



marítimo portuario

Edición especial:

Terminal Yolanda en Valparaíso, potenciando la actividad portuaria chilena



www.maritimoportuario.cl • Edición N°074 Julio / Agosto 2015

Alcalde de Valparaíso:
“Debemos aprender a
mirar los grandes proyectos
como una oportunidad
Pág. 12

¿Cuáles son las
opciones para
localizar megapuestos
en Chile?
Pág. 15

Los desafíos del
transporte ferroviario
para el movimiento
de cargas en Valparaíso.
Pág.36

General VTP:
“Se requiere de
más frentes
de atraque”
Pág.27



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 Biobío.
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

Nº74 JULIO/AGOSTO 2015
ISSN 0717-5507



- 03** Editorial.
- 04** El auge del transporte marítimo de carga.
- 12** Alcalde de Valparaíso: “Debemos aprender a mirar los grandes proyectos como una oportunidad”.
- 15** ¿Cuáles son las opciones factibles para localizar instalaciones tipo megapuerto en Chile?.
- 20** Puertos Terminal Yolanda en Valparaíso, potenciando la actividad portuaria chilena.
- 27** Gerente General VTP: “Para poder conjugar las actividades de las naves de carga con las de pasajeros, necesariamente se requiere de más frentes de atraque”.
- 29** Historias de Mar El puerto de Valparaíso: una historia de 6 siglos.
- 33** El desafío de avanzar de manera sostenible en la actividad portuaria.
- 36** Los desafíos del transporte ferroviario para el movimiento de cargas en Valparaíso.
- 40** Presidente FENATRAPORCHI: “Resulta evidente que las nuevas instalaciones requerirán de más trabajadores”.
- 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

¿ES NECESARIO INVERTIR AHORA EN UN PUERTO DE GRAN ESCALA?

Como país nos encontramos en medio de un juicio en la Corte Internacional de La Haya por la salida al mar de Bolivia. Pero, tal como nos unimos para hacer legítimos nuestros derechos históricos como chilenos, también llegó la hora de revisar nuestro potencial marítimo portuario mediante un análisis histórico operativo, con el objeto de buscar la asertividad para el momento de la puesta en marcha del Puerto de Gran Escala (PGE) de la zona central de Chile.

El escenario a nivel mundial es bastante alentador para el futuro de la industria, ya que el 80% del volumen del comercio internacional es transportado vía marítima y en nuestro país la cifra alcanza el 85 %. De esta forma, hoy podemos observar buques de hasta 400 metros de eslora transportando carga hacia todas las latitudes. Por esta razón, los puertos que los atienden alrededor del Globo han debido adaptarse a los tiempos actuales y crecer en infraestructura. A esto se suma la expansión del canal de Panamá y el futuro canal de Nicaragua, que traerán una mayor cantidad de barcos de grandes dimensiones a nuestros puertos.

Debido a esta situación, los puertos de la macrozona central ya están avanzando en ampliación portuaria. En San Antonio, Puerto Central (PCE) está aumentando en 350 metros el frente, para lograr un espigón de 700 metros. En cuanto a San Antonio Terminal Internacional (STI), expandirá el sitio 3 en 130 metros, donde quedará con 900 metros y con un calado de 15 metros. Por su parte, el puerto de Valparaíso a cargo del concesionario Terminal Pacífico Sur Valparaíso (TPS), contará con 120 metros adicionales en el sitio, lo que permitirá alcanzar un frente de 740 metros. Asimismo, Terminal de Cerros de Valparaíso (TCVAL) incrementará las medidas del terminal 2 a más de 725 metros de línea de atraque y llegará a una profundidad de más de 16 metros.

Sin duda, estas cifras aumentan la capacidad portuaria actual, agregando al menos cinco sitios capaces de operar con naves mayores a las que se atienden hoy en dichos puertos. Entonces la pregunta que surge es, ¿será tan imprescindible comenzar a invertir ya en proyectos de estas magnitudes?

Hay que tener en cuenta que si se adelanta la ejecución de algún megaproyecto, se atenta contra el desarrollo del mismo

desde el punto de vista económico y de los proyectos portuarios ya en operación. En efecto, la construcción de Puertos de Gran Escala debiera efectuarse en el momento exacto, es decir, justo antes que se corten las curvas de oferta y demanda. En este caso, la oferta se entiende como capacidad portuaria existente en nuestros terminales y la demanda como la cantidad carga y buques que vienen desde el exterior.

De esta forma, si no avanzamos con una buena planificación en infraestructura, Chile sufrirá las consecuencias. Uno de los efectos sería que nuestros puertos sólo podrían atender en óptimas condiciones a naves intermedias, ya que una nave triple (400 metros de eslora, manga de 59 metros, calado de 16 metros y con capacidad para 18.000 TEUs) podría colapsar las operaciones. Igualmente, nuestros terminales portuarios al ser inadecuados para grandes buques, podrían quedar fuera del itinerario de las principales rutas comerciales.

A su vez, las instalaciones portuarias pasarían a convertirse en puertos alimentadores (feeders) de los puertos concentradores de carga (Hub) de la región, tales como; Balboa en Panamá o el Callao en Perú, entre otros. Cabe destacar que, el hecho de ser un sistema de puertos alimentadores a nivel nacional, no sólo deja a Chile atrás en cuanto a capacidades y posicionamiento, sino que probablemente aumente los costos o nos haga menos competitivo como país.

Finalmente, comprendiendo lo que significa contar con megapuertos en Chile, resulta prácticamente un deber que las autoridades actúen lo más acertadamente; considerando las capacidades portuarias actuales, los proyectos de ampliación en desarrollo, y los que se generen a raíz del análisis que ha efectuado el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, junto a las empresas portuarias en el tema del PGE. Es esencial no adelantarse y revisar todas las aristas de la ampliación portuaria, las potencialidades de sistemas logísticos, como la ZEAL en Valparaíso y por sobretodo, analizar las curvas de la capacidad portuaria y la demanda. De esta manera, nuestro país podrá crecer en un mercado competitivo y garantizar el desarrollo económico y social de los chilenos. 🇨🇱



EL AUGE DEL TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGA

LA GLOBALIZACIÓN HA TRAÍDO CONSIGO EL INCREMENTO DEL COMERCIO INTERNACIONAL, DONDE EL 80% DE LOS PRODUCTOS DERIVADOS DE LAS TRANSACCIONES COMERCIALES A NIVEL MUNDIAL SON MOVILIZADOS VÍA MARÍTIMA. DEBIDO A LA CRECIENTE DEMANDA, LAS NAVES HAN AUMENTADO SUS DIMENSIONES BUSCANDO UN MENOR COSTO UNITARIO DE TRANSPORTE Y LOS TERMINALES PORTUARIOS HAN TENIDO QUE ADAPTARSE A ESTOS NUEVOS REQUERIMIENTOS.



El término globalización hace alusión a una transformación de la sociedad, reestructurando las fuerzas económicas y sociales en una nueva dimensión territorial, como consecuencia de la revolución tecnológica. Este fenómeno ha provocado que no existan fronteras y vivamos en una era de inmediatez, donde podemos encargar online artículos de electrónica a China a bajos precios con un sólo clic y los recibamos en la comodidad de nuestro hogar. Lo mismo ocurre con las grandes industrias, las cuales importan y exportan sus productos a todas las latitudes.

En este sentido, el transporte marítimo ha tomado un rol protagónico en la economía mundial y el comercio internacional. De acuerdo a la publicación “El Transporte Marítimo 2014” de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), alrededor del 80% de comercio mundial en términos de volumen y más del 70% en cuanto a valor, se transporta por mar y transita por los puertos de todo el mundo.

Crecimiento del volumen del comercio de mercancías, 2010-2013 (variación porcentual anual)

Exportaciones				Países/regiones	Importaciones			
2010	2011	2012	2013		2010	2011	2012	2013
13,9	5,5	2,3	2,2	MUNDO	13,8	5,4	2,1	2,1
12,9	4,9	0,5	1,3	Economías desarrolladas	10,8	3,4	-0,4	-0,4
				de las cuales:				
11,6	5,5	-0,1	1,4	Unión Europea 28	9,4	2,8	-2,5	-1,2
27,5	-0,6	-1,0	-1,8	Japón	10,1	4,2	3,8	0,5
15,4	7,2	4,0	2,6	Estados Unidos	14,8	3,8	2,8	0,9
16,0	6,7	4,6	5,1	Economías en desarrollo	18,5	7,7	5,3	5,5
				de las cuales				
10,3	-6,8	7,8	-1,8	África	6,5	3,9	11,8	5,6
8,1	5,1	3,1	1,5	Países en desarrollo de América	22,3	11,3	3,1	2,4
18,2	8,5	4,5	4,3	Asia	19,3	7,3	5,1	6,1
				de los cuales:				
29,5	13,4	7,4	4,8	China	25,0	10,7	6,1	8,8
14,0	15,0	-1,8	7,6	India	13,8	9,7	5,5	0,1
4,2	9,1	9,8	2,2	Asia Occidental	8,6	8,2	8,7	8,6
11,4	4,1	1,3	1,0	Economías en transición	17,6	16,8	5,0	2,7

Fuente: UNCTAD, Informe sobre el Comercio y el Desarrollo, 2014.

