



**MARITIMO  
PORTUARIO**

Los caminos que nos  
llevan al PGE > 04

Lo que trae SIOP  
2014 > 12

El lado B del turismo  
en Rapa Nui > 16



# Navieras y fletes

**Crecer o morir**





## Agencias Marítimas Agental Ltda.



### BRINDAMOS SERVICIOS PORTUARIOS Y LOGISTICOS DE EXCELENCIA

POSEMOS UNA RED NACIONAL PARA CLIENTES SATISFECHOS

Oficina Iquique  
Sotomayor 625 of. 612, Iquique.  
Región de Tarapacá.  
Teléfono: +56- 57- 510 867  
Fax: +56- 57- 510 866  
E-mail: agentiqq@agental.cl

Oficina Antofagasta  
Av. Manuel Antonio Matta 1839, Piso 6 Of. 601-D , Edificio Obelisco.  
Región de Antofagasta.  
Teléfonos: +56- 55- 569710. +56- 55- 569711  
Fax: +56- 55- 493 644  
Email: agentanf@agental.cl

Oficina Valparaíso  
Almirante Señoret 70 Of. 25, Edificio Capitanía. Valparaíso.  
Región de Valparaíso.  
Teléfonos: +56- 32 - 2221617. +56- 32 - 2597631  
Fax: +56- 32- 259 3554  
E-mail: agentvap@agental.cl

Oficina Concepción  
Alonso Ovalle 80, Lomas de San Andrés.  
Concepción. Región BíoBío.  
Teléfonos: +56 - 41- 2480635. +56 - 41- 2483012  
E-mail: agenttho@agental.cl

Oficina Tocopilla  
Polícarpo Toro 0277, Villa Las Rocas, Tocopilla.  
Región de Antofagasta.  
Teléfonos: +56- 55- 813 006. +56- 55- 815 414  
Fax: +56- 55- 813 099  
E-mail: agenttoc@agental.cl

Oficina Quintero  
Pasaje Ida Schubert 959, Quintero.  
Región de Valparaíso.  
Teléfono: +56- 32- 293 4526  
E-mail: agentqtr@agental.cl

Oficina San Antonio  
Av. Barros Luco 1550 B, Sector Barrancas.  
San Antonio. Región de Valparaíso.  
Teléfono: +56- 35- 223 3605  
Fax: +56- 35 - 223 2697  
E-mail: agentsai@agental.cl

Oficinas Puerto Montt - Chacabuco  
Angelmo 2187- Puerto Montt, X Región.  
Recinto Portuario S/N - Chacabuco, XI Región.  
Teléfonos: +56 - 65- 270 728 / 67- 351 151  
E-mail: agemar@agemar.cl / agemaruco@agemar.cl

## Agencias Marítimas Agental Ltda.

Dirección: Av. Vitacura 2939, piso 20. Edif. Millenium. Las Condes.  
Pagina Web: [www.agental.cl](http://www.agental.cl) - Fonos: +56- 2-3373800



**Director Marítimo Portuario**  
Oscar Díaz - Pinto Ch.

**Gerente de Comunicaciones**  
Macarena González U.

**Gerente Comercial**  
Nicolás Díaz - Pinto A.

**Consejeros Editoriales**  
Rodolfo García S.  
Ernesto Jaque R.  
Andrés Rengifo B.

**Subgerente de Admin. y Finanzas**  
Eduardo González G.

**Director de Arte**  
Adrián Bettini Y.

**Suscripciones**  
Elizabeth Silva E.

**Servicios Administrativos**  
Luis Mendoza

**Preimpresión e Impresión**  
Salesianos Impresores S.A.

**Envíe sus comentarios y sugerencias:**  
mgonzalez@maritimoportuario.cl

**Casa Editora: Marítimo Portuario Ltda.**  
Los Militares 5885, Of. 205,  
Las Condes, Santiago.  
Tel.: (56-2) 2896 3340

**Oficinas en la Región de Valparaíso**  
Uno Poniente 123, Oficina 601,  
Viña del Mar, Región de Valparaíso.  
Tel.: (56-32) 215 7121

**Suscripciones por 6 ejemplares (1 año)**  
**En Chile**

Anual	\$ 32.000
Dos años	\$ 52.000
Estudiantes	\$ 28.000
Valor cada ejemplar	\$ 6.000

**Al exterior (envío aéreo incluido)**

	South America	Other Countries
1 año	US\$ 122	US\$ 154
2 años	US\$ 154	US\$ 220

Nº70 Julio/Agosto 2014   
ISSN 0717-5507

- 03** Editorial
- 04** Los caminos que llevan al PGE
- 11** Ultraport Puerto Mejillones cumplió un año sin accidentes
- 12** Lo que nos trae SIOP 2014
- 16** El lado B del turismo en Rapa Nui
- 21** Siemens: Desarrollando energías renovables 2.0
- 23** Van y Vienen
- 24** Armasur: Una mirada al desarrollo marítimo portuario sur austral
- 27** Cruceros
- 28** Directemar: 166 años protegiendo los intereses marítimos nacionales
- 30** Destacados
- 33** Al rescate del Barrio Puerto de Valparaíso
- 35** Navieras y fletes: ¿Cómo mantenerse a flote y no morir en el intento?
- 40** Armadores celebraron nuevo aniversario de nuestra marina mercante
- 42** Estadísticas

Foto: EPSA



# AGUNSA

## Más de 50 años *generando confianza* en nuestros clientes

Agenciamiento  
Portuario



Lanchas y  
Remolcadores



Representaciones  
Aéreas



Pilotaje  
Estrecho de  
Magallanes



Bunkering



Equipos  
Portuarios



Representaciones  
Marítimas



[www.agunsa.com](http://www.agunsa.com)

# LOS CAMINOS QUE CONDUCEN AL PUERTO DE GRAN ESCALA

Es de amplio conocimiento que más del 94% de nuestro comercio exterior se transporta vía marítima y que según estudios públicos y privados, la demanda estimada de carga por los principales terminales de la Zona Central se duplicará hacia el año 2020 y superará hacia 2030 los 27,8 [MMton] en el caso de Puerto Valparaíso y los 39,2 [MMton] en el del Puerto San Antonio. Es decir, enfrentaremos un escenario cercano a la saturación de dichos puertos casi a la vuelta de la esquina si se tiene en cuenta que deben desarrollarse iniciativas de largo aliento propias del ámbito marítimo y portuario para enfrentar ese crecimiento sostenido. En este contexto, las autoridades del sector han alentado a diseñar y poner en marcha el que se ha denominado Puerto de Gran Escala (PGE) capacitado para absorber la demanda considerada a mediano plazo.

En este mismo sentido, y teniendo presente la capacidad instalada nominal, los puertos de la Región de Valparaíso se encuentran abocados desde hace algún tiempo a definir sus respectivos proyectos de PGE, efectuando estudios de ingeniería (geotecnia, aspectos marítimos, otros) y de detalle; precisando su capacidad de transferencia, almacenamiento y operaciones; afinando sus modelos predictivos de demanda de carga a corto y mediano plazo; analizando los impactos ambientales involucrados en molos de abrigo y obras de defensa; diseñando sus modelos financieros para licitar la construcción de obras de abrigo y otras requeridas; y en fin, estudiando las respectivas proyecciones de su accesibilidad ferroviaria y vial.

Sobre este último aspecto, no deja de ser relevante el papel que deberán jugar las autoridades de obras públicas y de transportes con respecto al impacto vial que la construcción y puesta en operaciones del PGE en la Zona Central tendrá sobre rutas como 68 VAP-SCL y/ó 78 SAI-SCL. No solamente el mayor tráfico esperado del parque de transporte de carga, sino que de toda clase de vehículos de proveedores y clientes provenientes de la cadena logística que se vincula con el comercio exterior.

En este marco, el Ministro de OO.PP., Alberto Undurraga, ha sostenido durante las últimas semanas que *“las carreteras en Chile necesitan ampliarse, por eso que estamos en las etapas finales de las conversaciones con las distintas autopistas para modificar los contratos y que las carreteras se amplíen por razones de capacidad”*. A lo anterior, se suman inquietudes manifestadas por los operadores privados de carreteras concesionadas quienes llaman la atención sobre el mayor desarrollo de proyectos inmobiliarios insertos en zonas rurales que en la actualidad son atravesadas por autopistas, las que a poco andar quedarán incorporadas como áreas urbanas.

Cifras oficiales del Ministerio de OO.PP. precisan que al cierre de julio de 2014, el presupuesto vigente para la Dirección de Vialidad asciende a M\$ 797.883.262 para el presente año, del cual ya ha sido ejecutado el 56,0% del total, lo que equivale a M\$ 446.664.036. A la fecha, dicho Ministerio no ha ingresado al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (SEIA) ninguna iniciativa relativa a las rutas 68 y/ó 78. No obstante, hace pocos días, el ministro Undurraga reiteró el respaldo y la importancia que tienen unánimemente en el mundo entero las concesiones de aeropuertos y autopistas, entre otras obras, porque adelantan inversiones y beneficios a las economías de los países y a sus usuarios.

En efecto, si bien para que nuestro comercio exterior siga creciendo en competitividad y eficacia, requiere contar con terminales portuarios capacitados para enfrentar la demanda que se proyecta para los años venideros, también es imperativo que los puertos locales cuenten con una conectividad vial y ferroviaria apropiada y acorde con sus necesidades. Ello toda vez que al propietario de la carga, cliente final del puerto, sólo le sirve que su mercancía llegue a destino just in time y, para ello, no le basta con disponer de frentes de atraque eficientes y una cadena logística apropiada, sino que también de vías seguras y expeditas, sin lomos de toro administrativos ni físicos, cuellos de botella, impactos ambientales indeseados ni otras externalidades negativas que incrementen sus costos y resten competitividad a sus productos finales. 🇨🇱



# LOS CAMINOS QUE LLEVAN AL PGE

---

SEGURIDAD, FLUIDEZ Y SEÑALÉTICA ADECUADA SON CONDICIONES ESENCIALES QUE DEBEN CUMPLIR LAS CARRETERAS MODERNAS Y EFICIENTES. ¿SERÁ EL CASO DE LAS RUTAS 68 VAP-SCL Y/O 78 SAI-SCL? ELLAS SON LAS QUE CONECTAN CON LOS PRINCIPALES TERMINALES PORTUARIOS DE LA ZONA CENTRAL DEL PAÍS.

---

Hace algunas semanas, el Ministerio de Obras Públicas (MOP) anunció que modificará los contratos a 15 autopistas concesionadas del país, ello teniendo a la vista no sólo el incremento creciente del parque automotriz, sino el volumen de vehículos que viaja fines de semana largos y en temporada de verano, lo que se vuelve crítico en particular en las carreteras de salida desde las capitales regionales.

El Ministro de OO.PP., Alberto Undurraga, ha manifestado que *"no se trata sólo de capacidad, sino también de equidad. Hemos conversado con prácticamente todas las autopistas y algunas están más avanzadas. Esperamos a finales de 2014 tener ocho resueltas económicamente"*.

**Cuadro N°1: Parque de transporte de carga en circulación, por tipo todo el país, 2013**  
**Transporte de carga total**

Año	Camión simple	Tractocamión	Tractor agrícola	Otros con motor <sup>1</sup>	Remolque y semirem.	Totales
2009	119.487	29.126	6.963	11.737	52.196	219.509
2010	123.790	31.942	7.073	12.948	56.481	232.234
2011	131.541	34.789	7.798	14.514	61.671	250.313
2012	138.924	38.645	8.124	16.021	63.697	265.411
<b>2013</b>	<b>140.347</b>	<b>40.958</b>	<b>8.332</b>	<b>16.574</b>	<b>67.820</b>	<b>274.031</b>
<b>Región Valpo.</b>	<b>11.758</b>	<b>4.767</b>	<b>386</b>	<b>1.142</b>	<b>6.614</b>	<b>24.667</b>

1 Incluye otros camiones y maquinarias automotrices especializadas.  
Fuente: Anuario INE. Parque de Vehículos en Circulación, 2013.



La modificación –que contempla a las rutas 68, 78, Autopista Central, tramos de la Ruta 5 Sur y Autopista del Itata- considera incluir “*gatilladores de inversión*”, mecanismo que le entrega al Estado la capacidad para exigirle al concesionario modificar la infraestructura cuando la demanda lo requiera. Con ello, se busca evitar recurrir a convenios complementarios, como ocurrió con las obras que se ejecutan en el sector de Angostura (financiadas por el Estado).

*“Estamos iniciando conversaciones para definir cuáles son las obras que podríamos incluir en estos cambios de contrato. Debíamos hacer terceras pistas al menos hasta Talagante. Seguramente, instalar pasarelas y mejoras de señalética para optimizar el servicio. Analizamos el acceso a San Antonio, pero todavía no están definidas las obras”,* dijo el director general de Rutas del Pacífico (Grupo Abertis), Luis Miguel de Pablo, concesionaria de la Ruta 68, para la cual también se esperan intervenciones. *“Las obras serían al menos desde Vespucio hasta Lo Prado, y tratar de mejorar esa zona donde se desarrollan muchos proyectos inmobiliarios”,* agregó.

En tanto, Autopista Central espera cerrar con el MOP su renegociación de contratos, con el objetivo de mejorar sus parámetros de servicio. El gerente general de Autopista Central, Christian Barrientos, explicó que *“los modelos de acuerdos complementarios ya están. No hay nada que inventar, por eso tengo la absoluta convicción de que lo vamos a sacar antes de fin de año”.* Aseguró que este acuerdo permitirá realizar las obras de mitigación de la congestión en el nudo Quilicura, así como elaborar proyectos de ingeniería

de detalle del mejoramiento del enlace General Velásquez-Vespucio Sur, la salida de Santa Isabel y el Parque Urbano Santiago Centro, entre otros.

Incrementos proyectados en la transferencia de carga (Gráficos N° 1 y N°2) y sendos proyectos de Puerto de Gran Escala (PGE) tanto por el Puerto de San Antonio como por Puerto Valparaíso explican, entre otros motivos, la relevancia de contar con autopistas modernas que entreguen una conectividad eficiente hacia la Región de Valparaíso.

Como muy bien lo ha descrito el documento del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT), “Plan Nacional de Desarrollo Portuario”, en abril de 2013 esta cartera realizó un análisis exploratorio de los niveles de servicio en las rutas 68 y 78, utilizando una metodología del Highway Capacity Manual, modelándose la situación actual y un corte temporal futuro (al año 2023), en escenarios con y sin PGE.

Los resultados de dicho análisis arrojaron que incluso en un escenario sin PGE, ya a fines de esta década las condiciones en ambas autopistas se habrían deteriorado significativamente respecto de la actualidad.

En el caso de la Ruta 68, a modo de ejemplo, en el peaje Lo Prado sentido oriente poniente las horas del año en nivel subestándar pasando de un 17% a un 49%. La introducción del PGE Valparaíso en 2023 agravaría la congestión; en el caso del ejemplo, se alcanzaría un 68% del tiempo en nivel subestándar.

Para la Ruta 78, a modo de ejemplo, en el Puente Manuel Rodríguez sentido oriente poniente las horas del año en nivel subestándar pasando de un 0% a un 26%. La introducción del PGE San Antonio en 2023 agravaría la congestión; en el caso del ejemplo, se alcanzaría un 45% del tiempo en nivel subestándar. Adicionalmente a los requerimientos de infraestructura vial que el crecimiento de la carga portuaria im-



*“La CNDC espera que en las próximas licitaciones o ampliaciones de estas vías, se consulte nuestra opinión, ya que somos los usuarios principales”, señala Diego Ramírez, Jefe de Comunicaciones de la Confederación Nacional de Dueños de Camiones de Chile (CNDC).*

pondría a la Ruta 78, este Plan propone un avance expedito en los análisis conducentes a una pronta relicitación del Camino de la Fruta.

Por todo lo anterior, la Coordinación de Concesiones de MOP impulsa estudios de tráfico y evaluación costo/beneficio para una eventual ampliación de capacidad de las rutas 68 y 78. El PNDP propone que el MOP concluya los estudios necesarios para tomar decisiones respecto a infraestructura adicional durante 2014.

Tal como muy bien lo precisa Diego Ramírez Toro, Jefe de Comunicaciones de la Confederación Nacional de Dueños de Camiones de Chile (CNDC), *“la infraestructura de conectividad, en este caso carreteras – puertos principales de la zona central chilena -, debe ampliarse para responder al creciente tráfico y movilización de cargas. Si se piensa que está en análisis la construcción de un megapuerto en la región central, es necesario abordar ahora los proyectos de ampliación de las rutas 68 y 78, toda vez que se trata de obras que requieren de años de planeamiento y ejecución. Hay un aspecto muy importante, desde el punto de vista del transporte terrestre, que es la seguridad vial, hacer más seguras las rutas para todos los usuarios dados los mayores tráficos esperados. En ese sentido, la CNDC*

*espera que en las próximas licitaciones o ampliaciones de estas vías, se consulte nuestra opinión, ya que somos los usuarios principales”.*

## Carreteras amplias y seguras

Si estas carreteras se dejan tal como están habrá un momento de ruptura entre la demanda por las vías y la oferta efectiva disponible, explica Diego Ramírez. *“Ya en los últimos tres años ha sido necesario aplicar medidas de contingencia durante los fines de semana largos, salida y regreso de vacaciones y otros similares. Eso debe ser considerado como una clara señal de que estos fenómenos se intensificarán en el tiempo, por el solo hecho del crecimiento del parque automotriz. Ese punto de ruptura, como indicamos, está cada vez más próximo en el horizonte. Por supuesto que eso tiene un impacto directo en el comercio exterior, ya que cada tardanza, cada demora en los eslabones de la cadena afecta a los siguientes y finalmente se traspasa a toda la economía, por lo cual Chile pierde puntos en competitividad frente a otros países”.*

Con respecto al PGE, sostiene que *“sólo recogiendo el sentir de los operadores del transporte, la percepción es que ambas rutas (68 y 78) empiezan a ser insuficientes”.*

Diego Ramírez agrega que si bien componentes claves deben ser la seguridad vial y la señalética, lo es más el trazado de la vía. *“Si se considera la difícil geografía de la Zona*

*Central, con una cordillera de la costa que proyecta ramales transversales en todo sentido, fuertes inclinaciones y pendientes, es lógico que las nuevas vías deben considerar estos factores. Necesitamos carreteras con menos curvas peligrosas, porque éstas generan amenazas. Si se piensa en sentido general, la Zona Central chilena es un gran balcón de 200 km de ancho que desciende en fuerte declive desde los Andes hacia el Pacífico. Y eso genera problemas. Otro punto es la necesidad de zonas de descanso para camiones con equipamiento adecuado, superficie amplia, baños y lugares para que los conductores coman. Muchos dicen que el trayecto desde Santiago a los puertos es muy corto, pero olvidan que hay muchos camioneros que van o vuelven de esos puertos siguiendo largos viajes desde Curicó, Talca, Rancagua y otras localidades”.*

## Acceso al Puerto de Valparaíso

Tal como precisa el PNDP, el acceso al Puerto de Valparaíso se realiza mayoritariamente por la Ruta 60-CH (Camino La Pólvara), que conecta la Ruta 68 con la entrada/salida a los terminales de Puerto Valparaíso. Este acceso concentra la mayor parte de los flujos de camiones y los aísla de la interacción con otro tipo de vehículos. A 8,7 [km] de la Ruta 68 se encuentra la ZEAL, donde se coordina y controla el flujo de camiones que circulan por dicha ruta en dirección al puerto. El camino La Pólvara tiene una extensión de 19,3 [km] entre su conexión a la Ruta 68 y el ingreso a puerto e incluye tres túneles.

