria. Las obras de extensión o reparación de un frente de atraque existente, así como la construcción de uno nuevo, deberán contar con autorización previa de la empresa (artículo 30 del Reglamento de Licitaciones). El concesionario recupera el valor residual de las inversiones obligatorias definidas en la concesión y de las voluntarias aprobadas por directorio al término de la concesión.
Deber de servicio	Pueden ofrecer servicios públicos libremente, pero no están regulados.	El concesionario está obligado a prestar servicios indistintamente a cualquier usuario que lo requiera, en forma continua y permanente (arts. 3 y 14, inciso final, de la Ley, y 19 letra d) del Reglamento de Licitaciones).

Asimetría	Puertos Privados	Puertos Públicos Concesionados
Condiciones generales y no discriminatorias de prestación de servicios	No regulados.	La prestación de servicios debe realizarse bajo condiciones no discriminatorias (art. 19 letra d) del Reglamento de Licitaciones). Además, tales condiciones deben ser generales (interpretación normativa de la CPC en Dictamen 1045).
Obligaciones en relación con tarifas básicas	No regulado.	El concesionario debe establecer tarifas públicas y no discriminatorias por la prestación de sus servicios que no pueden ser superiores a las definidas en las bases de licitación o el contrato de concesión (art. 14, inciso final, de la Ley, y 19 letra e) y 20, inciso primero, del Reglamento de Licitaciones). Se prohíbe a los concesionarios establecer exenciones o rebajas ajenas a las tarifas vigentes por el uso de la respectiva infraestructura (Artículo 20, inciso final, del Reglamento de Licitaciones).
Obligaciones en relación con tarifas especiales	No regulado.	Tarifas públicas y no discriminatorias (art. 14, inciso final, de la Ley, y 19 letra e) y 20, inciso primero, del Reglamento de Licitaciones). Se prohíbe a los concesionarios establecer exenciones o rebajas ajenas a las tarifas vigentes por el uso de la respectiva infraestructura (Artículo 20, inciso final, del Reglamento de Licitaciones). Corresponde a los servicios para cuya provisión no es necesaria la infraestructura entregada en concesión, de manera que el concesionario enfrenta o puede enfrentar competencia en el frente de atraque licitado (Informe 4/2009 TDLC, página 13).
Normas de Calidad	No regulado.	El concesionario debe cumplir con los niveles de servicio, producción y desarrollo comprometidos (at. 19 letra a) del Reglamento de Licitaciones). En general, los contratos de concesión contemplan el deber de los concesionarios de cumplir con Tiempos de Ocupación Máximos por nave (TOM), Tiempos de Ocupación Máximos Anuales (TOMA), y Tiempos de Espera por nave (TE).

Asimetría	Puertos Privados	Puertos Públicos Concesionados
Asignación de capacidad o prioridad en la atención de naves	No regulado.	Debe sujetarse a lo dispuesto en el RUFA de la respectiva Empresa Portuaria. Este reglamento se publicará en el Diario Oficial, deberá conformarse a criterios técnicos objetivos y no discriminatorios, propenderá a un uso eficiente de la infraestructura portuaria y a un desarrollo armónico de la actividad, y garantizará el derecho a la libre elección de los usuarios respecto de los servicios que se presten en los frentes de atraque y la autonomía de los particulares que ejercen funciones dentro de los mismos, limitándose a lo indispensable para su buen funcionamiento. El referido reglamento formará parte integrante de las bases de toda licitación de frentes de atraque. (Art. 22 inciso final de la Ley).
Giro exclusivo y estructura corporativa	No regulado.	Los concesionarios deben constituirse como sociedades anónimas de giro exclusivo y se rigen por las normas de las sociedades anónimas abiertas. Su objeto será el desarrollo, mantención y explotación del frente de atraque respectivo (art. 14, inciso tercero, N° 1 de la Ley).
Deberes de transparencia e información	No regulado.	Los concesionarios deben realizar los controles, mediciones y estadísticas que las bases de licitación y el contrato exijan (art. 19, letra g) del Reglamento de Licitaciones).

Asimetría	Puertos Privados	Puertos Públicos Concesionados
Régimen de garantías, sanciones por incumplimiento y fiscalización	Autoridad marítima fiscaliza obligaciones establecidas en el decreto de concesión.	Las garantías de fiel cumplimiento del contrato no podrán tener un monto inferior al 100% del ingreso anual por concepto del canon comprometido para con la empresa en el respectivo contrato, o a la parte proporcional si el plazo fuera inferior a un año. Las bases de licitación podrán considerar rebajas durante el transcurso del contrato, relacionadas con el buen desempeño y correcto cumplimiento de las obligaciones del arrendatario, concesionario o de la sociedad, según sea el caso (Artículo 14 del Reglamento de Licitaciones). Las bases contendrán el régimen de sanciones aplicables a los incumplimientos de los concesionarios (Art. 51 N°6 de la Ley y 4, letra m) del Reglamento de Licitaciones). Las bases de licitación establecerán que la empresa controlará el fiel cumplimiento del contrato en todos sus aspectos (Artículo 22 del Reglamento de Licitaciones).

Fuente: Elaboración propia.

Los efectos en la libre competencia de estas diferencias regulatorias, en el contexto de la Región del Biobío, pueden ser muy negativos. Por ejemplo, una de las exigencias que deben cumplir las concesionarias de puertos públicos, la obligación de constituirse como sociedades anónimas de giro exclusivo, deja en desventaja al puerto público, ya que no puede ofrecer servicios complementarios a la explotación del frente de atraque (como, por ejemplo, movilizar la carga de los clientes desde sus plantas hasta el puerto). Los puertos privados no enfrentan este tipo de restricciones, por lo que pueden ofrecer este tipo de servicios complementarios, lo que les da una ventaja competitiva respecto de los puertos públicos. La existencia de esta restricción se entiende en un contexto de poder de mercado en los servicios portuarios, poder que se podría extender a otros servicios prestados. Sin embargo, en un contexto de competencia como el que se da en la Región del Biobío, esta restricción no solo no es necesaria para asegurar la competencia en segmentos aledaños, sino que reduce la intensidad competitiva en todos los segmentos.