El documento señala además, que el tráfico marítimo mundial en 2013 movilizó casi 9.600 millones de toneladas, siendo el comercio de contenedores y carga general/fraccionada la mayor proporción con un 70,2%. Por otra parte, el tráfico de buques tanque (petróleo crudo, derivados del petróleo y gas) representó el 20,8% restante. En definitiva, a pesar de la existencia de medios aéreos y terrestres para el transporte de bienes, los barcos siguen siendo los elementos más utilizados para el comercio internacional puesto que soportan mayor movimiento de mercancías, existen diferentes buques para cada tipo

de producto, lo que genera economías de escala y costos unitarios de transporte comparativamente más bajos, además de que es el medio de transporte menos contaminante.

En términos más generales, los océanos representan la séptima economía mundial. Un estudio llamado: “**Reviviendo la economía del océano: la necesidad de actuar en 2015**” de la Organización Mundial de Conservación (WWF), afirma que las actividades del orden de transporte y comercio aportan ganancias de 5,2 mil millones de dólares anuales.

Proyecciones FMI				
	2013	2014	2015	2016
Producto Mundial	3.3	3.4	3.5	3.8
Economías avanzadas	1.4	1.8	2.4	2.4
Estados Unidos	2.2	2.4	3.1	3.1
Zona Euro	-0.5	0.9	1.5	1.6
Alemania	0.2	1.5	1.3	1.5
Francia	0.3	0.4	1.2	1.5
Italia	-1.7	-0.4	0.5	1.1
España	-1.2	1.4	2.5	2
Japón	1.6	-0.1	1	1.2
Reino Unido	1.7	2.6	2.7	2.3
Canadá	2	2.5	2.2	2
Otras economías avanzadas	2.2	2.8	2.8	3.1
Economías de mercados emergentes y en desarrollo	5	4.6	4.3	4.7
África Subsahariana	5.2	5	4.5	5.1
Nigeria	5.4	6.3	4.8	5
Sudáfrica	2.2	1.5	2	2.1
América Latina y el Caribe	2.9	1.3	0.9	2
Brasil	2.7	0.1	-1	1
México	1.4	2.1	3	3.3
Comunidad de Estados Independientes	2.2	1	-2.6	0.3
Rusia	1.3	0.6	-3.8	-1.1
Excluido Rusia	4.2	1.9	0.4	3.2
Economías emergentes y en desarrollo de Asia	7	6.8	6.6	6.4
China	7.8	7.4	6.8	6.3
India	6.9	7.2	7.5	7.5
ASEAN-5	5.2	4.6	5.2	5.3
Economías emergentes y en desarrollo de Europa	2.9	2.8	2.9	3.2
Oriente Medio, Norte de África, Afganistán y Pakistán	2.4	2.6	2.9	3.8
Arabia Saudita	2.7	3.6	3	2.7
Volumen del comercio mundial (bienes y servicios)	3.5	3.4	3.7	4.7
Importaciones				
Economías Avanzadas	2.1	3.3	3.3	4.3
Economías de mercados emergentes y en desarrollo	5.5	3.7	3.5	5.5
Exportaciones				
Economías avanzadas	3.1	3.3	3.2	4.1
Economías de mercados emergentes y en desarrollo	4.6	3.4	5.3	5.7

Fuente: “World economic outlook: a survey by the staff of the International Monetary Fund”, abril 2014

A su vez, un elemento clave en el comercio internacional a través de la historia han sido los numerosos tratados de libre comercio alrededor del mundo, los cuales han permitido que los países obtengan mayores beneficios del intercambio de los bienes y servicios que cada uno ofrece. Según las proyecciones del Fondo Monetario Internacional (FMI), las perspectivas para las economías están mejorando, mientras que el crecimiento en las economías emergentes y en desarrollo se prevé que sean más bajas.

La revolución de los contenedores: cambio en la economía

"El contenedor se sitúa en el centro de un sistema altamente automatizado para el movimiento de cargas desde cualquier lugar, a cualquier lugar del mundo con un mínimo de costos y complicaciones. El contenedor hizo el envío más barato, y al hacerlo cambió la forma de la economía mundial" Marc Levinson en **"La Caja: cómo el transporte de contenedores hizo el mundo más pequeño y la economía mundial más grande"** (2006).

En 1956 nació el primer contenedor moderno gracias al empresario estadounidense Malcolm P. MacLean, quien es considerado el padre de la contenedorización, tras adoptar esta gran caja metálica y unitarizar las cargas en un solo recipiente. A diferencia de épocas anteriores, el contenedor ha permitido trasladar mayores volúmenes de manera segura; ya que cuentan con códigos de identificación únicos y al ser

herméticos mantienen su contenido en mejores condiciones. Asimismo, son de fácil manipuleo al momento de carga y descarga. Este proceso de unitarización de las cargas ha permitido relevantes reducciones de costos logísticos y el acercamiento entre productores y consumidores finales, generando una mejor calidad de servicio.

Ranking de rutas marítimas comerciales 2013

RUTA	TEUs
Asia-Norte América	23.125.000
Asia-Norte de Europa	13.706.000
Asia- Mediterráneo	6.739.000
Asia-Middle East	5.014.000
Norte de Europa-Norte América	4.710.000
Australia-Lejano Este	2.923.279
Asia-Costa Este de Sudamérica	2.131.000
Norte de Europa/Mediterráneo a	
Costa Este de Sudamérica	1.680.000
Norte América-Costa Este de Sudamérica	1.306.000

Fuente: World Shipping Council

Vista del tráfico marítimo vía satélite desde exactEarth, agosto de 2013



Fuente: www.exactearth.com

La génesis de la consolidación del mercado de los contenedores se debió a la explosión de la industria manufacturera asiática, primero en Japón y luego en China. En aquel momento, comenzó la carrera de las navieras por transportar vía marítima aquellos enormes volúmenes de productos alrededor de todo el mundo.

Hoy en día, los mayores movimientos de flujos marítimos se desarrollan en el hemisferio norte, debido a la existencia de dos pasos estratégicos como el Canal de Panamá y el Canal de Suez, los que evitan a las naves tener que rodear los continentes sudamericano y africano.

Por su parte, la World Shipping Council publicó un ranking llamado: "Top Trade Routes (TEU shipped) 2013" (Ranking de rutas marítimas comerciales 2013, ver pág. 7), donde señala cuáles fueron las principales rutas comerciales de 2013 de acuerdo a la cantidad de TEUs. Liderando las posiciones se encuentra la ruta Asia-Norte América, que significó 23.125.000 de TEUs en ese año. Luego, le sigue Asia-Norte de Europa con 13.706.000 TEUs y en tercer lugar se encuentra la ruta Asia-Mediterráneo con 6.739.000 TEUs.

¿Cuáles son los nuevos elementos que hay que considerar para el desarrollo portuario?

La globalización, entonces, permitió que el comercio no tuviera fronteras. Sin embargo, el aumento de oferta y demanda mundial ha obligado a los puertos a adecuarse a las naves de última generación, con capacidad para 18.000 TEUs. Según la UNCTAD, se espera que en el futuro se construyan naves con capacidad para 24.000 TEUs.

