



marítimo portuario

Hitos 2014



Los nuevos y futuros avances para el crecimiento portuario de Chile



www.maritimoportuario.cl • Edición N°073 Noviembre / Diciembre 2014

**Puente Chacao:
conectando las
zonas australes**

Pág. 35

**¿Cuál es el actual
escenario del dique
flotante Sociber?**

Pág. 04

**Ex Ballenera de Quintay,
el centro de progreso de
una comunidad**

Pág. 22

**Exponaval-
Transport
2014**

Pág. 11



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 - Fonos: +56- 2-3373800



Director Marítimo Portuario
Marcelo Valencia G.

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.

Periodista
Daniela Valenzuela V.

Colaboradora edición
Michele Rouliez R.

Director de Arte
Adrián Bettini Y.

Suscripciones
Francesca Apablaza P.

Servicios Administrativos
Luis Mendoza

Preimpresión e Impresión
Salesianos Impresores S.A.

Envíe sus comentarios y sugerencias:
dvalenzuela@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

Nº73 Noviembre/Diciembre 2014 
ISSN 0717-5507

- 03** Editorial
- 04** ¿Cuál es el actual escenario del dique flotante Sociber?
- 09** DSM Nutritional Products Chile celebra 3.000 días sin accidentes
- 11** Especial Exponaval- Transport 2014
- 16** Los nuevos y futuros avances para el crecimiento portuario en 2014
- 21** Cruceros
- 23** Ex Ballenera de Quintay, el centro de progreso de una comunidad
- 24** Conectividad: La odisea de mantener unida a la Patagonia del Pacífico
- 27** Van y Vienen
- 28** Cuando un Servicio Público de excelencia es mucho más que palabras
- 30** Destacados
- 32** La importancia de la roca como material de construcción
- 35** Puente Chacao: conectando las zonas australes
- 40** Exponaval- Transport 2014, la mayor feria naval en Latinoamérica
- 42** Estadísticas



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

DESAFÍOS MARÍTIMO – PORTUARIOS DEL ESTADO

Comienza un nuevo año, por lo que es importante reflexionar acerca de qué es lo que esperamos para el sistema portuario chileno. Es así como en el presente, recordamos los aciertos y errores del pasado y con la experiencia adquirida, nos proyectamos en la búsqueda de un mejor futuro para el sector.

Un gran tema que está siempre latente es el continuar optimizando la **gestión** de nuestros puertos y terminales marítimos. Es por eso que, creemos que puede ser el momento de retomar la idea de la creación de un **Ministerio de Comercio Exterior**; ya que no hay una autoridad específica que se encargue de planificar y gestionar los asuntos del comercio exterior. Actualmente, son 26 los organismos que se ocupan de emitir certificaciones y autorizaciones en materias de importación y exportación. Asimismo, que este nuevo organismo trabajaría en conjunto con los ministerios de Transporte, Hacienda, Salud, Relaciones Exteriores, Economía y Obras Públicas, puesto que son fundamentales a la hora tomar las decisiones.

A su vez, en la **conectividad marítima** propiamente tal, fundamentalmente en la zona sur austral encontramos problemas con rampas y terminales portuarios, sin perjuicio que parte importante de la navegación se realiza a través de aguas interiores, por lo que no resulta necesario ni pertinente aplicarle normativas usadas en la navegación de altura. Por esta razón, es importante seguir avanzando en el **Plan de Conectividad con las Zonas Australes**, ya que son estas zonas las con mayores carencias debido a su lejanía. En este aspecto, se debe enfatizar en la reparación de carreteras, puentes, túneles y caminos, porque su estado de conservación entorpece las tareas del trasporte de cargas.

De la misma manera, es fundamental planificar con tiempo el **aumento del potencial portuario nacional**. Dentro de ello, la búsqueda y/o generación de aguas abrigadas artificiales pensando en el futuro, ya que será indispensable contar con estas áreas dentro de los próximos 10 años si queremos ser competitivos como economía. Actualmente, existen sitios a reservar para la creación de estos espacios como Ritoque y La Ligua en la V región-los cuales tienen que ser protegidos lo antes posible, para así garantizar el desarrollo portuario del mañana. A su vez, se debe seguir investigando y estudiando otros posibles emplazamientos para estos espejos de agua, sobre todo dado el conocido problema de la escasez de aguas abrigadas naturalmente en nuestras costas.

Por otra parte, resulta pertinente pensar en el **crecimiento de las redes ferroviarias** para el transporte de cargas con origen o destino portuario; debido a que sólo el 11 % de la carga nacional marítima es redireccionada por vía férrea. De esta forma, el transporte de las cargas sería más eficiente, reduciría los costos, la congestión y tasa de accidentes provocados por los camiones que entran y salen de los puertos.

En cuanto a la legislación, es esencial trabajar en la denominada “**Ley Larga de Puertos**”, para poder regular materias relacionadas con la modernización de las faenas desarrolladas por los trabajadores en el sistema portuario. Sin embargo, es necesario que representantes de todas las partes involucradas participen en esta ordenanza, ya que son ellos quienes aportarían el conocimiento real de cómo funciona -desde adentro- el sistema portuario.

Otro punto trascendental en el universo marítimo portuario es el establecimiento de una **apertura en cuanto al practicaje**. Tratándose de una actividad en la que lo

primordial es la seguridad de las naves e instalaciones portuarias, en las que ciertamente están también involucradas personas, pero donde también es importante satisfacer adecuadamente las necesidades de eficiencia de ambas, estimamos que una forma correcta de alinear incentivos es que dicha actividad pueda ser desarrollada también por privados, sin perjuicio del control que le compete a la Autoridad Marítima. Hoy en día, existen variadas fórmulas que se están usando en el mundo, por lo cual creemos que es conveniente y razonable analizar estos casos y tomar lo mejor de su know-how en usanza.

Paralelamente, reafirmamos nuestra convicción con la **liberación del cabotaje para la Marina Mercante de Altura**. De esta forma, se optimizan los recursos potenciales de naves que llegan a nuestras costas, ya que se puede aprovechar su posicionamiento. Sin embargo, con esa misma convicción creemos que en el caso de la Marina Mercante Costera se deben tomar las precauciones para proteger convenientemente las operaciones marítimas de conectividad existentes en la zona sur-austral -donde hay servicios muy regulares relacionados con la materia, desarrollados por la Marina Mercante costera existente allí. En ese sentido, es necesario tener presente que la mayor parte de la indispensable conectividad, es realizada por naves que disponen de itinerarios conocidos, los que podrían verse afectados. Por supuesto, las naves que no se rigen por la normativa chilena – en especial en lo que dice relación con tributación, salarios y leyes sociales- tienen ventajas competitivas que a mediano plazo pueden impactar negativamente a nuestros armadores sureños, y en consecuencia, a los servicios regulares que indefectiblemente requiere la comunidad. Finalmente, creemos que en esta materia es indispensable avanzar hacia el reconocimiento formal de la Marina Mercante Costera, basado en la labor geopolítica que realiza.

No hay duda: la **infraestructura** es un tema pendiente, en varias dimensiones. Una de ellas es la capacidad de resistir y recuperarse rápidamente de los desastres naturales que son bastante frecuentes en nuestras tierras, por lo que es de suma importancia invertir en **tecnología antisísmica**, que afortunadamente está disponible en nuestro país tanto a nivel intelectual como operativo. De esta manera, se podrían evitar en el futuro colapsos en las estructuras portuarias.

Finalmente, el desafío más ambicioso y que traerá consigo las mayores ganancias es **incrementar la capacidad portuaria**. Esto, puesto que la mayoría de las instalaciones portuarias disponibles, fueron construidas a principios del siglo XX y una parte no cumple con los estándares de hoy en día para atender a naves de grandes dimensiones. En otras palabras, no perder más tiempo y establecer a la brevedad fechas concretas para las propuestas, licitaciones y el inicio de las diversas obras en los puertos de Chile. Día a día la competencia crece, en este momento se está ampliando el Canal de Panamá y próximamente se desarrollará el monumental Canal de Nicaragua que tendrá mayores dimensiones que el primero y pretende ser el corredor bioceánico líder entre los océanos Pacífico y Atlántico.

En definitiva, es obligación de los actuales gobernantes preparar al país para los nuevos desafíos, que se presentan en distintas dimensiones y con diversos actores, por lo que se trata de problemas complejos que requieren de soluciones integrales y muchas veces innovadoras. En ello es siempre importante la participación activa y comprometida del sector privado, tanto de empresarios como de trabajadores, para así alcanzar las metas que el sistema en su conjunto debe lograr en su camino al desarrollo, tal como se ha hecho en el pasado y debe continuar haciéndose en el futuro. 🇨🇱



Tras proyecto de ampliación del terminal 2 del puerto de Valparaíso por TCVAL

¿CUÁL ES EL ACTUAL ESCENARIO DEL DIQUE FLOTANTE SOCIBER?

MARÍTIMO PORTUARIO CONVERSÓ CON HUGO BARRA, GERENTE GENERAL DEL SOCIBER, QUIEN DETALLÓ TODOS LOS ASPECTOS QUE ENVUELVEN AL DIQUE QUE PODRÍA TRASLADARSE AL SUR DE CHILE UNA VEZ QUE SE COMIENCEN LAS OBRAS DEL MEGA PROYECTO "TERMINAL 2".



Hugo Barra, gerente Sociber.

El 22 marzo el Sociber cumple 30 años, artefacto naval perteneciente a la empresa chileno –española Sociedad Iberoamericana de Reparaciones Navales Ltda. Es el segundo dique flotante más grande de Chile y uno de los cuatro astilleros para naves mercantes y de guerra de la costa Oeste de Sudamérica. Nació como “Valparaíso III” y su construcción se inició en el año 1982 en los astilleros de Asmar en Talcahuano.

¿Qué significa para Valparaíso el Sociber?

Sociber representa la posibilidad de reparar buques en la quinta región. Es el continuador de una actividad que comenzó el año 1857, nueve años antes de que el Puerto de Valparaíso fuera bombardeado por la Escuadra Española. En 1980 se hundió el cuatro dique denominado Valparaíso II. En ese momento y frente al clamor popular, las autoridades de la época gestionaron la construcción de un dique flotante en el astillero de ASMAR en Talcahuano, el cual funciona hasta hoy. Nosotros, somos el quinto dique de Valparaíso y los continuadores de esta iniciativa privada.

En definitiva, la actividad de reparación naval es algo que nace en forma natural, es un eslabón más de la cadena de servicios que brinda Sociber al puerto de Valparaíso.

¿Cuántas naves vara el Sociber anualmente?

Nosotros varamos una media de 27 a 30 buques, los que van desde las pesqueras industriales que operan en Coronel, hasta los buques mercantes nacionales e internacionales y todas las lanchas del puerto. Además, trabajamos con todos los buques regionales: los que operan en Juan Fernández e Isla de Pascua y los remolcadores que realizan faenas en el complejo portuario de la quinta región en Ventanas, Quintero, Valparaíso y San Antonio.

¿Cuánto personal trabaja en el dique?

Somos una planta estable de 65 trabajadores. Pero cuando llega una nave, sub contratamos mano de obra y solicitamos diversos trabajos a subcontratistas. Además, tratamos con diferentes proveedores para que nos suministren materiales y algunos servicios. Porque los que trabajamos en esto nos formamos a pulso. Trabajar en un dique es estar en una permanente escuela. Nadie te enseña a pintar un buque, a lavar el casco o a encarenar. Yo tengo mecánicos de primerísimo nivel que son reconocidos internacionalmente y que han llegado haciendo aseo y, después de 25 años, se han hecho expertos.

A su vez, la población indirecta que orbita alrededor de las actividades que realizamos en reparaciones navales es exponencial; influyendo directamente en el desarrollo sociopolítico y económico de la región,

al proveer grandes oportunidades de trabajo. Es por ello, que la actividad de los astilleros es muy resguardada por las autoridades. Nuestra principal función en Sociber es tener una organización feliz: hacer felices a los clientes, contratistas, proveedores, trabajadores eventuales y de planta.

Al respecto, es importante mencionar que hoy existen sólo 4 astilleros capaces de varar a buques de alto bordo: Panamá, Perú, Valparaíso y Talcahuano. Por otro lado, hoy tenemos una gran actividad marítima en el norte de Chile a raíz de la actividad minera y sus necesidades de contar con energía y lograr la exportación e importación de los materiales. Entonces, sería importante pensar en hacer un gran astillero en el norte para cumplir con las necesidades de las empresas mineras con explotaciones cerca de los puertos de Mejillones, Antofagasta, Arica e Iquique.

¿Cuál es el futuro del Sociber tras la ampliación del terminal 2, proyecto que contempla la utilización del espacio físico en que se ubica hoy el dique?

Estamos trabajando con las autoridades del puerto para encontrar una locación con aguas abrigadas para instalar el dique flotante. La alternativa que hoy ha definido el directorio Sociber (en el caso extremo) es que el dique se le arrendaría al astillero de Asmar en Talcahuano. Esta decisión es de la empresa binacional Asmar de Chile y astillero Navantía, España, ambos con el 50% de lo que es Sociber.

¿Cuándo cree que podría tener una respuesta?

Nadie tiene la respuesta. Dependemos del proyecto terminal número 2, el cual está en la etapa de evaluación de impacto medioambiental. Pero, desde mi punto de vista, todos los porteños tenemos que apuntar a que el puerto crezca. Eso tiene beneficios y tiene costos, porque el puerto no puede prescindir de terminales, de containers, de pasajeros, de las agencias marítimas, de la Armada, de los trabajadores, de la capacidad de reparación naval. Todos somos necesarios. Entonces, estos actores extremos que dicen no a esto, no al desarrollo porque no podemos ver el mar, algún pedacito de mar vamos a tener que dejar de ver, porque tenemos que ceder en parte. Sino el resto es inmovilismo. Parálisis por análisis no nos conviene. Valparaíso es lo que es, gracias al puerto.

¿Qué repercusiones cree que traería a Valparaíso el traslado del Sociber al sur de Chile?

Eso es como mirar el vaso medio vacío. Preferimos mirar desde el lado lleno y pensar que nos quedaremos en Valparaíso. Nosotros ahora esperamos un buque químiquero, por lo que tenemos que subcontratar por lo menos a unas 10 empresas y traer unas 150 a 200 personas adicionales; las que tendrán contrato, seguro y salud resguardado por Sociber. Por ello, queremos soñar con que nos quedaremos y seguiremos aportando en la región.



El dique cuenta con 65 trabajadores de planta, además de cientos empleados subcontrados.

Continúa en Pág. 8

puertosantonia



@puertosantonia



REALIZAMOS
2.000
MANIOBRAS
CADA AÑO
y vamos por +

Entonces, ¿Esperan que TCVAL incorpore al dique dentro de su proyecto?

Sí, esperamos que el desarrollo se haga con todos los actores y no se prescindiera de nadie. Somos todos necesarios dentro de este puerto. La cadena del servicio marítimo de Valparaíso es fuerte gracias a todos sus eslabones.

Debido a que una empresa privada como Sociber no puede operar en una Base Naval (Talcahuano), ¿existiría alguna medida de mitigación para los trabajadores del dique en caso de que se trasladaran?

Sin duda. Nuestros trabajadores lo saben y todos están muy bien informados.

Con respecto al anuncio de la presidenta Bachelet, respecto a la puesta en marcha de un nuevo dique para la ciudad de Talcahuano y el inminente traslado del Sociber. ¿Considera que es conveniente que la mayor concentración de astilleros esté ubicado en la zona sur?