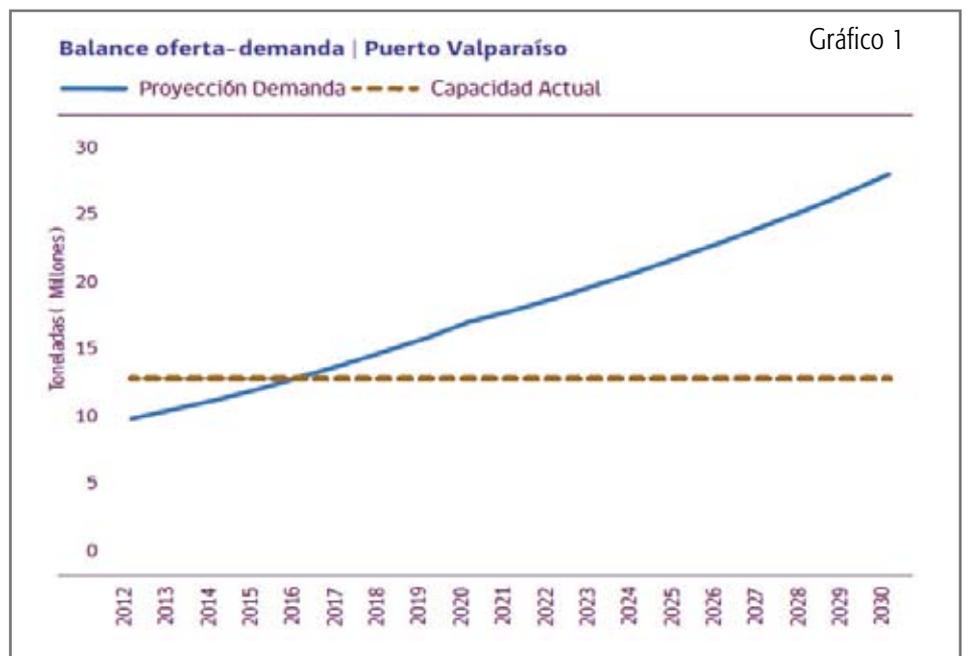


Gráfico N° 1 Puerto Valparaíso / Fuente: PNDP del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, 2013.

Continúa en Pág. 8

# “Apoyamos su comunicación, aportando objetivos claros y estrategias efectivas”



## SERVICIOS

Comunicación  
Interna

Optimizamos los canales de comunicación dentro de su empresa.



Comunicación  
Externa

Manejamos la imagen externa de las empresas.



Branding

Somos especialistas en la creación y gestión de marcas.



Experiencia  
Digital

Diseñamos soluciones para distintas plataformas digitales.



Editorial

Soluciones gráficas y gestión de contenidos para publicaciones.



Algunos de nuestros clientes: Besalco - BancoEstado - Universidad del Desarrollo - Metro de Santiago - Paz Inmobiliaria - Telefónica



Los Leones 382, Of. 602, Providencia, Santiago / Teléfono (56) 2333 39 00 / [www.espaciovital.cl](http://www.espaciovital.cl)

 **espaciovital**  
COMUNICACIONES

El flujo diario promedio de camiones que ingresó al Puerto de Valparaíso durante 2012 fue de 1.267 vehículos. Sobre la base de las proyecciones de demanda portuaria, se estima que estos flujos aumentarían a una tasa anual de 8,0% y 5,9% para los cortes 2013-2020 y 2021-2030, respectivamente. Lo anterior implica que los flujos se duplicarían hacia fines de 2022 y casi triplicarían al año 2030.

En el Gráfico N°1 se aprecia una demanda creciente de carga por Puerto Valparaíso, a excepción de 2015 cuando inician sus operaciones las nuevas obras del Terminal 2 de San Antonio. La proyección permite distinguir que al año 2022 la carga transferida por Valparaíso se duplicaría y al año 2030 habrá superando los 27,8 [MMton].

## Ingresos a San Antonio

La principal vía de acceso por carretera a San Antonio es la Ruta 78 (Autopista del Sol), que une a San Antonio y Santiago, conectando además con la Ruta 5. Con objeto de disminuir los impactos urbanos causados por el paso de camiones que tienen como origen o destino el sector sur del puerto, en 2011 se inauguró el tramo llamado Nuevo Acceso a Puerto, que consiste en una autopista de dos carriles por sentido, de cerca de 10 [km], que conecta al puerto con la Ruta 78.

Durante 2012, el flujo de camiones con destino al sector sur del Puerto de San Antonio alcanzó un promedio diario de 2.088 vehículos. A esto, se adicionan los camiones que operan en el sector norte del puerto, que alcanzaron un promedio de entre 200 a 230 camiones diarios.

En el Gráfico N°2 se muestra una demanda creciente de carga por Puerto de San Antonio en el horizonte de proyección con un crecimiento más pronunciado en 2015 debido a la construcción del terminal 2 de Valparaíso. La proyección muestra que al año 2026 la carga transferida por San Antonio se duplicaría y al año 2030 habrá superando los 39,2 [MMton].

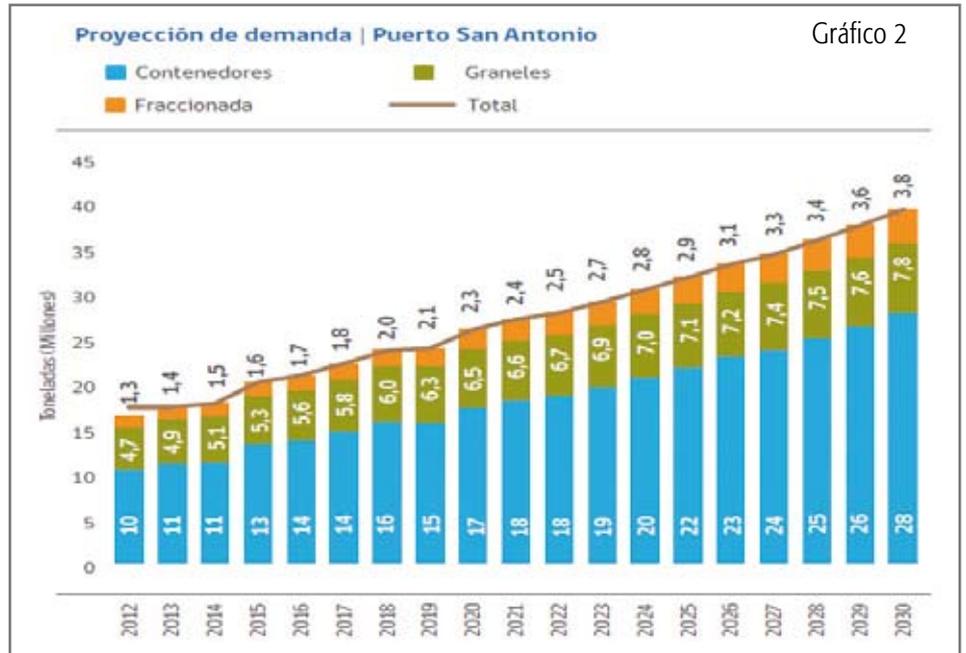


Gráfico N° 2 Puerto San Antonio / Fuente: PNDP del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, 2013.

## La voz de los usuarios

Desde el punto de vista de quienes transitan por las rutas 68 y 78 existen desafíos pendientes y mejoras a introducir. En opinión de la gerente de la Comunidad Logística de San Antonio (Colsa), Mónica Wityk, si bien el estado de estas autopistas en general es bueno, particularmente la ruta 78 debería tener mejoras en sus accesos puntualmente se debería considerar estaciones de retorno para los móviles de seguridad (ambulancia, bomberos) en caso de accidente. *“Estas carreteras fueron construidas bajo estándares de calidad y seguridad permitidos para su época, que en la actualidad deben ser ajustados conforme a las exigencias del flujo vehicular que existe hoy día. Una forma efectiva de evitar la congestión en los peajes, sobre todo en épocas de mayor afluencia vehicular, sería la opción de eliminar el pago manual pasando a ser uso del sistema electrónico de cobro”.*

Agrega Mónica Wityk que *“la modificación de trazados de caminos urbanos debe ser vista como parte de un sistema de transporte que permita a los usuarios circular con fluidez o reprogramar el circuito vial en caso de contingencias, por vías alternativas que deben tener un estándar adecuado para ello. En ese sentido, el crecimiento poblacional y los flujos vehiculares, son un gran desafío para los especialistas en transporte”.*

Continúa en Pág. 10





FOTO: GENTILEZA DE SCANIA

## SCANIA, PRIMERA MARCA EN OFRECER TECNOLOGÍA EURO 6 EN CHILE

**E**l desarrollo de Scania Euro 6 es probablemente el proyecto más avanzado en cuanto a tecnología en la historia de Scania. Una notable obra de ingeniería, construida sobre el liderazgo técnico e innovador que han caracterizado a esta compañía. *“Estamos entregando soluciones de transporte que respondan a las demandas que la globalización, el cambio climático y la enorme urbanización requieren”*, señaló Sebastián Figueroa, Director General de Scania Chile.

Para las aplicaciones de transporte público en Chile, Scania dispondrá de la tecnología de motorización de bajas emisiones sobre combustible diésel.

Al ajustarse a esta norma europea, que tiene como objetivo reforzar los valores límite de las emisiones contaminantes aplicables a los vehículos, Scania pone en el mercado la tecnología más limpia y viable hoy en día existente.

En diésel los requisitos de la norma Euro 6 se logran con el uso combinado de desarrollos tecnológicos de control de emisiones, con tecnologías ya existentes, como Scania EGR (Recirculación de gases de escape), Scania VGT (Turbo de geometría variable), Scania SCR (Convertidor catalítico selectivo de inyección de urea), el DPF (Filtro de partículas con sistema de regeneración) y el XPI (Sistema de inyección de alta presión). Estos sistemas se integran completamente con el nuevo sistema en pos del tratamiento de gases de escape. Es decir, se utilizan componentes ya exitosos con excelentes resultados, ahora alineados para ajustarse a la última norma establecida en Europa.

Los motores Scania Euro 6 contienen, además, un sistema de dosificación de AdBlue (productor químico reduce el nivel de emisiones de los vehículos pesados con motor diésel). La compañía sueca emplea la misma plataforma de motores para todos los niveles de emisión con tecnologías ya probadas.

Así, Scania Euro 6 ofrece una tecnología más verde, atractiva y moderna, además de eficiente, en cuanto a los niveles de emisiones. Con ello, tanto la liberación

de óxido de nitrógeno, como de otras partículas, conformarán una quinta parte de lo que actualmente generan los motores Euro 5.

### ELEMENTOS DE SEGURIDAD

Para Scania el actor más importante para una empresa de transporte es su conductor, su seguridad, comodidad y su trabajo, todo lo que genera un impacto inmediato en el costo de operación y en el medioambiente. Sofisticados frenos y sensores electrónicos de estabilidad, son algunos ejemplos de cómo esta marca refuerza su compromiso de aumentar la seguridad vial.

Camiones y buses Scania cuentan con EBS (Sistema Electrónico de Frenado) cuyas características claves son la respuesta inmediata y la máxima estabilidad; ESP (Programa Electrónico de Estabilización) que apoya al conductor en situaciones difíciles, donde hay riesgo de producir un efecto de tijera, patinando o sobreviraje; Alcolock, sistema que impide que el vehículo avance a menos que el conductor pueda conducir correctamente; Retarder Scania, que proporciona un control total de la velocidad con sólo tocar un botón o pisar suavemente el pedal de freno y Scania AEB (Sistema avanzado de emergencia de frenado), que utiliza tecnología de radar de larga distancia y un sensor en el frente que alerta a los conductores y además, actúa sobre los sistemas de control del vehículo ante peligros potenciales de colisión.

Y para una mayor seguridad y visibilidad, Scania ha incorporado un sistema de cámaras, delantero y trasero, con visión total en la consola central.

### ACERCA DE SCANIA

Scania es uno de los principales fabricantes mundiales de camiones y autobuses para el transporte pesado y de motores industriales y marinos. Comercializa sus productos en más de 100 países, con líneas de producción en Europa, Asia y Latinoamérica, con la posibilidad de intercambio global de componentes y vehículos completos.



Mónica Wityk destaca la necesidad de trabajar en la ampliación del modo ferroviario y en el uso de sistemas de cobro eléctrico.

Por su parte, Diego Ramírez suma a lo anterior que *“existe un problema muy grave con los robos de camiones, por lo que hemos pedido a las autoridades revisiones documentales y de cabina a la policía a cargo de fiscalizar estas rutas. Esto es gravísimo ya que excede las meras capacidades de la industria. Señalamos también la necesidad de zonas de descanso para conductores. En materia de seguridad vial, sigue pendiente en el Congreso el proyecto de ley que establece la obligación de los puertos para instalar sistemas de pesaje de control a los camiones, algo que hoy no existe pero que explica que estos vehículos pueden ser despachados con contenedores sobrecargados, algo en lo cual el transportista no tiene ninguna responsabilidad”*.

Respecto a introducir modificaciones a los actuales trazados de caminos urbanos, Ramírez sostiene que *“eso es lógico. No solo los accesos a las ciudades o las terminales portuarias, lo que genera problemas de congestión urbana, sino en los trazados mismos, para evitar accidentes. Por eso, agradecemos la nueva visión del Ministro Undurraga, de considerar las opiniones de los usuarios antes de definir un proyecto y realizarlo”*.

Ello que puesto que *“nuestro aporte consiste en llevar a los planificadores y autoridades la visión de los usuarios mayores organizados que diariamente ocupan los caminos y financian con sus peajes gran parte del sistema concesionado vial. Qué mejor opinión concreta, como aporte a un proyecto, que la opinión de transportistas profesionales cuyo trabajo se desarrolla en la ruta. Por eso, tenemos un diálogo constante con la autoridad, porque la misión de la Confederación en este ámbito concreto consiste en mostrar eventuales falencias, indicar mejoras, señalar debilidades y plantear soluciones. Otro punto importante es que las empresas de transporte renuevan constantemente sus máquinas por otras con tecnologías más*

*seguras, que son un aporte tanto a la eficiencia productiva como a la seguridad vial”*, termina concluyendo Ramírez.

En este mismo sentido, Mónica Wityk sostiene que *“se deben revisar que se cumplan los estándares de seguridad y todo lo que se menciona anteriormente, llámese pasarelas, señalética, estaciones de emergencia y servicios a los transportistas, entre otros. Lo importante a tener en cuenta en el planeamiento del desarrollo, es el respeto entre las distintas actividades (transporte y urbanismo) para una buena convivencia y que las intervenciones que se realicen en la faja y entorno vial no inhiban el crecimiento y desarrollo de las actividades antes mencionadas”*.

Agrega Mónica Wityk que *“en promedio, los primeros seis meses del año, el 18% del total de vehículos registrados en la plaza de peaje Melipilla corresponde a camiones que transitan por la Autopista del Sol con carga del Puerto San Antonio y esto tiene correlación con el movimiento de este terminal portuario y la cantidad de carga que se mueve por dicha autopista”*.

*Proyectando el aumento de la capacidad portuaria es necesario considerar el contar con una mayor capacidad de las autopistas, a la vez trabajar fuertemente en la ampliación del modo ferroviario y la utilización de sistema de cobro electrónico”*.

Agrega que con la incorporación de un PGE en esta zona, se debe *“realizar coordinadamente la implementación de las inversiones públicas y privadas para que ambas, la ciudad y el desarrollo productivo, puedan coexistir manteniendo o mejorando la calidad de vida de las ciudades que los acogen”*.

También es de la opinión, con respecto a la ruta 78, que deben mejorarse temas de seguridad y congestión en horarios peak. *“Una buena solución sería ampliar a una tercera pista desde Melipilla a Santiago. Además de generar un nuevo acceso al Puerto San Antonio, aumentar la cantidad y calidad de las caleterías en zonas urbanas e industriales, así como también, la iluminación en ellas”*.

De igual manera, la gerente de Colsa sostiene que los usuarios pueden aportar *“regulando el tráfico de camiones mediante la instalación de puntos de regulación de frecuencia que permitan aliviar la congestión en horarios de alta demanda, además de incorporar tecnología que permita una mejor coordinación en los distintos servicios y flujos logísticos que operan en la industria”*.

Finalmente, Mónica Wityk manifiesta que *“en el ámbito de la actividad industrial portuaria, sin duda resulta relevante contar con carreteras como la Ruta de la Fruta, con mayores estándares que permitan una conexión directa con la Autopista del Sol, además de seguridad e iluminación. También es imperativo contar con un segundo puente sobre el río Maipo, antes de llegar a la zona urbana de la comuna de Santo Domingo por el lado sur”*.

*Este tipo de infraestructura permitiría un mejoramiento en la calidad de vida de los residentes de las comunas de Santo Domingo y San Antonio, y posibilitará el desarrollo de inversiones en diversos ámbitos de la economía”*. 



"Los resultados expuestos son debido al trabajo sistemático y organizado", destacó el gerente de Puerto Mejillones Ultraport, Richard Paulsen.

## ULTRAPORT PUERTO MEJILLONES CUMPLIÓ UN AÑO SIN ACCIDENTES

IST ENTREGÓ UN RECONOCIMIENTO AL GERENTE DE PUERTO MEJILLONES  
TRAS CUMPLIR UN AÑO SIN ACCIDENTES.

Un año sin accidentes cumplió en sus operaciones de Puerto Mejillones Ultraport, en una ceremonia realizada en Antofagasta, y por lo mismo, el Instituto de Seguridad del Trabajo entregó un reconocimiento al gerente de la empresa, Richard Paulsen.

El ejecutivo destacó la importancia de la distinción, señalando que *"no es más que el fruto del esfuerzo realizado durante años en temas preventivos, los resultados expuestos son debido al trabajo sistemático y organizado que hemos realizado con nuestros trabajadores, los cuales han comprendido lo importante que es el llegar sano a su hogar cada día. Cabe destacar que este objetivo es gracias*

*a la acción mancomunada entre la línea ejecutiva y la laboral de Ultraport Puerto Mejillones", valoró.*

Es importante mencionar que las actividades de reconocimiento comenzaron con un recorrido por cada una de las secciones, entregando un estímulo y compartiendo un refrigerio con los trabajadores y alentándolos a que los propósitos deben permanecer en el tiempo y no deben ser olvidados por el hecho de lograr este primer objetivo.

IST destacó a Puerto Mejillones y a Ultraport, instándoles a seguir en la senda de la prevención -y no como concepto técnico- sino como una virtud que pone las conversaciones como generador de objetivos y cumplimiento de metas. 🌍

# SIOP 2014 CONFIRMA NÓMINA DE CONFERENCISTAS INTERNACIONALES



---

EE.UU., ESPAÑA Y JAPÓN SERÁN REPRESENTADOS POR IMPORTANTES EXPOSITORES  
EN ESTA SEXTA VERSIÓN DEL SEMINARIO DE INGENIERÍA Y OPERACIÓN PORTUARIA, 2014.

---

Con un nutrido programa el Seminario Internacional de Ingeniería y Operación Portuaria, SIOP 2014 se proyecta como una gran instancia para conocer las últimas tendencias en la industria marítimo-portuaria. El encuentro –que se realizará entre los días 15, 16 y 17 de octubre de 2014 en el Edificio Convenciones de Zofri, Iquique- contará con las presentaciones de profesionales expertos del sector privado, así como también del mundo de la docencia, consultoría y también de organismos internacionales como la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (Cepal) que además se suma como socio estratégico del SIOP.