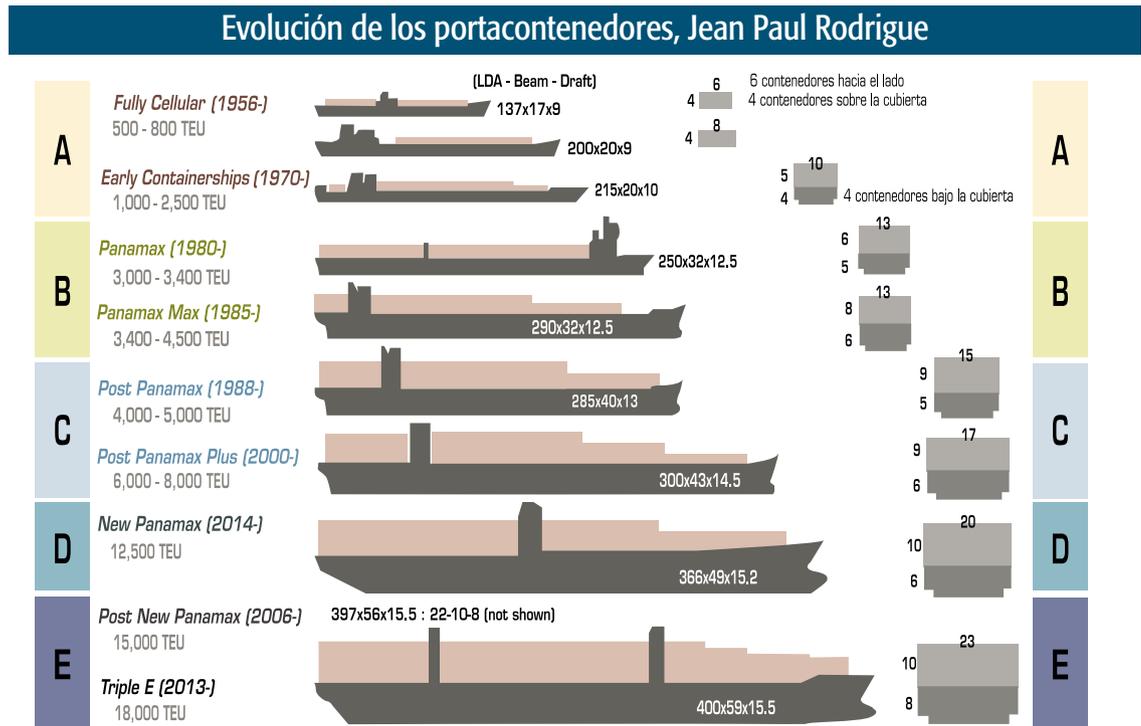
En este sentido, las principales condiciones y elementos que debe tener un puerto a nivel mundial para ser competitivo y no quedar excluido de las principales rutas comerciales son:

1) El crecimiento sostenido en el tamaño de las naves

Hoy en día, podemos ver por los mares a buques triple E. Este tipo de buques permiten transportar un mayor volumen de carga en un solo viaje. El nombre de triple E proviene de su significado: Economías de escala, Eficiencia energética y mejora Ecológica.

La finalidad de los megabarcos es generar economías de escala, "Cuanto mayor es el tamaño, menores son los costes por contenedor", señala Marcos Eduardo Hansen, director de Maersk Line para España y Portugal. Actualmente, los barcos portacontenedores más grandes del mundo son los de clase Oscar de la Mediterranean Shipping Company, seguidos por el CSCL Globe de China Shipping Container Lines.

Es un hecho que la tendencia del aumento del tamaño de las naves no cesa; por lo que en los próximos años podríamos ser testigos de cómo éstas tienden a incrementar su capacidad instantánea de TEUs embarcados. Según la UNCTAD, se han concebido planes para la construcción de buques de 22.800 TEUs y 24.000 TEUs que tendrían una manga de 64 metros y una eslora de 487 metros. Por lo mismo, los puertos que recibirán a ese tipo de naves deberán contar con terminales más amplios y grúas de mayor altura, capaces de alcanzar hasta 23 contenedores.



2) Puertos con capacidad para atender grandes buques:

La envergadura que han adquirido las naves de última generación también ha obligado a los puertos a invertir en infraestructura. No sólo es el requerimiento físico como terminal marítimo generado por mayores calados, mangas y esloras, sino que también hay una importante componente terrestre. Esto se debe a que estas naves demandan gran cantidad de áreas de apoyo para mantener flujos de carga continuos y precisos, por lo que requieren terminales amplios para su operación.

- Una vez que llega la carga a los puertos es indispensable una gran superficie de almacenamiento para contenedores. Según el documento de la Cámara Marítima y Portuaria: *“Desafíos de la conectividad del comercio exterior. Hacia una visión integradora del sector marítimo y portuario”* de abril de

2015, los terminales más desarrollados sugieren superficies de 15-30 hectáreas por sitio de atraque.

- Por otra parte, las nuevas naves requieren de grúas de mayor alcance y altura para poder acceder a los contenedores. En los comienzos, las grúas para la manipulación de contenedores estaban diseñadas para prestar servicios a barcos que tenían un ancho de 13 contenedores. Luego, las navieras empezaron a hacer pedidos de buques Post Panamax en 1988, por lo que las grúas debían tener un alcance de hasta 18 contenedores. La última generación de naves requiere un alcance de 22 a 23 contenedores y de rápida atención. Por esta razón, los puertos deben invertir en nuevos equipamientos para no quedar excluidos de las principales rutas comerciales.

CARACTERÍSTICAS DE LOS PASOS OCEÁNICOS			
	PANAMÁ CON AMPLIACIÓN	SUEZ	NICARAGUA
Canal (profundidad aguas)	13,8 mts ¹	21 mts	22 mts
Canal (Longitud)	80 km	195 km	286 km
Buques (capacidad)	120-130.000 DWT ²	200.000 DWT	250.000 DWT
Buques (calado)	12,3 mts ¹	19 mts	20 mts
Esclusas (largo)	427 mts	sin esclusas	466 mts
Esclusas (Ancho)	55 mts	300-365 mts	60 mts

Fuente: Enriquebolanos.org

Comparación entre Buques Portacontenedores Panamax y Pospanamax

Calado: 15m

Eslora de buque pospanamax: 366 m

Calado: 15m

Manga: 49m

Calado: 12m

Eslora de buque panamax: 294 m

Calado: 12m

Manga: 32m

Manga de buque pospanamax: 49m

Eslora de buque pospanamax: 366 m

Manga de buque panamax: 32m

Eslora de buque panamax: 294m

	Panamax	Pospanamax
Capacidad:		
Contenedores(TEUs)	4,500	12,000
Dimensiones:		
Manga	32m(106')	49m(160')
Eslora	294m(965')	366m(1,200')
Calado	12m(39,5')	15m(50')

Casos similares ocurren con los corredores bioceánicos más transitados por el comercio mundial, como son el canal de Panamá y el canal de Suez en Egipto. Ambos han debido ampliarse en base a las nuevas necesidades de la industria. En 1945 el canal de Panamá sufrió un inconveniente con el USS Missouri, el cual debido a su extensa manga debió atravesar con un espacio de 15,2 centímetros de diferencia. Adicionalmente, se encuentra en construcción el canal de Nicaragua concesionado por el grupo HKCD, el que unirá al Pacífico con el Atlántico y será superior en tamaño a su par en Panamá. (Ver cuadro "CARACTERÍSTICAS DE LOS PASOS OCEÁNICOS" pág.9)

3) Plataformas de última generación que mejoren la logística

Además del equipamiento y la infraestructura, para poder trabajar mejor, es preciso que los puertos cuenten con tecnologías de información que les permitan calcular de manera eficiente y precisa los próximos arribos para poder seguir la lógica de Justo a Tiempo o Just in Time y no repercutir en los itinerarios establecidos.

La CEPAL en su publicación: "Informatización de puertos marítimos, plataforma de e-commerce y comunidades logísticas" de junio de 2003, se refería a que no era suficiente instalar la mejor tecnología en el puerto para incrementar la transferencia de carga si los documentos que permiten efectuar tales procesos llegan tarde y dilatan innecesariamente las operaciones con los consecuentes costos y demoras. De esta forma, es fundamental la incorporación de plataformas que integren a todos los organismos públicos y privados de la cadena, para facilitar el flujo de cargas y de documentos en el proceso de comercio exterior.

4) Redes de conectividad para el transporte de cargas:

En este aspecto, es fundamental que las ciudades portuarias cuenten con vías exclusivas para el transporte de cargas para evitar accidentes

y congestión vial. Los grandes puertos cuentan con amplias redes de conexión exclusivas para que las cargas lleguen a destino. Este elemento es esencial para el funcionamiento eficiente de los puertos, ya que la infraestructura portuaria debe coexistir junto a las redes de transporte para responder correctamente a la cadena logística.

5) Transporte multimodal:

Tal como se necesitan redes de conectividad para transportar las cargas de un lugar a otro, es fundamental contar con la cantidad necesaria de medios de transporte especializados para estas funciones. En el caso de distancias cortas en Chile es usual utilizar camiones, sobretodo cuando los fletes son para una cantidad limitada de carga. Por el contrario, para mayores distancias y para grandes volúmenes de carga resulta conveniente contar con ferrocarriles que transporten las mercancías.