Primero que todo, se requiere un dique de grandes dimensiones en Chile para responder a la demanda nacional e internacional. Por lo tanto, nos parece fantástico el proyecto y esperamos que salga a la brevedad porque eso, sin duda, le brinda una capacidad extra a Chile. Pero tenemos que estar conscientes de que el desarrollo Portuario es bastante caro en Chile, por lo que debemos ir paso a paso. 🇨🇱

“TODOS LOS PORTEÑOS TENEMOS QUE
APUNTAR A QUE EL PUERTO CREZCA. ESO
TIENE BENEFICIOS Y TIENE COSTOS, (...)
VALPARAÍSO ES LO QUE ES GRACIAS
AL PUERTO”

Durante la inauguración de Expo Naval realizada en diciembre de 2014, la Presidenta Michelle Bachelet anunció la construcción del tercer dique flotante de Asmar para la ciudad de Talcahuano. La nave está avaluada en 150 millones de dólares y tendrá capacidad para buques Post Panamax.

TCVAL deberá entregar antes del 29 de abril de 2015, un completo informe al Servicio de Impacto de Evaluación Medioambiental (SEIA) aclarando las observaciones del proyecto. En el documento, se deberá incluir el punto 229 que dice relación con el retiro del dique SOCIBER y sus respectivos efectos en las distintas dimensiones.



El Sociber está ubicado frente al terminal 2 del puerto.

En Empresa Portuaria de Puerto Montt



El ingeniero en ejecución industrial, Ricardo Trincado, asumirá el cargo de gerente general de Empormontt desde el 1 de enero de 2015. Asimismo, desde esa misma fecha se integrará como gerente de operaciones Edmundo Silva. Durante este último tiempo ambos profesionales han estado enfocándose en los nuevos desafíos que implica ser parte de la plana mayor de la compañía.

Anteriormente, Trincado fue gerente de la concesionaria Puerto Montt-Pargua. De la misma manera, Edmundo Silva, el próximo gerente de Operaciones, se desempeñó como gerente del Terminal Multi-Operador de San Antonio.

Portuaria TSV

Mediante un comunicado de prensa emitido el día 23 de diciembre por el gerente general de la Empresa Portuaria Talcahuano San Vicente, Rodrigo Monsalve; se anuncia que Chistian Nicolai Orellana asume como nuevo al director de TSV, luego de que Rodrigo Azócar Hidalgo renunciara a su cargo.

Nicolai es ingeniero civil electricista de la Universidad de Chile y posee una experiencia de más de treinta años en el campo de las Tecnologías de Información y Comunicaciones, esencialmente en Gestión en el Sector Privado y en Economía de Telecomunicaciones, Planificación Estratégica y Asuntos Regulatorios.

Dirección regional de Aduanas de Antofagasta

Luego que el director regional de Aduanas de Antofagasta, René Lobos, falleciera el 24 de diciembre de un ataque vascular, debió tomar su cargo el administrador, Laureano Soto Vega.

Lobos se encontraba en la jefatura desde mayo de este año, donde su énfasis estaba en la logística del comercio exterior y fiscalización, tras haber desempeñado su carrera en ciudades como Talcahuano, Arica e Iquique.

En Asmar

El pasado 23 de diciembre se realizó el cambio de mando y entrega de la Subdirección de ASMAR por parte del Capitán de Navío Sr. Cristián Barbieri Farías al Capitán de Navío Sr. Mauricio Riquelme Quezada. Durante la ceremonia actuó como Interventor en la entrega el Contralmirante Sr. Andrés Fonzo Morán, Director de Astilleros y Maestranzas de la Armada. El evento tuvo lugar en las dependencias de la Dirección de ASMAR en Valparaíso.

En Armada de Chile



-Tras 7 años en el cargo de Jefe del Departamento de Búsqueda y Salvamento de la Dirección de Seguridad y Operaciones Marítimas, el Capitán de Navío LT Víctor Ruíz Fernández, hizo entrega de su cargo al Capitán de Navío LT José Luis Sepúlveda Mancilla el día lunes 10 de noviembre.

-El pasado se 20 de noviembre se realizó el Cambio de Mando de la Subdirección de la Dirección General del Territorio Marítimo de Marina Mercante. En la ocasión el Capitán de Navío William Corthorn Rodríguez hizo entrega al Capitán de Navío LT Luis Felipe Gracia Tapia, quien se desempeñó como Jefe del Departamento de Asuntos Internacionales.

-Luego de 35 años, el Vicealmirante Jorge Cruz se acoge a retiro, cediendo el mando al Contraalmirante Julio Leiva como nuevo Comandante de Operaciones Navales. La ceremonia se realizó el pasado 11 de diciembre en la cubierta de vuelo de la fragata "Almirante Condell", en Valparaíso. 🇨🇱



DSM NUTRITIONAL PRODUCTS CHILE CELEBRA 3.000 DÍAS SIN ACCIDENTES

DESDE EL AÑO 2007 LA FIRMA MULTINACIONAL IMPLEMENTÓ SU "SISTEMA GLOBAL DE SEGURIDAD, SALUD Y MEDIO AMBIENTE (SHIELD)", CUYO OBJETIVO ES ARMONIZAR LOS SISTEMAS DE SEGURIDAD DE ACUERDO A LOS VALORES CORPORATIVOS.

DSM Nutritional Products, junto a sus colaboradores y al Instituto de Seguridad del Trabajo Zonal Sur Austral, celebraron en una emocionante ceremonia el cumplimiento de 3.000 días sin accidentes.

Jorge Planella, gerente general de la compañía, destacó que para llegar a los 3.000 días hubo que generar procedimientos y mejorar la infraestructura, todo orientado a disminuir cualquier posibilidad o riesgo de accidente. El paso siguiente fue trabajar con todo el equipo en el autocuidado, para continuar con la implementación de la seguridad basada en el comportamiento, apoyada en el slogan “porque me importas, te cuido”.

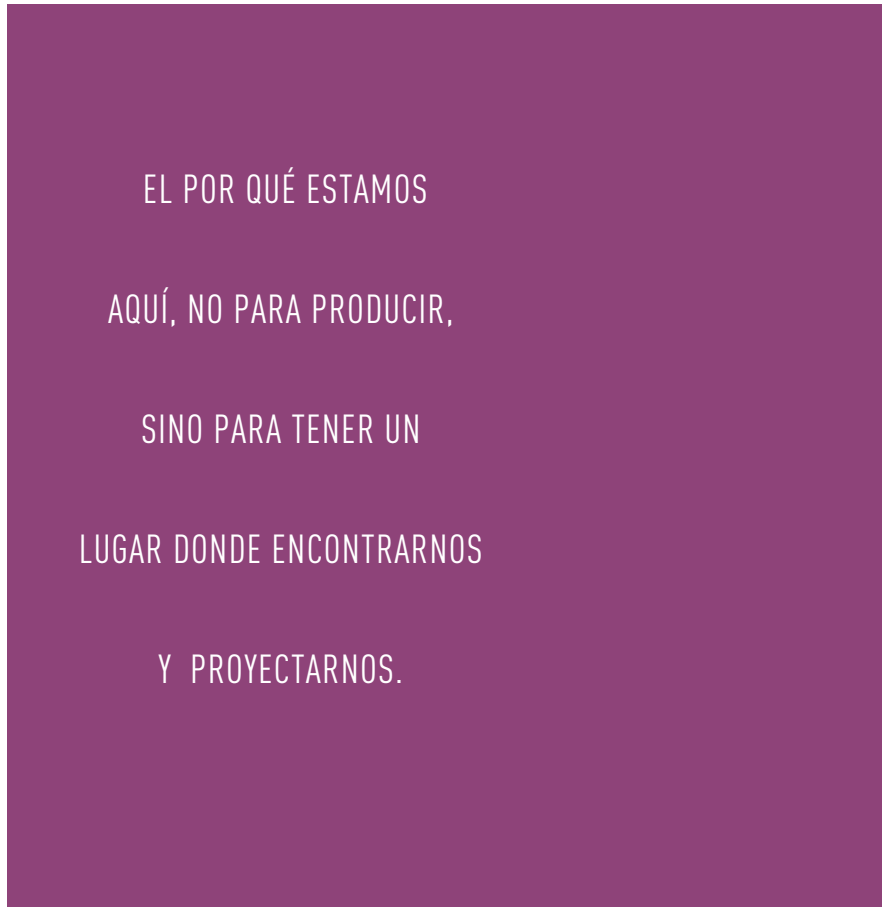
“Seguiremos trabajando duro en la cultura de seguridad y no caer en la complacencia. No tengo duda que todo el equipo seguirá entregando su mejor esfuerzo ya que cada uno tiene la seguridad impregnada en su ADN”, reafirmó el ejecutivo.

Miguel Chamy, gerente Zonal IST, agradeció la invitación destacando que este acontecimiento humano es importante para los integrantes de DSM, quienes han entendido que la seguridad es hacer las cosas bien, con la filosofía de cómo vivir la vida.


“Esta celebración a nosotros como IST, nos llena completamente de orgullo y nos alienta a seguir trabajando para evitar el dolor y la frustración que producen los accidentes. Nos muestra además el gran compromiso que existe en la seguridad laboral y la calidad de vida laboral en DSM”, concluyó Chamy.

Al finalizar la jornada, Andrés Sabelle, director general de DSM Latinoamérica, reconoció la dedicada labor de la empresa al implementar el sistema y mantener por ocho años un alto estándar de seguridad.

“Tras ver el video de la compañía es como ver la belleza de la vida, la razón de la vida. El por qué estamos aquí, no para producir, sino para tener un lugar donde encontrarnos y proyectarnos. Y digo vida porque es lo más importante de quienes estamos hoy aquí, también de los que nos dejaron en el camino, ya que nos dejaron porque Dios así lo quiso y no porque hubo un accidente”, señaló Sabelle.



Asimismo, agradeció la gestión de Jorge Planella, tras su gran liderazgo en la compañía durante los últimos cuatro años; enfatizando que ha contribuido significativamente al logro de los objetivos del sistema de seguridad y a su vez, se ha preocupado de potenciar al grupo humano de la empresa. *“Su liderazgo, bajo el acompañamiento de todos los que están aquí presentes, ha hecho que llegemos a hacer de las más altas y reconocidas plantas de premezcla de las 44 que ya tenemos en el mundo, estamos dentro de las tres de mayor cantidad de días sin accidentes”,* aseveró Andrés Sabelle.

DSM Nutritional Products es uno de los proveedores líderes en el mundo de vitaminas, carotenoides y otros ingredientes para las industrias de del rubro de los alimentos, farmacéutica y de cuidado personal. La empresa tiene ventas que ascienden a los 4 mil millones de euros y posee una larga tradición en innovación, la cual se divide en tres sectores orientados al mercado: Nutrición y Salud Animal, Nutrición Humana y Salud y Cuidado Personal. 



DSM NUTRITIONAL PRODUCTS CHILE CELEBRA 3.000 DÍAS SIN ACCIDENTES

DESDE EL AÑO 2007 LA FIRMA MULTINACIONAL IMPLEMENTÓ SU "SISTEMA GLOBAL DE SEGURIDAD, SALUD Y MEDIO AMBIENTE (SHIELD)", CUYO OBJETIVO ES ARMONIZAR LOS SISTEMAS DE SEGURIDAD DE ACUERDO A LOS VALORES CORPORATIVOS.

DSM Nutritional Products, junto a sus colaboradores y al Instituto de Seguridad del Trabajo Zonal Sur Austral, celebraron en una emocionante ceremonia por cumplir 3.000 días sin accidentes.

Jorge Planella, gerente general, destacó que para llegar a los 3.000 días hubo que generar procedimientos y mejorar la infraestructura, todo orientado a disminuir cualquier posibilidad o riesgo de accidente. El paso siguiente fue trabajar con todo el equipo en el autocuidado, para continuar con la implementación de la seguridad basada en el comportamiento, apoyada en el slogan “porque me importas, te cuido”.

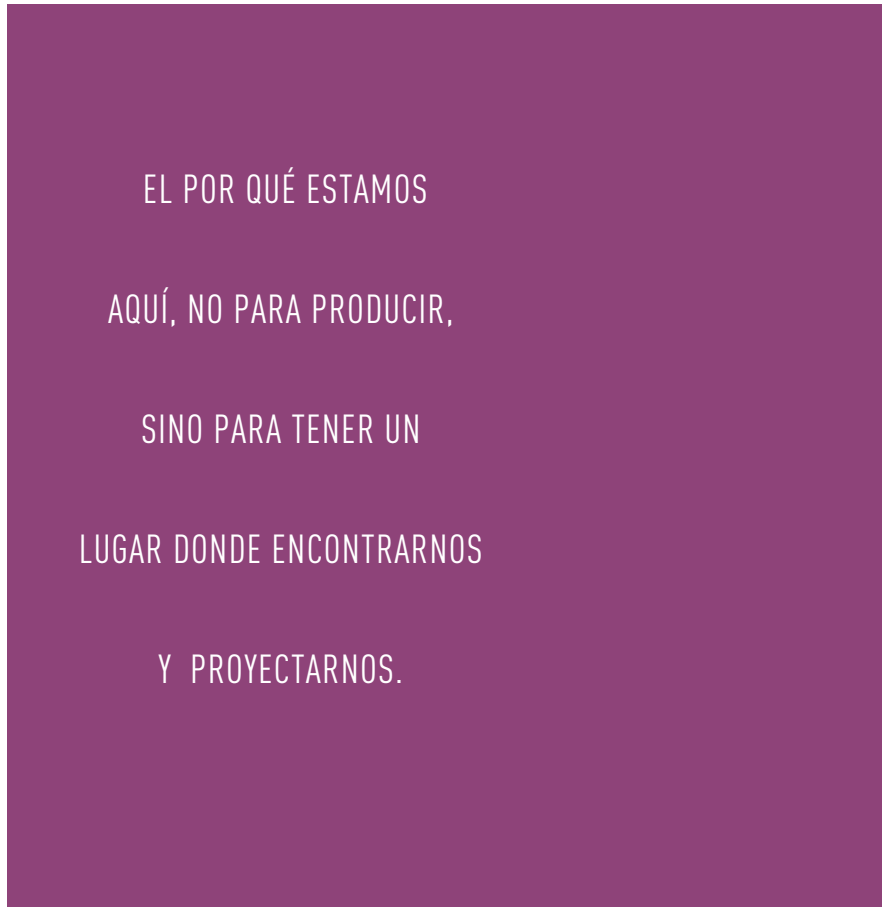
“Seguiremos trabajando duro en la cultura de seguridad y no caer en la complacencia. No tengo duda que todo el equipo seguirá entregando su mejor esfuerzo ya que cada uno tiene la seguridad impregnada en su ADN”, reafirmó el ejecutivo.

Miguel Chamy, gerente Zonal IST, agradeció la invitación destacando que este acontecimiento humano es importante para los integrantes de DSM, quienes han entendido que la seguridad es hacer las cosas bien, con la filosofía de cómo vivir la vida.


“Esta celebración a nosotros como IST, nos llena completamente de orgullo y nos alienta a seguir trabajando para evitar el dolor y la frustración que producen los accidentes. Nos muestra además el gran compromiso que existe en la seguridad laboral y la calidad de vida laboral en DSM”, concluyó Chamy.

Al finalizar la jornada, Andrés Sabelle, director general de DSM Latinoamérica, reconoció la dedicada labor de la empresa al implementar el sistema y mantener por ocho años un alto estándar de seguridad.

“Tras ver el video de la compañía es como ver la belleza de la vida, la razón de la vida. El por qué estamos aquí, no para producir, sino para tener un lugar donde encontrarnos y proyectarnos. Y digo vida porque es lo más importante de quienes estamos hoy aquí, también de los que nos dejaron en el camino, ya que nos dejaron porque Dios así lo quiso y no porque hubo un accidente”, señaló Sabelle.