Adicionalmente, y como consecuencia de lo dispuesto en los artículos 14 y 23 de la Ley N° 19.542, las empresas portuarias deben contar con un informe favorable del TDLC (como continuador legal de la Comisión Preventiva Central), para entregar en concesión los frentes de atraque estatales que administran u operan, en caso de que no exista en la región otro frente de atraque estatal capaz de atender la nave de diseño del frente a licitar (artículo 14), y para implementar un esquema monooperador en los frentes de atraque que administran u operan, en caso de no existir en la región otro

frente de atraque estatal multioperado capaz de atender la nave de diseño del frente objeto de la licitación.

La siguiente tabla identifica las diferentes restricciones establecidas por la Comisión Preventiva Central al concesionario del Frente de Atraque del Puerto de San Vicente (SVTI) en el Dictamen 1045/1998 (incluyendo la modificación establecida en el Informe 21/2022 del TDLC, que levantó la restricción a la integración vertical a SVTI), y al concesionario del Frente de Atraque del Puerto de Talcahuano en el Dictamen 1268/03, distinguiendo entre obligaciones o resguardos conductuales y estructurales⁴³.

Tabla 47
Asimetrías a nivel de decisiones vinculantes de los órganos de defensa de la libre competencia entre los puertos privados, TTP y SVTI

Resguardo	Puertos Privados	TTP- Dictamen 1268	SVTI - Dictamen 1045 e Informe 21/2022 TDLC
Resguardos conductuales			
Mecanismo contractual de solución de conflictos con terceros	No regulado (no tienen contrato de concesión).	No regulado.	Está obligado a observar las instrucciones que le imparta Puertos de Talcahuano y que tengan por fin evitar o poner término a actos de discriminación. La Empresa Portuaria actuará a solicitud de cualquier interesado que alegue actos de discriminación del concesionario. Nada obstará al derecho del interesado a ejercer las otras acciones y derechos que le confiere la ley.
Obligaciones en relación con tarifas	No regulado (no tienen obligaciones en relación con tarifas).	Las tarifas máximas aplicables a TTP no podrán ser superiores a las máximas que rigen para SVTI.	Los servicios básicos -definidos como aquellos indispensables para el atraque de las naves, la movilización y el acopio de la carga- están sujetos a tarifas máximas determinadas en el proceso de licitación (Índice Ofertado), sin perjuicio de poder reajustarse.
Normas de calidad	No regulado (no tienen deberes de calidad).	No regulado por el Dictamen, pero sí por Contrato (en términos idénticos a SVTI).	Debe cumplir con las normas mínimas de calidad fijadas en las bases de licitación y documentos conexos.

⁴³ Los resguardos o remedios estructurales son medidas que tienen por objeto mantener o restablecer la estructura competitiva de un mercado y por medio de las cuales se ordena separar o mantener separadas a dos o más empresas. Lo anterior, a diferencia de los resguardos conductuales, que están diseñados para limitar el comportamiento de las firmas.

Resguardo	Puertos Privados	TTP- Dictamen 1268	SVTI - Dictamen 1045 e Informe 21/2022 TDLC
Resguardos conductuales			
Asignación de capacidad	No regulado (no tienen reglas de asignación de capacidad, ni RUFA).	No regulado.	Puede solicitar al directorio de Puertos de Talcahuano el establecimiento de un criterio diverso a los contenidos en el RUFA, y Puertos de Talcahuano puede acceder a ello, con consulta MTT.
Deberes de transparencia e información: Información a usuarios	No regulado (no tienen deberes de transparencia).	No regulado.	Debe otorgar a cualquier interesado el acceso libre y expedito a toda aquella información que resulte relevante para la contratación de los servicios portuarios y Puertos de Talcahuano establecerá los formatos y medios técnicos para dicho acceso.
Información a la Empresa Portuaria	No regulado.	No regulado.	Debe proporcionar al directorio de Puertos de Talcahuano, cualquier información legal y/o económica que éste requiera con objeto de supervisar el cumplimiento de los requisitos y limitaciones de propiedad establecidos en las bases o en los contratos de concesión. También deberán proporcionar la información necesaria para que la eventual transferencia de las concesiones se haga a quien cumpla con los requisitos para ser concesionario. Los estatutos de las sociedades concesionarias deben contemplar la obligación de sus accionistas de proporcionar a la sociedad concesionaria información acerca de las empresas relacionadas relevantes (o en los términos del art. 100 de la Ley de Mercado de Valores) a efectos de proveer a la debida observancia de las reglas sobre propiedad accionaria que se establezcan.
Resguardos estructurales			
Restricción a la integración horizontal	Sin restricción.	Sin restricción.	Máximo 15% de participación en frentes de atraque estatales o puertos privados de la región.
Restricción a la integración vertical	Sin restricción.	Sin restricción.	Sin restricción.

Fuente: Elaboración propia.

En cualquier caso, como se mostró en las secciones anteriores, las tarifas máximas en servicios básicos que fija el concesionario del puerto de San Vicente, en un mercado oligopólico con barreras a la entrada como es el mercado de servicios portuarios en la Región del Biobío, imprimen competencia a los puertos privados de uso público por

estos servicios. De igual forma, en el último tiempo se ha observado una mejora en la calidad de servicio del puerto de San Vicente (tanto en los tiempos de espera como en la velocidad promedio de transferencia). Por ello, de forma de mantener la presión competitiva que el puerto de San Vicente imprime a los puertos de la región del Biobío, se sugiere mantener las exigencias que hoy aplican a SVTI para el nuevo concesionario en cuanto a (i) la existencia de un índice tarifario que defina tarifas máximas de servicios básicos, (ii) indicadores de calidad de servicio, y (iii) aplicar una restricción a la integración horizontal del puerto de San Vicente con aquellos puertos de uso público que transfieran carga contenedorizada. Dado que se proyecta capacidad ociosa en los distintos frentes de atraque de la región, se considera que no es necesario restringir la integración vertical.