Además de la Comisión Económica para las Naciones Unidas, la actividad integró como aliado al Instituto de Hidrodinámica Aplicada de España (INHA), el cual también será representado por un expositor. Esta sexta versión de SIOP está organizada por la Empresa Portuaria Iquique (EPI) y cuenta con el patrocinio de la Dirección de Obras Portuarias (DOP), el Instituto Nacional de Hidráulica (INH), GHD S.A. y la Universidad de Valparaíso.

## PARTICIPA EN EL EVENTO MARÍTIMO PORTUARIO DEL AÑO

**VI edición** | 15, 16 y 17  
de octubre  
Salón auditorio - Ed. Convenciones ZOFRI - Iquique - Chile

### Conferencistas

José Borrero, PhD en Ingeniería de Costa de University of Southern California (USCI). Docente, investigador y consultor

Hermann Fritz, Ingeniero civil, doctor y profesor en Georgia Institute of Technology, experto en tsunamis y desastres costeros

Koichi Sase, Experto en uso de puertos post desastres JICA - Japón.

Felipe Caselli, Académico Universidad de Valparaíso - Ingeniería Civil Oceánica - Chile.

Ismael Verdugo, Ingeniero Naval y Oceánico, Director Técnico de SIOP21

Kerry Simpson, MCE Civil Engineering de California State University y BS Oceanography de Humboldt State

Takashi Tomita, Director of Marine Information and Tsunami Division, Port and Airport Research Institute (PARI) - Japón

Kerry Simpson, MSc. Senior Engineer Moffat&Nichol - EEUU

Boris Even, Ingeniero Civil, Director de Arcelor Mittal CRPS y especialista en sistemas de tablastacas, Luxemburgo.

Carlos Miguel, Jefe de la Unidad de Políticas para el Desarrollo Sostenible de la Cepal.

Yasuhiro Akakura, Associate Professor, Kyoto University - Japón.

José Luis Monsó de Prat Representante del Instituto de Hidrodinámica Aplicada de España (INHA)

**Inscripciones e información en [www.seminariopuertos2014.cl](http://www.seminariopuertos2014.cl)**



## Principales temas

La primera jornada estará dedicada a la Oceanografía, Ingeniería de Costa, tsunamis y modelaciones, mientras que el segundo día estará enfocado en la planificación y operación portuaria, técnicas constructivas y cambio climático.

El cierre del seminario contará con la presencia de expertos japoneses que expondrán acerca de tsunamis y terremotos en Chile y Japón, desde una perspectiva de la gestión de desastres.

En este marco, SIOP 2014 confirmó a nuevos conferencistas expertos internacionales que vendrán desde Estados Unidos, Nueva Zelanda, Luxemburgo y España, así como también nuevos auspiciadores nacionales e internacionales: Moffatt & Nichol, Iquique Terminal Internacional (ITI) y el Instituto de Hidrodinámica Aplicada de España (INHA). En su calidad de Media Partners participan Puertos de Chile y **Marítimo Portuario**.

## Conferencistas destacados

Entre los expertos visitantes se cuentan a especialistas reconocidos de primer nivel.

### • Hermann M. Fritz.

Ingeniero Civil, PhD y profesor en Georgia Institute of Technology, experto en tsunamis y desastres costeros (EE.UU.). El profesor Fritz recibió su doctorado en ingeniería hidráulica en el ETH (Instituto Federal Suizo de Tecnología) en 2002 y, desde 2003, ha sido asistente y profesor asociado en el Instituto de Tecnología de Georgia. Su investigación se centra en aspectos fluido dinámicos de los peligros naturales como tsunamis, tormentas, huracanes y deslizamientos de tierra, así como su mitigación y protección de la costa. Su investigación en las ondas de agua hidrodinámicas y la ingeniería costera incluye experimentos de laboratorio, teoría, simulaciones y un

extenso trabajo de campo. Ha participado en más de una docena de campañas de reconocimiento después de los desastres que abarcan tanto tsunamis (Tohoku de 2011, Chile 2010, Haití 2010, Mentawai 2010, Islas Salomón 2010 y 2007, Samoa y Tonga 2009, Perú 2007, Java 2006, Océano Índico de 2004) como tormentas y ciclones (ciclón Nargis de 2008, ciclón Gonu 2007, huracán Katrina, 2005). Los datos recopilados han tenido un impacto significativo en la comprensión de los daños generados por dichos desastres.

Fritz además ha desarrollado técnicas innovadoras, como el análisis científico de videos obtenidos de sobrevivientes y de cámaras de vigilancia, acerca de los tsunamis que invaden las comunidades costeras, lo que ha permitido la primera cuantificación de los parámetros mecánicos de su flujo. Ello ha proporcionado datos sin precedentes sobre la dinámica de los tsunamis. Gracias al uso de tecnologías de última generación, Fritz ha recabado datos de alta calidad en 3D para comprender el fenómeno de la propagación de los tsunamis.

### • José Borrero.

PhD en Ingeniería de Costa de University of Southern California (USC), cuenta con una vasta experiencia como docente, investigador y consultor en Nueva Zelanda. En 2002 José Borrero obtuvo su doctorado en ingeniería costera en Los Ángeles, California. Después, trabajó como profesor de posdoctorado e investigación antes de llegar a Raglan, Nueva Zelanda en 2006 para trabajar con el grupo de consultoría oceanográfica ASR Ltd. En mayo de 2012, asumió como director de eCoast Ltd., compañía de consultoría e investigación marina con sede en Nueva Zelanda que proporciona experiencias de modelado avanzado de medio ambiente e ingeniería.

eCoast desarrolla soluciones sostenibles mediante la comprensión y cuantificación de los sistemas naturales, y la aplicación de modernas tecnologías al estudio de ciencia, mediante enfoques multidisciplinarios.



Mejoramiento de Tecnología para Desarrollar una Comunidad Resiliente ante los Tsunamis. En mayo de 2012, el Dr. Tomita dictó la charla “Efectos y Lecciones Aprendidas del Tsunami de Japón 2011” en el Auditorio San Agustín de la Escuela de Ingeniería de la Pontificia Universidad Católica de Chile, como parte de las actividades del Proyecto de Investigación para el Mejoramiento de Tecnología para Desarrollar una Comunidad Resiliente ante los Tsunamis, que reúne a ingenieros y expertos en catástrofes de organismos públicos y universidades chilenas y entidades gubernamentales japonesas.

• **Felipe Caselli Benavente.**

Ingeniero Civil Industrial y Magister en Ingeniería de Negocios de la Universidad Adolfo Ibáñez, inició sus labores en la Escuela de Ingeniería Civil Oceánica (Universidad de Valparaíso) desde temprano en su carrera profesional, realizando actividades ligadas a la administración académica así como de docencia de asignaturas del área de gestión y procesos. Ha sido parte del equipo que ha llevado adelante la formulación de una malla orientada a competencias; lo que lo ha llevado a interesarse en el área del proceso de enseñanza - aprendizaje de la ingeniería. Coordinador de Investigación y Postgrado de la Facultad de Ingeniería, participa en proyectos conjuntos con entidades chilenas y japonesas para incrementar y mejorar la capacidad de resiliencia de las comunidades costeras ante desastres por tsunami, específicamente en el desarrollo de una metodología para que los puertos elaboren su plan de continuidad de negocios (BCP).

**Además, se suman:**

- Kerry Simpson, MCE Civil Engineering de California State University y BS Oceanography de Humboldt State University de California. Actualmente es Senior Project Manager en Moffatt&Nichol de EE.UU. Moffatt & Nichol es una destacada compañía consultora de infraestructura a nivel global que se especializa en el planeamiento y diseño de instalaciones que dan forma a líneas costeras, puertos y ríos, así como en técnicas innovadoras para el transporte relacionadas con el movimiento de carga terrestre.
- Boris Even, Ingeniero Civil, Director de Arcelor Mittal CRPS y especialista en sistemas de tablestacas. (Luxemburgo)
- Carlos Miguel, Jefe de la Unidad de Políticas para el Desarrollo Sostenible de la Cepal.
- Koichi Sase, Experto en el uso de puertos post desastres, JICA – Japón. Koichi Sase, director (s) de Planificación General de Puertos del Ministerio de Infraestructura y Transporte de Japón
- Yasuhiro Akakura, Dr. Ingeniería, Associate Professor, Kyoto University – Japón.
- Representante (por definir) del Instituto de Hidrodinámica Aplicada de España (INHA).

Para más antecedentes, revisar la página web del SIOP: [www.seminariopuertos2014.cl](http://www.seminariopuertos2014.cl)

• **Ismael Verdugo.**

Ingeniero Naval y Oceánico por la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Navales de la Universidad Politécnica de Madrid. Actualmente es Director Técnico de SIOPORT21 de España. Dirige, planifica y supervisa los proyectos técnicos de Siport21 y es el responsable de la oficina técnica. Sus especialidades de trabajo se centran en los estudios sobre la maniobrabilidad de buques en puerto, utilizando simulación mediante piloto automático y en tiempo real, así como en el desarrollo de modelos numéricos para la resolución de problemas de hidrodinámica y dinámica del buque. Miembro de la Asociación Internacional de Navegación (PIANC) y colabora en diversos proyectos de colaboración industrial (JIP).

• **Takashi Tomita.**

Director of Marine Information and Tsunami Division, Port and Airport Research Institute (PARI) – Japón. El Dr. Tomita es investigador de PARI de Japón, vicedirector del centro de investigación en desastres marítimos de Asia Pacífico y responsable científico de la contraparte japonesa del Proyecto de Investigación para el

Porque conocemos el valor  
**de estar bien informado**

MEDIOS DIGITALES  
PRENSA ESCRITA  
REDES SOCIALES  
RADIO  
TELEVISION

**LITORALPRESS** Monitoreo y análisis de medios | Teléfono : (56-2) 287 37 600 | [www.litoralpress.cl](http://www.litoralpress.cl)



# EL LADO **B** DEL TURISMO EN RAPA NUI

---

CONECTIVIDAD Y TURISMO SE VINCULAN EN ISLA DE PASCUA MÁS QUE EN CUALQUIER OTRO SITIO, PUES SU VALOR ARQUEOLÓGICO Y BELLEZA ESCÉNICA SE CONOCE Y TRANSMITE A NIVEL INTERNACIONAL A TRAVÉS DE LAS REDES SOCIALES, DE LAS AGENCIAS Y OPERADORES TURÍSTICOS PRECISAMENTE A TRAVÉS DE LOS MEDIOS GLOBALES DE COMUNICACIONES.

---



Por: Equipo Marítimo Portuario

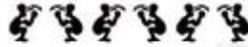
Fotos en Isla de Pascua: Pablo Castro Vergara

**I**orana! Pehe Korua?  
[Hola, ¿Cómo están?]

Responder a esta interrogante fue el propósito de estos tres artículos publicados en **Marítimo Portuario (Ediciones 69, 70 y 71)**, a través de los cuales buscamos describir los presentes y crecientes retos energéticos, medioambientales y de conectividad marítima y aérea que enfrentan los habitantes de Te Pito, el “Ombiligo de la Tierra” en su día a día. En esta parte, tercera y última, entregamos una mirada desde la cultura y el turismo, corazón y motor que impulsa la economía y finanzas de Rapa Nui.

Destino turístico de interés mundial por la belleza de sus paisajes y su intrínseco valor arqueológico, las cifras dan cuenta de un incremento sostenido en el número de visitantes que arriban a la Isla año tras año. En efecto, durante 2013 la Junta de Aeronáutica Civil (JAC) informó de 152.593 llegadas y salidas entre Santiago e Isla de Pascua, lo que comparado con el año anterior, representa un aumento del 12,7%. Por su parte, el tráfico aéreo internacional nos dice que en 2013 nuevamente se produjeron viajes desde Papeete y Lima hacia Isla de Pascua, con 7.052 pasajeros (3.437 llegados y 3.615 salidos) y 3.698 (1.722 llegados y 1.976 salidos), respectivamente.

En tanto, la Corporación Nacional Forestal (Conaf) informó de 58.459 visitantes al parque nacional Rapa Nui durante 2013, la que estuvo compuesta por 30.365 chilenos y 28.094 extranjeros. De esos extranjeros, el 15,9% provino de EE.UU., el 11,7% de Francia y el 9,3% de Brasil.



Principales visitantes extranjeros al Parque Nacional de Rapa Nui, 2013



Fuente: Informe Anual 2013: Turismo”, INE y Servicio Nacional de Turismo (Sernatur).

Rapa Nui alberga a cerca de 14 hoteles y 18 residenciales. En conversación con **Marítimo Portuario** desde la Isla, el presidente de la Cámara de Turismo de Isla de Pascua y propietario del Hotel Vai Moana, Edgar Hereveri, manifiesta que el número de visitantes efectivamente crece con cada temporada. Por ello, los requerimientos energéticos también son mayores y deben ser sustentables garantizando el respeto al medio ambiente. Si bien se muestra partidario de introducir Energías Renovables No Convencionales (ERNC), precisa que “se trata justamente de no incorporar más petróleo, sino que de introducir inversiones que vayan en la línea del desarrollo sustentable que es lo que nosotros planteamos. Nuestra idea es usar los recursos naturales para generar nuestra propia energía. Eso es clave y representa un desafío: mejorar las tecnologías que nos permitan minimizar los impactos ambientales y atraer inversión privada a la isla. Hace mucho tiempo que buscamos introducir ERNC en la Isla”.

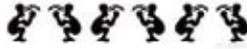
Hereveri estima que durante 2013 llegaron unos 70 mil turistas más o menos, pero “como no tenemos estadísticas oficiales, sacamos un porcentaje de acuerdo a las cifras que entregan las líneas aéreas, la Armada de Chile y el control de la PDI. Los turistas se quedan entre 3 a 4 días en promedio, pero estos últimos tiempos han aumentado, sobre todo en periodos de verano. Los que vienen lo hacen no sólo atraídos por los sitios arqueológicos, sino por un tema de seguridad y tranquilidad de la isla, la playa y el clima”.

## Mayor turismo, necesidades crecientes

Agrega que, en general, la Isla está preparada para absorber dicho incremento de turistas. Recuerda que cuando se produjo un eclipse, “vino mucha gente y hubo temor y en ese momento comprobamos que no había inconvenientes mayores. Ahora, el incremento del turismo hacia la Isla es permanente, cada vez llegan más viajeros, pues registramos un 22% de crecimiento anual. Esto responde a un plan de promoción que ha desarrollado en conjunto la Cámara de Turismo y LAN Chile, que se han encargado de promocionar a la Isla en el exterior, despertando interés en el mercado europeo, norteamericano, asiático y ahora sudamericano. Todavía tenemos espacio para entregar todos los insumos necesarios para responder a los requerimientos del turismo”.

Respecto al crecimiento proyectado, precisa que se encuentran elaborando un plan relacionado con el futuro del turismo en la Isla, el que se espera entregará tres insumos: un estudio de mercado que les permitirá visualizar cómo es el comportamiento turístico dentro de la Isla; el segundo es la actualización de la capacidad de carga y el tercero, el diseño de un plan de promoción para Rapa Nui. “La pregunta de hasta cuándo tendremos capacidad, es la que justamente queremos responder a partir del estudio de capacidad de carga, pues ello nos permitiría visualizar y entregar la información estadística para llevar a cabo una mejor planificación. No tenemos un plan diseñado en la actualidad que nos permita estimar hasta cuándo podremos continuar creciendo”.

Más que crecer, el trabajo al que apuntan es hacia entregar calidad y no cantidad. “No podemos ofrecer un turismo masivo, sino más bien selectivo, turismo arqueológico y cultural. Por eso, como Cámara trabajamos en el desarrollo sustentable de nuestra



actividad con participación activa de la comunidad, lo que nos permita mejorar nuestros planes de promoción”, afirma Hereveri.

## Conectividad marítima de la Isla

Sobre este particular, señala que “la Isla es un lugar muy frágil, por lo que cualquier obra que se desarrolle debe ser sustentable y armónica. Fuimos impulsores del proyecto para la reserva marina en el frente de Hanga Roa. Sabemos que nuestra geografía no permite levantar un terminal portuario como tal. Lo que podemos hacer es mejorar nuestra conectividad a través de dos opciones. La primera es optimizar el desembarque de carga en el sector norte de Hanga Piko. Es decir, mejorar ese sector para que el desembarque se haga ahí mismo y no se intervenga otra zona dentro de la isla. La otra alternativa (sobre todo en invierno, donde el viento cambia de dirección repentinamente) está en el costado sur de la isla, donde hay un pequeño muelle donde se desembarca el combustible y eso se podría mejorar, como alternativa”.

Finalmente, respecto a desafíos pendientes, Hereveri manifiesta que deben mejorarse las telecomunicaciones en Rapa Nui, toda vez que “el turismo funciona precisamente a través de internet, tanto el sistema de posicionamiento como destino turístico, promoción, reservas, etc. En este momento es un

gran desafío para los sectores público y privado. El actual operador debe mejorar el servicio que entrega a la Isla, pues ello está afectando a nuestro desarrollo y sí está llegando a una situación de crisis. No podemos continuar ampliando el servicio domiciliario de conexiones a internet, mientras que el canal y la banda que se entrega es la misma. A mayores usuarios con una misma banda, se nos ve muy complicada la velocidad de las conexiones para navegar. Lo mismo nos afecta para la compra de insumos, pago de materiales, etc. Debieran llegar más operadores de telecomunicaciones para incrementar nuestra velocidad de conexión, con mejores opciones...”

## Conectividad y cultura en Rapa Nui

Uno de los sitios que despierta enorme interés de los visitantes en Rapa Nui es el Museo Antropológico Padre Sebastián Englert, institución pública dependiente de la Subdirección Nacional de Museos. La misión del Museo es “promover la comprensión de la cultura Rapa Nui y contribuir a la identidad, autoconocimiento y desarrollo de esta comunidad”. En conversación con **Marítimo Portuario** desde la Isla, el director del Museo, Francisco Torres Hochstetter, relata cómo se vive el día a día en Te Pito. “El agua potable se saca de pozos desde la napa subterránea, los cilindros de gas se traen en barco, la gasolina se trae en barco y almacena en estanques, mientras que la mercadería

llega en barco y avión dependiendo si es perecible o no. Como se aprecia, la dependencia de la Isla en sistemas de abastecimiento externo, especialmente el barco, es su talón de Aquiles. Si no llega el buque petrolero, entonces no se pueden alimentar los generadores eléctricos, los vehículos y tampoco el combustible para el avión. Sin ese suministro, Rapa Nui quedaría efectivamente aislada”.

Precisa que a lo largo de los años, el abastecimiento marítimo ha mejorado, desde un buque al año (y a veces más distanciados) a comienzos del siglo XX hasta dos buques al mes como ocurre actualmente. “Diría que esa situación se ha arreglado y ya no ha habido problemas de falta de gas, como me tocó vivir más de alguna vez. El mayor problema es la creciente demanda de abastecimiento en la medida que se acrecienta la población debido a la migración y el aumento del turismo. Por esta razón, hay una constante amenaza de desabastecimiento”.

Ello puesto que la Isla carece de un muelle de atraque como tal, entonces las descargas quedan condicionadas por el tiempo. En caso de haber mar agitado, la descarga se suspende. “Quizás el mayor problema es el riesgo que enfrentan quienes trabajan en la descarga, puesto que cargar los contenedores en las barcasas mientras éstas se mueven con la marea junto con el barco es complejo. Ha habido varios accidentes producto de lo mismo, incluso algunos fatales”.