Asimismo, agradeció la gestión de Jorge Planella, tras su gran liderazgo en la compañía durante los últimos cuatro años; enfatizando que ha contribuido significativamente al logro de los objetivos del sistema de seguridad y a su vez, se ha preocupado de potenciar al grupo humano de la empresa. *“Su liderazgo, bajo el acompañamiento de todos los que están aquí presentes, ha hecho que llegemos a hacer de las más altas y reconocidas plantas de premezcla de las 44 que ya tenemos en el mundo, estamos dentro de las tres de mayor cantidad de días sin accidentes”,* aseveró Andrés Sabelle.

DSM Nutritional Products es uno de los proveedores líderes en el mundo de vitaminas, carotenoides y otros ingredientes para las industrias de del rubro de los alimentos, farmacéutica y de cuidado personal. La empresa tiene ventas que ascienden a los 4 mil millones de euros y posee una larga tradición en innovación, la cual se divide en tres sectores orientados al mercado: Nutrición y Salud Animal, Nutrición Humana y Salud y Cuidado Personal. 



La Presidenta Michelle Bachelet estuvo presente en la inauguración del certamen .

ESPECIAL EXPONAVAL TRANS-PORT 2014

FUERON 4 DÍAS EN QUE LA BASE AERONAVAL VIÑA DEL MAR SE VISTIÓ DE FIESTA PARA RECIBIR A
MÁS DE 6 MIL VISITANTES DE MÁS DE 30 PAÍSES DEL MUNDO.



Los Ejercicios navales en la bahía de Valparaíso fueron uno de los puntos fuertes del encuentro.

Durante los días 2 y 5 de diciembre se llevó a cabo la IX Exhibición y Conferencia Internacional Marítima y Naval para Latinoamérica, Exponaval 2014, y la IV versión de la Feria de la Industria Marítima y Portuaria, Transport 2014, organizado por la Armada de Chile y FISA.

La masiva reunión que superó en un 10% la asistencia del 2012, contó con más de 140 expositores y 32 delegaciones internacionales que se congregaron frente a temáticas como eficiencia energética, regulaciones, fiscalizaciones e innovaciones tecnológicas, además de industrias navieras y navales.

Nuevas adquisiciones

La gran inauguración de este encuentro estuvo presidida por la mandataria Michelle Bachelet, quien anunció la disposición de un buque antártico, de un nuevo patrullero oceánico y de un dique flotante capaz de recibir naves Post Panamax.

La presidenta explicó que el proyecto destinado a asumir la construcción del nuevo buque antártico tiene por objeto reemplazar al actual rompehielos "Almirante Oscar Viel", que se acerca al fin de su vida útil. "Nuestro objetivo es contar con un buque dotado de las capacidades necesarias para desarrollar todas las operaciones en

el área antártica, incluyendo una renovada capacidad para realizar investigaciones científicas", indicó Michelle Bachelet. La nave data de 1969 y fue adquirida en Chile en 1994, luego de haber operado por la Armada canadiense con el nombre: "Norman McLeod Rogers".

Igualmente, planteó que en el ámbito marítimo y naval ha dispuesto la construcción de un nuevo patrullero de zona marítima, "lo que permitirá fortalecer las capacidades de protección de nuestra zona económica exclusiva. Junto a ello, como Gobierno, hemos decidido iniciar los estudios de factibilidad para un nuevo dique, el número tres de ASMAR, que permitirá satisfacer la necesidad de mantenimiento de buques Post Panamax en la región del Pacífico Sur Oriental".

La mandataria añadió que, "ambos proyectos y el estudio de factibilidad, significaran asimismo un fuerte impulso al desarrollo de los astilleros de nuestra Armada, pero también al crecimiento económico y a la creación de empleo de calidad en la región del Biobío".

Eficiencia energética y medio ambiente

"Desafíos de las Armadas y de la Industria Marítima en Eficiencia Energética y Medio Ambiente", fue el tema central que se debatió en el encuentro y estuvo a cargo del presidente de la Exponaval 2014 y director general de los Servicios de la Armada, el Vicealmirante



Giancarlo Stagno. En la ocasión, la autoridad sostuvo que la Armada de Chile está adoptando iniciativas enfocadas en el desarrollo de energías renovables no convencionales, como es el caso de una alianza de cooperación con el Instituto Nacional de Hidráulica, con el propósito de determinar cuáles son zonas con mayor potencial de olas para la generación de energía undimotriz.

Asimismo, se sumó el ministro de energía, Máximo Pacheco, quién anunció que en 2015 el gobierno enviará al Congreso un proyecto de ley que pretende establecer las bases a nivel nacional en este ámbito y estará compuesto por tres componentes, *“el primero de los cuales abarcará el sector de la industria y la minería, que es responsable de un 30% del consumo de energía eléctrica del país. El segundo se centrará en los hogares, las pequeñas y medianas empresas y el comercio; y el tercero en el sector público y las Fuerzas Armadas”*.

Por su parte, la escritora británica Rose George presentó: *“Ceguera Marítima: cómo la Invisibilidad de la Industria Naviera impacta el Medio Ambiente”*. En su análisis explicó las diversas formas en que las naves contribuyen a la polución del mar y las zonas costeras, tales como las emisiones de CO₂, el vertimiento de aguas residuales y de lastre, y por último, la generación de ruido que impacta a la fauna marina.

Otro de los expositores que marcaron la pauta dentro de Expo-Naval fue el presidente de la Asociación Nacional de Armadores (ANA), Roberto Hetz, quien expuso: *“Estándares de la industria naviera exceden las normas medioambientales”*. El ejecutivo reveló que los mayores desafíos del sector están en los procesos de modernización de las naves más antiguas para adaptarlas a exigencias actuales.

Los avances del sector en materia de eficiencia energética y medio ambiente fueron expuestos en el último panel de la Conferencia Internacional de Exponaval Trans-Port 2014 por destacados representantes de la industria mundial, donde estuvieron Wulfert Kirst, director y socio de la naviera Peter Döhle Schiffahrts-KG; y Troels Posborg, especialista senior en arquitectura naval de Maersk Maritime Technology.

También estuvo el representante de Maersk Container Industry (MCI) para Latinoamérica, Francis McCawley, quien expuso sobre las normas que cumple en este mismo ámbito la planta de fabricación de contenedores reefer que se encuentra en etapa de inicio de operaciones en el puerto de San Antonio.

A su vez, se expusieron paneles técnicos que detallaron tópicos como: Normas Regulatorias y Fiscalización, en voz del Director de Intereses Marítimos y Medio Ambiente Acuático de la Armada de



La feria contó con una gran cantidad de aeronaves en exhibición.



Ministro de Defensa, Jorge Burgos.

Chile, Capitán de navío LT Otto Mrugalski. A su vez, el encargado de contaminación atmosférica y eficiencia energética de la Organización Marítima Internacional, Edmund Hughes, presentó; *"Medidas de Eficiencia Energética para el Transporte Marítimo Internacional: un elemento clave de un sistema de transporte marítimo sostenible"*. Se agregó además, el gerente de la Asociación Internacional de Armadores de Buques Tanques, Joseph Angelo, con *"Desafíos Regulatorios Ambientales que enfrenta la Industria Marítima"*; el Director General del Territorio Marítimo y Marina Mercante de la Armada de Chile (S), Contraalmirante Iván Valenzuela, con *"Regulaciones sobre Eficiencia Energética y el Desafío para las Administraciones Marítimas, el caso de Chile"*; y finalmente, el Superintendente de Medio Ambiente de Chile, Cristián Franz, con *"Atribuciones de Fiscalización de la Superintendencia de Medio Ambiente: el caso del derrame en la bahía de Quintero"*.

Ejercicios demostrativos

Además de las conferencias y la gran feria de la Industria Marítima y Portuaria, la bahía de Valparaíso fue el escenario perfecto para unas imponentes simulaciones de operativos entre helicópteros y las naves OPV "Piloto Pardo", ARM "Revolución", "Defender", el petrolero "Araucano", el petrolero "Araucano", el destructor británico "Dragon", la lancha de Servicios Generales "Quintero", lanchas rápidas tipo "Arcángel", motos de agua, botes de goma, dos helicópteros de

la Aviación Naval y el Grupo de Abordaje y Registro de la Armada de Chile (GARA).

Se trató de una supuesta operación de captura del petrolero por un grupo de piratas, donde el GARA abordó al buque secuestrado, siendo capaz de retomar el control, salvar las vidas humanas en riesgo y apresar al grupo delictivo. De la misma manera, el ejercicio simuló la aeroevacuación médica de heridos y la contención de hidrocarburos en el mar, producto del procedimiento anterior. En la escena los buques de la Armada mostraron todas sus capacidades de acuerdo a los planes de contingencia.

En paralelo, en la base naval se efectuaron ejercicios demostrativos de desembarco aéreo desde helicópteros.

Expositores

La gran feria internacional contó con más de 140 expositores y 32 delegaciones de variadas latitudes del planeta, quienes presentaron sus productos y servicios durante los 4 días de muestras. Es así como estuvieron presentes las Fuerzas Armadas chilenas, compañías navieras, empresas portuarias estatales y privadas, astilleros, escuelas de especialidades, firmas especializadas en ingeniería naval, tecnología antisísmica, armamentos, insumos para el sector marítimo y aéreo, entre otras novedades.

Por su parte, algunos expositores calificaron positiva su participación en Exponaval Transport 2014, la feria más grande de Latinoamérica.

"Ha sido una experiencia bastante interesante, una gran puesta a nivel de empresas del rubro marítimo, con stands muy variados", comentó José Miguel Ulloa, Patache Branch Manager de Agunsa.

"Ha sido bastante enriquecedora, hemos tenido bastantes preguntas acerca de los proyectos de desarrollo del Puerto de Valparaíso, la idea es poder difundirlos ampliamente", indicó Alejandro Úbeda. Encargado de Desarrollo y Estudios de Puerto Valparaíso.

"Me ha parecido bastante interesante. Se ha acercado harta gente interesada en trabajar con nosotros y esto nos sirve mucho para nuestros puertos, ya que nos permite buscar nuevas tecnologías y herramientas. También nos ha servido como empresa para que nos conozcan, contamos con 10 puertos, 6 a nivel nacional y 4 en el extranjero. Ha sido súper entretenido poder compartir e interactuar con otras empresas del rubro portuario", señaló Priscila Trias, Ingeniero de nuevos proyectos de Saam. 🇨🇱



Más de 30 países participaron en la versión 2014 de la Exponaval-Transport.

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



Hitos 2014

LOS NUEVOS Y FUTUROS AVANCES PARA EL CRECIMIENTO PORTUARIO EN CHILE

LOS ADELANTOS EN MATERIAS MARÍTIMAS Y PORTUARIAS SIN DUDA, SON CIMIENTOS SÓLIDOS PARA EL DESARROLLO ECONÓMICO Y SOCIAL DE NUESTRO PAÍS. POR ESTA RAZÓN, MARÍTIMO PORTUARIO REALIZÓ UN RECUENTO CON LOS ACONTECIMIENTOS MÁS DESTACADOS OCURRIDOS DURANTE 2014.



Lo que se hizo

Alarma Tsunamis: El Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada (SHOA) hoy cuenta con el Sistema Nacional de Alerta de Maremotos (SNAM), tecnología que tiene la capacidad de detectar 5 minutos antes la llegada de las olas a nuestras costas. Esto es un gran avance para Chile, ya que con este sistema se podrá evacuar las zonas de riesgo y evitar pérdidas humanas.

Acuerdo en materia de prevención de desastres costeros con Japón: Organismos chilenos se aliaron con el PARI (Port and Airport Research Institute) de Japón para realizar estudios enfocados en el mejoramiento tecnológico para el desarrollo de una comunidad tsunami- resistente.

Borde Costero la Poza de Talcahuano: A principios de año se inauguró esta gran obra de reconstrucción que contó con 1600 mts² de superficie destinada a la pesca artesanal. Asimismo,

posee 780 mts² dedicados al mercado de recursos del mar en crudo; 1293 mts² destinados a la Bentoteca; un frente de atraque para botes de pesca artesanal ubicado en la caleta, de 29 metros de largo con dos chazas y un pescante de izaje; un muelle para embarcaciones de paseos turísticos de 30 metros de largo con dos chazas; un muelle mirador peatonal de 30 metros de largo; 15 mil mts² de superficie destinados a espacios públicos.

El Borde Costero de Chacao: Alcanzó una inversión de 1.596 millones de pesos y contempló la construcción de un paseo que se compone esencialmente de 4 miradores, 3 tramos de pasarelas y una glorieta donde el proyecto en su totalidad contempla 385 metros lineales de paseo peatonal al borde de la playa.

Dragado en la Ruta de bahía Chilota y Porvenir: Se finalizaron las obras de dragado que habían comenzado a finales

del año 2013. Cabe destacar que el volumen de dragado o extracción de sedimento del fondo marino fue de 48.474,2 m³ aproximadamente.

Muelle Histórico Melbourne y Clark: En Antofagasta se mostraron grandes avances en el corredor que data de 1872. Las obras que buscan recuperar el valor patrimonial de la edificación, comprendieron una inversión total de \$5.702 millones; de los cuales 4.462 corresponden al Ministerio de Obras Públicas, mediante la Dirección de Obras Portuarias y 1.240 millones al Fondo Nacional de Desarrollo Regional.

Caleta Quintay: 2.600 millones de pesos hicieron posible la inauguración de una moderna caleta en la quinta región que promueve el desarrollo sustentable, un muelle y un paseo costero, que cuenta con elementos de seguridad, iluminación y mobiliario urbano. En el lugar de emplazamiento se encuentra la ex ballenera Quintay, la más grande faenadora de cetáceos de Chile de mediados del siglo XX.

Balneario La Lisera: Arica y Parinacota recibió a manos de las autoridades el reconstruido balneario La Lisera, el cual fue dañado por el terremoto del 1 y 2 abril, que tuvo un costo de \$269 millones de pesos.



Caleta Tubul: Un nuevo muelle y una explanada para el desarrollo de las actividades productivas en la región del Bio Bío fueron las obras elegidas para mitigar los daños del terremoto del 27/F. La inversión que asciende a \$6.218 millones beneficiará a los 1.155 pescadores artesanales de la localidad..

Sucesos inesperados

Fallo de la Haya: Un hecho que removió al sector marítimo fue el fallo de la corte internacional de La Haya en enero de 2014, el cual resolvió que la frontera marítima entre Chile y Perú se mantendría sin variación desde la costa hasta las 80 millas. Desde este punto, la línea divisoria será equidistante a las costas de los dos países hasta las 200 millas, lo que generó un triángulo de mar de 50.000 kilómetros cuadrados, cuya soberanía favorece a Perú. El veredicto terminó con un litigio iniciado en enero de 2008 cuando Perú interpuso una denuncia ante el tribunal internacional para reclamar una frontera marítima equidistante a las costas de los dos países a partir del mismo litoral.

Paro Portuario: Durante 22 días en enero de este año, los trabajadores portuarios paralizaron sus funciones por el no pago de los bonos de colación. El conflicto que dejó US\$ 200 millones en pérdidas se habría originado en 2013 por la misma razón y se restableció ya que, no se habría materializado la ley que resguardaría los intereses de los empleados del sector. Finalmente, tras largas negociaciones las empresas pagaron un bono por término de conflicto y el gobierno acordó enviar la Ley Corta de Puertos al Congreso.