VII. Conclusiones

1. La Región del Biobío cuenta con 6 terminales de uso público, de los cuales 2 son públicos y 4 son privados de uso público. Existen, al menos, 3 terminales disponibles para cada tipo de carga. Este mercado se destaca por la existencia de diversos oferentes privados (de uso público) alternativos a los terminales estatales concesionados. En particular, el puerto de San Vicente enfrenta una fuerte competencia de operadores portuarios privados de uso público que han incrementado su participación en volumen, desde menos del 50% en 1997, a cerca del 70% en 2024 (y en valor, desde cerca del 40% en 2002 a cerca del 57% en 2024).
2. La Región del Biobío es un mercado exportador neto, donde los principales clientes están integrados verticalmente con puertos privados de uso público. A lo largo del tiempo, la demanda ha disminuido, lo que refuerza el incentivo a competir para los oferentes existentes. Esto se refleja tanto en las tarifas lista de carga contenedorizada en SVTI, las cuales se han mantenido prácticamente constantes, como en aumentos en el rendimiento del Puerto de San Vicente, evidenciado por la mejora en la velocidad promedio.
3. Se observa y proyecta la existencia de capacidad ociosa en los frentes de atraque de todos los puertos de uso público de la región, para todos los tipos de carga que el puerto de San Vicente moviliza, al menos hasta el año 2044, lo que favorece una mayor intensidad competitiva y limita los incentivos a ejercer prácticas anticompetitivas, así como prácticas exclusorias en perjuicio de usuarios no integrados.
4. Se observa que las participaciones de mercado de los distintos oferentes no son estables en el tiempo, y existen movimientos de clientes o de cargas entre los distintos terminales, que dan cuenta de que existe competencia entre éstos. También se han observado movimientos de servicios navieros entre puertos, como es el caso de la línea AN1, que pasó de Coronel a San Vicente en mayo de 2024.
5. Dadas las características del mercado relevante, y la posición relativa del Puerto de San Vicente, que tiene sólo un 22% de participación de mercado en 2024, es posible afirmar que el mercado de servicios básicos portuarios de la Región del

Biobío -para los segmentos de carga contenedorizada, fraccionada y granel sólido- es un mercado en el que el nuevo concesionario del Puerto de San Vicente enfrentará un grado relevante de competencia.

6. Las tarifas lista de la concesionaria actual son menores que las de los puertos privados de uso público con los que compite, y se observan mejoras tanto en sus tiempos de espera como en su velocidad promedio de transferencia, imprimiendo competencia intraportuaria.
7. No se observan cambios relevantes en las condiciones de competencia del mercado relevante desde la emisión del Informe 21/2022 del TDLC, en que se eliminaron las restricciones a la integración vertical para el concesionario del Puerto de San Vicente.
8. La actual asimetría regulatoria que enfrenta el concesionario del Puerto de San Vicente respecto de los puertos privados de la región (que tienen mayor participación de mercado) lo deja en desventaja, ya que cuenta con menor flexibilidad para atraer clientes que sus competidores. Adicionalmente, no debe olvidarse que los puertos privados de uso privado de la región pueden pasar a ser puertos de uso público (como, por ejemplo, Huachipato); de ocurrir aquello, estos puertos tampoco están sujetos a regulación comparable a la de la concesión actual en San Vicente.
9. No obstante lo anterior, de forma de mantener la presión competitiva que el puerto de San Vicente imprime al resto de los puertos de la región del Biobío, se recomienda mantener las exigencias que hoy aplican a SVTI para el nuevo concesionario respecto a un índice tarifario para servicios básicos y a la exigencia de indicadores de calidad de servicio, así como aplicar una restricción a la integración horizontal del puerto de San Vicente con aquellos puertos de uso público que transfieran carga contenedorizada. Dado que se proyecta la existencia de capacidad ociosa en los distintos frentes de atraque de la región, se considera que no es necesario restringir la integración vertical.

Anexo 1

Tabla A-1.1 - Participación de importadores/exportadores en carga de puertos de uso público de la Región del Biobío, por año móvil (% del tonelaje total)