## ÚNETE AL NUEVO SISTEMA LOGÍSTICO PORTUARIO DE VALPARAÍSO



# SILOGPORT

SISTEMA LOGÍSTICO PORTUARIO

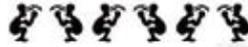
**BENEFICIOS:**

- ✦ Visibilidad y trazabilidad del flujo de las cargas dentro y fuera del puerto.
- ✦ Anticipación de la demanda de servicios logísticos, planificando la oferta y disponibilidad de recursos.
- ✦ Fluidez en el traslado físico de las cargas, optimizando el uso de la infraestructura instalada.
- ✦ Sincronización del traslado físico de las cargas con su tramitación documental.
- ✦ Reducción de los trámites manuales, presenciales y la re-digitación de datos.
- ✦ Unificación de las comunicaciones eliminando las brechas tecnológicas en la comunidad logística - portuaria.

SE PARTE DE LA NUEVA FORMA DE GESTIONAR LAS OPERACIONES LOGÍSTICAS DEL COMERCIO EXTERIOR EN CHILE



silogport@puertovalparaiso.cl
puertovalparaiso.cl
Un producto PuertoValparaíso



Francisco Torres precisa que *“el problema del abastecimiento no tiene que ser visto sólo desde el punto de vista de la cantidad, sino que abordarse de manera integral para asegurarse de mantener un equilibrio ambiental en la Isla”*.

Desde las funciones que ocupa en el Museo, Francisco Torres explica que la situación actual de conectividad es un tema no menor, pues *“muchas veces la disponibilidad de materiales y/o el tiempo que demoran en llegar las compras que hacemos de insumos para el Museo o traer exhibiciones nos afectan. También hay que considerar la disponibilidad de pasajes, ya sea para ir al continente como para venir a la Isla. Esto nos complica a veces, cuando hemos querido traer personas o tener que viajar nosotros mismos”*.

¿Cómo se podría mejorar la conectividad de la Isla? En opinión de Torres no es fácil. *“Creo que hay dos consideraciones principales que tener en cuenta. La primera es el valor final de las mercancías y la segunda es el impacto medioambiental que tiene en la Isla un aumento del flujo de bienes. En el caso particular de pensar en un puerto, esto implicaría también considerar el saneamiento de los buques que pudieran atracar, puesto que siempre en la carga llegan ratones y otras especies de alimañas que podrían tener un grave efecto ambiental local. Hoy el hecho que los buques estén a la gira mientras descargan crea una cierta barrera favorable”*.

Por ello, indica que *“el problema del abastecimiento no tiene que ser visto sólo desde el punto de vista de la cantidad, y ésta como algo positivo, ya que un aumento siempre redundará en mayor cantidad de contaminación y efectos derivados de la superación del límite de la capacidad de carga de la Isla. Es un tema que tiene que abordarse de manera integral para asegurarse de mantener un equilibrio ambiental y tampoco afectar su patrimonio ni los valores que hacen de ella un sitio del patrimonio mundial y un lugar tan atractivo para visitar”*.

Asimismo, explica que el actual aprovisionamiento logístico de Rapa Nui conlleva otras consecuencias desfavorables, donde *“el principal problema es el costo de las mercancías. En general, el hecho de ser un lugar pequeño lleva al surgimiento de monopolios en diferentes áreas. La descarga es una de ellas, así como también el transporte aéreo. También se da en las telecomunicaciones y otros servicios”*.

## Costos y factores tributarios

Otro elemento a considerar se refiere al funcionamiento del sistema tributario en la Isla. Bien lo explica Francisco Torres, quien sostiene que *“tengo la impresión que uno de los factores que influye fuertemente en los costos es el hecho que la Isla esté exenta del pago de IVA (aunque eso en la práctica se ha hecho extensivo a casi todo tipo de impuestos). Esto que pudiera parecer un contrasentido, pues en mi opinión tiene lógica si uno piensa que las mercaderías se compran en el continente con IVA y luego éste no pueden descontarlo los comerciantes, lo que hace que el precio final siga teniendo IVA. Por otro lado, si el comerciante lo descuenta porque tiene inicio de actividades en el continente, entonces no necesariamente ese descuento beneficia al consumidor sino que se suma a la ganancia. El problema finalmente es que no se cuenta con esa información para fiscalizar o en último caso tener claridad de dónde poder atacar el problema. En otro ámbito la exención, por ejemplo, ha permitido un incremento del parque automotriz desmedido para la capacidad de la Isla. Como el permiso de circulación cuesta sólo \$700, de igual forma resulta conveniente traer vehículos, aunque el costo del traslado sea alto. En cada buque que llega, se descargan por lo menos unos 3 vehículos”*.

Agrega que *“el problema tampoco es una excesiva fiscalización, sino que muy por el contrario. Faltan herramientas para mejorar la fiscalización y ampliarla de manera de transparentar la situación actual, de manera de poder atacar los problemas donde corresponde”*.

Es cierto también que no existe mucho espacio disponible para grandes obras de infraestructura pública, indica. *“Un mayor ritmo de abastecimiento podría generar problemas en el acopio. Además, en el caso de un puerto, el impacto visual y en el entorno sería gigantesco, sin importar el lugar donde se quisiera instalar”*, concluye manifestando Torres. 🌐





De izq. a der.: Philipp Bezler, analista de Estrategia Energy Sector; Andreas Boes, Smart Generation Solutions Sales LATAM and Caribbean; Alvaro Saldaña, Gerente de Ventas, Instrumentación, Control y Sistemas Eléctricos (E P IE) Región Austral y Horacio Schoo, Sales Manager Energy Sector, todos de Siemens Chile.

# SIEMENS: DESARROLLANDO ENERGÍAS RENOVABLES 2.0

---

EN UNA PERFECTA COMBINACIÓN ENTRE ENERGÍAS EÓLICAS, FOTOVOLTAICAS, BATERÍAS Y DIÉSEL, LA COMPAÑÍA ALEMANA PROYECTA, DISEÑA Y DESARROLLA PLANTAS TURNKEY (LLAVE EN MANO) QUE INTEGRAN ENERGÍAS RENOVABLES, MINIMIZANDO COSTOS OPERACIONALES Y EMISIONES CONTAMINANTES PARA OBTENER UN SUMINISTRO ENERGÉTICO CONFIABLE Y SUSTENTABLE.

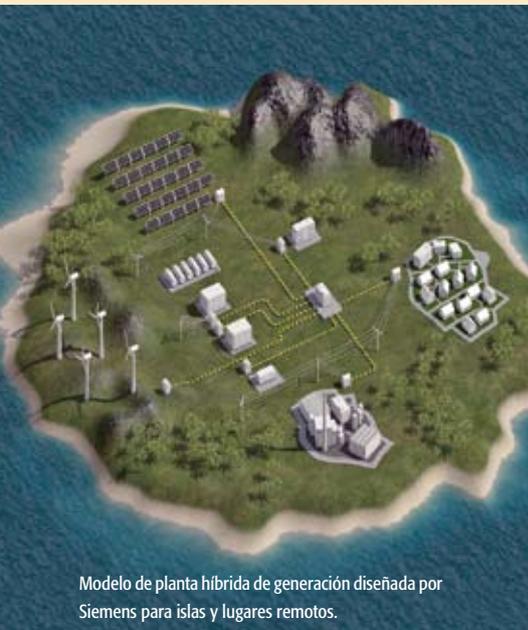
---

Un reciente informe de la Agencia Internacional de la Energía (IEA, por sus siglas en inglés) destacó que la generación eléctrica a partir de fuentes renovables como la eólica, solar e hidroeléctrica creció fuertemente durante 2013, alcanzando casi el 22% de la matriz de generación mundial, y estaba a la par con la electricidad a partir de gas, cuya generación se mantuvo estable. En esa dirección, la directora ejecutiva de la IEA, Maria van der Hoeven, ha señalado que *"dada su naturaleza de capital intensivo, las energías renovables requieren de un contexto de mercado que asegure una rentabilidad razonable y predecible para los inversionistas. Esto exige una seria reflexión sobre el diseño del mercado necesario para lograr un mix energético mundial más sostenible"*.

Ello dado que desde hace algunos años investigadores y analistas del mercado energético llaman la atención sobre el agotamiento a mediano

plazo de los combustibles fósiles a escala planetaria. Al respecto, compañías internacionales trabajan en respuestas medioambientalmente sustentables impulsando energías renovables. Una de ellas es Siemens Chile que -desde hace décadas- a nivel internacional ha desarrollado soluciones híbridas que no sólo minimicen los costos operativos del empleo del diesel, sino también sus emisiones sobre la atmósfera hasta más de un 60%.

Tal como explica Andreas Boes, Smart Generation Solutions Sales LATAM and Caribbean, responsable para estas soluciones para Latinoamérica de Siemens, *"nuestro propósito es llevar a la energía renovable a un nuevo nivel tecnológico, como en una versión 2.0, esa es la idea básica"*. Precisamente mediante plantas híbridas de generación, es decir, compuestas por fuentes variadas de energía. *"La característica de las plantas híbridas es que no sólo emplean fuentes fósiles cuyo suministro está siempre disponible, sino que también se alimentan de la matriz eólica, solar, hídrica o cualquier otra. Debemos ser capaces, entonces, de determinar aquellos elementos que nos aseguren cumplir con los requerimientos de por ejemplo, una isla o lugares remotos, cuyas necesidades energéticas*



Modelo de planta híbrida de generación diseñada por Siemens para islas y lugares remotos.

como las de cualquier otro asentamiento humano son 24/7, es decir, energía eléctrica las 24 horas al día y los 7 días a la semana”.

Típicamente, las plantas a diésel son usadas para suministrar electricidad en islas y sitios alejados. Con el fin de disminuir el consumo de combustible, los gastos de transporte y las emisiones asociadas, los generadores diésel pueden ser complementados con energía renovable. Garantizar la estabilidad de la red y la calidad de la energía suministrada son prerrequisitos en todos los modos de operación. Sin embargo todos los esfuerzos obedecen una sola razón: seguridad de suministro eléctrico al consumidor, a mínimo costo.

Andreas Boes precisa que Siemens ha desarrollado un modelo de negocios que responde al desafío de desarrollar una planta híbrida de generación bajo la modalidad turnkey diseñada para islas y lugares remotos. Siemens en su modelo de negocio va mucho más allá de fungir únicamente como suministrador de equipo. Por ejemplo, Siemens apoya a sus clientes ya en la fase de planificación, que en especial para las plantas híbridas es de suma importancia, cooperando estrechamente con el cliente generando los estudios necesarios. Por otro lado, el apoyo que Siemens brinda en la búsqueda de financiamiento, es extremadamente valioso para este tipo de proyecto, que es nuevo en el ámbito de energía.

Lo anterior pasa por conocer y comprender a cabalidad las necesidades energéticas de los habitantes y de la pequeña industria-comercio que allí exista, es decir, de los consumidores finales. Fuera de interesar a la banca y a potenciales financistas y empresarios para que inviertan en soluciones híbridas que contribuirán a disminuir la presión por la demanda de combustibles fósiles.

Horacio Schoo, Sales Manager Energy Sector de Siemens Chile, destaca las fortalezas técnicas, económicas y medioambientales que ofrece el desarrollo de plantas híbridas para lugares remotos. *“Desde el punto de vista del análisis financiero del negocio, una planta de estas características ha demostrado una tasa interna de retorno (TIR) muy interesante, pues la inversión se recupera a muy corto plazo, lo que no es menor pues es relevante tener en cuenta el aporte medioambiental que se entrega a la comunidad”.*

## Cómo funciona una planta híbrida

Una planta híbrida de Siemens es alimentada por un generador diésel (y sus respectivos tanques de almacenamiento), el que a su vez se conecta a un parque de turbinas eólicas y/o un parque de paneles fotovoltaicos, integrándose todo con un sistema de baterías de respaldo, lo que garantiza un funcionamiento 24/7, sin posibilidad de interrupciones. Adicionalmente, la combinación de todas las unidades de generación es llevada a cabo para asegurar la estabilidad de la red en los ámbitos de frecuencia, energía reactiva, control de voltaje, entre otros. Por otro lado, la solución también prevé el control activo de cargas programables. Todo lo anterior, lleva a aparejado una reducción significativa de los costos de operación y emisiones de carbono, fuera de asegurar una alta estabilidad de suministro a la red, incluso durante momentos de alta demanda que se combinen con bajos niveles de vientos o energía fotovoltaica.

Andreas Boes agrega que para que un proyecto de esta naturaleza tenga éxito confluyen un sinnúmero de factores, estudios y elementos que son tomados en cuenta. En primer lugar, *“analizamos completos informes cartográficos por ejemplo de la NASA y otras fuentes disponibles y consultamos bases de datos de 30 a 40 años de antigüedad de imágenes e informaciones satelitales de la isla para lograr una simulación de las condiciones lo más cercanas a la realidad posible. También, se efectúan estudios geográficos y climatológicos de la zona, que consideran una campaña de al menos 12 meses donde se miden vientos y energía solar, entre otros”.* Se modela, asimismo, cada segundo del día para conocer las horas punta tanto de vientos y sol/nubes como los horarios y volumen de la demanda de energía.

Con todos estos antecedentes, se diseñan plantas capacitadas para generar energía con un considerable excedente que la que los estudios señalen como la necesaria, puesto que así se cubrirán mejor aquellos momentos de mayor demanda que

coincidan con un aporte menor de energía solar o eólica, según sea el caso. Esto aplica, por ejemplo, en caso de que pasen nubes sobre la planta fotovoltaica o hayan interrupciones en el viento que sopla: el carácter intermitente de las fuentes renovables. Modelos de estas características han comprobado ser eficientes tanto desde el punto de vista de la energía generada/demandada como del retorno esperado de la inversión.

Esquemas eficientes de arranque permiten optimizar el consumo de diésel, racionalizando paradas, disponiendo de controles para que la energía nunca se vea interrumpida. Además, permite el intercambio de energía entre unidades de generación basado en datos de proceso, cargas y pronósticos del tiempo, para la optimización del uso de la generación eléctrica. Al contar con una plataforma web de monitoreo de desempeño, para acceso remoto—desde cualquier lugar y en cualquier momento—, registro de eventos y datos, manejo de alarmas, administración de redundancias y fallas, y disponibilidad y soporte a largo plazo, entre otros, la planta está perfectamente preparada para una operación segura, confiable y duradera.

En síntesis, para islas y lugares remotos, Siemens ha desarrollado un modelo flexible de plantas híbridas (desde 2 MW de potencia en adelante) que considera un carácter modular a la medida de los requerimientos del consumidor, ofreciendo en sus proyectos completa cobertura de todos los aspectos logísticos, técnicos y operacionales involucrados, contando con una amplia expertise en esta materia que proviene del know how de una compañía de trayectoria internacional como Siemens. De esta forma, la credibilidad del modelo queda capacitada para atraer a los mejores partners financieros que otorgarán sus recursos a un proyecto de esta naturaleza avalado por estudios de factibilidad que consideran todos los riesgos involucrados.

## Siemens Chile

Siemens está presente en Chile desde 1907, dando respuesta a múltiples desafíos urbanos e industriales. Desde sus inicios, la compañía fue responsable de importantes avances tecnológicos, como los primeros ferrocarriles eléctricos, el desarrollo de modernos sistemas de iluminación y la entrega de diferentes soluciones médicas—como las primeras imágenes de ultrasonido— que hoy son parte del progreso tecnológico del país. Actualmente, Siemens Chile cuenta con una extensa cartera medioambiental; un portafolio “verde” que abarca toda la cadena de energía, desde la producción y distribución hasta su uso eficiente. A lo largo del país, cerca de 2.400 colaboradores ayudan a dar respuestas a los desafíos más grandes que enfrenta la industria, la energía, las ciudades y la salud. 



## En la Comunidad Logística de San Antonio

Tras un proceso público de selección, la ingeniera civil Mónica Wityk Peluchonneau fue designada como nueva gerente de la Comunidad Logística de San Antonio (Colsa). Al asumir el cargo, la profesional participó en una jornada de inducción a cargo del gerente general de la Empresa Portuaria San Antonio, Aldo Signorelli y del gerente interino de Colsa, Jorge Zamorano. Wityk es ingeniera civil con mención en transportes de la U. de Chile y su selección fue ratificada por el Comité Ejecutivo de Colsa. Antes de ser nominada, Wityk se desempeñó hasta abril de 2014 como jefa de coordinación de la Gestión Regional de la Subsecretaría de Transportes. *"Mi compromiso fundamental es hacer todos lo que sea posible para la integración de la ciudad-puerto. Las metas irán acordes a la prioridades del directorio",* dijo Mónica Wityk.

## En Iquique Terminal Internacional

El directorio de Iquique Terminal Internacional designó a Manuel Cañas Estévez como su gerente general, tras aprobar la salida del cargo de Fernando Ugarte. Cañas es un profesional con 32

años de trayectoria en la industria marítima y portuaria del país. Durante diez años se desempeñó como gerente general y miembro del directorio de Portuaria Andes S.A. de San Antonio, perteneciente a Maersk y el grupo Broom. También prestó asesorías a inversionistas en diversos puertos y fue socio de una compañía de muellaje y logística en Chile.

Sobre la salida de Ugarte, el directorio agradeció su trabajo, destacando su compromiso con las obras de ampliación antisísmica del sitio 4, las cuales fueron puestas a prueba en tres megasismos que sacudieron a la zona, tanto en 2005 como en 2014. Ugarte había asumido la gerencia general de ITI en 2005.

## En San Antonio Terminal Internacional

San Antonio Internacional (STI) informó que aceptó la renuncia del gerente general, Alberto Bórquez, tras la muerte accidental del trabajador José Raúl Farías Díaz. Sobre lo ocurrido, Bórquez declaró que se hace responsable de su fallecimiento, pues *"como gerente general mi primer deber moral es que todos nuestros trabajadores lleguen sanos y salvos a casa"*. En su reemplazo y de forma interina, STI designó a uno de sus directores, Yurik Díaz. Este ejecutivo es ingeniero comercial y MBA de la U. Adolfo Ibáñez. Ha desarrollado toda su carrera profesional en el área portuaria. Durante más de seis años desempeñó cargos gerenciales en STI y hace siete años es parte de su directorio.

## En Empormontt

Durante la sesión extraordinaria de 11 de julio, el directorio de la Empresa Portuaria de Puerto Montt (Empormontt) informó en carácter de hecho esencial la destitución del gerente general Alex Winkler y la designación en su lugar de Marcela Paz Alvarez Tartari, como gerente general interina a contar del 31 de julio. Además, fue nombrado subgerente de administración y finanzas a contar del 30 de julio Rodrigo Javier Villouta Olivares en reemplazo de Ronald Silva. 🇨🇱





# UNA MIRADA AL DESARROLLO MARÍTIMO PORTUARIO SUR AUSTRAL

---

DESDE A MEDIADOS DE LOS AÑOS 70, NUESTRO PAÍS HA VENIDO ESTABLECIENDO Y CONSOLIDANDO UN SISTEMA PORTUARIO CUYO PILAR FUNDAMENTAL ES LA INCORPORACIÓN DE CAPITAL Y GESTIÓN PRIVADA. EN LA ZONA SUR AUSTRAL, ELLO SE HA IDO FORTALECIENDO EN LA ÚLTIMA DÉCADA CON EL MOVIMIENTO GENERADO PRINCIPALMENTE DESDE LA INDUSTRIA ACUÍCOLA.

---

En este escenario de importantes desafíos para Chile a 2020, se requerirán inversiones, públicas y privadas, en infraestructura portuaria y costera cercanas a los US\$ 5.000 millones para ampliar la plataforma portuaria – logística, contar con mejores ciudades puerto, consolidar el turismo, mejorar la competitividad del sector pesquero/ acuícola y dar conectividad austral e insular garantizada a compatriotas de zonas aisladas en nuestro territorio nacional.