Ley Corta: En respuesta a las inconformidades de los trabajadores portuarios se creó la Ley Corta, la que consiste en 3 puntos fundamentales. El primero, se refiere a las normativas laborales, donde se reconoce el derecho irrenunciable de descanso de media hora durante la jornada laboral. El segundo, apunta a los pagos de los bonos de colación. Los pagos, que podrían llegar hasta 6 millones por empleado, variarán según los turnos realizados entre los años 2005 al 2012. A su vez, el reembolso corresponde a \$1.953 por cada turno efectuado en el periodo señalado y será entregado de manera retroactiva. Se estableció que 8.239 trabajadores de 28 puertos del país obtendrían el

beneficio. Se añade además, el derecho de constituir comités paritarios en las faenas portuarias y una mayor rigurosidad de los controles de acceso a los puertos a cargo de la Dirección del Trabajo. El último eje se enfoca en la creación de un fondo financiado con aportes privados, para recuperar el desembolso estatal que implicará el pago del bono de colación. Dichos fondos provendrán de un impuesto aplicado a las empresas portuarias que asciende a US\$ 0,2 y US\$ 0,1 (dependiendo del tipo de carga) por cada tonelada transferida.

Terremoto en el norte: En abril un terremoto de 8,3 grados Richter sacudió las zonas de Tarapacá y Arica y Parinacota, destruyendo gran parte de la infraestructura portuaria de la Empresa Portuaria Iquique. Este hecho causó que se postergara el llamado a licitación de ese entonces, la cual finalmente resultó desierta. Ante este hecho, EPI garantizó su reconstrucción con tecnología de última generación para evitar situaciones de este tipo en el futuro. Sin duda, Iquique se levantó nuevamente y comenzó con un plan de restauración de los terminales 1 y 2 donde invertirá US\$70 millones.

Derrame de Quintero: Un vertido de 38,5 metros cúbicos de petróleo por parte del buque LR Mimosa afectó a la bahía de Quintero durante septiembre. Tras un amplio operativo de la Autoridad Marítima y Enap la situación pudo ser controlada. El derrame de hidrocarburos dejó por casi 20 días inhabilitadas las playas para uso recreacional y cerca de 3 meses a los pescadores y buzos de la zona sin realizar su actividad productiva.

Lo anunciado en 2014 para el futuro

Rampa de Puelche: Con una inversión de 1.845 millones de pesos se edificará una rampa de 79 mts. de largo, 12 mts. de ancho. La iniciativa mejorará la operación de transbordadores de mayor calado, reducirá los tiempos de atraque, carga y zarpe.

Muelle Vergara: En febrero comenzó el proceso de licitación del mítico muelle Vergara ubicado en la ciudad de Viña del Mar, en la región de Valparaíso. La edificación dio vida a un muelle que era el centro de la actividad industrial de principios de siglo. Finalmente, la obra fue adjudicada a la constructora Belsaco y tendrá un valor de 6 mil millones de pesos.

Conectividad Austral: Es un plan orientado a las regiones décimo, décima primera y décima segunda región. Se pavimentarán los tramos existentes que completan los 625 kilómetros hasta Coyhaique. Luego se seguirá avanzado en la extensión de la conectividad hasta Cochrane en una ruta de 345 kilómetros adicionales.

Plan Especial de Zonas Extremas: Durante la cuenta pública, la presidenta Michelle Bachelet anunció un Plan Especial de Zonas Extremas enfocado en la conectividad. La medida costará la suma de 5 mil millones de dólares y se llevará a cabo entre 2015 y 2022. Las zonas beneficiadas serán Arica y Parinacota, Aysén, Magallanes, la provincia de Palena y la comuna de Cochamó en la región de Los Lagos. Se trata de 460

ÚNETE AL NUEVO SISTEMA LOGÍSTICO PORTUARIO DE VALPARAÍSO

SILOGPORT
SISTEMA LOGÍSTICO PORTUARIO

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

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.

silogport@puertovalparaiso.cl puertovalparaiso.cl un producto PuertoValparaíso

iniciativas entre carreteras, obras portuarias, aeroportuarias, agua potable rural, pasos fronterizos, recintos educacionales, mini centrales de energía, entre otros.

Playa Pucará en Villarrica: En la región de la Araucanía se construirá el primer balneario artificial del país, el cual será administrado por la municipalidad de Villarrica y cuya inversión supera los 3.400 millones de pesos.

Muelle pesquero artesanal en Coliumo: La obras tendrán un valor de 2.400 millones de pesos y serán financiadas con fondos sectoriales del MOP.

Plan Especial de Infraestructura de Borde Costero de Arica: Está presupuestado para 3 o 4 años más, contará con 6,5 kilómetros y con una inversión de \$ 548 mil millones.

Muelle de Caleta Hornos en La Higuera: En la región de Coquimbo, se iniciaron las obras de ampliación del muelle de Caleta de Hornos en la Higuera. La Inversión tendrá un costo de \$2.233.718 y permitirá mejorar las condiciones necesarias

de productividad y sanitarias propias de la pesca artesanal.

Muelle de conectividad en Quitaqui: Con 235 millones de pesos contará la Dirección de Obras Portuarias del MOP de Los Ríos para construir el nuevo muelle de pasajeros de Quitaqui, localidad ribereña de la comuna de Valdivia.

Caleta de Pescadores en Maullín: En la región de Los Lagos, durante el primer semestre de 2015 hasta el primer semestre de 2016, se llevará a cabo bajo la Dirección de Obras Portuarias la nueva caleta de pescadores de Maullín que tendrá un valor de 3 mil millones de pesos.

Puerto San Vicente: La Empresa Portuaria Talcahuano- San Vicente y San Vicente Terminal Internacional S.A estarán a cargo de la ampliación del puerto y reconstrucción de los terminales 1 y 2, cuyas obras se finalizarían en 2017 y tendrán una inversión de 150 millones de dólares. 🇨🇱



Prácticas medioambientales 2014


Un estudio realizado por la organización sin fines de lucro, Friends of the Earth (FOE), llamado "Cruise Ship Report Card 2014" arrojó que en 2014 los cruceros vertieron más de mil millones de galones de aguas residuales en el mar, donde gran parte de éstas no estaba tratada de una manera deficiente. Cabe señalar además, que a estas embarcaciones se les permite verter las aguas servidas a tan sólo 3 millas de la orilla. En cuanto a la reducción de contaminación de aire, la mayoría de los cruceros evaluados utilizan combustibles con alto contenido de azufre, reafirmando la tesis de la Environmental Protection Agency, que estima que a diario un crucero promedio emana más dióxido de azufre que 13 millones de autos.

La investigación se basó en las 16 líneas más grandes de cruceros, donde se analizaron las prácticas de 167 barcos. Luego, para establecer las calificaciones de las prácticas medioambientales se establecieron 4 criterios: tratamiento de aguas servidas, reducción de contaminación de aire, calidad de agua y transparencia.

Tratamiento de aguas residuales: Apunta a la tecnología utilizada por la compañía para tratar las aguas provenientes de las cocinas, lavanderías, baños y habitaciones. Las calificaciones variarán de acuerdo a si cuentan con sistemas de última tecnología para procesar el agua.

Reducción de contaminación atmosférica: En este punto se evalúa el tipo de tecnología al momento de hacer funcionar sus motores. El más eficiente para el cuidado de medioambiente se conoce como "cold ironing", mediante el cual el crucero se puede conectar a la corriente de tierra en sus escalas, lo que permite desconectar sus generadores.

Calidad de agua: FOE comparó en qué grado las compañías de cruceros habían seguido los parámetros establecidos entre los años 2010-2013 para proteger las aguas de costas de Alaska.

Transparencia de sus prácticas: Se evaluó la retroalimentación desde las líneas de cruceros hacia los requerimientos solicitados por FOE para hacer el análisis. 

Línea de cruceros	Tratamiento de aguas residuales	Reducción de contaminación atmosférica	Calidad de agua	Transparencia de sus prácticas	Cambio desde 2013	Nota final 2014
Disney	A	B-	A	F	▼	C+
Princess	B-	B	A-	F	▼	C
Holland America	B+	C-	A	F	▼	C
Norwegian	A	D-	A	F	▼	C
Celebrity	A	D	N/A	F	▼	D+
Regent Seven Seas	C+	F	A	F	▼	D
Royal Caribbean	A	F	N/A	F	▼	D
Carnival	F	D	A	F	▼	D
Cunard	A	F	N/A	F	▼	D
Seabourn Cruises	A	F	N/A	F	▼	D-
Oceania Cruises	C+	F	C+	F	▼	D
Silversea	F	F	A	F	▼	D-
MSC Cruises	D	F	N/A	F	▼	F
P&O Cruises	D-	F	N/A	F	▼	F
Costa	F	F	N/A	F	▼	F
Crystal	F	F	N/A	F	▼	F

Fuente: www.foe.org/cruise-report-card



Así luce actualmente la ex ballenera de Quintay.

EX BALLENERA DE QUINTAY, EL CENTRO DE PROGRESO DE UNA COMUNIDAD

A 122 KILÓMETROS DE SANTIAGO, EN LAS COSTAS DEL LITORAL CENTRAL, SE ALBERGABA UNA DE LAS INDUSTRIAS MÁS IMPORTANTES QUE TUVO CHILE A MEDIADOS DEL SIGLO XX. SE TRATABA DE LA BALLENERA QUINTAY, LA CUAL CAPTURABA MÁS DE 1.600 CETÁCEOS ANUALES Y PRODUCÍA 5.000 TONELADAS DE ACEITE.

La caza de ballenas en Chile fue una actividad que se practicaba desde tiempos anteriores a la Independencia, pero no fue hasta la década del '40 que tomó un rol protagónico en la industria nacional. En aquellos tiempos, la ciudad de Quintay poseía las mayores instalaciones para el uso de estos recursos naturales.

La obra fue construida por la empresa INDUS, donde participaron especialistas ingleses y alemanes, además de mineros de Los Andes para los trabajos de relleno del espacio de mar que había entre los islotes sobre los cuales se emplaza la planta ballenera. Finalmente, luego de un arduo trabajo, la industria abrió sus puertas en 1943 dándole empleo a casi 1.000 personas durante el año. Muchas de ellas provenían principalmente de Chiloé, ya que eran expertos cazadores de cachalotes.

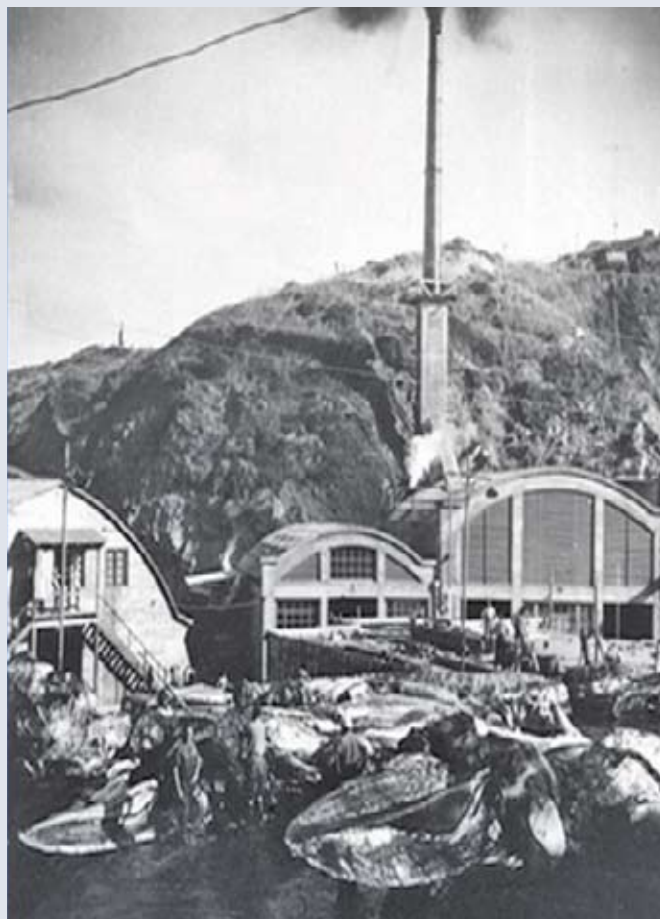
Desde sus inicios hasta 1964, la ballenera se dedicó -además de la caza de los gigantes del mar- al mercado doméstico, produciendo aceite, sebo, jabón, peinetas, detergente, carnes, entre otros productos. No obstante, entre los años 64 y 67 la fábrica pasa a manos de la compañía japonesa Nitto Whaling Co., la que comenzó a exportar la carne de las ballenas a su país de origen en barcos frigoríficos.

Las labores de caza eran realizadas sólo por expertos, quienes utilizaban barcos equipados con arpones que eran impulsados por un cañón. Luego, una granada dentro del cuerpo del animal terminaba con la tarea. En seguida, para evitar que la ballena se sumergiera, se le inyectaba aire a presión y rápidamente, se le ataba a la embarcación hasta ser llevada al muelle. Pero, debido a la alta demanda de los cetáceos, en ocasiones la rada estaba cubierta de inertes animales amarrados a las boyas esperando a ser faenados. Este hecho evidentemente provocaba un hedor que sólo los vecinos del sector podían soportar.

La compañía en sus tiempos de bonanza llegó a utilizar hasta 8 barcos de manera simultánea, los que podían cazar 16 ballenas diarias. En promedio atrapaban 1.600 cetáceos anuales y producían 5.000 toneladas de aceite. En 1967 se termina el convenio con la empresa japonesa, se inician las primeras prohibiciones internacionales para cazar ballenas y la planta de Quintay, tras 24 años de funcionamiento, cierra sus puertas.

Pero, ¿qué pasaba en el resto del mundo?

Ante el inminente peligro de extinción de estos cetáceos, la Comisión Ballenera Internacional (CBI), trataba de frenar la actividad comercial sin mayores resultados. Posteriormente, tras 40 años desde su fundación, la CBI logró establecer la Moratoria de 1986, que prohibía la caza de estos imponentes mamíferos. Chile por su parte, se había unido a la comisión el año 1979. Solamente países como Japón, Noruega e Islandia siguen capturando a los mamíferos marinos con fines científicos. En marzo de este año, el tribunal de La Haya ordenó a Japón terminar con la caza de estos animales, evidenciando su uso con propósitos comerciales.



La ballenera de Quintay fue la planta faenadora más grande de Chile.

Actualmente, en la ex ballenera se localiza el Centro de Investigación Marina Quintay (CIMARQ) de la Universidad Andrés Bello; donde además de haber restaurado su arquitectura patrimonial, aprovechan las aguas libres de contaminación para el desarrollo de la ciencia. De la misma manera, CIMARQ se ha consolidado como uno de los centros de capacitación para pescadores artesanales más importantes de nuestro país. Esto gracias a una importante donación japonesa que permitió edificar un moderno auditorio equipado para la realización de cursos, seminarios y reuniones. Asimismo, cientos de turistas visitan la caleta y dependencias de la planta, donde quedan vestigios de la mayor planta industrial de su especie en Chile.

Por otro lado, en diciembre del 2014 el Consejo de Monumentos Nacionales declaró a la ex faenadora monumento nacional; lo que implica que desde ahora se asegurará su conservación y protección bajo la tutela del Consejo de Monumentos nacionales. Esto sin duda, es un reconocimiento a esta industria que por años dio empleo a miles de personas y se convirtió en el ícono de desarrollo de una comunidad.

Hoy en el sector, aún se pueden percibir tímidas ballenas junto a sus crías que nadan en libertad luego de años de lucha por la sobrevivencia. Estas, sólo se dejan contemplar unas tres veces por año, llenando de vida el lugar que alguna vez fue su hogar. 🐋



Proa Chaitén amanecido.

CONECTIVIDAD: LA ODISEA DE MANTENER UNIDA A LA PATAGONIA DEL PACÍFICO

LA ZONA SUR AUSTRAL POSEE EL MAYOR PORCENTAJE DE RECALADAS NACIONALES Y ES EL SECTOR DONDE SE UBICAN LOS PRINCIPALES PUERTOS UTILIZADOS POR EMBARCACIONES NACIONALES.