Importador-Exportador	1/20-12/20	4/20-3/21	7/20-6/21	10/20-9/21	1/21-12/21	4/21-3/22	7/21-6/22	10/21-9/22	1/22-12/22	4/22-3/23	7/22-6/23	10/22-9/23	1/23-12/23	4/23-3/24	7/23-6/24	10/23-9/24	1/24-12/24
ARAUCO	26,0%	25,5%	24,6%	23,2%	22,2%	22,6%	22,9%	22,9%	23,3%	23,3%	23,9%	26,4%	27,9%	30,5%	31,4%	30,8%	31,1%
CMPC	15,3%	15,8%	15,0%	14,5%	14,6%	14,8%	15,5%	16,5%	16,9%	18,0%	17,6%	17,6%	16,8%	16,4%	17,0%	16,6%	17,4%
COLBUN SA	4,0%	4,5%	4,6%	5,6%	6,3%	6,4%	6,0%	6,1%	6,3%	5,9%	7,1%	6,4%	5,0%	4,3%	3,3%	2,9%	3,4%
CONSORCIO MADERERO SA	2,8%	2,5%	2,7%	2,7%	3,6%	3,0%	3,0%	2,0%	1,9%	2,3%	1,9%	3,0%	2,1%	1,7%	2,2%	1,8%	2,2%
COMACO	2,4%	3,3%	4,1%	4,3%	3,8%	3,1%	2,7%	3,6%	3,5%	3,3%	3,4%	2,6%	3,3%	2,8%	2,6%	2,2%	1,9%
CEMENTO POLPAICO SA	2,0%	2,2%	2,2%	1,9%	1,7%	1,9%	2,2%	2,1%	2,2%	2,3%	2,2%	2,4%	2,5%	2,3%	2,0%	2,0%	1,8%
MASISA SA	1,8%	1,7%	1,7%	1,6%	1,5%	1,6%	1,7%	1,9%	1,9%	2,0%	1,8%	1,5%	1,4%	1,4%	1,4%	1,7%	1,8%
BIO BIO CEMENTOS SA	0,2%	0,3%	0,3%	0,3%	0,4%	0,1%	0,1%	0,1%	0,0%	0,2%	0,3%	0,5%	1,0%	1,0%	1,4%	1,5%	1,4%
ADM CHILE COMERCIAL LTDA	0,8%	0,9%	1,0%	1,0%	1,0%	1,1%	1,1%	0,9%	1,1%	0,8%	0,8%	1,4%	1,2%	1,1%	1,3%	0,9%	1,3%
BLUMAR SA	0,6%	0,7%	0,7%	0,7%	0,6%	0,6%	0,7%	0,8%	0,9%	1,0%	1,1%	1,1%	1,1%	1,1%	1,1%	1,0%	1,1%
COMERCIAL RUSSFIN LTDA	0,7%	0,8%	1,1%	1,2%	1,7%	1,7%	1,7%	1,5%	0,9%	0,8%	0,7%	0,5%	0,8%	0,8%	0,8%	1,4%	1,1%
CIA SIDERURGICA HUACHIPATO SA	1,4%	1,5%	1,7%	1,5%	1,9%	1,8%	2,0%	2,1%	2,0%	2,1%	2,0%	2,0%	1,7%	1,5%	1,5%	1,2%	0,8%
IANSA	1,3%	1,1%	1,1%	0,9%	0,8%	1,0%	1,0%	1,1%	1,3%	1,5%	1,4%	1,6%	1,4%	1,1%	1,2%	1,3%	0,9%
AGRICOLA SUPER LTDA	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,2%	0,9%	0,9%	1,0%	1,1%	0,3%	0,9%	0,9%	0,6%	0,6%	-
ENEL GENERACION CHILE SA	4,2%	5,0%	5,3%	5,6%	6,0%	5,6%	4,9%	4,2%	2,8%	1,5%	0,8%	-	-	-	-	-	-
FORESTAL DEL SUR SA	3,0%	2,1%	1,4%	1,8%	1,4%	1,4%	1,4%	1,1%	0,8%	0,8%	0,4%	-	-	-	-	-	-
INDUSTRIAL BOSQUES CAUTIN SA	1,0%	1,1%	1,1%	0,7%	0,3%	0,3%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
VOLTERRA SA	2,2%	1,6%	0,6%	0,3%	0,3%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ASTILLAS EXPORTACIONES LTDA	0,8%	0,1%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
OTROS	40,6%	39,1%	39,2%	40,5%	40,0%	40,5%	39,3%	37,7%	37,0%	35,5%	34,8%	32,6%	32,8%	32,8%	32,3%	33,9%	33,8%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Fuente: Elaboración propia, basado en información de SEMPAT.

Nota 1: Ninguna de las empresas incluidas en "otros" representó más del 1,1% del total en ningún año móvil.

Nota 2: Incluye todos los tipos de carga.

Tabla A-1.2 - Participación de importadores/exportadores en carga del Puerto de San Vicente, por año móvil (% del tonelaje total)

Importador-Exportador	1/20-12/20	4/20-3/21	7/20-6/21	10/20-9/21	1/21-12/21	4/21-3/22	7/21-6/22	10/21-9/22	1/22-12/22	4/22-3/23	7/22-6/23	10/22-9/23	1/23-12/23	4/23-3/24	7/23-6/24	10/23-9/24	1/24-12/24
ARAUCO	10,7%	10,4%	9,7%	9,1%	9,7%	11,5%	14,4%	17,0%	16,9%	13,7%	10,4%	9,6%	9,5%	11,6%	15,8%	19,3%	24,5%
CMPC	10,0%	10,9%	10,2%	9,5%	9,3%	8,4%	8,5%	10,3%	11,5%	16,2%	17,6%	20,8%	22,6%	21,1%	19,1%	16,3%	14,2%
BIO BIO CEMENTOS SA	1,4%	2,1%	2,2%	2,1%	2,7%	0,7%	0,7%	0,8%	0,0%	1,8%	1,8%	3,6%	6,8%	7,0%	8,1%	7,9%	6,5%
BLUMAR SA	2,6%	2,9%	2,8%	2,5%	2,2%	1,9%	1,7%	1,7%	2,0%	2,5%	2,9%	3,5%	3,2%	3,7%	4,1%	3,7%	3,6%
CAMANCHACA PESCA SUR SA	1,4%	1,3%	1,2%	1,2%	1,1%	1,3%	1,8%	2,8%	3,4%	4,6%	5,1%	4,0%	3,7%	3,4%	3,7%	3,5%	2,8%
SOCIEDAD PESQUERA LANDES SA	1,1%	1,0%	1,4%	1,4%	1,5%	1,6%	1,4%	1,4%	1,6%	1,9%	2,0%	2,3%	2,2%	2,4%	2,3%	2,2%	2,1%
MOLY COP CHILE SA	1,4%	1,6%	1,4%	1,5%	1,5%	1,7%	2,2%	2,2%	2,5%	2,4%	2,2%	2,1%	2,1%	1,9%	1,9%	1,9%	1,8%
FORACTION CHILI SA	0,7%	0,9%	1,0%	1,1%	1,3%	1,3%	1,3%	1,5%	1,6%	1,7%	1,6%	1,4%	1,2%	1,3%	1,3%	1,5%	1,5%
AVENATOP SA	1,1%	1,3%	1,4%	1,3%	1,5%	1,4%	1,4%	1,5%	1,5%	1,5%	1,6%	1,4%	1,2%	1,3%	1,3%	1,4%	1,5%
PETROQUIM SA	1,6%	1,6%	1,8%	2,1%	2,1%	1,9%	1,7%	1,4%	1,0%	1,0%	1,0%	1,1%	1,3%	1,3%	1,3%	1,5%	1,5%
FOODCORP CHILE SA	1,2%	1,1%	1,1%	0,8%	0,8%	0,7%	0,4%	0,4%	0,3%	0,6%	0,9%	1,2%	1,0%	1,1%	1,2%	1,1%	1,4%
ORIZON SA	1,7%	1,6%	1,8%	2,0%	2,0%	2,0%	2,1%	1,7%	1,8%	2,0%	2,1%	1,9%	1,7%	1,3%	1,1%	1,3%	1,3%
SOLVAY PEROXIDOS DE LOS ANDES INDUSTRIAL Y COMERCIAL LTDA	1,6%	1,8%	1,7%	1,5%	1,3%	1,1%	1,2%	1,4%	1,8%	1,8%	2,1%	2,2%	1,8%	2,0%	1,6%	1,3%	1,2%
PROMASA SA	1,0%	1,1%	1,3%	1,4%	1,5%	1,6%	1,7%	1,8%	2,0%	2,1%	2,0%	2,0%	1,8%	1,7%	1,5%	1,3%	1,1%
MASISA SA	2,1%	2,4%	2,6%	2,4%	2,5%	2,4%	2,2%	2,3%	2,3%	2,1%	1,7%	1,1%	0,4%	0,4%	0,6%	0,7%	0,7%
CIA SIDERURGICA HUACHIPATO SA	8,5%	7,7%	9,3%	7,0%	6,7%	6,3%	4,5%	4,0%	2,1%	2,1%	2,2%	2,0%	1,1%	0,3%	0,2%	0,4%	0,5%
OTROS	52,0%	50,3%	49,0%	53,1%	52,3%	54,1%	52,8%	47,9%	47,5%	42,1%	42,8%	39,8%	38,3%	38,2%	35,0%	34,9%	33,7%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Fuente: Elaboración propia, basado en información de SEMPAT.