El sector marítimo – portuario tiene también una gran demanda de servicios para el cabotaje, el que representa el 25% del total del movimiento portuario nacional, desarrollándose actividades asociadas al transporte de graneles sólidos, líquidos y carga general, la conectividad de la zona austral e insular del país y el transporte de la industria pesquera y acuícola.

Por su parte, el clúster turístico requiere de un salto sustantivo en el desarrollo de infraestructura portuaria, para que Chile continúe siendo parte del itinerario de los cruceros del mundo. En tanto, las mayores exigencias de las ciudades costeras asociadas a la calidad de vida de la población, que demanda más servicios de infraestructura destinados a la recreación, esparcimiento y turismo, plantean la necesidad de mejorar los espacios públicos costeros, integrándolos armónicamente con la identidad del territorio en que se insertan y de manera coordinada con el desarrollo portuario proyectado.

El sistema portuario se ha adaptado con eficiencia para servir a un movimiento creciente en la zona sur austral, con una importantísima inversión privada, rendimientos sobresalientes, bajos niveles de accidentabilidad, excelentes índices de aprovechamiento de recursos escasos y a tarifas que determinan que existe una ventaja competitiva basada en estos servicios.

El sector privado ha demostrado estar dispuesto a seguir invirtiendo en la actividad portuaria sur austral. Así lo han confirmado los puertos de empresas como Cabo Froward, Servicios Portuarios Quellón, Oxsean, Skretting, Transmarko y Detroit.

## Radiografía a la industria portuaria regional

Armasur -que agrupa a las principales empresas prestadoras de servicios de la zona, tanto de terminales marítimos, como de transporte marítimo asociadas principalmente a las actividades de apoyo a la industria del salmón- realizó un estudio con la empresa especializada en esta materia, INECON, para contar con una base global de información sobre la situación de la industria portuaria de la zona.



Destaca el puerto de San José de Cabo Froward, para naves graneleras y los demás terminales como Servicios Portuarios Quellón, Oxsean, Skretting, Detroit y Transmarko, enfocados a prestar servicios a la industria salmonicultura. El nivel de tipo de naves la transferencia portuaria en la zona se descompone en los siguientes tipos:

- Naves graneleras: 2,02 millones ton con 46,4%
- Naves Ro-Ro: 0,53 millones ton con 12,2%
- Barcazas: 1,80 millones ton con 41,4

El movimiento de productos en naves graneleras es un 5,0% mayor que en barcazas, alcanzando entre ambas al 87,8% del movimiento total, quedando el restante 12,2% para el movimiento en transbordadores.

En el caso de transporte marítimo en naves graneleras, los principales productos transferidos en Puerto Montt mantiene lo correspondiente a desembarque de fertilizantes, sal y materias primas para la industria de alimentos para salmones, en tanto que en el puerto de San José de Calbuco, corresponde al desembarque de combustibles, embarque de astillas de madera, desembarque de clinker y yeso, y una proporción menor representa el desembarque de materias primas para la industria de alimento para salmones.

Del análisis de las cadenas logísticas de la zona, destaca que la más relevante se encuentra asociada a la salmonicultura, con el 46,5% del total con más de 2,0 millones de toneladas anuales.

Le siguen en importancia, combustibles, astillas de madera, fertilizantes y el clinker, considerando que con todas ellas en conjunto, se obtiene más del 87,0% de participación equivalentes a 3,7 millones de toneladas anuales de transferencia en la zona analizada.

El informe arroja que las cadenas logísticas de abastecimiento están definidas y establecidas, con su eslabón de estructura portuaria prácticamente resuelto. En términos de instalaciones, se constata que los terminales privados cuentan con infraestructura apropiada para atender a la carga de la cadena logística del salmón, tanto en sitios, equipos y áreas de acopio y almacenamiento. Asimismo, el muelle San José cuenta con instalaciones que han permitido a sus clientes movilizar apropiadamente su carga, de hecho, este terminal creció en 2011 un 75% en movimiento de carga.

Según las estimaciones del estudio, las instalaciones totales públicas y privadas tienen una capacidad de transferencia de 8,3 millones de toneladas anuales, un 83% de la misma la proveen instalaciones del sector privado.

Las inversiones portuarias realizadas en la zona se estiman en US\$130 millones, de los cuales US\$ 34 millones corresponden a Empormontt, incluyendo instalaciones propias y de terceros. El monto restante de US\$96 millones (un 74%), corresponde a los terminales privados.

El puerto de Puerto Montt representa sólo el 26% de la inversión portuaria de la zona, incluyendo la asociada a ambos terminales, el muelle comercial y terminal de transbordadores, y las instalaciones de terceros. Adicionalmente, este aspecto refleja la capacidad y decisión que han tenido los Terminales Marítimos para realizar las inversiones necesarias, con el objetivo de captar el movimiento de las distintas cargas que se transfieren, especialmente las relacionadas con la industria del salmón.

El Terminal de San José especializado en la transferencia de graneles líquidos y sólidos, ha sido capaz en conjunto con sus clientes principales, de desarrollar inversiones necesarias y suficientes, que a ambos les permita aprovechar las ventajas comparativas de utilizar aquellas instalaciones comunes, según las distintas actividades que cada uno de ellos requiere.

Así también, la infraestructura portuaria actual de los Terminales Marítimos existentes, es capaz de aumentar el volumen a movilizar considerando que:

- Con inversiones en equipos de transferencia, como grúas de muelle y camiones de porteo, les permite aumentar la capacidad de embarque y desembarque utilizando los mismos muelles.

- Con inversiones marginales en la infraestructura terrestre, son capaces de absorber todo el crecimiento de la demanda, ya que cuentan con los terrenos de respaldo suficientes en los cuales se pueden construir bodegas y patios de acopio, que permitan las mayores faenas de embarque y desembarque.

Dichos Terminales Marítimos cuentan con planes de desarrollo y recursos suficientes, que les permiten abordar otras actividades portuarias, como la atención de naves mayores particularmente las graneleras, en descarga de fertilizantes y materias primas para la industria de alimentos de los salmones.

## La voz de Armasur

El presidente de Armasur, Orlando Almonacid, reconoce los avances que ha significado el Programa Logístico del Ministerio de Transportes y la decisión con la que se han enfrentado problemas que se arrastraban por décadas, no obstante considera que *“un país como Chile, dependiente de la vía marítima para su comercio y de éste para su crecimiento, requiere una política portuaria sólida eficiente y visionaria que permita decisiones sustentables en el tiempo”*.

A su vez, esa política sólo tendrá esas características en la medida que se inserte en una política integral de transporte e infraestructura debidamente consensuada, donde el tema medio ambiental se considere como una variable relevante en la logística de comercio.

Una política de este tipo, implica la participación de los Ministerios de Relaciones Exteriores, Economía, Transportes, Obras Públicas, Defensa, entre otros, pero necesariamente requiere de un liderazgo del Ministerio de Transportes y anteponer una visión de tránsito, transferencia y logística a la visión tradicional de priorizar la infraestructura. Habrá que fijar la ruta que indique ¿dónde estarán los puertos del futuro? y ¿cómo se incorporará el sector privado a la construcción de éstos? 



## Magallanes promociona sus atractivos en el sur de Brasil

La Región de Magallanes efectuó una serie de ruedas de negocios y capacitaciones a operadores, agentes de viajes y medios de comunicación en las ciudades de Porto Alegre y Curitiba (Brasil), con el propósito de promocionar sus principales destinos turísticos, crear lazos comerciales e incrementar los conocimientos sobre nuestro país y la demanda de la Región Sur de Brasil.

La Subsecretaria de Turismo, Javiera Montes, destacó la trascendencia de realizar este tipo de acciones promocionales, pues “la conectividad aérea entre Chile y Brasil registra un incremento durante este año. La incorporación de nuevos actores como la uruguayaya BQB, la chilena SKY Airline y la española Air Europa aumentarán en aproximadamente un 25% la disponibilidad de asientos hacia Chile, por eso, es de suma relevancia mostrar las cualidades de nuestro país”.

En representación de Magallanes, participaron el Hotel Las Torres, Hotel Río Serrano, Cruceros Australis, Hotel The Singular y Hotel Altiplánico, además de la Directora Regional de Turismo (PT), Carla Ivelic, quien señaló que en el caso de Magallanes, durante 2013 las visitas de brasileños a las Áreas Silvestres Protegidas aumentaron en un 17%.



## Tendencias del mercado de cruceros para 2014

La filial española de CLIA (Asociación Internacional de Líneas de Cruceros) analizó las principales tendencias del mercado de cruceros para el verano europeo de 2014, destacando el interés por cruceros temáticos y multigeneracionales, más experiencias de aventura a bordo, viajes a destinos exóticos, un incremento de los cruceros de lujo y mejoras en las comunicaciones. “Estas tendencias ponen de manifiesto la capacidad de adaptación de la industria a las necesidades de los consumidores y su esfuerzo constante por ofrecer un producto adecuado a cada tipo de pasajero”, dijo el director de CLIA España, Alfredo Serrano.

Destaca el interés por participar en viajes temáticos para singles, cruceros enfocados a los niños, viajes inspirados en películas o dirigidos a los amantes de la gastronomía. También crece la participación de jóvenes, pues muchos estudiantes eligen los cruceros como una opción para celebrar sus viajes de fin de carrera.

Además, cada vez son más los cruceristas que buscan experiencias alternativas a bordo como largas estancias en los puertos para hacer turismo y excursiones e instalaciones que fomenten los deportes de aventura.

En cuanto a los viajes a lugares exóticos, se diseñan itinerarios más exclusivos y exóticos así como nuevos barcos que permiten disfrutar del placer de visitar lugares recónditos. Entre los destinos más demandados, se encuentran el Pacífico, cruceros fluviales, América del Sur y la Antártida.

## Cifras interesantes del mundo de los cruceros

Los sitios [www.cruising.org](http://www.cruising.org) y [www.seatrade-insider.com](http://www.seatrade-insider.com) publican interesantes cifras del mercado de los cruceros. Se proyecta su crecimiento desde 20,97 millones de pasajeros en 2013 a 29 millones de pasajeros a 2019. La participación de Latinoamérica alcanza solamente al 3,4% del mercado global. Mientras, el mercado de Brasil ha crecido un 35% en los últimos 5 años. Según un estudio de FCCA/BREA de 21 destinos en la temporada 2011/12, el Turismo de Cruceros generó US\$100 mil millones de gasto directo, del cual en 5 países el gasto excedió los US\$100 millones y generó más de 45.000 empleos. El 97% de los pasajeros de cruceros bajan a tierra de los cuales 77,7% hacen por lo menos una compra. Un 80% de los pasajeros de cruceros concuerdan con que el turismo de crucero es una buena forma de probar un destino que pueden querer visitar de nuevo más adelante. El 40% de los pasajeros de cruceros vuelven a un destino que visitaron en un crucero para vacaciones completas. 🌐

# 166 AÑOS PROTEGIENDO LOS INTERESES MARÍTIMOS NACIONALES



El acto de conmemoración por los 166 años de la DGTM y MM fue encabezada por el Comandante en Jefe de la quinta Zona Naval.

---

DIRECTEMAR BUSCA GARANTIZAR LA PROTECCIÓN DE NUESTRO MAR, CONSIDERANDO QUE MÁS DEL 80% DEL PIB, QUE SUSTENTA EL CRECIMIENTO DE LA ECONOMÍA NACIONAL, SE EFECTÚA VÍA MARÍTIMA.

---

Por 166 años la Autoridad Marítima ha sido fiel a su divisa “Ser los Protectores del Mar”, vocación y profesionalismo que se ofrecen diariamente resguardando los intereses de la nación en su territorio marítimo, aportando así al desarrollo de vías de comunicación y promoviendo la transferencia segura de mercaderías que contribuyen al crecimiento del país.

En el último tiempo se ha evidenciado un crecimiento significativo en materias como el tráfico marítimo. A modo de ejemplo, el tráfico marítimo de naves internacionales que recalán a nuestros puertos se incrementó significativamente llegando a ser un 49% en los últimos diez años. Este nuevo escenario obliga a un mayor grado de actividad a la Autoridad Marítima Nacional donde merece distinguirse la contribución que día a día realiza el Servicio de Inspecciones Marítimas con su sistema de Control por el Estado Rector del Puerto, el cual permite fiscalizar las naves de bandera extranjera y sus respectivas dotaciones para velar por la seguridad y condiciones de navegabilidad, y con ello aportar en materias de prevención de contaminación al medio ambiente acuático.

Las cifras son claras y evidentes, durante 2013 de las 7.513 recaladas de naves extranjeras se fiscalizó un 50% de ellas. Dicha fiscalización se materializó mediante 1.181 inspecciones de control por el Estado Rector del Puerto, deteniendo a 17 naves durante dicho período y encontrando deficiencias en un 40% de las naves inspeccionadas.

## Crecimiento de las actividades acuícolas y portuarias

El incremento de las actividades acuícolas, en la Región de Los Lagos y Región de Aysén, creó la necesidad de establecer en la Gobernación Marítima de Castro una Comisión Local de Inspección de Naves en la Isla Grande de Chiloé, con la responsabilidad de certificar a todas las naves mayores que tienen su área de operaciones en la isla. A este esfuerzo, se suma la nueva Comisión Local de Inspección de Naves de Valdivia, dotando a esa importante zona dedicada a la construcción de naves, tanto mayores como menores, de inspectores en las áreas de máquina, construcción naval, navegación y maniobras. Ambas comisiones han permitido brindar un mejor servicio público a los usuarios marítimos de esas importantes zonas del país.

La actividad portuaria ha crecido más rápido que la capacidad de desarrollo de los puertos y para no afectar el comercio exterior chileno y conceder ventajas a terceros países que buscan la hegemonía del transporte marítimo en el Cono Sur, la Autoridad Marítima Nacional ha hecho grandes esfuerzos para encarar el desafío, sin vulnerar la seguridad de las maniobras que se realizan. Lo anterior, ha sido posible con la simbiosis de modernas técnicas de pruebas, en simuladores especialmente diseñados para los efectos; la incorporación de remolcadores azimutales, apoyos electrónicos y entrenamiento conjunto de Prácticos de Puerto y Patrones de Remolcadores, logrando recibir en nuestros puertos naves de 348 metros de eslora con capacidad de 9.100 TEU's.

Todo este esfuerzo busca garantizar la protección de nuestro mar, considerando que más del 80% del Producto Interno Bruto (PIB), que sustenta el crecimiento de la economía nacional, se efectúa vía marítima.

## Recursos marinos y resguardo de la soberanía

Respecto a la protección de los recursos marinos, la Autoridad Marítima está trabajando en la confección de una Política en contra de la Pesca Ilegal, no declarada y no reglamentada, liderada por Ministerio de Relaciones Exteriores, con el propósito de resguardar los recursos pesqueros y dar cumplimiento a la normativa nacional y a los acuerdos internacionales de los que Chile es parte, como por ejemplo la ORP-PS. (Organización Regional de Pesca del Pacífico Sur).

Corolario de este esfuerzo es el operativo de fiscalización pesquera integral de la Armada de Chile, con el apoyo de Unidades Navales y Aeromárítimas en las aguas de la Z.E.E., adyacentes a Isla de Pascua e Islas Salas y Gómez, denominado Mata U'I (Ojos Vigilantes), con el fin de propender a la sustentabilidad de los recursos marinos, fiscalizando, disuadiendo y/o controlando cualquier ilícito dentro del ámbito de nuestra competencia con la potestad que otorga la Ley de Pesca y Acuicultura y los convenios internacionales de los cuales el Estado de Chile es parte.

Todos estos esfuerzos, son un resumen del compromiso que día a día Directemar, con sus más de 3 mil hombres y mujeres, entre Oficiales, Gente de Mar, Empleados Civiles y Empleados a Contrata, llevan adelante, en la certeza de que su aporte, esfuerzo, profesionalismo y entrega permitirán el tremolar vigoroso de la enseña de ésta más que centenaria institución de la nación fieles a su lema, ser los protectores del mar. 

## Despachan “Ley corta” para trabajadores portuarios

La Cámara de Diputados aprobó las modificaciones del Senado y dejó en condiciones de ser promulgada como ley de la República el proyecto –conocido como “Ley corta portuaria”- que modifica el Código del Trabajo y la Ley de Accidentes del Trabajo y Enfermedades Profesionales en materia de trabajo portuario, estableciendo obligaciones y beneficios.

La ministra del Trabajo y Previsión Social, Javiera Blanco, junto con destacar la finalización del trámite enfatizó que el texto legal fue fruto del diálogo realizado por el ministerio con los trabajadores y las empresas del sector para cumplir con un compromiso que no fue concretado por la administración anterior. *“En ese acuerdo hay compromisos que van que van desde una mejor regulación del descanso de la media hora, que es lo que suscitó las paralizaciones de inicio de este año, y que hoy no solo estamos poniendo atajo sino que regulando temas laborales sustantivos para que estos ni otros temas se pueden volver a dar”*, explicó Blanco.

Este proyecto busca solucionar el conflicto generado entre los trabajadores portuarios quienes sostienen que entre los años 2005 y 2012 dejaron de gozar del descanso para colación, lo que desembocó en conflictos y paralizaciones en distintos terminales portuarios.

La normativa establece, entre otros: un Sistema de Control de Cumplimiento de la Normativa Laboral Portuaria, lo que será coordinado entre la Dirección del Trabajo y la Autoridad Marítima; convenios de provisión de puestos de trabajo que deberán asegurar mensualmente, al menos, el equivalente al valor del ingreso mínimo mensual; obligación de las empresas de muellaje a constituir un Comité Paritario de Higiene y Seguridad en cada puerto, terminal o frente de atraque en que presten regularmente servicios más de 25 personas; crear el Fondo de Modernización Portuaria, para dar apoyo al mejoramiento institucional del sector portuario público y privado, en aspectos como sistemas de información y estadísticas, el que será administrado por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones; establecer por cuatro años, a contar del 1 de enero de 2015, un aporte a beneficio fiscal en función de las toneladas de carga transferidas de parte de las empresas concesionarias de puertos privados, por las concesionarias de frentes de atraque portuarios y, en su caso, por la empresa pública estatal administradora y, finalmente, declara el 22 de septiembre de cada año como día del Trabajador Portuario.

## TPA ya ha capacitado a más de 500 transportistas en el programa “Club de Choferes”

Para entregar a los transportistas bolivianos los conocimientos necesarios para desenvolverse en el ámbito portuario, Terminal Puerto Arica comenzó hace 9 meses el innovador proyecto “Club de Choferes TPA”, el que suma a la fecha más de 589 choferes capacitados y 473 graduados quienes completaron satisfactoriamente los cursos dictados en módulos explicativos en las oficinas de Truck Center, a 12 km del Puerto de Arica.

Alejandro Salinas Vega, Coordinador de Transporte y encargado de Truck Center, explicó que esta iniciativa ha despertado gran interés por capacitarse entre los transportistas bolivianos, pues ahora conocen mejor los pasos a seguir en las operaciones dentro de Puerto.

Una de las misiones del Club es poder capacitar e integrar a los choferes que transitan diariamente por Arica, para que tengan pleno conocimiento de las funciones que se realizan en esta cadena logística. A este espacio importante que les entrega TPA, de manera gratuita, se le suma la disciplina en normas de tránsito chilenas a través de Carabineros de Chile.