La Patagonia del Pacífico posee una naturaleza de belleza extraordinaria, donde la tierra se hunde entre canales y mar. En 1939 comenzaron a zarpar los primeros vapores desde Puerto Montt al Sur para unir a los pobladores de las zonas más aisladas de las X y XI regiones. Tras 60 horas de navegación por las recelosas aguas del archipiélago de Las Guaitecas, llegaban a Puerto Aysén. De este modo, se inició el transporte de carga y pasajeros por los canales australes, emprendimiento que ha seguido evolucionando constantemente para otorgar un servicio adecuado a las necesidades de la población.

En este escenario, la navegación comercial ha cumplido un rol imprescindible que tiene un objetivo común y profundo en estas zonas rodeadas por el Mar: unir personas, territorio, productos y costumbres. Ya en 1979, el barco Evangelista conectaba Tierra del Fuego con el resto de Chile, integrando territorialmente a nuestro país.

Con el tiempo el desarrollo marítimo se ha ido asociando al desarrollo de tres potentes industrias: conectividad, servicios acuícolas y turismo.

Por esta razón, los puertos son vitales y conforman el punto neurálgico del desarrollo marítimo, también los astilleros que vienen a conformar parte importante del clúster naviero. Sin duda, que la conectividad requiere de alternativas y políticas especiales para su desarrollo al tradicional transporte terrestre porque al sur de Puerto Montt, las carreteras se terminan y comienza una loca geografía marcada por los canales patagónicos e islas verdes.

Cuando el Mar es la única ruta

La conectividad marítima ha sido parte de la historia de los canales del Sur, donde los pueblos originarios de la zona fueron eminentemente navegantes.

Del paralelo 41° al sur, Chile empieza a desmembrarse en un sin número de islas y archipiélagos; lo que por un lado, nos entrega bellezas extraordinarias, como también grandes desafíos de conectividad de pasajeros y carga, al no existir carreteras que lleven a destino por vía terrestre. *“El papel de la Marina Mercante Sur Austral, es estar a la altura de estos desafíos”* indica Manuel Bagnara, gerente general del gremio de la marina mercante ARMASUR.

El ejecutivo explica que sin duda estos hechos grafican la importancia de la conectividad marítima, como uno de los pilares para desarrollar el sur austral del país. *“El mar ha sido protagonista del desarrollo económico de los últimos 30 años en la zona sur austral, con el levantamiento*

de una capital regional que, de partida lleva ensamblado el nombre de Puerto, como punto de zarpe de esta ruta naval que debiera potenciarse desde la mirada de la autoridad, generando políticas acordes a la realidad costera.”

Es evidente que el inédito auge de la economía en las regiones de Los Lagos, Aysén y Magallanes a partir de la década de los ochenta influye en las comunicaciones, el transporte y por ende, en la actividad marítima. Hoy, la zona sur austral posee el mayor porcentaje de recaladas nacionales y es el sector donde se ubican los principales puertos utilizados por embarcaciones nacionales.

ARMASUR, es un gremio que se constituyó hace 22 años, representa más del 80% de la flota de naves de bandera nacional y el 90% de los puertos privados que entregan conectividad permanente en los lugares más apartados del Sur Austral, otorgando el necesario eslabón que demanda la creciente actividad productiva del Sur de Chile.

Sus asociados, hoy día comprenden un total de 28 empresas, generan un aporte laboral que se traduce en más de 7 mil puestos de trabajo directos y 21 mil indirectos.

A través de su flota, compuesta por 185 naves, 7 empresas con 11 terminales portuarios y tres astilleros, se movilizan seis millones de toneladas equivalentes al 60% del tonelaje total de carga que se transfiere dentro del país en el cabotaje de las Regiones Australes.





Se estima que las embarcaciones de Puerto Montt al sur han sobrepasado las 220 mil recaladas, con 7 millones de usuarios trasladados en conectividad en la zona.

Educación, el pilar del futuro de la Marina Mercante Nacional

Bagnara explica que en materias de Responsabilidad Social Empresarial, ARMASUR continúa entregando aportes a la educación técnica regional, medida que ha generado una positiva percepción de este Gremio en el entorno. *“Hace unos días, nuestro vicepresidente, Constantino Kochifas, fue nombrado hijo ilustre de Puerto Montt, porque ha sido una de las figuras más destacadas en la formación técnica marítima portuaria, en educación en escuelas ligadas a caletas e islas, en aportes silenciosos a las comunidades costeras y becas, prácticas para hijos de trabajadores o de gente de mar y un emprendimiento digno de destacar, que engendra los valores propios del gremio ARMASUR”.*

En un esfuerzo inédito a nivel país, los navieros del sur han concretado una alianza con una universidad pública para crear la primera carrera técnica universitaria ligada a la industria marítima portuaria. *“Hoy tenemos 13 alumnos que han terminado su ciclo teórico y están postulando a sus respectivas prácticas para ser los primeros egresados y así convertirse en la primera generación de Pilotos Regionales provenientes de la ULAGOS”*, relata el presidente de ARMASUR, Orlando Almonacid.

“En esta apuesta fuimos por más, y así estamos abriendo una segunda carrera técnica en el Tecnológico de la Universidad de Los Lagos, para contar con los futuros oficiales de máquina de la marina mercante costera” señala el armador.

Además, este gremio continúa apoyando la Fundación Carlos Condell en el Idemar de Chonchi y con la incorporación de temáticas navieras atingentes en dos Liceos técnicos de Puerto Montt y la apertura de la especialidad de tripulantes de naves mercantes y especiales en el Liceo Industrial Armando Quezada Acharán de Punta Arenas.

“Como broche de oro, en todo lo que ha sido y será nuestro aporte a la educación y formación del personal embarcado, gente de mar y personal de astilleros y puertos, está la donación al gremio, de la empresa de Transporte Patagonia Travelling Service Limitada, de la motonave Caroline para transformarla esta embarcación en el primer buque escuela para la Marina Mercante Costera”, agrega.

En cuanto a la gestión gremial, Bagnara explica que se está trabajando y se ha logrado establecer diversas reuniones de trabajo en las Mesas establecidas por el Ministerio y con el actual Ministro de Transporte para poder concretar un Reglamento Especial para la Marina Mercante Costera.

“El secretario de Estado nos ha manifestado que considera necesarias varias modificaciones en el marco normativo y en materias de transporte de políticas del tráfico marítimo nacional e internacional y el cabotaje de las zonas australes, indicando que espera en conjunto con el Ministerio de Defensa establecer una regulación sobre navegación en aguas interiores y la navegación costera que afecta a las regiones del sur de Chile”.

La odisea de mantener unida a la Patagonia del Pacífico es adentrarse por el mar en una zona cercana al fin del mundo que hoy está generando dinamismo, empleo y desarrollo, donde este gremio, quiere poner motor y avance para concretar una marina mercante costera moderna y que responda a los requerimientos de un país acorde al siglo XXI. 🇨🇱

En Empresa Portuaria de Puerto Montt



El ingeniero en ejecución industrial, Ricardo Trincado, asumirá el cargo de gerente general de Empormontt desde el 1 de enero de 2015. Asimismo, desde esa misma fecha se integrará como gerente de operaciones Edmundo Silva. Durante este último tiempo ambos profesionales han estado enfocándose en los nuevos desafíos que implica ser parte de la plana mayor de la compañía.

Anteriormente, Trincado fue gerente de la concesionaria Puerto Montt-Pargua. De la misma manera, Edmundo Silva, el próximo gerente de Operaciones, se desempeñó como gerente del Terminal Multi-Operador de San Antonio.

Portuaria TSV

Mediante un comunicado de prensa emitido el día 23 de diciembre por el gerente general de la Empresa Portuaria Talcahuano San Vicente, Rodrigo Monsalve; se anuncia que el Chistian Nicolai Orellana asume como nuevo al director de TSV, luego de que Rodrigo Azócar Hidalgo renunciara a su cargo .

Nicolai es ingeniero civil electricista de la Universidad de Chile y posee una experiencia de más de treinta años en el campo de las Tecnologías de Información y Comunicaciones, esencialmente en Gestión en el Sector Privado y en Economía de Telecomunicaciones, Planificación Estratégica y Asuntos Regulatorios.

Dirección regional de Aduanas de Antofagasta

Luego que el director regional de Aduanas de Antofagasta, René Lobos, falleciera el 24 de diciembre de un ataque vascular, tomó su cargo el administrador público, Laureano Soto Vega.

Lobos se encontraba en la jefatura desde mayo de este año, donde su énfasis estaba en la logística del comercio exterior y fiscalización, tras haber desempeñado su carrera en ciudades como Talcahuano, Arica e Iquique

En Asmar

El pasado 23 de diciembre se realizó el cambio de mando y entrega de la Subdirección de ASMAR por parte del Capitán de Navío Sr. Cristián Barbieri Farías al Capitán de Navío Sr. Mauricio Riquelme Quezada. Durante la ceremonia actuó como Interventor en la entrega el Contralmirante Sr. Andrés Fonzo Morán, Director de Astilleros y Maestranzas de la Armada. El evento tuvo lugar en las dependencias de la Dirección de ASMAR en Valparaíso

En Armada de Chile



-Tras 7 años en el cargo de Jefe del Departamento de Búsqueda y Salvamento de la Dirección de Seguridad y Operaciones Marítimas, el Capitán de Navío LT Víctor Ruíz Fernández, hizo entrega de su cargo al Capitán de Navío LT José Luis Sepúlveda Mancilla el día lunes 10 de noviembre.

-El pasado se 20 de noviembre se realizó el Cambio de Mando de la Subdirección de la Dirección General del Territorio Marítimo de Marina Mercante. En la ocasión el Capitán de Navío William Corthorn Rodríguez hizo entrega al Capitán de Navío LT Luis Felipe Gracia Tapia, quien se desempeñó como Jefe del Departamento de Asuntos Internacionales.

-Luego de 35 años, el Vicealmirante Jorge Cruz se acoge a retiro, cediendo el mando al Contraalmirante Julio Leiva como nuevo Comandante de Operaciones Navales. La ceremonia se realizó el pasado 11 de diciembre en la cubierta de vuelo de la fragata "Almirante Condell", en Valparaíso. 🇨🇱



De izquierda a derecha: Francisco Ramdohr Chaylor, Gerente Regional de Lloyd's Register Central & South América Limited LRQA; Contraalmirante LT Otto Mrugalski Meiser, Director de la Dirección de Intereses Marítimos y Medio Ambiente Acuático.

Dirección de Intereses Marítimos obtuvo renovación de su certificación ISO 9001: 2008

CUANDO UN SERVICIO PÚBLICO DE EXCELENCIA ES MUCHO MÁS QUE PALABRAS

“SER UN SERVICIO PÚBLICO MARÍTIMO DE EXCELENCIA” PARA LA AUTORIDAD MARÍTIMA NACIONAL NO ES SÓLO UNA BUENA INTENCIÓN, ES LA RAZÓN DE SER Y MOTOR QUE IMPULSA EL QUEHACER DE ESTA MÁS QUE CENTENARIA ORGANIZACIÓN, LA CUAL DESDE SUS ALBORES HA PROPICIADO LAS ACCIONES CONDUCENTES A SER UN PILAR FUNDAMENTAL Y GRAVITANTE DEL DESARROLLO MARÍTIMO NACIONAL Y CON ELLO DE TODAS LAS ACTIVIDADES ECONÓMICAS Y PRODUCTIVAS ASOCIADAS.

Este es un esfuerzo que implica la superación diaria y la voluntad de someterse a los más altos estándares de calidad, a fin de garantizar a los usuarios un mejor servicio. En esta intención, se inscribe la acreditación por cuarto período consecutivo de la Dirección de Intereses Marítimos y Medio Ambiente Acuático (DIRINMAR) por el intervalo Noviembre 2014 – Noviembre 2017, bajo la Norma de Calidad ISO 9001: 2008, la que fue oficializada por la Empresa Certificadora Lloyd's Register Central & South América Limited LRQA, representada por su Gerente Regional, Francisco Ramdohr Chaylor quien, en ceremonia efectuada el pasado 16 de diciembre, hizo entrega del certificado al Director de la Dirección de Intereses Marítimos y Medio Ambiente Acuático, Contraalmirante LT Otto Mrugalski Meiser.

Sin lugar a dudas, la entrega de la presente certificación no es un hecho producto del azar, sino el corolario de un largo proceso que se inició el año 2005 a consecuencia de lo dispuesto en el Convenio de Formación, Titulación y Guardia (STCW enmendado). En aquella ocasión, el Departamento de Educación y Titulación Marítima se certificó en la Norma de Calidad ISO 9001: 2000, con lo cual los procesos conducentes a la implementación de los planes y programas de curso, tanto de Formación y Capacitación de la Gente de Mar embarcada, como del otorgamiento de Títulos, Matrículas, Licencias y otras Autorizaciones al Personal Embarcado, Marítimo y Portuario quedaron certificados, lo que permitió integrar la lista blanca de la OMI.

Los buenos resultados, cumplido el segundo ciclo de certificación y verificadas las fortalezas de contar con ella refrendados en el mejoramiento permanente de los procesos, motivaron la decisión de la Dirección de ampliarla a todos los departamentos de la Organización. Es así como desde el año 2011 DIRINMAR se encuentra certificada en la Norma de Calidad

ISO 9001:2008, iniciando a contar del 18 de noviembre recién pasado, el cuarto período de certificación.

Lo anterior, ha permitido demostrar a los grupos de interés una gestión basada en la transparencia y probidad, permitiendo corregir las desviaciones que se producen por desconocimiento de la normativa vigente o por malas prácticas en la ejecución de los procesos, aspectos que trata la Ley de Probidad N° 19.653, siendo este un instrumento legal que busca ordenar la aplicación del principio de la probidad administrativa en la administración del Estado.

Otra consecuencia relevante de la aplicación de los estándares de la Norma ISO 9001, se asocia a una mejor imagen institucional ante la comunidad marítima, pues evidencia la satisfacción del usuario marítimo, al mejorar los aspectos organizativos promoviendo una imagen de compromiso del personal, que sin lugar a dudas es contribuyente al propósito de mostrar una organización altamente profesional, eficiente y eficaz en sus procesos, en beneficio de nuestros usuarios marítimos”.

De este modo, la Dirección de Intereses Marítimos y Medio Ambiente Acuático reitera su compromiso con la implementación de los Convenios Internacionales que son de su responsabilidad, y que han sido ratificados por Estado de Chile; a las que se suman un sinnúmero de tareas entre las que se pueden mencionar el control de las actividades de la Pesca Industrial; la elaboración y actualización de la normativa de Buceo Profesional y de Deportes Náuticos; la regularización del uso del Borde Costero; cautelar la idoneidad profesional del personal embarcado, marítimo y portuario; además de la capacitación, calificación y de las dotaciones mercantes, que son y serán un efectivo aporte al desarrollo económico nacional, fiel a la visión de “**ser un Servicio Público Marítimo de Excelencia**”. 🚢



Instalan sismógrafos en el fondo submarino nortino

Con el propósito de recuperar información sobre terremotos submarinos e identificar las zonas de ruptura de los últimos sismos ocurridos en el norte de Chile, el departamento de Geofísica de la Universidad de Chile junto a profesionales de Instituto de Kiel de Alemania y la Armada de Chile instalaron a fines del año pasado 15 sismógrafos frente a las costas de Arica y Tocopilla.

Los instrumentos, que recabarán información durante un año, fueron colocados a 5 mil metros de profundidad con una distancia promedio de 20 a 30 kilómetros entre sí. Según los expertos, la importancia de estos instrumentos es que además de aportar con datos numéricos sobre los movimientos sísmológicos, entregarán imágenes tridimensionales que serán fundamentales para los análisis que realiza el Centro Sismológico Nacional (CSN).



Fusión CSAV y Hapag- Loyd

Ya es un hecho. La Compañía Sudamericana de Vapores (CSAV) se fusionó con la alemana Hapag-Lloyd, convirtiéndola a la firma en la cuarta naviera más grande del mundo. Para ello, la CSAV tuvo que traspasar su negocio de portacontenedores.