Nota 1: Ninguna de las empresas incluidas en "otros" representó más del 2% del total en ningún año móvil.

Nota 2: Incluye todos los tipos de carga.

Tabla A-1.3 - Participación de navieras en carga de puertos de uso público de la Región del Biobío, por año móvil (% del tonelaje total)

Importador-Exportador	1/20-12/20	4/20-3/21	7/20-6/21	10/20-9/21	1/21-12/21	4/21-3/22	7/21-6/22	10/21-9/22	1/22-12/22	4/22-3/23	7/22-6/23	10/22-9/23	1/23-12/23	4/23-3/24	7/23-6/24	10/23-9/24	1/24-12/24
MSC	23,1%	22,0%	20,6%	18,4%	16,4%	16,8%	17,8%	19,3%	21,4%	22,9%	24,4%	25,7%	26,1%	27,2%	25,9%	25,6%	25,8%
GRIEG STAR SHPG	10,0%	11,3%	11,6%	12,7%	13,2%	13,1%	12,9%	12,5%	12,3%	12,2%	10,9%	11,0%	10,0%	9,9%	12,5%	13,4%	14,5%
HAPAG-LLOYD	8,8%	9,0%	9,1%	8,7%	8,3%	7,7%	7,4%	7,3%	7,6%	8,0%	8,4%	9,4%	10,1%	10,6%	11,2%	11,6%	12,0%
B&M AG MARITIMA (*)	5,0%	5,6%	5,9%	5,4%	5,7%	5,4%	5,1%	6,3%	6,8%	7,9%	9,0%	7,8%	7,1%	6,5%	5,1%	6,1%	6,5%
MAERSK	8,2%	8,1%	7,7%	8,3%	7,9%	7,7%	7,4%	6,3%	6,4%	6,7%	6,8%	6,7%	6,5%	6,5%	7,0%	7,3%	7,2%
ONE	13,7%	11,3%	10,4%	10,5%	10,5%	9,2%	8,2%	6,3%	5,2%	5,2%	5,1%	5,2%	6,1%	6,3%	6,5%	7,4%	7,4%
COSCO	4,4%	4,4%	4,6%	4,5%	4,5%	4,8%	4,3%	4,4%	4,0%	3,9%	4,2%	4,4%	4,6%	4,9%	4,9%	4,5%	4,3%
AGENTAL (*)	1,5%	1,4%	1,9%	2,1%	2,6%	2,1%	2,0%	2,5%	2,2%	2,3%	2,2%	1,3%	1,3%	2,2%	2,9%	3,2%	3,5%
CMA-CGM	1,7%	1,8%	1,7%	1,7%	1,7%	1,9%	2,0%	2,1%	2,3%	2,2%	2,4%	2,4%	2,3%	2,5%	2,7%	2,6%	2,8%
ULTRAMAR (*)	3,7%	4,2%	4,4%	4,5%	4,0%	3,8%	4,1%	4,4%	4,5%	4,9%	4,4%	3,9%	4,3%	3,8%	3,3%	3,3%	2,6%
EVERGREEN	1,3%	1,0%	0,9%	0,7%	0,7%	0,8%	0,9%	1,0%	1,2%	1,3%	1,4%	1,4%	1,5%	1,6%	1,6%	1,4%	1,2%
TRAFIGURA MARITIME	0,2%	0,3%	0,5%	0,7%	0,5%	0,8%	1,3%	1,1%	1,8%	1,9%	1,1%	1,3%	0,6%	0,2%	0,4%	0,7%	1,1%
TMRS	0,8%	0,6%	0,5%	0,5%	0,6%	0,6%	1,0%	1,0%	1,0%	1,0%	0,6%	0,8%	0,9%	0,9%	1,3%	0,9%	0,5%
HMM	0,5%	0,6%	0,6%	0,6%	0,8%	0,9%	1,1%	1,1%	1,0%	0,8%	0,6%	0,5%	0,4%	0,4%	0,4%	0,4%	0,4%
IAN TAYLOR (*)	0,9%	1,1%	1,6%	1,9%	2,1%	2,1%	1,8%	1,3%	1,1%	0,7%	0,8%	0,5%	0,5%	0,4%	0,1%	0,1%	0,2%
CONGENGILL	1,5%	2,0%	1,7%	1,0%	0,8%	0,3%	0,3%	0,3%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,2%	0,2%	0,2%	0,2%	0,0%
MARVAL (*)	0,6%	0,2%	0,2%	0,6%	0,6%	1,1%	1,1%	1,1%	1,2%	1,2%	1,8%	1,7%	1,6%	1,1%	0,6%	0,0%	0,0%
INCHCAPE (*)	0,5%	1,0%	0,5%	0,6%	0,5%	0,0%	0,0%	0,0%	-	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	-	-	-	-
Otros	13,7%	14,3%	15,6%	16,8%	18,7%	21,0%	21,5%	21,8%	19,9%	16,7%	16,0%	16,0%	15,7%	14,6%	13,4%	11,2%	9,9%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Fuente: Elaboración propia, basado en información de SEMPAT.