Los módulos de operaciones portuarias en los cuales participan los choferes bolivianos se dividen en: Prevención de Riesgo y Medio Ambiente, Gráneles, Operaciones Portuarias de Exportación e Importación. Pronto se sumarán módulos de Buenas Prácticas y Conducción Vial con el apoyo y guía de Carabineros de Chile.





## Accionistas de CSAV aprueban aumento de capital en el marco de fusión con Hapag-Lloyd

La Junta Extraordinaria de Accionistas de la Compañía Sud Americana de Vapores (CSAV), efectuada en Valparaíso, aprobó un aumento de capital por US\$400 millones, en el marco de la eventual fusión de su negocio portacañenedores con la firma alemana Hapag-Lloyd.

Los recursos recaudados se destinarán principalmente a suscribir el monto comprometido por CSAV en el primer aumento de capital de Hapag-Lloyd tras la fusión (Euros 259 millones, equivalentes al 70% del total que la compañía germana buscará reunir en esta capitalización), mediante el cual la naviera chilena aumentará su participación en Hapag-Lloyd desde un 30% inicial a un 34%. El remanente será utilizado para cubrir gastos de cierre de la operación.

La Junta estableció que la capitalización se realizará una vez que se cierre la transacción entre ambas empresas, la cual está sujeta a la aprobación de autoridades regulatorias alrededor del mundo. Asimismo, se definió que será el directorio el encargado de fijar el precio de la acción.

El gerente general de CSAV, Oscar Hasbún, valoró el respaldo a la compañía en este nuevo hito de cara a la fusión de su negocio portacañenedores con Hapag-Lloyd y señaló que *“es un importante paso en el camino de concretar la operación. Tenemos una expectativa fundada de que seremos capaces de obtener las aprobaciones necesarias en los entes reguladores de las distintas jurisdicciones dentro de este año, con lo que esperamos cerrar la fusión en el plazo esperado”*.

Con esta operación, se formará el cuarto mayor operador naviero a nivel mundial, con cerca de 1 millón de TEU's de capacidad, volúmenes de carga transportados de 7,5 millones de TEU's anuales y ventas combinadas por cerca de US\$ 12 billones al año.



- Cuatro terminales especializados
- Plataforma del comercio exterior
- Gran conectividad caminera y ferroviaria



Líder en  
Transferencia de Carga

Empresa Portuaria San Antonio - Alan Macowan 0245 (San Antonio, V Región - Chile) - Fono: (35) 586000 - [www.sanantonioport.com](http://www.sanantonioport.com)

## Terminal Puerto Arica inaugura moderna grúa con una inversión de US\$ 6 millones

En las instalaciones de Terminal Puerto Arica se realizó la ceremonia de inauguración de la grúa Liebherr LHM 600, Súper Post Panamax. El nuevo equipamiento, que mide 60 m de alto y que es capaz de levantar simultáneamente dos contenedores de 20 TEU's cada uno, viene a sumarse a las otras tres grúas de tierra, Panamax y Post Panamax ya existentes, de modo de aumentar la eficiencia de las operaciones del puerto. La inversión estimada en esta maquinaria fue de US\$ 6 millones.

Esta grúa es parte del importante plan estratégico de inversión que realiza TPA para mantener el liderazgo en la región y la calidad de su servicio a los clientes. En los diez años que han transcurrido desde que se entregó en concesión el puerto a Terminal Puerto Arica, se han invertido cerca de US\$ 90 millones. Por sus características técnicas, esta grúa puede movilizar carga a granel, soja, contenedores, tuberías y planchas de acero, entre otros tipos de carga. Esta variedad de usos la convierten en una herramienta multifuncional, consolidando el carácter multipropósito del Puerto Arica.

*“Desde el principio del contrato de concesión hemos comprometido recursos e inversiones más allá de las que eran contractualmente requeridas; hemos realizado estas inversiones porque concebimos que nuestra labor va más allá del legítimo negocio: es también un engranaje clave para la actividad económica regional, de Chile y de los países fronterizos y amigos”,* afirmó el presidente del directorio de Terminal Puerto Arica, Álvaro Brunet.

Por su parte, el gerente general de TPA, Diego Bulnes señaló que *“TPA tiene la capacidad y determinación de continuar la senda de liderazgo que ha obtenido en la macro región andina, aumentando y modernizando nuestro*



*equipamiento para poder servir con el más alto estándar de la industria a todos nuestros clientes”.* Finalmente, precisó que *“ninguna de estas inversiones tendrían sentido si no nos condujeran a un camino de mayor eficiencia y es así como las productividades de transferencia del puerto se han duplicado y hasta triplicado desde que asumimos la concesión, generando ahorros para el comercio exterior del orden de US\$ 4 millones por año, reduciendo en un 70% promedio la estadía de naves”.*

## Presidente de SEP garantiza apoyo a plan de desarrollo en visita a Puerto Valparaíso

Una visita a la Empresa Portuaria Valparaíso realizó el presidente del directorio del Sistema de Empresas Públicas (SEP), Carlos Álvarez, acompañado por la directora ejecutiva de la entidad, Cristina Orellana.

Los personeros se reunieron con el presidente de EPV, Raúl Urzúa, en el marco de una serie de visitas que el SEP se encuentra propiciando a las 20 empresas que forman parte del consorcio estatal. En la cita, en la cual también participó el gerente de Logística de Puerto Valparaíso, Gonzalo Davagnino, los dos ejecutivos de SEP conocieron el estado de los proyectos que conforman el plan de desarrollo impulsado por la Empresa, y se pusieron al día sobre los principales desafíos que enfrenta el puerto en materia de gestión, logística y relaciones laborales.

*“Hemos decidido hacer una ronda de visitas a las distintas empresas que dependen del Sistema de Empresas Públicas. EPV es de las más importantes. Es tremendamente interesante la tecnología y los niveles de productividad que este puerto ha alcanzado, así que hemos venido para conocer la actividad que se realiza acá e identificar los temas de la agenda de la propia empresa. Vemos que acá hay una agenda de trabajo y desarrollo futuro de enorme relevancia para el puerto y la ciudad”,* señaló Carlos Álvarez.

Ambas autoridades, además, se reunieron con el gerente general de Terminal Pacífico Sur (TPS) y recorrieron las instalaciones del Terminal 1 del puerto, coincidiendo en los altos niveles de eficiencia operativa alcanzados por el concesionario. 



Clara Tapia, gerenta de Asycap, destacó que la idea es promocionar on line los negocios de Barrio Puerto.

## PROYECTO RESCATA Y PROMUEVE A LOS EMPRENDEDORES DEL HISTÓRICO BARRIO PUERTO DE VALPARAÍSO

---

INICIATIVA BUSCA ASOCIAR Y FOMENTAR A LOS MÁS DE 300 EMPRENDEDORES DE ESTE TRADICIONAL SECTOR, ASPIRANDO A LEVANTAR Y DARLE ATRACTIVO A ZONA HISTÓRICA. PUERTO VALPARAÍSO, MUNICIPIO Y GABINETE ECONÓMICO REGIONAL APOYARON LA CRUZADA.

---

Identificar, asociar, difundir y levantar a los pequeños y medianos emprendedores del Barrio Puerto de Valparaíso, uno de los sectores más históricos de la ciudad, es el objetivo del proyecto “Barrio Puerto”, iniciativa que fue lanzada en dependencias de Puerto Valparaíso.

Con la presencia de destacadas autoridades regionales de Economía, Sercotec, Fosis y ProChile, además del alcalde (s) Jaime Varas y del gerente general de Puerto Valparaíso, y ante un importante grupo de empresarios pyme del sector, la gestora de la iniciativa, Clara Tapia, lideró la presentación en sociedad de este proyecto.

En lo medular, se trata de una plataforma asociativa y de fomento de los más de 300 emprendimientos regulares instalados en el radio comprendido entre las plazas Sotomayor y Aduanas, a través de un sitio web ([www.barrio-puertovalparaiso.cl](http://www.barrio-puertovalparaiso.cl)) que recoge y difunde a través de fichas y videos a las empresas hoteleras, gastronómicas, académicas, de productos y de servicios que conviven en este patrimonial territorio.

Adicionalmente, el proyecto –beneficiado con el capital Abeja 2013 de Sercotec y apoyado por EPV, el municipio, la Cámara de Comercio y la Corporación La Matriz, entre otras entidades- contempla actividades de capacitación y fomento empresarial, además de la incorporación de una plataforma de comercio on line, que permitirá a los emprendedores generar negocios (reservas, venta de servicios, catálogos) directamente a través de la web.

Según destacó Clara Tapia, gerenta de Asycap y gestora de la iniciativa, el proyecto busca “promocionar on line los negocios de Barrio Puerto, que tiene una identidad propia y es el corazón de Valparaíso (...) Se está generando una gran expectativa, una energía positiva y un entusiasmo con esta iniciativa, para que el barrio salga adelante. Ha habido 300 emprendedores que han creído en el Barrio Puerto, universidades, empresas grandes que se han instalado. La apuesta es que entre todos tiremos para arriba este sector”.

Puerto Valparaíso precisó que “somos parte de Valparaíso y este barrio representa nuestra esencia. Hay un gran valor y potencial para difundir y visualizar muchas actividades tradicionales que han nacido en este lugar, por lo que vamos a colaborar. Vamos a lograr que este proyecto sea tremendamente exitoso para la gente de Valparaíso”.

Omar Morales, Seremi de Economía, respaldó la idea de “Barrio Puerto”, destacándola como una “estrategia asociativa” inicial, que luego se conectará con otras iniciativas privadas y públicas vinculadas al rescate de barrios comerciales tradicionales de la ciudad. “Entendemos que el desarrollo de los



sectores patrimoniales y esencialmente ligados a la actividad económica, como en este caso es el comercio y el turismo, tienen un tremendo valor. La Agenda de Productividad, Innovación y Crecimiento establece una revalorización y potenciamiento de sectores tradicionales del comercio, y nos interesa asumir la tarea de revitalizar y potenciar, en forma asociativa, el desarrollo de sectores emblemáticos como Barrio Puerto o la calle Victoria, que tienen tradición, historia y donde hay mucho por hacer”.

El alcalde (s) Jaime Varas, asimismo, también celebró la iniciativa. “Estamos apoyando este proyecto porque nos enseña cómo se construye la ciudad, día a día, con el aporte de cada uno de sus actores. El desarrollo integral de Valparaíso se genera en alianzas de colaboración como ésta, donde hay apoyos públicos y privados, y donde existe el desafío de repotenciar un barrio, de una manera fiel a su historia ligada al comercio”.

Finalmente, el director regional de Sercotec, Víctor Hugo Fernández, felicitó a los gestores de “Barrio Puerto”, recordando que el organismo busca justamente promover el rescate de sectores económicos tradicionales. “Este proyecto va en directa sintonía con lo que la Presidenta puso en su Agenda. Esta iniciativa rescata un barrio tradicional, con identidad cultural e historia, que se ha visto decaído, reuniendo a sus actores, invirtiendo en infraestructura, en activos fijos, en merchandising, en la promoción. Tendremos, como servicio, una oferta para Valparaíso en este tema”, concluyó. 



# NAVIERAS Y FLETES: ¿CÓMO MANTENERSE A FLOTE Y NO MORIR EN EL INTENTO?

---

ANALISTAS DEL MERCADO NAVIERO SEÑALAN TENDENCIAS QUE PARECEN IMPARABLES: BUQUES MAYORES, FUSIONES ENTRE ARMADORES, MENOS PUERTOS DE ESCALA Y MÁS PRESIÓN SOBRE EL PRECIO DE LOS SERVICIOS DE PUERTOS, ENTRE OTROS.

---



**H**ace algunas semanas, el Ministerio de Comercio de China confirmó que finalmente decidió no aprobar la asociación propuesta entre las navieras Maersk Line, Mediterranean Shipping Co. (MSC) y CMA CGM, más conocida como la Alianza P3. Vincent Clerc, director de Tráficos y Marketing de Maersk Line declaró que *“los socios han acordado detener los trabajos preparatorios sobre la Alianza P3, que no verá la luz como se había previsto inicialmente”*. En tanto, Nils S. Andersen, presidente del Grupo Maersk, declaró que *“los socios se esforzaron por responder a todas las preocupaciones de los organismos reguladores. La Alianza P3 habría permitido a Maersk Line reducir aún más sus costos y emisiones de CO2 y, no menos importante, mejorar sus servicios con una red de buques más eficiente”*.

La Alianza P3 había sido anunciada en junio de 2013, siendo aprobada en EE.UU. por las autoridades que regulan la competencia en marzo de 2014, mientras que la Comisión Europea informó en junio de este año que no abriría una investigación antimonopolio al respecto. Su entrada en funcionamiento estaba prevista para el otoño europeo de 2014. No obstante, con el rechazo de China, volvió todo a fojas cero.

**El fracaso de esta alianza operativa de tres de las mayores navieras del mundo se produce en un escenario de bajos precios en los fletes, donde según el informe Drewry Container Forecaster 2Q14 continúa creciendo la brecha entre aquellas empresas de carga marítima que han optado por reducir costos y aquellas que han elegido reducir sus tarifas.** En un año que se caracteriza por el casi nulo incremento en volúmenes de carga. Situación que se prolongaría desde hace ya unos años.

Entre aquellas navieras que han buscado reducir costos se cuentan a las más relevantes del sector, tal como precisamente dos de las protagonistas de la fallida P3: Maersk Line y CMA CGM. Y aunque China se haya opuesto a la Alianza P3, las grandes no se rinden y Maersk ha anunciado una nueva coalición con MSC, mientras que los expertos afirman que CMA CGM también estaría pensando en buscar un nuevo aliado estratégico.

Otras compañías han optado por reducir sus tarifas de flete para atraer a más clientes. Según Drewry Container Forecaster 2Q14, esta vía ha llevado a algunas empresas a firmar contratos a precios inferiores incluso a los de 2013, lo que a la larga supone menores ingresos.

Las predicciones de Drewry, una vez más, indican que las tasas promedio de fletes serán más bajas que en el año anterior, pues estima que en el comercio transpacífico, las navieras han dejado de ganar en la región unos US\$ 1.25 mil millones en ingresos anuales a través de los contratos que suscribieron con clientes a valores inferiores. También firmaron nuevos contratos anuales para el comercio entre Asia y Europa a principios de 2014 a niveles de alrededor de US\$ 150 a US\$ 200 menos que en 2013 por contenedor de 40 TEU's. Si bien con ello se han asegurado carga que transferir, esa decisión no hace otra cosa que poner más presión sobre las compañías para tratar de recuperar los ingresos en el mercado spot. Drewry considera que la volatilidad en dicho mercado se mantendrá alta este año.

**Si bien la oferta y la demanda siguen siendo factores clave de las tarifas de carga a través de toda la cadena comercial, los transportistas que bajan sus**

**costos están también en mejores condiciones de ofrecer tarifas más bajas y en términos reales, que son, de hecho, un traspaso indirecto de dichos beneficios a sus clientes.** Se pronostica que los costos unitarios de la industria por TEU disminuirán un 2,5% este año y estrategias tales como la navegación lenta, re-diseño de redes y la compra de centros de almacenaje en Rusia son cruciales para esto, pero las compañías tendrán que esforzarse para obtener beneficios, ya que también se prevé que los ingresos unitarios disminuirán en un porcentaje similar.

El bloqueo de la Alianza P3 por las autoridades chinas también es decepcionante para la industria naviera, ya que era una excelente oportunidad para ayudar a estabilizar las principales operaciones en términos de gestión de la capacidad y el uso eficiente de los activos. Esa oportunidad se perdió ahora. Se requiere un debate maduro para ayudar a equilibrar los beneficios de mayores economías de escala, la consolidación de la alianza y de la necesidad de controlar un oligopolio de las mega alianzas.

Neil Dekker, director de investigación del área de contenedores de Drewry, sostiene que "podría ser que la enorme tarea de hacer coincidir adecuadamente la oferta y la demanda a nivel mundial y sobre una base constante -que en última instancia ayuda a impulsar las tasas de flete- está simplemente más allá de la industria, y no nos referimos a esto como un comentario condescendiente. **Esta es una industria donde se desconocen los volúmenes exactos sobre muchas rutas comerciales, simplemente porque no existe un sistema unificado de contabilidad. Esta es una industria donde relativamente pocos cargadores pueden proporcionar pronósticos precisos de volumen. Esta es una industria donde el constante deseo de lanzar naves más grandes con el fin de reducir los costos unitarios puede estar lógicamente y por siempre en contradicción con el objetivo de adecuar la oferta y la demanda.**"

### Encuesta de Mercado Experto: ¿Visión optimista del futuro?

Según un reciente estudio efectuado entre expertos del mercado naviero publicado en Hamburgo por HSH Nordbank AG, titulado "Las compañías navieras 2014 - ¿Apropiadas para el futuro?", la confianza entre las compañías navieras en la industria sigue creciendo, pues



## 60 minutos máximo desde que entras hasta que sales del Terminal

En San Antonio Terminal Internacional (STI) sabemos que tu tiempo es muy valioso y por eso nos jugamos por ustedes. Garantizamos la atención en un máximo de 60 minutos.



Si requieres más información escríbenos a [comercial@stiport.com](mailto:comercial@stiport.com).  
Bases ante notario Ximena Ricci, San Antonio y publicadas en [www.stiport.com](http://www.stiport.com)



en 2014 una clara mayoría de las empresas esperan que se incremente el volumen de negocios, mientras que más de un 40% espera que las ganancias sean más altas en comparación con 2013.

El informe, basado en una encuesta a los clientes navieros de HSH Nordbank, ofrece una imagen del sentimiento de la situación actual de la industria del transporte marítimo. 51 empresas navieras alemanas e internacionales participaron en este estudio que tuvo lugar en el segundo trimestre de 2014. En algunos casos, los puntos de vista de las compañías navieras alemanas e internacionales con respecto a los mercados y las ganancias proyectadas difieren de forma significativa. Las empresas alemanas ofrecen una visión mucho más cauta que sus competidores internacionales. Sólo alrededor de una quinta parte de las empresas alemanas predicen aumentos en sus utilidades en 2014, mientras que, en contraste, el 57% de las empresas internacionales predicen mayores ganancias. **A pesar de la actual capacidad excedente, las compañías navieras se están centrando en una mayor expansión de sus flotas. "Casi el 70% de los encuestados afirmó que quieren aumentar el tamaño de su flota en los próximos tres años"**, explicó Christian Nieswandt, Global Head Shipping Domestic Clients /Global Liner & Container Finance de HSH Nordbank.

La mayoría de las navieras internacionales (63%) y alemanas (47%) se están esforzando por lograr un

crecimiento en el segmento de los graneleros en particular. *"Nuestros resultados para el segmento de contenedores son sorprendentes", continúa Nieswandt. "A pesar del exceso de capacidad reconocido, más de la mitad de las compañías navieras alemanas consideradas en el estudio, quieren seguir ampliando sus flotas de buques de contenedores"*. En tanto, las compañías internacionales son mucho más cautas sobre este particular, con sólo un 13% planificado de expansión.

Todas las empresas están de acuerdo en que las mayores oportunidades de mercado se encuentran en las unidades más pequeñas de hasta 4.000 TEU y para buques portacontenedores muy grandes de más de 12.000 TEU.