6) Sinergia y paz laboral:

No sólo basta con tener la más alta tecnología para el desarrollo, mantención y mejoramiento de las actividades logísticas, basándose en la filosofía *Just In Time (JIT)* como prioritaria. Sino que también es imprescindible contar el mejor elemento humano posible: comprometido, preparado y compenetrado con dicha doctrina. *JIT* busca la eficiencia y eficacia en el manejo de los stock de mercancías en movimiento, de manera tal que estén disponibles cuando la comunidad los requiera. En ese sentido, un personal que genere conflictos de manera continua y atente contra la sinergia de la compañía, provocará un efecto en cadena en los demás componentes del sistema. Esto se traduce en ineficiencias, pérdidas y mayores costos, visibles de inmediato, a mediano e incluso a largo plazo.





Teu: Unidad de medida de capacidad de transporte marítimo en contenedores. Equivale a contenedor normalizado de 20 pies (6,1 metros) de largo, por 8 pies (2,4 metros) y de ancho por 8,5 pies (2,6 metros) de altura.

Unitarización de la carga: En Logística, ocupa un lugar destacado el preparar las mercancías pensando en su distribución final. Considerando que éstas ya vienen envasadas según la calidad del contenido (madera, cartón, Plástico, metal, etc.) , más tarde viene la unitarización, que es la agrupación de cargas en unidades mayores, con el fin de mejorar la eficiencia en las operaciones logísticas y de transporte, considerando que deben mantener su integridad durante el lapso que dure el proceso de distribución. Los formatos más conocidos son el contenedor, el bigbag y el pallet.

TIPS

¿Y qué ocurre con las navieras?

Las compañías navieras además de pedir a los astilleros la construcción de magnánimas obras de ingeniería, han creado alianzas con sus pares para así seguir siendo competitivos en la industria marítima y aprovechar las sinergias.

Hoy en día, son cinco las navieras que lideran el rubro; la italiana MSC, la danesa Maersk, la francesa CMA CGM, la taiwanesa Evergreen y la china Cosco. Estos dueños de la industria poseen más de una cuarta parte de los barcos y un 43,2% del tonelaje mundial, según el artículo del diario El País: “Cinco navieras mueven al mundo” de marzo de 2015.

Sin embargo, estas empresas para seguir creciendo han unido sus líneas para obtener múltiples beneficios, tales como: una mayor cantidad de contratos, aumento de los volúmenes de carga, más rutas de tráfico marítimo, mayores frecuencias, mejores precios y un mejor servicio para los clientes. Además, el hecho de aumentar sus ganancias les permite invertir en el aumento de sus flotas.

Las principales alianzas, según un reporte de universalcargo.com, y que dominan el 95% del movimiento de cargas son la denominada 2M, conformada por Maersk y Mediterranean Shipping Co.; también

encontramos la Ocean 3, donde participan CMA CGM, United Arab Shipping Co. y China Shipping. A su vez, está la CKYHE, integrada por Cosco, “K” Line, Yang Ming, Hanjin y Evergreen. Finalmente, está la G6, cuyos socios son APL, MOL, Hyundai Merchant Marine, OOCL, NYK Line y Hapag-Lloyd.

Algunas de las alianzas más importantes durante este último tiempo han sido la de la chilena Compañía Sudamericana de Vapores (CSAV) con la alemana Hapag Lloyd, donde la CSAV obtuvo utilidades por US\$ 80 millones el primer semestre 2015

Finalmente, la suma de todos los requerimientos portuarios como una mayor infraestructura, plataformas de información, redes de conectividad, transporte multimodal, equipamientos de última generación y una absoluta tranquilidad laboral, dan como resultado un terminal altamente eficiente. Sin duda, un puerto que cumpla con todas las condiciones que permitan las operaciones de las naves actuales se convierte en un punto estratégico dentro de las rutas del tráfico marítimo. De esta manera, aumenta su competitividad dentro del mercado a nivel regional, para finalmente aportar a las cifras positivas del comercio mundial. 🚢



Entrevista a Jorge Castro, alcalde de Valparaíso:

“DEBEMOS APRENDER A MIRAR LOS GRANDES PROYECTOS COMO UNA OPORTUNIDAD”

EL JEFE COMUNAL PORTEÑO SE REFIRIÓ A LA NECESIDAD DE AMPLIAR LA CAPACIDAD PORTUARIA LOCAL, DEBIDO A LA CRECIENTE DEMANDA DEL COMERCIO INTERNACIONAL, MANIFESTANDO EL ACTIVO APOYO DEL MUNICIPIO A LOS PROYECTOS PORTUARIOS FUTUROS.

Recientemente el puerto de Valparaíso obtuvo el décimo cuarto lugar en el “**Ranking 2014 de movimiento portuario de contenedores**”, elaborado por la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (Cepal), en la cual se consideraron 120 puertos de la región. Este hecho ilustra porqué la ciudad juega un papel fundamental en el desarrollo del comercio exterior de Chile y da cuenta de la necesidad de ampliar la capacidad de los terminales. En este contexto, **Marítimo Portuario** conversó con el alcalde de Valparaíso, Jorge Castro, para conocer su visión sobre el proyecto de expansión del Terminal 3 en Yolanda.



Hablando en términos sociales, de empleo o culturales, entre otros, ¿cuál es la importancia que tiene la industria marítimo-portuaria para la ciudad?

La pregunta sugiere en sí misma la respuesta. El quehacer marítimo portuario es fundacional, debido a que esta ciudad nace, crece y se desarrolla en torno a su borde costero. Paradójicamente, el puerto existe como tal antes que la ciudad, la que llega a ser ciudad solamente cuando el monarca le entrega dicha condición.

La UNESCO confiere la calidad de Patrimonio de la Humanidad a Valparaíso, entre otras razones por haber sido un ejemplo temprano del proceso de globalización, categoría que proviene de su condición portuaria.

¿Cuál es su análisis acerca del desarrollo portuario futuro que impulsa EPV, en particular el Terminal Yolanda? Se ha dicho que este busca asegurar el crecimiento del puerto y su integración con los porteños, pero desde una escala amable con la ciudad...

El puerto debe crecer, esta realidad es indiscutible. Enfrentamos desafíos muy grandes que vienen desde el exterior, pero también desde nuestro frente interno. Debemos aprender a

mirar los grandes proyectos como una oportunidad, lo que no siempre se logra, debido a las demandas sectoriales de distintos grupos.

Un ejemplo de esto es el Terminal 2, que enfrenta hoy distintas ofensivas en momentos en que el proyecto se encuentra aprobado y en sus etapas finales de estudio. Lo mismo se aprecia con otros proyectos vinculados a la ciudad, los que terminan eternizándose y nos hacen aparecer como una ciudad presa del inmovilismo.

Necesitamos un frente de ataque hacia el norte (noroeste). Valparaíso puede y debe crecer considerando que su industria portuaria es parte fundamental de su identidad, la que corresponde a la de ser Ciudad-Puerto.

¿Qué impactos positivos usted anticipa que podría tener para Valparaíso el crecimiento futuro del puerto a través del Terminal Yolanda?

Ciertamente podremos contar con más aguas abrigadas lo que ya es un paso muy importante, dado la escasez de este recurso portuario en todo el litoral. Las obras a desarrollar obligan a una inversión muy alta, pero la posición estratégica de Valparaíso garantiza que habrá interesados en llevar adelante estos trabajos tan ambiciosos.

Creo que es la gran oportunidad para dar respuestas de fondo a Valparaíso. Por otro lado, las obras obligarán a construir el Acceso Cabritería, lo que dará una nueva posibilidad de ingreso a la ciudad (hacia el puerto).

Igualmente, estimo que los trabajos pueden darnos la posibilidad de construir las grandes explanadas que requiere el movimiento de vagones, así como la estación terminal de carga y que necesariamente deberían formar parte de las obras de relleno. Cabe considerar, que el boceto del proyecto es muy amplio y considera la salida de carga en forma subterránea a través del ferrocarril. De la misma manera, estas obras deberían considerar el máximo de integración con el metro regional, consolidando las grandes soluciones que esperamos desde hace mucho, especialmente en cuanto a su soterramiento en dicho sector.

Todas estas aristas del proyecto deberían ser de gran impacto urbano, muy positivo en cuanto al desarrollo de nuestra ciudad.

¿De qué manera usted estima que el municipio podría sumarse a esta iniciativa de desarrollo portuario y apoyar su concreción?