Nota (*): Las empresas B&M AG Marítima, Agental, Ultramar, Ian Taylor, Marval e Inchcape corresponde a agencias de naves, no a navieras. Las naves informadas bajo estos nombres de naviera en la base de datos corresponden a servicios *spot* o *tramp*, que no operan con horarios ni itinerarios; en estos casos, la agencia de naves es la encargada de hacer la tramitación correspondiente (la agencia de naves emite el BL), por lo que la información consignada corresponde a la agencia de naves.

Nota: Incluye todos los tipos de carga.

Tabla A-1.4 - Participación de navieras en carga del Puerto de San Vicente, por año móvil (% del tonelaje total)

Importador-Exportador	1/20-12/20	4/20-3/21	7/20-6/21	10/20-9/21	1/21-12/21	4/21-3/22	7/21-6/22	10/21-9/22	1/22-12/22	4/22-3/23	7/22-6/23	10/22-9/23	1/23-12/23	4/23-3/24	7/23-6/24	10/23-9/24	1/24-12/24
HAPAG-LLOYD	29,2%	32,0%	32,2%	30,5%	29,9%	26,8%	24,4%	23,2%	22,6%	24,5%	27,5%	32,6%	33,6%	35,0%	34,4%	35,6%	37,9%
MAERSK	56,6%	56,8%	55,0%	57,0%	53,6%	52,7%	50,8%	45,1%	47,2%	47,6%	48,9%	47,6%	43,8%	45,0%	41,2%	37,3%	33,9%
ONE	2,3%	1,2%	1,2%	1,4%	1,7%	0,7%	0,9%	0,6%	0,4%	0,4%	0,2%	0,2%	0,1%	0,1%	3,0%	7,5%	11,1%
MSC	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	1,4%	3,4%	4,4%	4,9%	3,5%	1,1%	0,2%	0,2%	0,1%	2,4%	5,9%	9,6%
GRIEG STAR SHPG	-	0,2%	0,2%	0,2%	0,2%	-	-	1,8%	3,7%	7,4%	9,5%	11,4%	11,4%	10,5%	11,0%	6,9%	4,4%
ULTRAMAR	0,7%	1,9%	3,9%	4,5%	4,8%	4,6%	3,4%	3,2%	2,8%	3,1%	2,6%	2,2%	1,4%	2,0%	1,6%	1,5%	1,4%
B&M AG MARITIMA (*)	-	-	-	-	-	-	-	-	0,4%	0,4%	0,4%	0,4%	-	-	0,2%	0,2%	0,1%
GLOBAL REEFER CARRIERS	0,4%	0,4%	0,3%	0,5%	0,4%	0,7%	1,3%	1,4%	1,5%	1,5%	1,1%	0,5%	0,8%	0,5%	0,3%	0,2%	-
BBC CHARTERING	0,0%	-	-	0,3%	1,9%	2,7%	2,7%	2,7%	1,1%	0,2%	0,2%	-	-	-	-	-	-
TMRS	4,8%	2,9%	2,4%	1,2%	1,2%	1,1%	1,1%	1,3%	0,2%	0,2%	0,2%	-	-	-	-	-	-
MARVAL (*)	1,2%	1,3%	1,3%	0,3%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Otros	4,7%	3,3%	3,4%	4,1%	6,2%	9,3%	12,0%	16,2%	15,1%	11,3%	8,4%	4,8%	8,7%	6,9%	5,9%	4,9%	1,6%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Fuente: Elaboración propia, basado en información de SEMPAT.

Nota (*): B&M AG Marítima y Marval corresponden a agencias de naves, no a navieras. Las naves informadas bajo estos nombres de naviera en la base de datos corresponden a servicios *spot* o *tramp*, que no operan con horarios ni itinerarios; en estos casos, la agencia de naves es la encargada de hacer la tramitación correspondiente (la agencia de naves emite el BL), por lo que la información consignada corresponde a la agencia de naves.

Nota: Incluye todos los tipos de carga.

Tabla A-1.5 - Participación de agencias de naves en carga de puertos de uso público de la Región, por año móvil (% del tonelaje total)