Gracias a ello, la CSAV mejorará su posición competitiva contando con 200 naves con una capacidad total cercana a un millón de TEUs, lo que le permitirá transportar alrededor de 7,5 millones de TEUs cada año. Además, tendrá ingresos cercanos a US\$ 12 mil millones.

Asimismo, a partir de este año se fortalecerá la compañía con el aumento de su capital en 370 millones de euros. CSAV aportará 259 millones de euros y Kühne Maritime contribuirá con 111 millones EUR. De esta manera, la CSAV se convertirá en el accionista mayor de Hapag-Lloyd con la propiedad del 34%, tras el aumento de capital en efectivo. Los otros accionistas son HGV (23.2%), Kühne Maritime (20.8%), TUI (13.9%), Signal Iduna (3.3%), HSH Nordbank (1.8%), M.M. Warburg (1.8%) y Hanse Merkur (1.1%).

Aduanas Iquique cuenta con moderno camión escáner

Realizar revisiones no invasivas, certeras y rápidas era parte de los objetivos que el Servicio Nacional de Aduanas de Iquique quería implementar a partir del 2015 con la instalación de un moderno camión escáner capaz de penetrar hasta 310 milímetros de acero, identificando material orgánico e inorgánico. La máquina, modelo Eagle M6 de marca Rapiscan y que va montada en un camión Mack Maxidyme MP8 de 12.782 cc, servirá para potenciar la fiscalización en la zona y garantizar la protección de la nación y sus habitantes. Así lo hizo ver el subsecretario de Hacienda, Alejandro Mico, quien destacó la


importancia de la nueva adquisición explicando que se plantearán importantes desafíos tecnológicos encaminados a mejorar la labor fiscalizadora de la entidad, como también, implicará un aumento en la dotación de Aduanas en la zona.

Es importante destacar que este tipo de equipamiento, que tuvo un valor de 1.445 millones de pesos, es único en Chile y el más moderno de Sudamérica; el cual posee una eficacia comprobada tanto en Estados Unidos como en la Comunidad Económica Europea, donde llevan años utilizando este tipo de tecnología.

Canal de Nicaragua inicia obras

El pasado 22 de diciembre, comenzó oficialmente la primera etapa de la edificación del Canal de Nicaragua; la que consiste en la preparación para la construcción del corredor interoceánico, como son, las vías de acceso y el traslado de maquinaria pesada en la zona.

El megaproyecto fue adjudicado por 100 años a la empresa china HKND y está valorado en 50.000 millones de dólares. El canal tendrá una extensión de 278 kilómetros, atravesará el país desde el Pacífico hasta el Caribe y su anchura oscilará entre 230 y 520 metros, con una profundidad de 30 metros.

No obstante, las obras partieron con muchas interrogantes que no han sido solucionadas. En primer lugar, se desconoce quiénes son los inversores dispuestos a apoyar el proyecto. En segundo lugar, no se han presentado los estudios de viabilidad económica y comercial de la obra. Y finalmente, no se han entregado informes acerca del impacto ambiental, donde el lago de Nicaragua, de más de 8.000 kilómetros cuadrados, podría ser el más afectado. Se estima que habrá un trazado que atraviese el lago en 105 kilómetros, por lo se requerirían enormes trabajos de dragado. 





Requerimientos para la Infraestructura Portuaria:

LA IMPORTANCIA DE LA ROCA COMO MATERIAL DE CONSTRUCCIÓN

PROPIEDADES COMO DUREZA, RESISTENCIA AL OLEAJE, CONDUCCIÓN DE ELECTRICIDAD
Y MAGNETISMO CONVIERTEN A ESTE MATERIAL EN UNO DE LOS MÁS EFICIENTES PARA
LA EDIFICACIÓN PORTUARIA.



Tetrápodos en caleta Portales, Valparaíso.

Gran parte de la conectividad y el desarrollo económico del país se concentra en los puertos. De hecho, el 90% de la carga que proviene del extranjero ingresa por vías marítimas; de ahí que se hace necesario que su infraestructura, además de responder a los requerimientos de las naves de última generación, perdure en el tiempo y resista la salinidad y el oleaje del mar. En este sentido, el elemento que por definición se utiliza para las obras marítimas es la roca y sus derivados, la cual tiene una alta resistencia y dureza.

Según los expertos, la roca es cualquier agregado mineral formado de modo natural. Por tanto, esta definición se aplica a agregados pétreos de distintos tamaños, desde la roca sólida del manto terrestre hasta la arena y suelos cohesivos, donde se destacan los suelos limosos y arcillosos. Para conocer sus propiedades, ventajas y aspectos técnicos, “Marítimo Portuario” conversó con **Enrique Capone Maggio**, constructor civil de la Universidad de Chile, quien ejerce como docente de ingeniería en construcción de las universidades Federico Santa María y Valparaíso, y ha sido gestor de obras como la fábrica Ecaval el Salto y Ecaval Caleta Portales; fábrica de elementos prefabricados para los puentes Ecuador y Reñaca, en Viña del Mar, y los tetrápodos ubicados en el sector Costanera de la caleta Portales de Valparaíso.

¿Por qué es recomendable utilizar rocas para las obras marítimas, portuarias y fluviales?

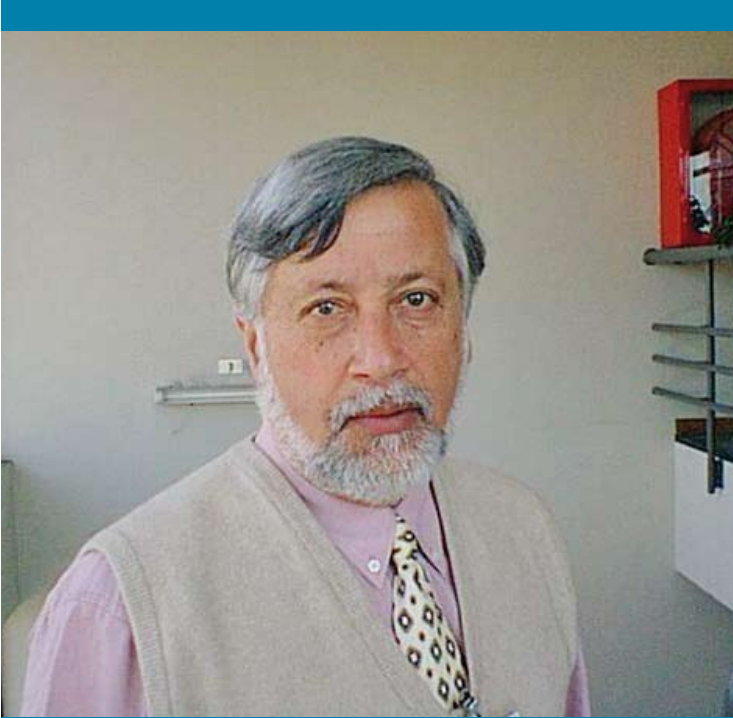
En primer lugar, porque nuestras costas son ricas en suelos transportados del tipo eólico y fluvial, especialmente en el sector de la desembocadura del río Aconcagua en Con-Con y la zona del Marga-Marga, que se caracteriza por los suelos calificados como coluviales que provienen del desprendimientos y arrastres de pendientes abruptas, que entregan excelentes características a estos áridos en la construcción de infraestructura civil. De igual forma, se cuenta con material

macizo – rocoso, en escala inferior a otros provenientes de estos sectores, también bastante sobre explotados; los que sirven para la fabricación de materias primas de gran utilización para: superestructuras de pavimentos como son las bases y sub-bases, fabricación de hormigones y rellenos tales como aquellas utilizadas en las obras de contención de agitación marítima, escolleras conformadas por sus capas de coraza, drenes y su núcleo basal.

¿Qué características deben tener las rocas para su uso en infraestructura portuaria?

Por orden de importancia, debemos preocuparnos de las siguientes:

- **Dureza:** que está representada por la resistencia que presenta a ser rayado. Un mineral posee una dureza mayor que otro, cuando el primero es capaz de rayar al segundo
- **Tenacidad o cohesión:** que tiene que ver con el grado de resistencia que ofrece un mineral a la rotura, deformación, aplastamiento, curvatura o incluso a la pulverización.
- **Fractura:** que se relaciona con el tipo de rotura a la que se ve afectada químicamente por la acción del agua; la cual puede ser en forma de astillas o fibras, con superficie plana o irregular; con trozos pulverulentos, entre otros.



Enrique Capone.

Cuidando el medioambiente

Las obras se rigen bajo la normativa ambiental vigente que entrega el Ministerio de Obras Públicas, enfocándose principalmente en el cumplimiento de la Ley N° 19.300/94, sobre Bases Generales del Medio Ambiente, el Reglamento y su Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental con sus últimas modificaciones.

Asimismo, con el propósito de minimizar los impactos ambientales negativos que pudieran generar las obras y sus actividades complementarias; el Contratista deberá elaborar un "Plan de Gestión Ambiental, Territorial y Participativa" relacionado con la parte ambiental territorial y participación ciudadana. También, deberá informar oportunamente a la comunidad el inicio de las obras, los plazos de ejecución y las medidas que se implementarán para mitigar o compensar los impactos que se pudieran generar durante dicho período, previa aprobación del Inspector Fiscal de Obra. Todas estas medidas y/o acciones se entenderán como las mínimas exigidas, y todos los costos asociados a éstas deberán ser asumidos íntegramente por el Contratista. Lo anterior, sin perjuicio de que, las actividades y obras especificadas deberán ser detalladas y costeadas separadamente dentro del Presupuesto Oficial de la obra, conjuntamente con el Departamento de Construcción del MOP.

• **Electricidad y magnetismo:** que dice relación al grado de conductividad de electricidad que presenta el mineral.

Para el caso de la infraestructura portuaria, se necesita que estas propiedades estén en su grado más alto, con respecto a la vida útil que se persigue en la obra portuaria; recordemos la exposición a que estará expuesta en forma permanente, ya sea abrigando y protegiendo las dársenas y sus canales de navegación que comunican la zona conocida como antepuerto marítimo hasta obtener el permiso para su acceso a los sitios de atraques.

¿Son reemplazables las rocas en la construcción portuaria?

Evidentemente, se pueden reemplazar las rocas por elementos prefabricados de hormigón, similares a la solución adoptada en sector costero de la "ex- curva de los Mayo", frente a la Escuela Industrial de Valparaíso, construido en los años setenta por la empresa Ecaval Portales. Los famosos tetrápodos, con diseño patentado en aquel entonces en Francia, que se destacan por su "permeabilidad", permitiendo eliminar las diferencias de presión entre las superficie interior y exterior del macizo, que se producen por los impactos y la variación del nivel del agua, producto de las mareas que se generan diariamente. Por otro lado, su "rugosidad", que permite la percolación del agua entre paredes de elementos debido a su forma espacial cónica, en donde el agua percola fácilmente por su planitud, sin producir reflexión de la misma. Y, finalmente, se destaca su gran "ligazón entre las unidades", que permite una estabilidad total a pesar del constante ir y venir de las corrientes y olas.

Es necesario destacar la importancia del uso de los hormigones premezclados que nos entregan las distintas fábricas distribuidas en nuestra región, las que combinan los agregados pétreos de nuestra zona con excelentes aditivos para obtener hormigones más densos, trabajables y autonivelantes; con características compactantes en su colocación que no requieren necesariamente del uso de vibradores mecánicos, obteniendo resultados más nobles en su aspecto. Por otro lado, con la incorporación de adiciones como las fibras de acero y plásticas, obtenemos resultados de excelencia en los hormigones premezclados, logrando una mayor dureza y durabilidad en el tiempo; y, una alta resistencia al desgaste y a la abrasión. 🏗️



Panorámica desde un trasbordador hacia Chiloé.

PUENTE CHACAO: CONECTANDO LAS ZONAS AUSTRALES

EL PROYECTO BUSCA MEJORAR LA CONECTIVIDAD VIAL DEL ARCHIPIÉLAGO DE CHILOÉ, LO QUE CONSTITUYE UN ELEMENTO FUNDAMENTAL PARA INCENTIVAR SU DESARROLLO Y LOGRAR UNA MEJOR CALIDAD DE VIDA DE TODOS SUS HABITANTES.



Transbordador Transmarchilay cruzando el canal Chacao con dirección a Puerto Montt.

Con una inversión de 740 millones de dólares el Ministerio de Obras Públicas por medio de la Dirección de Vialidad construirá una de las obras más cuestionadas durante los últimos años: El Puente Chacao. La edificación unirá los 2,5 kilómetros que separan a la Isla Grande de Chiloé con Chile continental y de esta manera, dotará de plena conectividad a la Ruta 5 Sur.

Algunos antecedentes

La necesidad de unir por medio de un puente la isla Grande de Chiloé con el continente existe desde los inicios del gobierno de Eduardo Frei Ruiz Tagle (1994-2000). Sin embargo, los primeros cimientos se dieron a conocer el 2004 bajo el mandato de Ricardo Lagos Escobar (2000-2006) donde se planteó un anteproyecto que establecía un puente colgante de 4 vías sobre el canal de Chacao, llamado Puente Bicentenario. Dos años después, el ministro de Obras Públicas de la época, Eduardo Bitrán Colodro, determinó el cese de las obras por falta de presupuesto. Se tenía US\$607 millones pero se necesitaban US\$930 millones. Luego, la decisión fue avalada por la presidenta Michelle Bachelet en su primer mandato (2006-2010), quien implementaría el denominado: "Plan Chiloé", que esencialmente abarcaba el mejoramiento de rutas, caminos y rampas. Años más tarde, durante la cuenta pública del 21 de mayo de 2012, el ex presidente Sebastián Piñera anunció que la unificación de la isla con el resto de Chile se haría efectiva.

¿Quiénes construirán el puente?

Luego de que en un comienzo 47 firmas mostraran interés en la licitación del corredor que unía las localidades de Pargua con Chacao, la construcción y diseño del puente Chacao estará a cargo de un consorcio multinacional integrado por las empresas: OAS, Hyundai, Systra y Aas-Jackobs, firmas de origen brasileño, coreano, francés y noruego, respectivamente. El grupo con vasta experiencia en edificación de puentes, se adjudicó la oferta económica de la propuesta por \$ 360.134.000.000 (trescientos sesenta mil ciento treinta y cuatro millones de pesos).

Hoy se están realizando los estudios de suelo para su construcción y en abril de este año, estará listo el campamento que albergará a los ingenieros y trabajadores de la obra durante los próximos cinco años.

Colosal Infraestructura

El puente Chacao consistirá en una estructura continua de 2.750 metros de longitud total, con tramos centrales principales de 1.055 metros el lado norte y 1.155 metros el lado sur. La infraestructura estará compuesta por tres pilas de gran altura, de los cuales la más alta (199 metros) estará en la ribera norte del Chacao. El pilar del centro (de 175 metros altura), tendrá un diseño de "Y" invertida, el cual le dará mayor estabilidad a la estructura que estará emplazada en una zona de fuertes corrientes marinas y viento. En tanto, el pilar de la ribera sur medirá 157 metros. Entre pilar y pilar las distancias (vanos) serán mayores a mil metros.

Las obras del puente se completarán con una estructura de pavimento especial para este tipo de construcciones, defensas metálicas, iluminación de la calzada y cables. El cableado se confeccionará en las plantas de Hyundai y su instalación utilizará tecnología de punta japonesa y coreana.

El puente además, contempla la construcción de dos macizos de anclaje. Estas son dos grandes estructuras, ubicadas en las riberas que se encargan de sostener y tensionar todo el sistema de cables del puente. Estas estructuras de hormigón están enterradas en el terreno, usando más de 20 metros cúbicos de hormigón cada una.