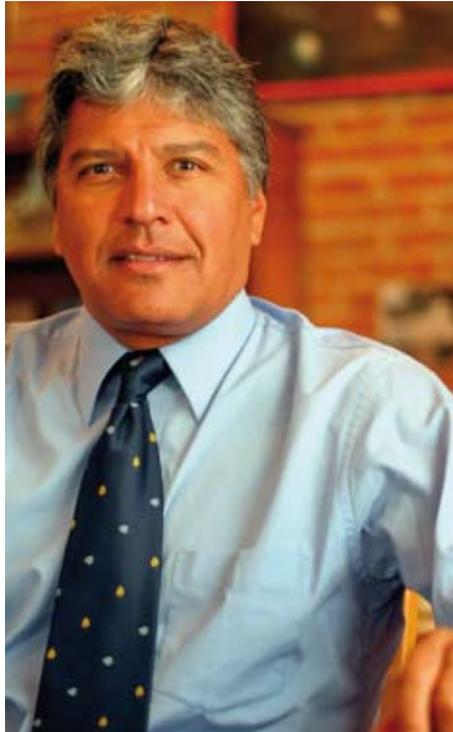
La Municipalidad de Valparaíso estará siempre dispuesta a colaborar activamente en todo lo ayude al desarrollo y crecimiento de nuestro puerto. Del mismo modo, estaremos atentos a todos los aspectos que salvaguarden nuestro patrimonio urbano, impulsando todo aquello que signifique progreso.

Por ejemplo lo que acontece con la playa del sector Portales, creo que allí puede potenciarse el balneario apalancándose en el molo que necesariamente deberá construirse para el Terminal Yolanda. Estas obras deberían contemplar el equipamiento que pueda dar paso a una gran playa de atracción regional y nacional, así como de un acogedor paseo marítimo utilizando la propia estructura del nuevo molo.

En síntesis, diría que tenemos la suficiente superficie de borde costero como para complementar la función portuaria y turística, acogiendo a la primera y enriqueciendo a la segunda.

¿Qué espera del proyecto de Terminal Yolanda que impulsa EPV?

Lo he dicho antes y lo reitero ahora: Valparaíso necesita crecer a una gran escala. El puerto actual no está entregando las respuestas que requiere el crecimiento del comercio internacional de Chile y debe ser capaz de



dar respuestas a esa demanda, tanto para descarga de mercaderías, como para la atención de pasajeros.

Hablamos de un proyecto amplio, grande e inclusivo pero, considerando que además de ser terminal portuario, somos ciudad patrimonial, universitaria, de servicios, especialmente a nivel político-legislativo, y ciertamente un destino turístico de enorme significación, sustentamos la necesidad de contar con un puerto en ampliación, pero que sea ampliado a una escala de ciudad. Un puerto "a escala porteña" podríamos decir. La esencia de Valparaíso no puede ni debe ser alterada por ninguna obra de tipo invasivo y en eso, siento que la EPV comparte nuestro punto de vista.

¿De qué manera usted cree que podrían complementarse los proyectos de desarrollo de los distintos puertos en la región?

Creemos en un complemento natural entre Valparaíso y San Antonio. Ambos terminales forman parte de nuestro activo nacional en materia de terminales de carga y pasajeros destinados al comercio exterior. De allí a pensar en una lucha fratricida entre ciudades que se complementan naturalmente, hay un mundo de distancia. Este es el momento de la complementación, nunca de una estéril competencia entre dos terminales que se necesitan mutuamente. 🇨🇱

“NECESITAMOS UN FRENTE DE ATRAQUE HACIA EL NORTE. VALPARAÍSO PUEDE Y DEBE CRECER CONSIDERANDO QUE SU INDUSTRIA PORTUARIA ES PARTE FUNDAMENTAL DE SU IDENTIDAD, LA QUE CORRESPONDE A LA DE SER CIUDAD-PUERTO”.



¿CUÁLES SON LAS OPCIONES FACTIBLES PARA LOCALIZAR INSTALACIONES TIPO MEGAPUERTO EN CHILE?

NUESTRO PAÍS NECESITA INCREMENTAR SU INFRAESTRUCTURA PORTUARIA EN LA ZONA CENTRAL, PARA ASÍ MEJORAR SU COMPETITIVIDAD EN EL MERCADO Y LOGRAR UNA PERFECTA COMPLEMENTARIEDAD CON LOS DEMÁS PUERTOS . A LA FECHA, LAS LOCACIONES FAVORITAS PARA EL EMPLAZAMIENTO DE UN PUERTO DE GRANDES DIMENSIONES SON SAN ANTONIO Y VALPARAÍSO. SIN EMBARGO, ESTUDIOS ANTERIORES CONFIRMAN LA PRESENCIA DE OTRAS ZONAS DE EMPLAZAMIENTO.

Es un hecho. Chile requiere de una logística e infraestructura portuaria eficiente por dos razones; debido a su estratégica ubicación geográfica en el Pacífico y por otra parte, por su condición de país que compite en mercados globalizados. En este sentido, es fundamental que cuente con puertos capaces de satisfacer las demandas actuales, en términos de instalaciones acorde a grandes volúmenes de carga. Es decir, que permitan recalar naves de cada vez más grandes, considerando las ya existentes Triple E (400 metros de eslora (largo), 59 de manga (ancho), 16 de calado (profundidad) y 18.000 TEUs de capacidad) e inclusive mayores, considerando las expectativas de naves de hasta 24.000 TEUs establecidas por la UNCTAD. De la misma manera, resulta esencial que nuestros puertos posean sistemas logísticos integrados eficientes que compensen la distancia de nuestros puertos con los mercados de destino.

En este contexto, se quiere de construcciones portuarias ad hoc a los requerimientos del mercado, también conocidas por algunos como Puertos de Gran Escala (PGE) o megapuestos.

Estas instalaciones debieran contar con una gran extensión de aguas abrigadas, amplios terrenos para el depósito de contenedores, excelente conectividad vial y/o férrea para el transporte de cargas, cumplimiento del Just in Time en el caso de los itinerarios y un funcionamiento 24x7 los 365 días del año. A su vez, debiera permitir que los usuarios obtengan beneficios provenientes de las economías de escala alcanzadas, contribuyendo a disminuir los costos logísticos del encadenamiento productivo del comercio exterior de nuestro país. **(Para mayor detalle ver Marítimo Portuario- Edición 70 ¿Por qué necesitamos un puerto a Gran Escala?).**

Sin embargo, como se trata de un megaproyecto, actualmente se han realizado una serie de estudios técnico-económicos (estudios de ingeniería e impacto medioambiental, análisis de las repercusiones a la comunidad, rentabilidad económica y/o social exigida, entre otros) para determinar la mejor ubicación. Sin embargo, como se trata de un megaproyecto, actualmente se han realizado una serie de estudios técnico-económicos (estudios de ingeniería e impacto medioambiental, análisis de las repercusiones a la comunidad, rentabilidad económica y/o social exigida, entre otros) para determinar la mejor ubicación.

En este aspecto, la zona central de Chile juega un papel relevante por su clima, su demografía en crecimiento, la existencia de gran parte de los servicios necesarios para un correcto funcionamiento de un megapuerto y la condición de que por años ha sido el lugar que concentra la mayor demanda portuaria del país. Según las estadísticas provenientes del Sistema de Empresas Públicas (SEP), durante el año 2014 la transferencia de carga de la región de Valparaíso fue de 26.990.296 toneladas (entre EPV y EPSA), lo que representa el 62,2 % de la carga total transferida por los puertos estatales en Chile (ex EMPORCHI), lo que confirma que la demanda por servicios portuarios claramente está en la zona central, siendo su eje la V región.

Considerando lo dicho, es preciso destacar la complementariedad histórica de los puertos de la zona central con otros terminales, con los cuales han interactuado a través del tiempo. Dicha relación es necesaria mantenerla e incrementarla, ya que deberían ser parte de la sustentación de nuevas instalaciones marítimas de mayor envergadura. Los mencionados

terminales, que han tenido una relación logística con Valparaíso y San Antonio, más otros que sean atraídos por los tráficos de las grandes naves, entonces operarían como feeders (alimentadores) para las nuevas instalaciones portuarias proyectadas en la zona central. Así, esta última se convertiría en el HUB portuario, o sea, el concentrador de cargas, ya sean éstas de origen regional, nacional o internacional.

Posibles zonas de emplazamientos portuarios en la quinta región

De acuerdo al documento "Identificación de alternativas para el emplazamiento de un Outer Port en la macrozona central de Chile" de Oscar Díaz-Pinto y Andrés Rengifo, estudio desarrollado a requerimiento del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones de Chile editado el año 2011, son tres los lugares que cumplen con los requerimientos necesarios para la construcción del puerto hacia afuera (Outer Port): Ritoque, Valparaíso y San Antonio. Más tarde, Puerto Valparaíso (EPV), añadiría La Ligua.