Importador-Exportador	1/20-12/20	4/20-3/21	7/20-6/21	10/20-9/21	1/21-12/21	4/21-3/22	7/21-6/22	10/21-9/22	1/22-12/22	4/22-3/23	7/22-6/23	10/22-9/23	1/23-12/23	4/23-3/24	7/23-6/24	10/23-9/24	1/24-12/24
ULTRAMAR	27,0%	27,1%	28,1%	29,8%	30,0%	30,6%	30,6%	29,9%	29,8%	29,4%	27,3%	28,3%	29,5%	30,4%	32,9%	32,9%	32,6%
MSC	22,6%	22,0%	20,6%	18,1%	16,4%	16,3%	17,5%	19,6%	21,8%	23,9%	24,7%	25,9%	26,2%	27,0%	26,5%	26,1%	26,4%
AGUNSA	20,7%	19,5%	19,1%	18,4%	18,2%	17,3%	17,1%	16,1%	14,5%	12,8%	12,6%	12,5%	11,2%	10,3%	9,1%	9,0%	9,8%
TAYLOR	9,3%	9,4%	9,5%	10,6%	10,7%	10,7%	10,4%	8,6%	8,4%	8,0%	7,7%	7,3%	7,1%	6,9%	7,2%	7,5%	7,6%
B&M	8,1%	9,7%	10,0%	9,6%	10,6%	10,7%	10,3%	11,0%	10,1%	9,4%	10,1%	8,8%	8,5%	8,1%	6,8%	8,2%	8,6%
SOMARCO	7,2%	7,0%	6,9%	6,5%	6,4%	7,0%	6,9%	7,4%	7,5%	7,7%	8,2%	8,4%	8,6%	9,2%	9,4%	8,7%	8,4%
AGENTAL	1,7%	1,3%	1,8%	2,2%	2,6%	3,1%	3,0%	3,7%	4,2%	5,2%	5,6%	4,9%	4,8%	4,2%	4,4%	4,6%	4,2%
MTA	1,7%	2,3%	2,0%	2,6%	3,2%	2,4%	2,6%	2,0%	1,8%	1,9%	1,5%	2,1%	2,3%	2,9%	3,2%	2,9%	2,2%
MARVAL	1,2%	0,7%	1,3%	1,7%	1,1%	1,7%	1,2%	1,2%	1,4%	1,4%	1,9%	1,8%	1,7%	1,1%	0,6%	0,0%	0,0%
INCHCAPE	0,5%	1,0%	0,5%	0,6%	0,6%	0,2%	0,2%	0,2%	0,3%	0,2%	0,2%	0,1%	0,0%	0,0%	-	-	0,0%
BROOM	-	-	-	-	0,0%	0,0%	0,1%	0,2%	0,2%	0,2%	0,1%	0,0%	-	-	-	-	-
EVERGREEN	0,0%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Fuente: Elaboración propia, basado en información de SEMPAT.

Nota: Incluye todos los tipos de carga.

Tabla A-1.6 - Participación de agencias de naves en carga del Puerto de San Vicente, por año móvil (% del tonelaje total)

Importador-Exportador	1/20-12/20	4/20-3/21	7/20-6/21	10/20-9/21	1/21-12/21	4/21-3/22	7/21-6/22	10/21-9/22	1/22-12/22	4/22-3/23	7/22-6/23	10/22-9/23	1/23-12/23	4/23-3/24	7/23-6/24	10/23-9/24	1/24-12/24
ULTRAMAR	36,7%	37,2%	38,9%	36,7%	37,2%	35,3%	33,3%	35,7%	35,7%	39,3%	43,0%	46,9%	46,8%	46,1%	46,6%	47,3%	50,0%
TAYLOR	57,4%	57,3%	55,6%	57,7%	55,8%	56,4%	55,2%	50,3%	51,3%	50,3%	49,9%	48,2%	44,0%	44,8%	41,7%	37,9%	34,8%
AGUNSA	3,6%	3,2%	3,3%	3,6%	4,7%	2,2%	2,8%	2,5%	1,4%	2,7%	2,2%	2,1%	1,8%	0,2%	1,1%	4,2%	6,9%
B&M	0,2%	0,3%	0,3%	0,6%	1,5%	3,4%	3,7%	3,7%	3,4%	1,5%	1,5%	2,8%	6,0%	7,5%	8,6%	8,6%	7,3%
MSC	-	-	-	-	-	1,4%	3,3%	4,4%	4,9%	3,3%	1,0%	-	-	-	0,8%	0,8%	1,0%
MTA	0,6%	0,7%	0,7%	0,6%	0,2%	0,2%	0,2%	2,4%	2,4%	2,4%	2,5%	-	1,4%	1,4%	1,2%	1,1%	-
AGENTAL	0,2%	0,2%	-	0,5%	0,6%	0,6%	0,9%	0,5%	0,4%	0,4%	-	-	-	-	-	-	-
MARVAL	1,2%	1,3%	1,3%	0,3%	-	0,5%	0,5%	0,5%	0,6%	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Fuente: Elaboración propia, basado en información de SEMPAT.

Nota: Incluye todos los tipos de carga.

Anexo 2

Tabla A-2

Decisiones de los órganos de competencia y restricciones estructurales aplicables a los concesionarios de frentes de atraque estatales a nivel nacional