La instalación de faena de esta obra estará en la ribera norte del canal Chacao (en el continente). También, se incluirá una maestranza para la fabricación de partes y piezas de acero, que se utilizarán –por ejemplo- en tableros y pilotes. Sólo para las fundaciones, se utilizará más de 18 mil metros cúbicos de hormigón y 1.300 toneladas de acero.

El futuro puente colgante que proyecta ser el más grande en su tipo en Latinoamérica, contará con cuatro pistas. Este hecho permitirá que tenga una capacidad máxima de seis mil vehículos por hora. De la misma manera, la edificación contempla una acera, ciclovías, un mirador y un museo.

Características de la zona de emplazamiento

Según el informe, "*Puente Chacao, Asesoría de Gestión*", de mayo de 2013 proveniente del Ministerio de Obras Públicas, la localización geográfica donde se llevará a cabo la construcción del Puente Chacao posee diversas particularidades, como son:

- Sismicidad:** La Isla de Chiloé y el sector de emplazamiento del puente, están en una zona altamente sísmica. Lo anterior, debido a que la Isla está ubicada sobre una microplaca tectónica en el borde sudoccidental de la placa Sudamericana, cuando se encuentra con las placas de Nazca y Antártica. Sus límites están determinados por la falla Liquiñe-Ofqui en la cordillera de

los Andes y la falla de Lanalhue en el norte. Recordemos que el terremoto de 1960 arrasó con el archipiélago, con 9,5 grados en la escala de Richter, lo que también produjo un maremoto. Por esta razón, ña obra constará con amortiguadores dinámicos simo- resistentes que estarán ubicados en cada extremo del puente.

•**Vientos, corrientes y mareas:** El canal se caracteriza por fuertes vientos y corrientes, además de gran amplitud de mareas. En cuanto a los vientos, se están realizando simulaciones de estabilidad del puente en Corea del Sur, para esto es sometido a vientos de hasta 200 kilómetros por hora.

•**Altura de costa y profundidad:** La altura de costa (acantilado) alcanza los 40 m, la profundidad del canal llega a un máximo de 120 metros.

•**Roca central:** En la parte central del canal existe un punto llamado Roca Remolino, donde se apoyará la pila central del puente.

¿Cuánta población y/ o flujo vehicular se estima que transite a diario por el puente Chacao?

Según una estimación del Ministerio de Obras Públicas el Tránsito Medio Diario Anual (TMDA) al año 2020 será de 2.744 vehículos, considerando vehículos livianos, buses, camiones de carga liviana y pesada. (Ver recuadro)

¿Cuánto demorará cruzar el canal Chacao mediante el puente?

Se espera que tarde no más allá de 4 minutos en un vehículo a 100kms/hr.

¿Cuál será la modalidad de auto sustentación del proyecto?

El MOP estudia concesionar puente Chacao con un peaje que costaría un 25% del viaje actual en transbordador, de manera que puedan competir con los ferris. Sin embargo, el tema se verá en mayor profundidad cuando el puente ya esté construido en 2020.



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. Bases ante notario Ximena Ricci, San Antonio y publicadas en www.stiport.com



Costos v/s beneficios

• Costos

- Inversión y Mantenimiento del Puente, vías de acceso e infraestructuras anexas.
- Aumento de los costos de operación y mantención de los vehículos que circularán sobre la nueva infraestructura.

• Beneficios

- Reducción de los tiempos de viaje de las personas que cruzan el canal. Actualmente, el traslado en transbordador demora más de media hora dependiendo del clima. No obstante, para el año 2019 , el cruce tardaría entre 2 a 3 minutos a más de 100 kilómetros por hora.
- Reducciones de los consumos de combustible de vehículos y transbordadores.
- Ahorros por concepto de costos de operación y mantención de transbordadores e infraestructura naviera.

El medio tradicional para cruzar el canal Chacao es vía transbordador . Actualmente, existen dos empresas operativas. La primera es Transmar-chilay, que utiliza 4 naves: Camahueto, Fiura, Cal Cal y Llacolén. La otra es la naviera Cruz del Sur que también opera 4 barcos: Don Juan, Alonso de Ercilla, Gob. Figueroa y Bertina. Los viajes duran regularmente media hora y pasan con una frecuencia de 15 a 20 minutos. Asimismo, las travesías comienzan a partir de las 7 de la mañana, hasta las 23.30 hrs. A partir del último ferry, la frecuencia es cada una hora.

Fuente: Informe Final: Evaluación Social Puente sobre el Canal de Chacao, 2012 del MOP



Vista 3d del Puente Chacao. Fuente: MOP Los Lagos.

Vida útil

El proyecto considera un puente con una vida útil de 100 años, gracias a su fuerte componente de acero, más todas las mantenciones necesarias para una óptima conservación de esta obra pública

Avances en las obras

En abril de 2014, la Presidenta Bachelet entregó los terrenos al consorcio multi-nacional, luego se instalaron las faenas. En cuanto al diseño de la construcción, aún no está definido en su totalidad, por lo que en diversos países del mundo se está trabajando en los planos finales del puente. En nuestro país, existe una

gran preocupación por el diseño definitivo del puente, ya que se advirtió que el proyecto no contemplaba la altura suficiente para el paso de grandes cruceros. La acotación la realizó el capitán del crucero Zaandam, Wouter Van Hooggalem, en el marco del cierre de la temporada de cruceros 2014- 2015. Ante esta situación, el senador por la región de Los Lagos, Rabindranath Quinteros, se encuentra realizando todas las gestiones pertinentes ante el Ministerio de Obras Públicas (MOP) para solucionar la diferencia de altura y no comprometer el turismo y el tráfico marítimo en general.

El plazo para la construcción del mega proyecto contempla 79 meses, contando desde febrero de 2014. Es entonces como en enero comenzará sus operaciones la plataforma flotante multipropósito Jack-Up Odin, la cual tiene por objeto realizar

los primeros sondeos en el fondo marino. Primero, en el sector de la pilar norte del puente (en el lado continental), para próximamente trasladarse hasta el medio del canal, en el sitio denominado Roca Remolino, en el que pondrá la pila central que unirá a ambos extremos del puente.

La cronología de etapas que siguen es la siguiente; en febrero de 2015 se hará entrega de los estudios definitivos. En mayo de 2016, comenzará la construcción de fundaciones para pilares. Luego a mediados de 2017, seguirá la construcción de pilares extremos. Durante finales de ese mismo año, se dará inicio a la construcción de pilar central. A mediados de 2018 se hará el traslado y ensamble de piezas del tablero de rodado. Ya en 2019 se instalará el cable principal y el edificio de operaciones. Finalmente, el año 2020 se llevará a cabo la instalación del sistema de monitoreo y se espera que en agosto se entreguen las obras terminadas, sin embargo requerirán la aprobación del Ministerio de Obras Públicas para poder ser inauguradas. 🏗️

Año	VL	BUS	CS	CP	Total
2011	1.124	118	283	283	1.808
2012	1.207	127	304	304	1.941
2013	1.260	132	317	317	2.027
2014	1.316	138	331	331	2.116
2015	1.374	144	346	346	2.210
2020	1.706	180	429	429	2.744
2030	2.629	277	662	662	4.230
2040	3.720	392	397	397	5.985
2050	4.630	488	1.166	1.166	7.499

VL: Vehículos livianos
 BUS: Buses
 CS: Camiones simples
 CP: Camiones pesados

Fuente: Informe Final: Evaluación Social Puente sobre el Canal de Chacao, 2012 del MOP



Trasbordador de la línea Cruz del Sur atravesando hacia la Isla Grande.



Acto inaugural de la Exponaval Transport 2014. izq a derecha, Presidenta Michelle Bachelet, Comandante en Jefe de la Armada, Almirante Enrique Larrañaga y el alcalde de Concón, Oscar Sumonte González.

EXPONAVAL- TRANSPORT 2014, LA MAYOR FERIA NAVAL EN LATINOAMÉRICA

LA IX EXHIBICIÓN Y CONFERENCIA INTERNACIONAL MARÍTIMA Y NAVAL PARA LATINOAMÉRICA, EXPONAVAL 2014, Y LA IV VERSIÓN DE LA FERIA DE LA INDUSTRIA MARÍTIMA Y PORTUARIA, TRANSPORT 2014 TUVO LUGAR ENTRE LOS DÍAS 2 Y 5 DE DICIEMBRE EN LA BASE AERONAVAL VIÑA DEL MAR.

El Comandante en Jefe de la Armada, Almirante Enrique Larrañaga destacó en la oportunidad que "Exponaval es un evento único especializado, reconocido a nivel mundial como una instancia fundamental para proyectar intereses regionales tanto en lo naval como

en lo marítimo. La implementación de una muestra como ésta nos permite de manera tangible acercarnos al conocimiento tecnológico, dando espacio propicio para profesionales del área marítima y Defensa para que compartan conocimiento".



1



2



3



4



5



6

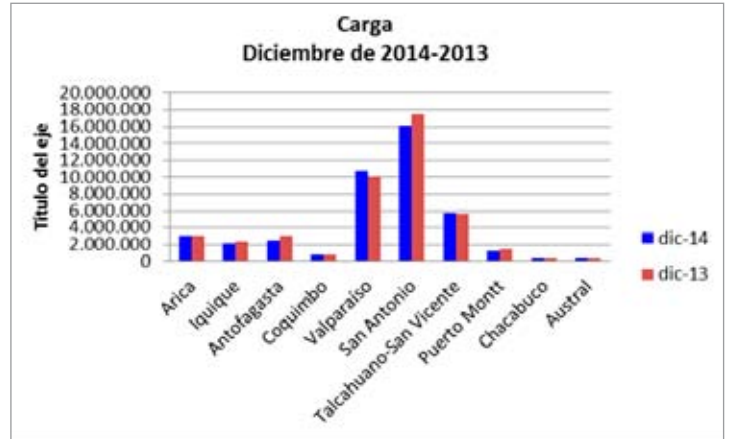
1.- Alejandro Úbeda, desarrollo y estudios Puerto Valparaíso ; Eduardo Aravena, gestión logística Puerto Valparaíso y Cristian Carrillo competitividad y marketing Puerto Valparaíso. 2.- Paula Vidal, key account manager Agunsa. 3.- Contraalmirante Ivan Valenzuela Bosne, Director de Seguridad y Operaciones Marítimas de la Armada de Chile. 4.- Detroit ; Adrián Bettini, director de arte Marítimo Portuario; Carlos Osorio, ingeniero ventas área naval Detroit Chile S.A.; Sebastián Camiroaga, gerente de ventas Detroit Chile S.A., Jorge Villegas, jefe capacitación Detroit Chile S.A., Daniela Valenzuela, periodista Marítimo Portuario. 5.- Rodrigo Sazo, secretario general y RRPP Asmar, Carolina Galarce, customer service PCE, Daniela Valenzuela, periodista Marítimo Portuario. 6.- Saam: José Luis Inzunza, Jefe Negocios Importación San Vicente Terminal Internacional; Priscila Frias, ingeniero nuevos proyectos Saam; Hans Junge, Jefe Negocios Exportación San Vicente Terminal Internacional.

Resumen puertos SEP

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

Empresa Portuaria	Dic 2014	Dic. 2013	Variación
Arica	3.070.216	3.023.316	1,55%
Iquique	2.185.529	2.417.376	-9,59%
Antofagasta	2.472.722	3.003.448	-17,67%
Coquimbo	768.050	788.832	-2,63%
Valparaíso	10.814.260	10.083.615	7,25%
San Antonio	16.176.036	17.446.146	-7,28%
Talcahuano-San Vicente	5.814.851	5.640.071	3,10%
Puerto Montt	1.236.110	1.438.738	-14,08%
Chacabuco	475.181	470.281	1,04%
Austral	414.253	425.358	-2,61%
Total	43.427.208	44.737.180	-2,93%

Fuente: SEP



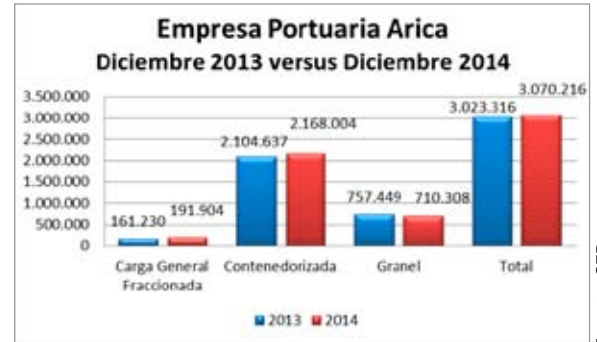
Fuente: SEP

Puerto de Arica

Transferencia de Carga diciembre 2013 versus diciembre 2014

Carga	Carga		Total	Variación Porcentual
	General Fraccionada	Contenedorizada		
	161.230	2.104.637	3.023.316	
	191.904	2.168.004	3.070.216	1,55%

Fuente: SEP



Fuente: SEP

Carga Transferida Total Puerto de Arica

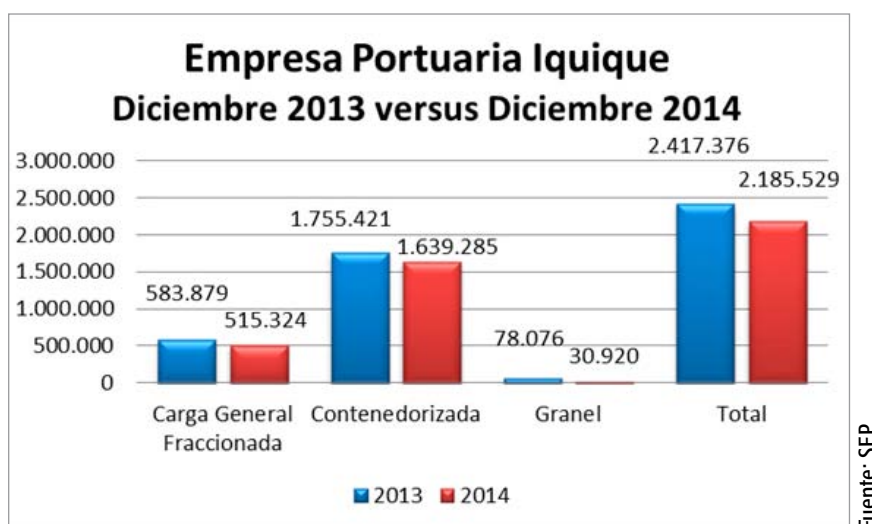
Valores Mensuales				
Mes	Carga Fracc. 2014	Contenedorizada 2014	Graneles 2014	Total 2014
Enero	15.150	179.224	83.749	278.123
Febrero	16.070	140.107	76.083	232.260
Marzo	37.265	182.951	32.055	252.271
Abril	24.301	146.771	52.241	223.313
Mayo	11.762	167.031	85.833	264.626
Junio	18.050	214.793	42.056	274.899
Julio	12.251	181.196	77.295	270.742
Agosto	2.953	198.516	76.835	278.304
Septiembre	12.641	172.267	34.971	219.879
Octubre	6.219	200.951	37.587	244.757
Noviembre	26.968	211.308	56.514	294.790
Diciembre	8.274	172.889	55.089	236.252
Total	191.904	2.168.004	710.308	3.070.216

Fuente: SEP

Transferencia de Carga diciembre 2013 versus diciembre 2014

Carga General Fraccionada	Carga Contenedorizada	Granel	Total	Variación Porcentual
583.879	1.755.421	78.076	2.417.376	
515.324	1.639.285	30.920	2.185.529	-9,59%