A continuación Marítimo Portuario describirá las posibles zonas de emplazamiento estudiadas para el puerto de Gran Escala en la región de Valparaíso. La información extraída pertenece al documento de Díaz-Pinto y Rengifo, junto a los informes realizados por PRDW Aldunate Vásquez Ingenieros (PRDW-AV) para EPV : "Factibilidad PGE de Valparaíso. Ingeniería preliminar" del año 2013, correspondientes a los PGE Ritoque, PGE La Ligua y PGE Yolanda.

De la misma manera, se analizará la opción San Antonio, ya que forma parte de las posibles zonas de emplazamiento para un megapuerto en la macrozona central.

Asimismo, se considerará el factor marítimo, que toma gran relevancia a la hora de construir un puerto, ya que analiza si a las áreas marítimas escogidas son adecuadas y cuál es calidad de las condiciones de protecciones naturales contra las corrientes y vientos.

1) Sector Norte: La Ligua

Está ubicada en el extremo norte de la Provincia de Petorca en la región de Valparaíso, a 154 kilómetros de Santiago. El área dispuesta se caracteriza por sus extensas playas, la presencia de dunas y está cercana a un estero. Destacan su buena conectividad tanto de nivel internacional como nacional gracias a la presencia directa de la Ruta 5, que constituye el principal eje de conexión tanto con Santiago como con la cuarta Región.

El sector posee extensos terrenos entre playa y dunas de mediana altura (elevación 20 metros). En los alrededores se observan viviendas de tipo rural que se desarrollan en torno a las actividades



agrícolas y casas de veraneo o segunda vivienda. El diagnóstico de Zonificación de Borde Costero Regional de Valparaíso, define la Playa de Longotoma como una zona emplazada en una zona de valor turístico, poniendo cuidado en la protección de las desembocaduras de los ríos La Ligua y Petorca.

En cuanto al factor marítimo, el área de aproximación y acceso a la bahía es amplia y sin obstáculos. No hay protección natural del tercer ni cuarto cuadrante, es decir, carece de abrigo frente al oleaje reinante y dominante, salvo en su borde sur, en las desembocaduras de los ríos Longotoma y La Ligua, que se encuentra parcialmente abrigado al oleaje.

El PGE emplazado en la bahía La Ligua contempla la construcción de un rompeolas principal y un rompeolas secundario (contramol), faenas de dragado, explanada de respaldo ganadas al mar y muelles marginales para 8 sitios de atraque para la operación de barcos de 400m de eslora, con una superficie total de 200 hectáreas, incluyendo el muelle de atraque. Este proyecto está concebido como una estructura completamente ganada al mar, que no interviene, salvo por las obras de acceso viales y ferroviarias, las dunas del sector, y que cuenta con la posibilidad de ampliación a 10 sitios de atraque, mediante la extensión de la dársena hacia el sur.

2) Sector Centro: Ritoque

Esta localidad se sitúa en la región de Valparaíso al norte de la bahía de Concón, a 162 kilómetros de Santiago. De características similares a La Ligua, posee grandes playas, un campo dunar con elevaciones hasta de 40 metros y está próxima al estero Mantagua. Sin embargo, las limitantes son de peso: se estima que Ritoque tiene un alto valor turístico y ambiental

traducido en las normas vigentes y en estudios que consolidan esta vocación, con presencia ciudadana consolidada en el uso del recurso playa. Además, se ubica al sur del área consolidada de Quintero, quedando mal conectado a las redes que llegan hasta Puchuncaví-Quintero. Por estas razones, se considera que las ventajas de Ritoque para recibir el PGE se contraponen con su condición natural y ciudadana.



En relación al factor marítimo, el área de acceso a la bahía es amplia y sin obstáculos. La bahía se encuentra abierta a los vientos del tercer y cuarto cuadrante, por lo que el nivel de abrigo del sector es prácticamente nulo, ya que queda expuesto a oleaje incidente tanto desde la dirección Sur como de la dirección Norte. La batimetría del sector, en general, es uniforme, presentando una pendiente media entre 1.5% y 3%, lo que determina extensas zonas de rompientes del oleaje. Sin embargo, los datos recopilados dan cuenta que frente a la playa Ritoque, aproximadamente a 1,6 kilómetros de la costa, se presenta el veril de los 20 metros; lo que permite visualizar que para el calado de las naves el frente de atraque se deberá ubicar a una distancia similar.

Porque conocemos el valor
de estar bien informado

MEDIOS DIGITALES
PRENSA ESCRITA
RADIO
TELEVISION
REDES SOCIALES

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

El PGE en Ritoque contempla la construcción de un rompeolas principal y un rompeolas secundario (contramol), faenas de dragado, explanada de respaldo y muelle marginal para 8 sitios de atraque para barcos de 400 metros eslora, con una superficie total de 200 hectáreas, incluyendo el muelle de atraque. Esta estructura está concebida como una combinación de explanadas ganadas al mar y excavadas. Así, en este caso se contempla intervenir una fracción del sistema dunar del sector. Esta decisión está relacionada con evitar que el cabezo del rompeolas llegue a profundidades poco recomendables para la construcción de un rompeolas tradicional.



San Antonio

3) Sector Sur: San Antonio

Es una ciudad que se encuentra al sur de la quinta región, a 108 kilómetros de Santiago. La zona es conocida por su gran desarrollo portuario, tan solo durante el año 2014, Empresa Portuaria San Antonio (EPSA) transfirió 16.176.036 toneladas- incluyendo graneles sólidos y líquidos- según estimaciones del SEP.

El proyecto en esta ciudad contempla la construcción de un puerto a mar abierto al oeste del actual y hacia la desembocadura del río Maipo. Hasta ahora, esta es la opción más conocida por la opinión pública.

El área de aproximación y acceso a la bahía es amplia y sin obstáculos. La bahía se encuentra abierta a los vientos del tercer y cuarto cuadrante. Posee profundidades de 30 y 60 metros en el límite norte del puerto y de 25 a 60 metros por el límite oeste. Desde la boca de la entrada al puerto y hasta unos 1.200 metros de distancia, en la dirección oeste- este, se extiende una fosa con profundidades de más de 100 metros. Desde este punto, continúa aumentando su profundidad en dirección al norte, en forma casi paralela a la costa.

El proyecto considera la construcción de un dique de abrigo de 3.700 metros de longitud, que protegerá a la nueva dársena interior y al círculo de reviro. De la misma manera, se edificarán 2 muelles con una longitud total de 3.600 metros. A su vez, el puerto contará con 2 grandes terminales, denominados Sur 1 y Sur 2, ambos con una superficie de 90 hectáreas cada uno.

4) Sector Centro: Valparaíso

Es la ciudad capital de la V región, a 120 kilómetros de Santiago. Valparaíso cuenta con una intensa actividad portuaria, donde según estudios del SEP, el año pasado Empresa Portuaria Valparaíso (EPV) transfirió 11.080.861 toneladas de carga, mayoritariamente en contenedores. El proyecto cuenta con la construcción de un terminal en el sector Yolanda, que tendrá conectividad con la capital por medio de la quebrada Cabrería. (Para ver detalles del nuevo terminal 3 de Valparaíso, ver pág. 20).

Desde la perspectiva marítima, el área de aproximación y acceso a la bahía es amplia y sin obstáculos. La bahía de Valparaíso cuenta con la protección del primer, segundo y tercer cuadrante y sólo queda desprotegido del cuarto cuadrante. Asimismo, se puede agregar que esta zona está protegida de manera natural por los cerros, especialmente el sector de Playa Ancha y de manera artificial por el molo, que permitiría reducir los daños de un posible tsunami en el puerto y la misma ciudad.

El fondo marino presenta veriles que en general siguen el contorno del borde costero. Posee pendientes fuertes en el sector de muelle Barón y pendientes más suaves en el sector de Caleta Portales.

El Terminal Yolanda, denominado Terminal 3, está concebido como una dársena abierta hacia el Sur Weste (sector muelle Barón), conformada por una explanada ganada al mar, con un frente de atraque de 1.330 metros. Considera implementar 3 sitios para barcos de 400 metros de eslora, con una superficie total de 40 hectáreas, incluyendo el muelle de atraque.

Momento de decisiones para el país

Poco a poco el mundo ha observado el creciente incremento del comercio internacional que ha obligado a la marina mercante a buscar precios más competitivos aprovechando economías de escala, lo cual ha generado un importante crecimiento en el tamaño de las naves portacontenedores.