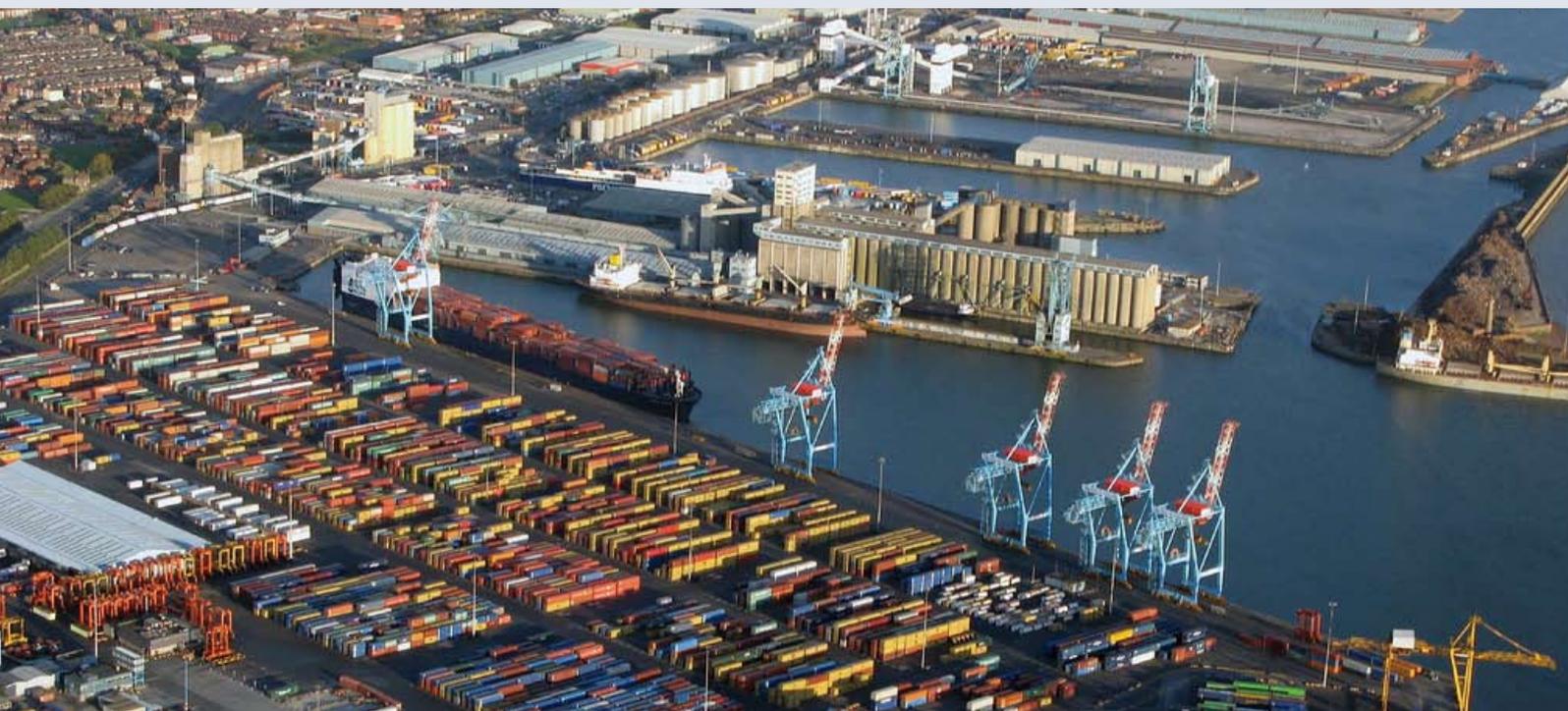
## Mayores tasas de arriendo en el segmento de los graneleros

Los encuestados estiman que las tasas de arriendo para los mayores transportistas se desarrollarán de manera positiva. *"Casi el 70% de las empresas esperan aumentar las tasas para el segmento de los graneleros para el final del año"*, dice Nieswandt. Por el contrario, al menos la mitad de las navieras dijeron que proyectan que las tasas de fletamento de buques contenedores se mantengan en el nivel actual de baja. Un tercio de las empresas, sin embargo, creen que un aumento general de los fletes hasta el nivel

anterior a la crisis es posible. No obstante, la mayoría de los encuestados considera que las tasas de chárter regresarán al alto nivel anterior a la crisis, lo que significa que algunos proyectos ya no son viables a mediano plazo y deberán ser cancelados.

La encuesta indica que una ola de nueva construcción se puede esperar, lo que agravará aún más el problema de exceso de capacidad. Los encuestados creen que el mayor exceso de capacidad se está dando en el segmento de portacontenedores, en particular, en el rango de tamaño de 4.000 a 8.000 TEU. Las navieras también esperan un exceso de tonelaje en el segmento de transporte de graneles.

Por otra parte, los préstamos bancarios siguen siendo la fuente más importante de financiamiento en comparación con aumentos de capital privados, según afirma Nieswandt. No obstante, el volumen de capital privado ha aumentado de manera significativa en comparación con la época anterior a la crisis, pues un 14% de los encuestados ya están financiando sus naves con la asistencia de, entre otras fuentes, capitales privados. Esta cifra era sólo del 2% antes de la crisis. *"En este contexto, las compañías navieras alemanas confían menos en la influencia del capital privado en el sector del transporte marítimo que como lo proyectan las compañías de transporte marítimo internacional"*, añade Nieswandt.



## Estrategias para el futuro: Reequipamiento y consolidación

"Dos tercios de las empresas esperan un ola de consolidación, especialmente en el segmento de transporte de contenedores", comenta Nieswandt. Los objetivos en este sentido son la creación de empresas de mayor tamaño, en particular a través de fusiones, facilitando de este modo las estructuras empresariales más competitivas. Con este fin, el 40% de los encuestados ya han mantenido reuniones para discutir posibles M & A (Fusiones y Adquisiciones). Al respecto, un 47% de las compañías navieras alemanas están haciendo más gestiones concretas que entre las empresas internacionales (37%). Con el fin de cumplir con los retos futuros que enfrenta la industria del transporte marítimo, un poco menos de la mitad de las empresas internacionales se están centrando en reconversión, en re-equipar sus flotas para lograr una mayor eficiencia energética y cumplir con las normas ambientales presentes. Este tema es, en general, mucho menos importante para las empresas alemanas, pues éstas ven la formación de alianzas y fusiones como una estrategia más prometedora para el futuro. Ambas compañías navieras -alemanas e internacionales- coinciden en que optimizar los procesos del negocio e invertir en nuevos barcos que cumplan con estándares ecológicos deben ser objetivos prioritarios si se quiere cumplir adecuadamente con los retos del futuro.

Finalmente, NaucherGlobal comenta que entre las tendencias del mercado es posible destacar un incremento en la capacidad mundial de transporte de contenedores, a la vez que está descendiendo el número de portacontenedores a flote. **Ello se explica puesto que mientras aumenta el tonelaje de las nuevas construcciones y la capacidad en TEU de las mismas, disminuye a la vez el número de portacontenedores de menor capacidad, debido a sus altos costos: menos TEU de capacidad, aparato propulsor menos desarrollado, mayor costo unitario de tripulación y mayores costos de combustible.**

Agrega que durante 2014 la media de contenedores que llevan los buques ha pasado a 5.000 unidades, cuando tan sólo cuatro años antes, en 2010 era de 2.500. Se prevé en los próximos años que la tendencia se acentúe si tenemos en cuenta los portacontenedores de 18.000 y 19.000 TEU que se están entregando o está previsto entregar en 2015. **Una tendencia que parece imparable: buques mayores, menores costos para el armador a la vez que un frenazo: menos puertos de escala; menos frecuencia en las salidas de los consorcios; y más presión sobre el precio de los servicios de puertos.**

Citando al Shanghai Container Freight Index, NaucherGlobal hace ver que se arrastra una caída del 10% en el valor de los fletes desde los últimos intentos de subida en lo que se refiere al flete por TEU desde puertos asiáticos hacia los del Norte de Europa y Mediterráneo. Por ello, concluye sosteniendo

que "para completar el cuadro, hay indicios sobrados de que la gran banca europea, fundamentalmente alemana, holandesa y naturalmente griega, está enganchada en préstamos para financiar buques a diferentes armadores; buques que, a la vista de la crisis, se están quedando obsoletos por sus costos de combustible y tripulación y, en consecuencia, han perdido valor de mercado. Buques que están contabilizados en el momento de su financiamiento (hace más de seis años), con valores que no concuerdan con su precio de mercado actual, de modo que el Banco Central Europeo se verá obligado cuando efectúe los próximos test de resistencia a pactar con los bancos una reducción del valor de realización de estos préstamos. Añadamos que, además, los balances de los armadores van a sufrir un serio adelgazamiento que redundará negativamente en su capacidad financiera. La perspectiva actual nos conduce, pues, a grandes buques por razones de economías de escala y agrupaciones de armadores aceptables para los Gobiernos (China, EE.UU. ó UE...) o para aquellos que financian a los Gobiernos".



# ARMADORES CELEBRARON NUEVO ANIVERSARIO DE NUESTRA MARINAMERCANTE



Capitán de Alta Mar Emilio Vivanco rodeado por el Ministro de TT, Andrés Gómez Lobo; el senador Francisco Chahuán y el presidente de la ANA, Roberto Hetz, entre otros.

## PRESIDENTE DE LA ANA, ROBERTO HETZ, DIJO QUE EL SECTOR NAVIERO EXPERIMENTA LEVE RECUPERACIÓN Y QUE SE PROYECTA UN REPUNTE DE ENTRE UN 4% Y 5% PARA 2014.

Con una ceremonia realizada en el Club Naval de Valparaíso y encabezada por el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, Andrés Gómez Lobo, la Asociación Nacional de Armadores (ANA) celebró el 196 aniversario de la creación de la marina mercante nacional. En la oportunidad, el presidente de la ANA, Roberto Hetz, señaló que el sector naviero ha experimentado una cierta mejoría y que se espera un repunte de entre un 4% y 5% para 2014. Destacó que en el último año, el 94,5% del comercio exterior del país se ha movilizado vía marítima, sumando 108.3 millones de tons., con un aumento anual del 4,7%. Sobre las inquietudes de la industria, destacó la relevancia que Chile ratifique los principales tratados navieros internacionales y la incertidumbre que existe ante el proyecto de apertura de cabotaje que todavía no ha sido despachado al Parlamento.

Sobre dichos tópicos, el Ministro Gómez Lobo precisó que el Gobierno ya inició la ratificación de los tratados navieros y respecto del proyecto de ley sobre cabotaje, explicó que la idea es avanzar en conjunto con los actores involucrados hacia una solución consensuada y sensata. Recordó que en 2012 ingresó dicha iniciativa al Congreso, siendo fuertemente cuestionada por la industria marítima. Ante ello, el propósito es retomar el espíritu original del proyecto que busca introducir un mayor dinamismo dentro del mercado del cabotaje.

Durante la celebración fueron otorgados reconocimientos a miembros de la marina mercante, destacándose el entregado al Capitán de Alta Mar de Sonar, Emilio Vivanco, quien a sus 80 años se mantiene plenamente activo. El Capitán Vivanco hizo un llamado a las nuevas generaciones a incorporarse a la marina mercante, pues Chile es un país con vocación marítima, toda vez que el Océano Pacífico es el "mare nostrum". 



1.- Senador Francisco Chahuán junto a Marítimo Portuario. 2.- Marítimo Portuario junto al gerente general de la ANA, Arturo Sierra. 3.- En animada charla, Roberto Hetz, Alexis Michea (Programa Logístico del MTT) y el Ministro de TT, Andrés Gómez Lobo. 4.- Alexis Michea del Programa de Logística del MTT conversa con Marítimo Portuario. 5.- Marítimo Portuario con una generación de jóvenes profesionales de la marina mercante. 6.- Vista general de la ceremonia en los salones del Club Naval de Valparaíso.

Resumen puertos SEP

**Transferencia de carga (en ton.)  
Enero - Junio 2014/2013**

Empresa Portuaria	2014	2013	Variación
Arica	1.525.492	1.372.512	11,15%
Iquique	1.041.014	1.186.978	-12,30%
Antofagasta	1.259.218	1.410.648	-10,73%
Coquimbo	414.164	419.962	-1,38%
Valparaíso	5.787.357	5.428.293	6,61%
San Antonio	7.670.409	8.405.170	-8,74%
Thno-San Vicente	2.829.276	3.038.077	-6,87%
Puerto Montt	686.633	690.372	-0,54%
Chacabuco	227.051	235.130	-3,44%
Austral	214.342	217.318	-1,37%
<b>Total</b>	<b>21.654.956</b>	<b>22.404.459</b>	<b>-3,35%</b>

Fuente: SEP

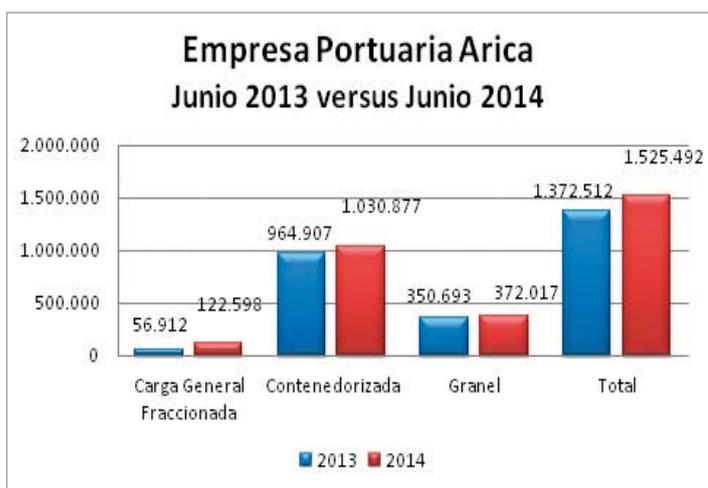
**Empresas Portuarias SEP  
Junio 2013 versus Junio 2014**



Fuente: SEP

Puerto de Arica

**Empresa Portuaria Arica  
Junio 2013 versus Junio 2014**



Fuente: SEP

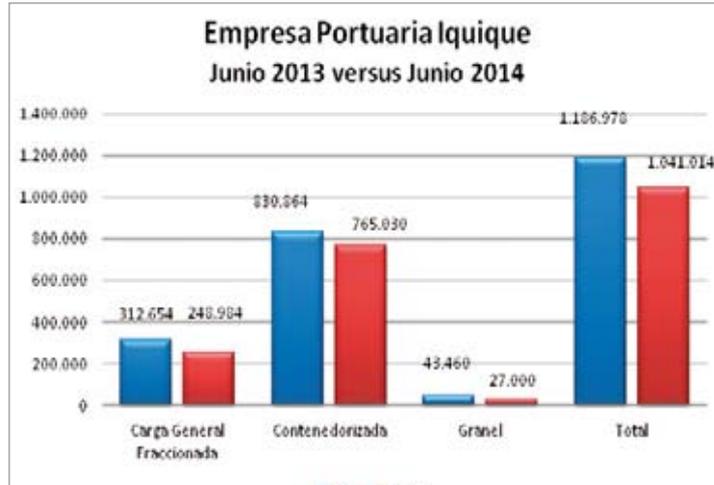
Empresa Portuaria de Iquique

**Transferencia total - Enero - Junio 2014**

	Transf (tons.)	Contened. (TEU's)	Carga Contened.	Carga Fracc.	Carga Automot.	Graneles Sólidos	Graneles Líquidos	Naves Comerciales
Enero	70.211	7.362	54.954	8.453	1.388	5.414	0	16
Febrero	238.593	26.033	182.614	28.765	23.270	0	3.945	44
Marzo	183.947	20.747	124.294	37.060	20.554	0	2.040	41
Abril	118.741	12.117	86.636	20.240	11.147	719	0	29
Mayo	233.250	21.582	168.054	28.529	24.785	11.882	0	51
Junio	196.270	23.477	148.478	26.417	18.376	0	3.000	42
<b>Total 2013</b>	<b>1.041.012</b>	<b>111.318</b>	<b>765.030</b>	<b>149.464</b>	<b>99.520</b>	<b>18.015</b>	<b>8.985</b>	<b>223</b>
A Junio 2014	1.041.012	111.318	765.030	149.464	99.520	18.015	8.985	223
A Junio 2013	1.186.979	117.170	830.864	198.436	114.218	37.360	6.100	257
Var. Jun. 2014- 013	-12%	-5%	-8%	-25%	-13%	-52%	47%	-13%

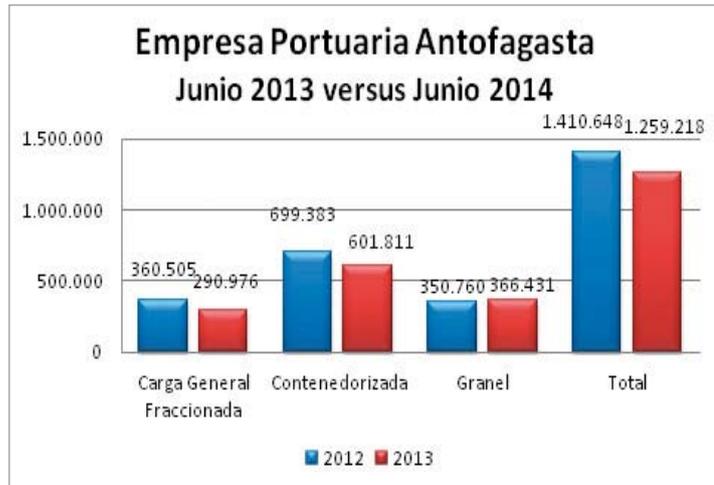
Fuente: Puerto de Iquique

Empresa Portuaria de Iquique



Fuente: SEP

Portuaria de Antofagasta



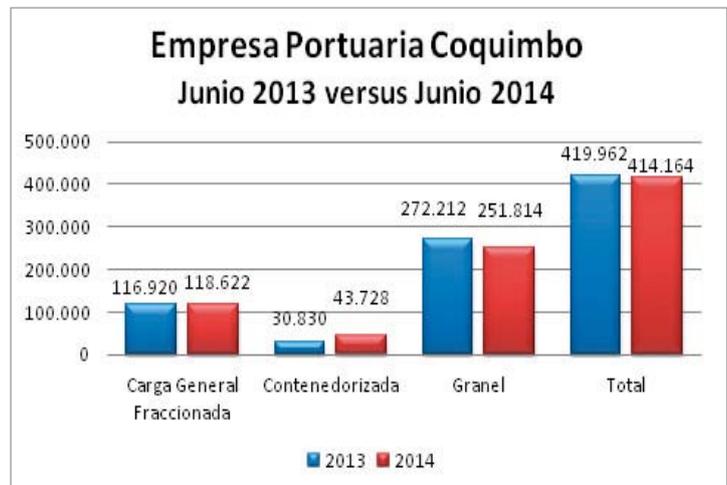
Fuente: SEP

Puerto de Coquimbo

Transferencia carga total (en ton.)  
Enero - Julio 2014

Cliente	Transferencia (ton.)
<b>Break Bulk</b>	<b>49.887</b>
Sulfur (Azufre)	0
Wheat (Trigo)	10.097
Cement	39.790
Others	0
<b>Iron Ore</b>	<b>33.000</b>
<b>Copper Concentrate</b>	<b>263.735</b>
Teck	171.573
Punitaqui	42.067
Trafigura	39.766
Caserones/Codelco	10.328
<b>Carga de Proyecto</b>	<b>19.040</b>
<b>Palletized Fruit</b>	<b>59.787</b>
<b>Containers</b>	<b>1.862</b>
<b>Total</b>	<b>427.311</b>

Fuente: Terminal Puerto Coquimbo (TPC)



Fuente: SEP

**Transferencia carga total (en ton.)  
Enero - Junio 2013 / 2014**

Fuente: EPSA

Meses	2013	2014	Variación %
Enero	1.402.566	391.096	-72,1%
Febrero	1.367.691	1.559.636	14,0%
Marzo	1.346.504	1.633.544	21,30%
Abril	1.264.074	1.380.095	9,20%
Mayo	1.494.564	1.336.818	-10,6%
Junio	1.529.771	1.369.221	-10,5%
<b>Total a junio</b>	<b>8.405.170</b>	<b>7.670.493</b>	<b>-8,7%</b>