Fuente: SEP



Fuente: SEP

Carga Transferida Total Puerto Iquique

Valores Mensuales	Carga Fracc. 2014	Contenedorizada 2014	Graneles 2014	Total 2014
Enero	9.841	54.954	5.414	70.209
Febrero	52.035	182.614	3.945	238.594
Marzo	57.614	124.294	2.040	183.948
Abril	31.387	86.636	719	118.742
Mayo	53.314	168.054	11.882	233.250
Junio	44.793	148.478	3.000	196.271
Julio	54.483	152.231	0	206.714
Agosto	40.183	140.176	0	180.359
Septiembre	42.886	142.531	0	185.417
Octubre	37.670	146.804	0	184.474
Noviembre	35.411	150.335	3.920	189.666
Diciembre	55.707	142.178	0	197.885
Total	515.324	1.639.285	30.920	2.185.529

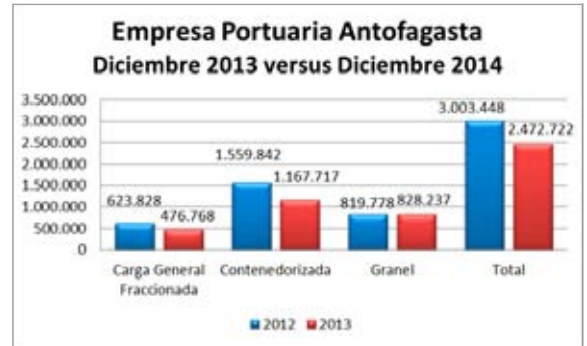
Fuente: SEP

Empresa Portuaria de Antofagasta

Transferencia de Carga diciembre 2013 versus diciembre 2014

Fuente: SEP

Carga	Carga			Variación
General Fraccionada	Contenedorizada	Granel	Total	Porcentual
623.828	1.559.842	819.778	3.003.448	
476.768	1.167.717	828.237	2.472.722	-17,67%



Fuente: SEP

Carga Transferida Total Puerto Antofagasta

Valores Mensuales				
Mes	Carga Fracc. 2014	Contenedorizada 2014	Graneles 2014	Total 2014
Enero	6.003	12.272	14.818	33.093
Febrero	63.522	129.790	79.301	272.613
Marzo	74.678	146.551	80.397	301.626
Abril	63.094	98.569	42.112	203.775
Mayo	43.470	138.638	55.557	237.665
Junio	40.209	75.991	106.149	222.349
Julio	34.533	76.364	73.256	184.153
Agosto	31.236	95.989	68.036	195.261
Septiembre	22.209	92.526	97.103	211.838
Octubre	36.939	99.420	58.665	195.024
Noviembre	12.401	69.212	51.610	133.223
Diciembre	48.474	132.395	101.233	282.102
Total	476.768	1.167.717	828.237	2.472.722

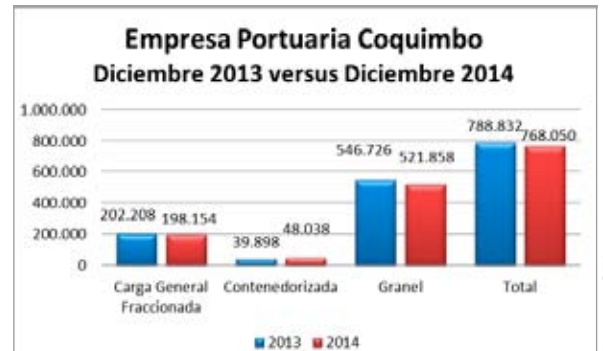
Fuente: SEP

Puerto de Coquimbo

Transferencia de Carga diciembre 2013 versus diciembre 2014

Fuente: SEP

Carga	Carga			Variación
General Fraccionada	Contenedorizada	Granel	Total	Porcentual
202.208	39.898	546.726	788.832	
198.154	48.038	521.858	768.050	-2,63%



Fuente: SEP

Puerto de Coquimbo

Carga Transferida Total Puerto Coquimbo

Valores Mensuales				
Mes	Carga Fracc. 2014	Contenedorizada 2014	Graneles 2014	Total 2014
Enero	50.425	33.474	16.672	100.571
Febrero	31.116	5.394	60.810	97.319
Marzo	9.671	2.141	72.372	84.184
Abril	0	0	28.110	28.110
Mayo	4.150	360	34.027	38.536
Junio	23.261	2.359	39.823	65.443
Julio	0	0	55.018	55.018
Agosto	27.516	0	36.237	63.753
Septiembre	0	0	41.914	41.914
Octubre	4.017	707	43.873	48.597
Noviembre	7.362	151	50.312	57.825
Diciembre	40.636	3.451	42.692	86.779
Total	198.154	48.038	521.858	768.050

Fuente: SEP

Puerto de Valparaíso

Transferencia de Carga diciembre 2013
versus diciembre 2014

Fuente: SEP

Carga General	Carga Fraccionada	Carga Contenedorizada	Granel	Total	Variación Porcentual
1.808.044		8.275.571	0	10.083.615	
1.734.358		9.079.902	0	10.814.260	7,25%

Carga Transferida Total Puerto Valparaíso

Valores Mensuales				
Mes	Carga Fracc. 2014	Contenedorizada 2014	Graneles 2014	Total 2014
Enero	197.611	774.185	0	971.796
Febrero	161.531	787.863	0	949.394
Marzo	170.578	909.525	0	1.080.103
Abril	202.605	793.109	0	995.714
Mayo	155.368	733.504	0	888.872
Junio	127.816	773.662	0	901.478
Julio	70.002	715.877	0	785.879
Agosto	127.330	774.513	0	901.843
Septiembre	147.274	718.094	0	865.368
Octubre	137.184	703.814	0	840.998
Noviembre	131.284	613.429	0	744.713
Diciembre	105.775	782.327	0	888.102
Total	1.734.358	9.079.902	0	10.814.260

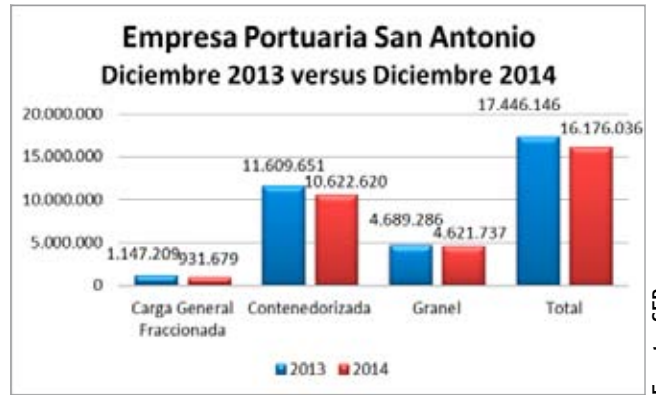
Fuente: SEP

Puerto de San Antonio

Transferencia de Carga diciembre 2013 versus diciembre 2014

General Fraccionada	Contenedorizada	Granel	Total
1.147.209	11.609.651	4.689.286	17.446.146
931.679	10.622.620	4.621.737	16.176.036

Fuente: SEP



Fuente: SEP

Carga Transferida Total Puerto San Antonio

Valores Mensuales	Carga Fracc. 2014	Contenedorizada 2014	Graneles 2014	Total 2014
Mes				
Enero	27.947	191.541	171.607	391.096
Febrero	98.741	1.063.962	397.017	1.559.720
Marzo	96.064	1.147.148	390.331	1.633.544
Abril	104.581	1.020.574	259.093	1.384.248
Mayo	81.966	1.008.062	246.790	1.336.818
Junio	86.681	956.923	325.666	1.369.270
Julio	101.448	921.005	383.239	1.405.692
Agosto	57.152	831.007	462.658	1.350.817
Septiembre	48.463	883.915	370.392	1.302.770
Octubre	73.820	829.375	580.964	1.484.159
Noviembre	96.736	908.430	599.705	1.604.871
Diciembre	58.079	860.679	434.274	1.353.031
Total	931.679	10.622.620	4.621.737	16.176.036

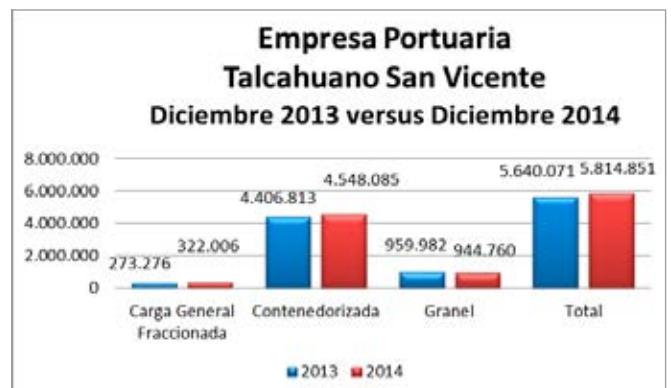
Fuente: SEP

Puerto Talcahuano – San Vicente

Transferencia de Carga diciembre 2013 versus diciembre 2014

Carga General Fraccionada	Carga Contenedorizada	Granel	Total	Variación Porcentual
273.276	4.406.813	959.982	5.640.071	
322.006	4.548.085	944.760	5.814.851	3,10%

Fuente: SEP



Fuente: SEP

Puerto Talcahuano – San Vicente

Carga Transferida Total Puerto Talcahuano- San Vicente

Valores Mensuales				
Mes	Carga Fracc. 2014	Contenedorizada 2014	Graneles 2014	Total 2014
Enero	16.339	264.220	60.692	341.251
Febrero	20.986	369.511	74.273	464.770
Marzo	31.400	400.639	92.375	524.414
Abril	39.660	382.071	92.575	514.306
Mayo	26.934	369.698	0	396.632
Junio	28.266	379.263	180.374	587.903
Julio	2.708	374.213	96.198	473.119
Agosto	47.084	369.208	103.123	519.415
Septiembre	18.770	361.821	56.433	437.024
Octubre	22.358	441.963	137.112	601.433
Noviembre	36.594	389.929	40.161	466.684
Diciembre	30.907	445.549	11.444	487.900
Total	322.006	4.548.085	944.760	5.814.851

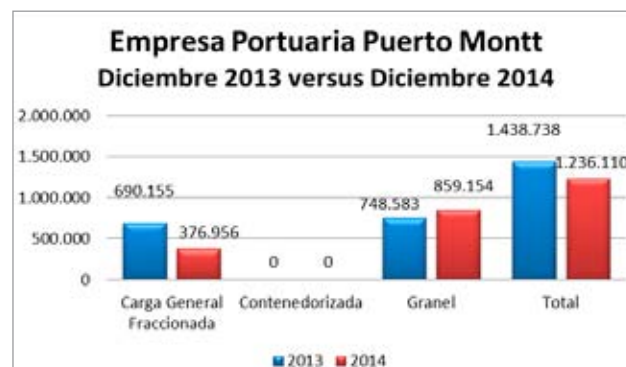
Fuente: SEP

Empresa Portuaria de Puerto Montt

Transferencia de Carga diciembre 2013 versus diciembre 2014

	Carga		Granel	Total	Variación Porcentual
	General Fraccionada	Contenedorizada			
	690.155	0	748.583	1.438.738	
	376.956	0	859.154	1.236.110	-14,08%

Fuente: SEP



Fuente: SEP

Carga Transferida Total Puerto de Puerto Montt

Valores Mensuales				
Mes	Carga Fracc. 2014	Contenedorizada 2014	Graneles 2014	Total 2014
Enero	66.410	0	28.623	95.033
Febrero	55.516	0	137.284	192.800
Marzo	23.605	0	62.992	86.597
Abril	36.804	0	71.406	108.210
Mayo	20.533	0	67.972	88.505
Junio	46.492	0	68.996	115.488
Julio	20.956	0	82.169	103.125
Agosto	21.594	0	69.252	90.846
Septiembre	10.732	0	95.917	106.649
Octubre	23.839	0	55.634	79.473
Noviembre	16.971	0	70.012	86.983
Diciembre	33.504	0	48.897	82.401
Total	376.956	0	859.154	1.236.110

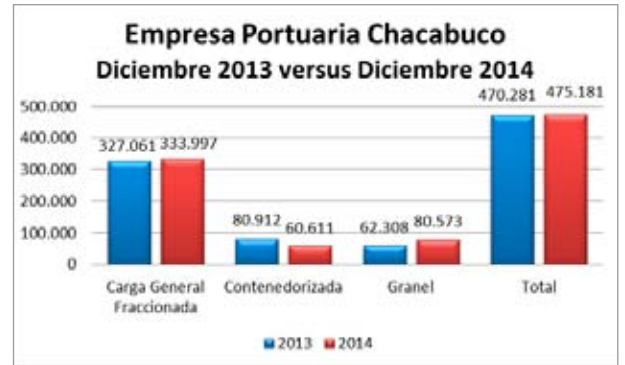
Fuente: SEP

Empresa Portuaria de Chacabuco

Transferencia de Carga diciembre 2013 versus diciembre 2014

Fuente: SEP

Carga	Carga			Variación
General Fraccionada	Contenedorizada	Granel	Total	Porcentual
327.061	80.912	62.308	470.281	
333.997	60.611	80.573	475.181	1,04%



Fuente: SEP

Carga Transferida Total Puerto de Chacabuco

Valores Mensuales				
Mes	Carga Fracc. 2014	Contenedorizada 2014	Graneles 2014	Total 2014
Enero	26.172	2.648	417	29.237
Febrero	25.665	8.909	459	35.033
Marzo	30.531	7.137	11.780	49.448
Abril	25.600	3.508	460	29.568
Mayo	28.093	3.731	18.200	50.024
Junio	29.159	3.814	768	33.741
Julio	29.275	4.136	10.063	43.474
Agosto	28.858	4.352	11.825	45.035
Septiembre	25.881	3.764	11.167	40.812
Octubre	27.836	6.188	789	34.813
Noviembre	28.316	6.333	14.008	48.657
Diciembre	28.611	6.091	637	35.339
Total	333.997	60.611	80.573	475.181

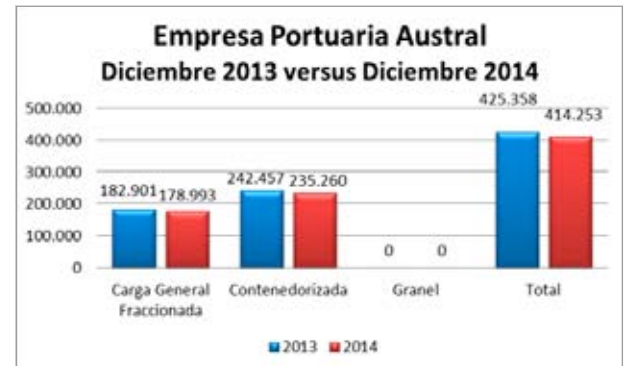
Fuente: SEP

Empresa Portuaria Austral

Transferencia de Carga diciembre 2013 versus diciembre 2014

Fuente: SEP

Carga	Carga			Variación
General Fraccionada	Contenedorizada	Granel	Total	Porcentual
182.901	242.457	0	425.358	
178.993	235.260	0	414.253	-2,61%



Fuente: SEP

Carga Transferida Total Portuaria Austral

Valores Mensuales				
Mes	Carga Fracc. 2014	Contenedorizada 2014	Graneles 2014	Total 2014
Enero	15.385	14.819	0	30.204
Febrero	14.573	18.638	0	33.211
Marzo	17.858	11.177	0	29.035
Abril	16.165	27.898	0	44.063
Mayo	14.378	20.644	0	35.022
Junio	20.807	22.000	0	42.807
Julio	9.787	19.925	0	29.712
Agosto	14.676	17.254	0	31.930
Septiembre	21.804	14.205	0	36.009
Octubre	9.790	19.168	0	28.958
Noviembre	8.793	21.745	0	30.538
Diciembre	14.977	27.787	0	42.764
Total	178.993	235.260	0	414.253

Fuente: SEP



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

600 600 7226

linemanager@saamsa.com



Nuestro centro: las personas

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

www.ist.cl

ist

especialistas en prevención