Esto no es gratuito; ha repercutido en los terminales portuarios que han debido adaptar y desarrollar proyectos de infraestructura y equipamiento para seguir la evolución del transporte marítimo y no quedar fuera de los tráficos. Lo dicho también ha generado nuevos terminales que cumplen con los requisitos que exige la atención de grandes naves, como es el caso de los triple E.

Ya conociendo la problemática actual de los puertos y en la definición del lugar o los lugares para desarrollar nuevas infraestructuras portuarias en la zona central, es importante considerar otros factores de importancia, como son:

- La rentabilidad socioeconómica de los proyectos, de manera tal que el país sea más rico;
- Las condiciones técnicas de operación, para tener disposición a operar los 365 días del año y las 24 horas;
- Los riesgos provocados por los sismos y de maremotos, siniestros que azotan frecuentemente el país. Al respecto surge la pregunta sobre si es conveniente poner todas las fichas en un sólo lugar o es mejor distribuir para aminorar los posibles daños;

- Las alternativas de mayor crecimiento, por si se decide partir con una infraestructura del tamaño indicado en los proyectos portuarios descritos anteriormente, o si el Estado piensa en desarrollar un nuevo lugar que satisfaga las necesidades de los próximos 100 o 150 años.

Finalmente, por parte del ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, ya se estableció la alternativa de realizar un cronograma de inversiones portuarias, lo cual no enfatiza una opción sobre otra, sino que abre la puerta a construir más de un terminal en la macrozona central.

Paralelamente, debe generarse desde el Estado una nueva política portuaria, que permita resguardar sus intereses, en el sentido de proteger las zonas que tienen interés portuario, como es el caso de La Ligua y Ritoque. En algún momento el país requerirá disponer de esas locaciones por efecto del crecimiento nacional y del mundo. Asimismo, es conveniente definir algunas normas de tipo urbanística, con el objeto de que la población no ahogue el lugar, tal como ha ocurrido históricamente con todos los puertos chilenos. Sin duda, lo importante para el país es que se planifique de la manera mejor posible el cronograma de inversiones, ya que incide en el desarrollo de la economía nacional durante los próximos 30 o 40 años 🏗️

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: Puertos/Valparaíso



En el sector Yolanda en Valparaíso se emplazará el proyecto Terminal 3

TERMINAL YOLANDA EN VALPARAÍSO, POTENCIANDO LA ACTIVIDAD PORTUARIA CHILENA

EL PROYECTO PERMITIRÁ TRASFERIR 2,3 MILLONES DE TEUS AL AÑO LO QUE, POR SÍ SÓLO, REPRESENTA EL DOBLE DE LA CAPACIDAD ACTUAL DEL PUERTO DE VALPARAÍSO. ENTRE LAS PRINCIPALES VENTAJAS DE LA CONSTRUCCIÓN DEL TERMINAL 3 ESTÁN LAS DE CARÁCTER GEOGRÁFICO, LOGÍSTICO, OPERATIVO, DE CONECTIVIDAD, RENTABILIDAD, PAZ LABORAL, DIVERSIFICACIÓN DE OPERACIONES POR SISMOS Y TSUNAMIS; Y, LA DE SER UNA ALTERNATIVA A POSIBLES PARALIZACIONES DE PUERTOS VECINOS.



El Terminal Yolanda implementará 3 sitios para naves de 400 metros de eslora. (imagen referencial).

El aumento de la demanda del comercio exterior implica que los puertos de las principales rutas comerciales deban tener instalaciones capaces de atender a naves de 400 metros de eslora, junto con maquinarias y sistemas logísticos e informáticos, que permitan la realización eficiente de las actividades portuarias; incluyendo mano de obra calificada y vías de conexión eficaces para el transporte de cargas.

Debido a este complejo escenario futuro, la Empresa Portuaria Valparaíso por encargo del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones en conjunto al Sistema de Empresas Públicas, ha estado desarrollado hace algunos años los estudios pertinentes para ampliar los terminales 1, 2 y 3. Respecto al Terminal 3, Yolanda; nos referiremos más adelante.

¿Por qué ampliar el puerto de Valparaíso?

El puerto de Valparaíso es fundamental para la actividad portuaria de Chile, principalmente por la ubicación estratégica de nuestro país frente al sector del Asia Pacífico y, por su alto desempeño logístico y su significativo movimiento de cargas. A nivel nacional, según el catastro de diciembre de 2014 del Sistema de Empresas Públicas (SEP), entre la empresa Portuaria San Antonio (EPSA) y la Empresa Portuaria de Valparaíso (EPV) recibieron el 62% de la carga movilizada total de los puertos estatales del país.

Asimismo, las cifras siguen siendo positivas para el futuro. Según el estudio: “Evaluación y Selección de Alternativas Para un Puerto de Gran Escala en La Zona Central de Chile” de CIS Asociados Consultores en Transporte de 2013, la proyección de carga anual movilizada para 2060 por la región de Valparaíso ascenderá a la suma de 169.436.384 toneladas.

Año	T. de Carga Com. Ext	Carga en tránsito	Total movilizado
2010	16.322.715	650.000	16.972.715
2011	17.607.227	675.848	18.283.075
2012	18.992.823	702.724	19.695.548
2013	20.487.459	730.669	21.218.128
2014	22.099.714	759.725	22.859.439
2015	23.838.845	789.937	24.628.782
2016	25.714.837	821.350	26.536.187
2017	27.738.460	854.012	28.592.472
2018	29.921.331	887.973	30.809.304
2019	32.275.982	923.284	33.199.267
2020	34.815.933	960.000	35.775.933
2030	59.746.654	1.152.000	60.898.654
2040	84.461.053	1.382.400	85.843.453
2050	118.771.961	1.658.880	120.430.841
2060	167.445.728	1.990.656	169.436.384

Fuente: CIS Asociados Consultores en Transporte

En cuanto a Valparaíso, la participación que tuvo la Empresa Portuaria de Valparaíso en la región en el año 2014 fue de un 49% en la captación de la carga general, lo que lo convierte hoy en un puerto altamente competitivo y con gran potencial a futuro. (Ver cuadro)

Participación de Valparaíso en las Cargas de la V Región				
Cargas	Participación histórica			
	Promedio 2002 - 2006	Promedio 2007 - 2012	2013	2014
Contenedores	39%	52%	42%	47%
Fraccionada	72%	50%	62%	61%
Total Carga General	46%	51%	45%	49%

Fuente: EPV.

¿En qué consiste el proyecto Terminal 3 Yolanda?

El Terminal 3 Yolanda está ideado como una dársena abierta hacia el SW (sector muelle Barón), conformada por un frente de atraque de 1.330 metros y una explanada parcialmente ganada al mar. El proyecto, actualmente en desarrollo, considera implementar 3 sitios para naves de 400 metros de eslora con una superficie total de 40 hectáreas de área de respaldo; de las cuales aproximadamente 25, serán ganadas al mar. Éstas brindarán el soporte para las tareas de patio y almacenamiento. La obra contempla además un molo de 1.920 metros que brindará el abrigo a las operaciones marítimo portuarias.

Este terminal permitirá transferir 2,3 millones de TEUs al año, lo que por sí solo representa el doble de la capacidad de transferencia actual de Puerto Valparaíso. La entrada en operación del Terminal 3 está prevista para principios de la próxima década.

Zona de Emplazamiento

El proyecto que contempla el sector Yolanda se ubica en la zona nororiental de la Bahía de Valparaíso, entre Playa Portales por el oriente; avenida España por el sur; y sector Barón por el poniente. Esta localización tiene la ventaja de conectarse a la región Metropolitana por la Ruta 68, lugar donde se direcciona la mayor parte de la carga proveniente de los puertos de la macrozona central. Por esta razón, para evitar congestión dentro de la ciudad y transportar de manera más eficiente las cargas, el diseño del terminal 3 propone que la conexión a la Ruta 68 se realice a través de la quebrada Cabritería. Esta opción posee factibilidad normativa de acuerdo a los planes reguladores territoriales existentes.

Obras complementarias

También se tiene planificado construir una nueva zona de apoyo logístico y, como se mencionó anteriormente, implementar el acceso a las instalaciones por el sector de la quebrada Cabritería. Esta nueva vía de conexión al puerto tiene un costo aproximado de 65 millones de dólares.