**Transferencia de carga contenedorizada  
(en ton.) - Enero - Junio 2013 / 2014**

Fuente: EPSA

Meses	2013	2014	Variación %
Enero	899.583	191.541	-79%
Febrero	934.703	1.063.919	14%
Marzo	906.965	1.147.148	26%
Abril	937.355	1.020.574	9%
Mayo	1.041.345	1.008.062	-3%
Junio	1.101.549	956.923	-13%
<b>Acumulado</b>	<b>5.821.499</b>	<b>5.388.251</b>	<b>-7,4%</b>

**Transferencia TEU's  
Enero - Junio 2013 / 2014**

Fuente: EPSA

Meses	2013	2014	Variación %
Enero	93.651	19.512	-79%
Febrero	100.267	110.634	10%
Marzo	96.364	117.906	22%
Abril	96.200	102.912	7%
Mayo	104.815	105.974	1,1%
Junio	113.609	90.773	-20,1%
<b>Acumulado</b>	<b>604.906</b>	<b>547.711</b>	<b>-9,5%</b>

**Transferencia de carga fraccionada (en ton.)  
Enero - Junio 2013 / 2014**

Fuente: EPSA

Meses	2013	2014	Variación %
Enero	127.202	27.947	-78%
Febrero	131.220	98.699	-25%
Marzo	111.610	96.064	-14%
Abril	57.773	104.581	81%
Mayo	73.890	81.966	11%
Junio	95.973	86.681	-10%
<b>Acumulado</b>	<b>597.668</b>	<b>495.940</b>	<b>-17,0%</b>

**Transferencia de graneles sólidos (en ton.)  
Enero - Junio 2013 / 2014**

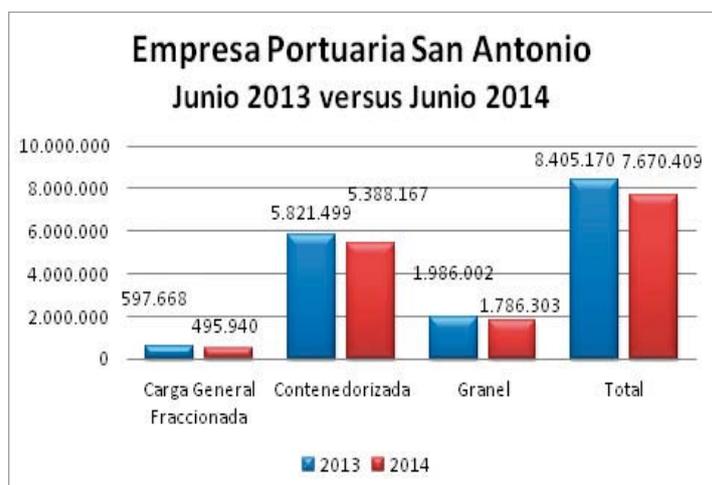
Fuente: EPSA

Meses	2013	2014	Variación %
Enero	332.929	63.047	-81%
Febrero	200.847	327.488	63%
Marzo	245.192	274.651	12%
Abril	152.844	160.087	5%
Mayo	237.182	147.401	-38%
Junio	242.408	222.214	-8%
<b>Acumulado</b>	<b>1.411.402</b>	<b>1.194.889</b>	<b>-15,3%</b>

**Transferencia de graneles líquidos (en ton.)  
Enero - Junio 2013 / 2014**

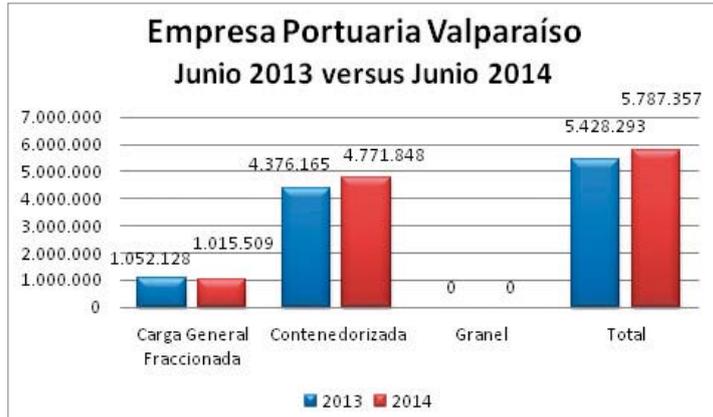
Fuente: EPSA

Meses	2013	2014	Variación %
Enero	42.852	108.560	153%
Febrero	100.921	69.529	-31%
Marzo	82.737	115.680	40%
Abril	116.102	94.853	-18%
Mayo	142.147	99.389	-30%
Junio	89.842	103.403	15%
<b>Acumulado</b>	<b>574.601</b>	<b>591.414</b>	<b>2,9%</b>



Fuente: SEP

Puerto de Valparaíso



Fuente: SEP

Puerto Talcahuano – San Vicente

Informe Regional Consolidado (en ton.)  
Enero - Junio 2014

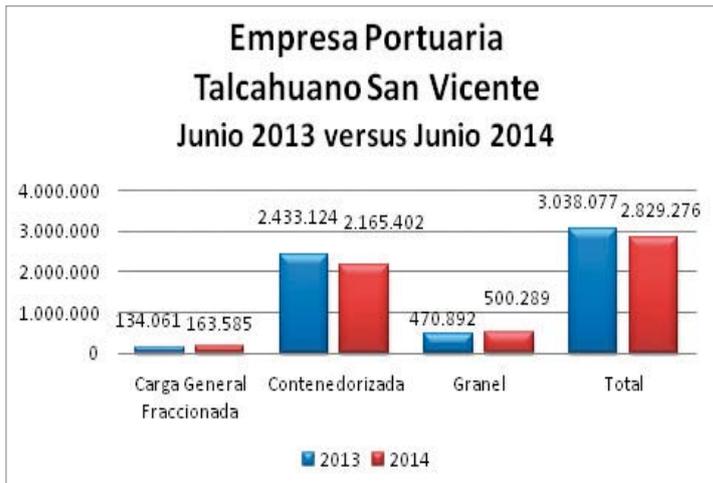
Regional	Mes JUNIO			Acumulado JUNIO			Comparación acumulados 2014 v/s 2013(%)
	2012	2013	2014	2012	2013	2014	
Toneladas	1.725.625	1.881.318	1.623.430	9.013.807	9.663.404	9.495.514	-1,7%
Nº de Naves	72	76	68	445	403	384	-4,8%
Nº de Teus	80.801	95.520	93.438	438.658	493.113	548.732	11,3%

Fuente: Puerto Talcahuano – San Vicente

Informe Regional desglosado por puerto (en ton.)  
Acumulado a Junio 2014

Puerto	Mes JUNIO			Acumulado JUNIO		
	Toneladas	Teus	Naves	Toneladas	Teus	Naves
Talcahuano	15.152	0	2	41.090	0	3
San Vicente	580.341	41.549	28	2.812.980	222.921	141
Lirquén	318.978	6.474	11	2.072.066	51.609	72
Penco	25.712	0	4	220.683	0	21
Coronel	610.679	45.415	21	3.577.142	274.202	129
Cabo Froward	72.568	0	2	771.554	0	18
<b>TOTAL</b>	<b>1.623.430</b>	<b>93.438</b>	<b>68</b>	<b>9.495.514</b>	<b>548.732</b>	<b>384</b>

Fuente: Puerto Talcahuano – San Vicente



Fuente: SEP

**Consolidado todos los terminales  
Enero – Junio 2013 / 2014 (en ton.)**

Fuente: Empormontt

Carga por Terminal	Totales		% Desv.
	2013	2014	
Muelle Comercial	403.526	416.380	3,2%
Terminal de Transbordadores	230.773	98.859	- 57,2%
Terminales Portuarios Chiloé	56.073	171.394	205,7%
<b>Totales</b>	<b>690.372</b>	<b>686.633</b>	<b>-0,5%</b>

**Terminales Portuarios de Chiloé  
Enero –Junio 2013 / 2014 (en ton.)**

Fuente: Empormontt

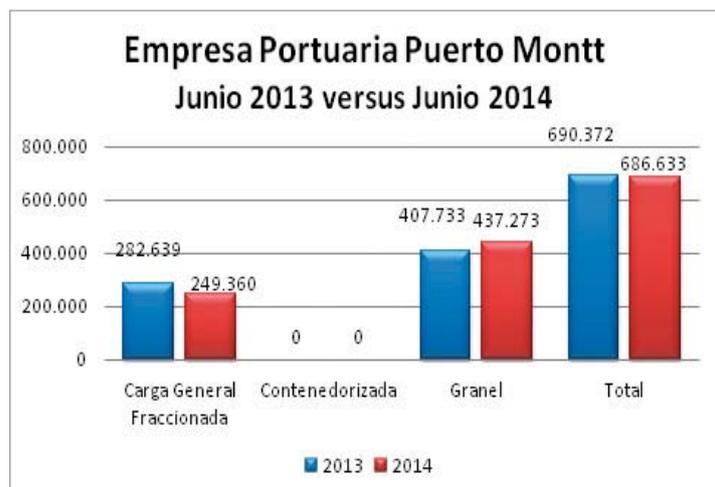
Tipo de carga	2013	2014	% Desv.
Tara vehículos	13.459	46.051	242,2%
Carga surtida	4.502	59.976	1.232,2%
Alimento peces	18.625	11.209	-39,8%
Cosecha salmón	7.955	11.826	48,7%
Mortalidad salmón	1.178	1.140	-3,2%
Bins con hielo	123	0	N/A
Smolt	3.738	33.204	788,3%
Redes	1.577	2.300	45,8%
Otras cargas	4.916	5.688	15,7%
<b>Subtotales</b>	<b>56.073</b>	<b>171.394</b>	<b>205,7</b>

**Muelle Comercial  
Enero – Junio 2013 / 2014 (en ton.)**

Tipo de carga	2013	2014	% Desv.
Fertilizantes	115.197	100.908	-12,4%
Sal	33.968	36.484	7,4%
Chips eucalyptus	59.178	41.770	-29,4%
Cemento	0	13.973	N/A
Smolt	55.776	66.967	20,1%
Harina de pescado	19.694	13.180	-33,1%
Aceite de pescado	0	8.895	N/A
Aceite vegetal	0	2.398	N/A
Graneles vegetales	78.534	113.409	44,4%
Otras cargas	41.179	18.396	-55,3%
<b>Subtotales</b>	<b>403.526</b>	<b>416.380</b>	<b>3,2%</b>

**Terminal de Transbordadores  
Enero – Junio 2013 / 2014 (en ton.)**

Tipo de carga	2013	2014	% Desv.
Tara vehículos	89.800	38.594	-57,0%
Carga surtida	127.273	53.903	-57,6%
Otras cargas	13.700	6.362	-53,6%
<b>Subtotales</b>	<b>230.773</b>	<b>98.859</b>	<b>-57,2%</b>



Fuente: SEP

### Transferencia de carga por muelles (en ton.) Enero – Junio 2014 / 2013 (en ton.)

	Embarque			Desembarque			Total		
	2014	2013	%	2014	2013	%	2014	2013	%
Muelle Comercial	65.425	77.630	-16%	24.330	28.721	-15%	89.755	106.351	-16%
Terminal de Transbordadores	54.174	53.773	1%	83.102	74.995	11%	137.276	128.768	7%
Muelle Flotante	11	7	57%	6	3	100%	17	10	70%
<b>Total</b>	<b>119.610</b>	<b>131.410</b>	<b>-9%</b>	<b>107.438</b>	<b>103.719</b>	<b>4%</b>	<b>227.048</b>	<b>235.129</b>	<b>-3%</b>

Fuente: Emporcha

### Desembarque de carga por muelles y productos (en ton.) Enero - Junio 2014 / 2013

Unidad de Negocio	Producto	Total 2014	Total 2013	Variación %
Muelle Comercial	Otra pesca fresca	10.235	10.202	0%
	Carga general	8.142	11.281	-28%
	Contenedores vacíos	2.058	3.215	-36%
	Salmón fresco	2.175	2.653	-18%
	Otros pescados cong.	150	175	-14%
	Peligrosos diversos	795	790	1%
	Maquinaria y estruc. ind.	101	0	0%
	Marisco fresco	209	271	-23%
	Combustible	460	106	334%
	Otros	5	28	-82%
	<b>Subtotal</b>	<b>24.330</b>	<b>28.721</b>	<b>-15%</b>
Terminal de Transbordadores	Carga general en vehiculo	47.297	39.499	20%
	Tara vehículos	28.813	27.494	5%
	Madera elaborada	2.017	3.008	-33%
	Cemento	1.993	2.124	-6%
	Maquin. y estructura ind.	1.181	1.331	-11%
	Peligrosos diversos	771	838	-8%
	Alimento para peces	267	354	-25%
	Ganado	230	75	207%
	Otros pescados cong.	0	127	-100%
	Otros	533	145	268%
	<b>Subtotal</b>	<b>83.102</b>	<b>74.995</b>	<b>11%</b>
Muelle Flotante	Carga general	1	3	-67%
	Mariscos frescos	5	0	0%
	<b>Subtotal</b>	<b>6</b>	<b>3</b>	<b>100%</b>
	<b>Totales</b>	<b>107.438</b>	<b>103.719</b>	<b>4%</b>

Fuente: Emporcha

**Hotel**  
**Alonso de Ercilla**  
★★★  
EN EL CENTRO COMERCIAL Y  
FINANCIERO DE CONCEPCION

- Confortables habitaciones
- Calefacción central
- Servicio de habitaciones y cafetería las 24 horas
- Sala Privada de Internet e Internet Inalámbrico
- Tv cable y DIRECT TV
- Sala de reuniones equipadas para 10, 18, 35 y 90 personas
- Amplio estacionamiento

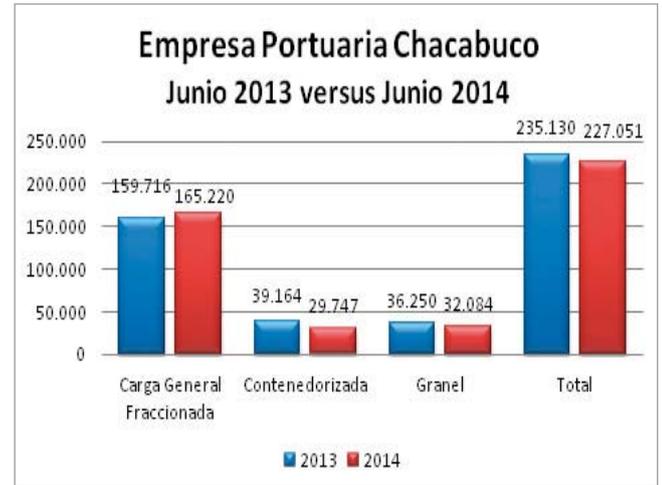


Empresa Portuaria de Chacabuco

**Embarque de carga por muelles y productos (en ton.)  
Enero - Junio 2014 / 2013**

Unidad de Negocio	Producto	Total 2014	Total 2013	Variación %
<b>Muelle Comercial</b>				
	Alevines	3.994	7.069	-43%
	Carga general	6.795	5.173	31%
	Carnada	12	0	0%
	Combustible	2.979	2.725	9%
	Concent. oro	7.104	5.764	23%
	Concent. plata	3.255	2.944	11%
	Concent. plomo	242	1.094	-78%
	Concent. zinc	28.975	33.523	-14%
	Contenedores vacíos	721	824	-13%
	Otros	11.348	18.514	-39%
	<b>Subtotal</b>	<b>65.425</b>	<b>77.630</b>	<b>-16%</b>
<b>Terminal de Transbordadores</b>				
	Alevines	0	16	-100%
	Alimento para peces	0	28	-100%
	Carga general	32	212	-85%
	Carga general en vehículo	13.137	12.258	7%
	Concentrado oro	0	200	-100%
	Concentrado plata	0	562	-100%
	Ganado	8.561	6.984	23%
	Harina de pescado	1.814	3.821	-53%
	Otros	30.625	29.692	3%
	<b>Subtotal</b>	<b>54.174</b>	<b>53.773</b>	<b>1%</b>
<b>Muelle Flotante</b>				
	Carga general	10	7	43%
	Carnada	2	0	0%
	<b>Subtotal</b>	<b>12</b>	<b>7</b>	<b>71%</b>
	<b>Totales</b>	<b>119.611</b>	<b>131.410</b>	<b>-9%</b>

Fuente: Emporcha



Fuente: SEP

Empresa Portuaria Austral

**Transferencia total (en ton.)  
Enero – Junio 2014**

**Transferencia de carga contenedorizada  
(en ton.) - Enero – Junio 2014**

Meses	Carga total
Enero	36.084
Febrero	38.798
Marzo	36.559
Abril	38.593
Mayo	44.227
Junio	37.183
<b>Total semestre</b>	<b>231.444</b>

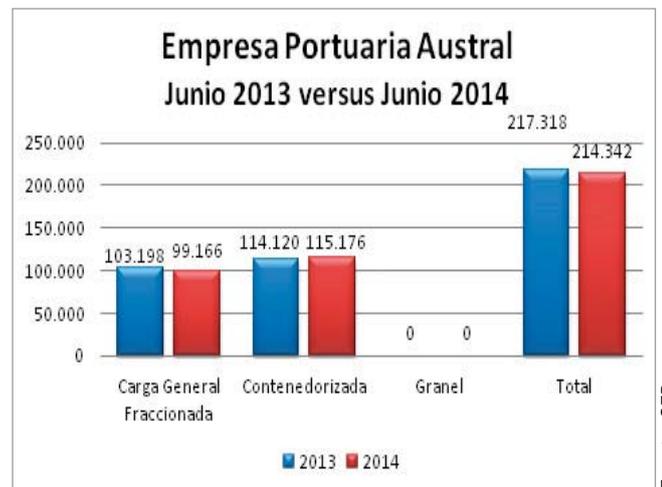
Meses	Carga total
Enero	14.819
Febrero	18.638
Marzo	11.177
Abril	28.214
Mayo	20.644
Junio	22.000
<b>Total semestre</b>	<b>115.492</b>

**Transferencia de carga fraccionada  
(en ton.) - Enero – Junio 2014**

**TEU's movilizados  
Enero –Junio 2014**

Meses	Carga total
Enero	15.385
Febrero	14.573
Marzo	17.858
Abril	10.379
Mayo	14.378
Junio	15.194
<b>Total semestre</b>	<b>87.767</b>

Meses	Carga total
Enero	960
Febrero	2.491
Marzo	1.854
Abril	1.854
Mayo	2.257
Junio	1.494
<b>Total semestre</b>	<b>10.910</b>



Fuente: SEP

Fuente: Empresa Portuaria Austral



## *SIN FRONTERAS AL SERVICIO DE SU COMPAÑÍA*



### ***SERVICIOS AGENCIAMIENTO MARÍTIMO***

***AGENTE PORTUARIO • SERVICIO DOCUMENTAL***

***AGENTE PROTECTOR • SERVICIO AÉREO • AGENTE EN CRUCE DE CANALES***

**[www.saamsa.com](http://www.saamsa.com)**

**600 600 7226**

**[linemanager@saamsa.com](mailto:linemanager@saamsa.com)**



# Nuestro centro: las personas

Juntos construimos una mejor  
calidad de vida y ambientes  
laborales más seguros

[www.ist.cl](http://www.ist.cl)

**ist**

especialistas en prevención