Dictamen, Resolución o Informe aplicable	Puerto o Frente de Atraque Estatal	Restricción Horizontal	Restricción Vertical
Dictamen 1045/98	Frente de Atraque N° 1 de Valparaíso (TPS)	Máximo 15% de participación en puertos públicos o privados de la región.	Usuarios relevantes pueden tener como máximo un 40% de la concesión.
Dictamen 1045/98, modificado mediante Resolución 11/2006	Frente de Atraque Molo Sur de San Antonio (STI)	Máximo 15% de participación en puertos públicos o privados de la región.	Usuarios relevantes pueden tener como máximo un 60% de la concesión.
Dictamen 1045/98	Terminal Norte del Puerto de San Antonio o Sitio 8 (Puerto Panul S.A.)	Máximo 15% de participación en puertos públicos o privados de la región.	Usuarios relevantes pueden tener como máximo un 40% de la concesión.
Dictamen 1045/98, modificado mediante Informe 21/2022	Frente de Atraque del Puerto de San Vicente (SVTI)	Máximo 15% de participación en puertos públicos o privados de la región.	Sin restricción.
N/D	Frente de Atraque N° 2 del Puerto de Iquique (ITI)		
Dictamen 1209/02, modificado mediante Informe 14/2019	Frente de Atraque N° 2 del Puerto de Antofagasta (ATI)	Máximo 15% de participación en puertos públicos o privados de la región.	Usuarios relevantes pueden tener como máximo un 65% de la concesión.
Dictamen 1268/03	Frente de Atraque del Puerto de Talcahuano (TTP)	Sin restricción.	Sin restricción.
Dictamen 1280/04	Frente de Atraque del Puerto de Arica -con excepción del sitio 7- (TPA)	Máximo 15% de participación en puertos públicos o privados de la región.	Usuarios relevantes pueden tener como máximo un 40% de la concesión.
Informe 3/2009	Sitio 9 del Puerto de San Antonio (QC Policarpo Toro)	Máximo 15% de participación en puertos públicos o privados de la región que movilicen carga a granel.	Usuarios relevantes (que movilicen carga a granel) pueden tener como máximo un 40% de la concesión.
Informe 4/2009	Frente de Atraque del Puerto de Coquimbo (TPC)	Máximo 15% de participación en puertos públicos o privados de la región.	Usuarios relevantes pueden tener como máximo un 40% de la concesión (se excluye a los agentes de muellaje de la definición de usuario relevante).
Informe 5/2009 e Informe 8/2012 e Informe 20/2021	Espigón del Puerto de Valparaíso (TPV)	Restricción absoluta a la integración con concesionarios de frentes de atraque de uso público de la región (a menos que la mejor oferta sea de un incumbente y el entrante con la mejor oferta no pueda igualarla) (informes 8 y 20)	Usuarios relevantes de la cadena de transporte marítimo de carga general pueden tener como máximo un 60% de la concesión (informe 5). Porcentajes para definir usuarios relevantes se deben calcular 2 veces al año, no 4. Se considera usuario relevante también a navieras que movilizan un 10% de la carga a nivel nacional (informe 20).

Dictamen, Resolución o Informe aplicable	Puerto o Frente de Atraque Estatal	Restricción Horizontal	Restricción Vertical
Informe 6/2009	Frente Costanera del Puerto de San Antonio (DP World San Antonio)	Restricción absoluta a la integración con concesionarios de frentes de atraque de uso público de la región que prestan servicios portuarios a carga general, por un lado, y - separadamente- los de carga de graneles sólidos.	Usuarios relevantes de la cadena de transporte marítimo de carga general pueden tener como máximo un 60% de la concesión. Ídem para usuarios relevantes de carga de graneles sólidos, mientras el frente Espigón-Costanera de San Antonio continúe movilizandocarga de graneles sólidos. Porcentajes para definir usuarios relevantes se deben calcular 2 veces al año, no 4.
Informe 9/2013 (actualizado en Informe 23/2022)	Puerto de Puerto Montt (no concesionado)	Máximo 30% de participación en puertos públicos o privados de la región.	Usuarios relevantes pueden tener como máximo un 60% de la concesión.
Informe 23/2022	Recinto Portuario del Puerto de Puerto Montt (no concesionado)	Restricción absoluta a la integración con concesionarios de frentes de atraque de uso público de la región.	Usuarios relevantes en el mercado de cruceros pueden tener como máximo el 40% de la concesión. Para estos efectos, se consideran como usuarios relevantes: personas que participen en el mercado de transporte de pasajeros de turismo transportando: (i) más de un 10% de los pasajeros transferidos a nivel nacional, (ii) más de un 15% de los pasajeros transferidos en la región, o (iii) más de un 25% de los transferidos en el frente de atraque objeto de la concesión. No hay restricciones verticales para usuarios relevantes de otro tipo de carga.
Informe 10/2014	Frente de Atraque N° 1 del Puerto de Iquique (no concesionado)	Restricción absoluta a la integración con concesionarios de frentes de atraque de uso público de la región.	Usuarios relevantes pueden tener como máximo un 60% de la concesión. Se considera usuario relevante también a navieras que movilizan un 10% de la carga a nivel nacional.
Informe 11/2014 (modificado por Informe 25/2022)	Frente de Atraque N° 1 del Puerto de Antofagasta (no concesionado)	Restricción absoluta a la integración con concesionarios de frentes de atraque de uso público de la región (a menos que la mejor oferta sea de un incumbente y el entrante con la mejor oferta no pueda igualarla).	Usuarios relevantes pueden tener como máximo un 60% de la concesión. Se considera usuario relevante también a navieras que movilizan un 10% de la carga general a nivel nacional.

Dictamen, Resolución o Informe aplicable	Puerto o Frente de Atraque Estatal	Restricción Horizontal	Restricción Vertical
Informe 25/2022	Frente de Atraque N° 1 del Puerto de Antofagasta (no concesionado)	Restricción absoluta a la integración con concesionarios de frentes de atraque de uso público de la región (a menos que la mejor oferta sea de un incumbente y el entrante con la mejor oferta no pueda igualarla).	Sin restricción.
Informe 18/2020	Terminal Mar del Puerto a Gran Escala de San Antonio (no concesionado)	Restricción absoluta a la integración con concesionarios de frentes de atraque de uso público de la región que movilicen carga en contenedores.	Usuarios relevantes pueden tener como máximo un 60% de la concesión. Se considera usuario relevante también a navieras que movilizan un 10% de la carga general a nivel nacional. Se prohíbe absolutamente integración con el ferrocarril.
Informe 22/2022	Puerto de Chacabuco (no concesionado)	Restricción absoluta a la integración con otros frentes de atraque de uso público en la región, sea público o privado.	Usuarios relevantes pueden tener como máximo el 40% de la concesión. Se considera usuario relevante también a navieras que movilizan un 10% de la carga a nivel nacional.
Informe 24/2022	Terminal Prat y Muelle Mardones de Punta Arenas, y Terminal de Transbordadores de Puerto Natales (no concesionados)	Restricción absoluta a la integración con otros frentes de atraque de uso público en la región, sea público o privado.	Usuarios relevantes pueden tener como máximo el 40% de la concesión. Se considera usuario relevante también a navieras que movilizan un 10% de la carga a nivel nacional.

Fuente: Elaboración propia en base a Dictámenes de la Comisión Preventiva Central, Resoluciones e Informes del Tribunal de Defensa de la Libre Competencia.