El terminal 3 se adapta a los requerimientos de la industria actual, por lo que convertiría a Valparaíso en un puerto altamente competitivo a nivel mundial. (imagen referencial)





La actual ZEAL se ubica a sólo 11 kilómetros de los terminales portuarios de Valparaíso, en la ruta Camino la Pólvora. El proyecto Terminal 3 considera la construcción de una nueva zona de apoyo logístico (ZEAL 2).

Equipamiento Portuario

De acuerdo al informe “Factibilidad PGE región Valparaíso, Ingeniería preliminar. Región Valparaíso. Resumen ejecutivo PGE Yolanda” de PRDW Aldunate Vásquez Ingenieros Ltda, dentro del Terminal los contenedores serían transportados por tracto camiones y acopiados con grúas RTG. A su vez, se contemplaría el uso de grúas STS para el transporte vertical del contenedor entre el barco y el frente de atraque; tracto camiones para el transporte horizontal dentro del terminal; grúas RTG para el transporte vertical dentro del área de acopio y grúas RMG para el transporte vertical de la zona de trenes.

Adicionalmente, se considerarían *forklifts* para el manejo de contenedores vacíos y *reach stackers* para el acopio previo a la carga de los vagones del tren.

Fases de desarrollo

El proyecto ha sido concebido en 2 fases de desarrollo:

- **La Fase 1:** contempla la construcción de 2 sitios para barcos de 400 metros de eslora, la construcción del acceso Cabritería y una nueva zona de apoyo logístico (ZEAL 2).
- **La Fase 2:** consiste en la construcción del tercer sitio de atraque y su respectiva expansión de molo de abrigo.

Inversión del proyecto

La inversión estimada de este proyecto se calcula en 1.000 millones de dólares aproximadamente. Esta alternativa generará un costo por sitio cercano a los 334 millones de dólares.

¿Cuáles son las ventajas de emplazar el terminal 3 en Valparaíso?

- **Geográficas:** Al estar ubicado en la bahía de Valparaíso, cuya orientación es hacia el norte, posee un abrigo natural otorgado por Punta Ángeles –cerro de Playa Ancha- para el fondeo de naves.
- **Operatividad:** El nuevo molo de abrigo y su posición en la bahía, permitirán tener muy buen rendimiento operacional.
- **Menor impacto visual:** al emplazarse al costado Este de la bahía estará bajo el farellón costero de la ciudad, siendo su obstrucción a las rasantes visuales menores respecto a una posición en sector frente al plan de Valparaíso.
- **Profundidad de aguas:** Presenta excelentes condiciones batimétricas. Sumado a acciones de dragado, se lograrán entre 17 metros y 19 metros en todos los sectores de operación náutica.

- **Conectividad:** Está ubicado en un sector que tiene cercanía a la ruta 68 que conecta con Santiago. Asimismo, se están estudiando alternativas de conexión con la capital por la quebrada Cabritería.

- **Estructura de clúster:** En Valparaíso converge toda una red de servicios necesarios para el correcto y eficiente funcionamiento de las actividades marítimo-portuarias. Encontramos a las direcciones nacionales de la Aduana, Directemar y la Armada de Chile. También, cuenta con agencias de nave, navieras, un dique flotante, el Foro Logístico de Valparaíso (FOLOVAP), entre otros servicios.

- **Zonas de extensión de apoyo Logístico:** La ciudad es pionera en implementar este tipo de plataforma de control y coordinación logística que tiene como función satisfacer todos los servicios a la carga de exportación, importación y en tránsito en Valparaíso. Actualmente, EPV está estudiando la creación de una nueva zona de apoyo logístico al puerto.

- **Ciudad con vocación de Puerto:** La actividad portuaria se ejecuta en la zona desde los albores del país (1536), convirtiéndose en el motor económico de Valparaíso y del país desde la época de la Colonia. De la misma forma, su gran trayectoria como puerto a través de los siglos, lo convierte dentro del mercado en un puerto consolidado y con vasta experiencia en las operaciones.

- **Especialidades:** La ciudad cuenta con todo tipo de mano de obra calificada para la realización de las actividades portuarias.

- **Paz laboral:** Durante esta última década el puerto de Valparaíso se ha distinguido por las buenas prácticas entre trabajadores, empresas operadoras y empleadores. Este permanente diálogo, ha permitido que se registre un ambiente de paz y tranquilidad laboral en la empresa, evitando huelgas y paralizaciones en el puerto. Debido a esta misma razón, EPV fue galardonado con el lugar número 11 en el ranking “Great Place to Work 2015”, donde los trabajadores reconocen las buenas prácticas laborales.

- **Confiabilidad logística:** Derivado del factor paz laboral, Valparaíso es catalogado como el puerto más confiable para la continuidad operacional del comercio exterior de Chile. En consecuencia, obtiene un rol estratégico en dicha dimensión.

- **Planificación:** El terminal 3 en el sector de Yolanda es coherente con la estrategia de planificación portuaria que los sucesivos directorios de la Empresa Portuaria de Valparaíso han diseñado en su plan maestro, de acuerdo al mandato de la Ley 19.542.

- **Rentabilidad:** El proyecto es rentable social y privadamente, ya que representa una inversión muy razonable para este tipo de obra.



Ejecutivos de EPV recibiendo el premio Great Place to Work.

• **Diversifica operaciones en caso de sismos y tsunamis:** Vivimos en el país más sísmico del mundo, por lo que la construcción de un terminal (adaptado a la atención de grandes naves de manera simultánea) permite una estrategia-país de diversificación de las operaciones en caso de un posible colapso en algún puerto complementario o vecino provocado por las fuerzas de la naturaleza. Un nuevo terminal ayudaría mitigar el riesgo de paralización global del sistema portuario de la macro zona central, trasladando las naves de un puerto a otro. Por su parte, el desempeño sísmico de Valparaíso ha demostrado que las instalaciones están preparadas para este tipo de riesgos, ya que han podido operar a las pocas horas ocurridos los últimos terremotos.

• **Mitiga paralizaciones ilegales de puertos vecinos o complementarios:** Contar con más y mejores terminales ayuda a mitigar los daños económicos causados por la paralización de las operaciones asociadas a conflictos laborales. De esta manera, las pérdidas económicas serán mucho menores para el comercio exterior y, al mismo tiempo, se ayuda a limpiar la imagen del país en cuanto a confiabilidad logística.

¿En qué está EPV hoy?

Actualmente, EPV se encuentra desarrollando la ingeniería básica de manera de establecer los costos del proyecto. En líneas generales, se están elaborando los siguientes estudios: ingeniería Básica por el consultor Moffat & Nichol; la Línea Base Ambiental, por AMBAR del grupo Worley Parson. Por su parte, GEOMAR está realizando los estudios topográficos, batimétricos y de oleaje, corrientes, vientos y mareas del sector.

De la misma manera, los estudios sociales están a cargo de los diversos consultores. Sustentable está haciendo estudios de Participación ciudadana y la Universidad Adolfo Ibáñez, se está encargando de los Aportes económicos y socioculturales del sistema portuario.

Terminal 3 en cifras

Capacidad estimada Terminal 3	2,3 millones TEUs al año
Nave de diseño	Triple E (eslora 400 mts, Manga 60 mts, calado 15 mts)
Longitud de muelle	1.330 mts.
Profundidad de aguas	17 a 19 mts
Total áreas de respaldo	40 Há. De ellas 25 Há son ganadas al mar
Longitud del molo de abrigo	1.920 mts
Costo inversión media directo por sitio	US\$ 334.000.000
Inversión estimada obras portuarias	US\$ 1.000.000.000

Finalmente, se contratará la Mecánica de Suelos para sondajes en área marítima y se avanzará en el modelo de negocios en búsqueda de posibles inversiones privadas para la construcción de las obras de frentes de atraque y las obras de abrigo, modelo que no se ha explorado en Chile.

La respuesta del Ministerio

Es fundamental contar con puertos altamente competitivos para seguir vigentes dentro de las rutas del comercio exterior. Por esta razón, el ministro de Transportes y Telecomunicaciones, Andrés Gómez-Lobo, estableció en una entrevista al diario “El Mercurio de Valparaíso” (05/07/2015), que no sólo se construirá un puerto, sino que se requiere de una red logística en la quinta región, por lo cual será necesario analizar la capacidad vial y ferroviaria, estaciones intermodales, entre otros.

En la instancia el ministro indicó que, “es mucho más amplio que un puerto y lo que queremos hacer es establecer un cronograma de inversiones portuarias para la quinta región en un plazo breve”. Asi-

mismo, añadió que en 20 a 30 años vamos a necesitar varios puertos más, por lo que habrá muchas expansiones en diferentes ciudades. Entonces es más acertado hablar de cronograma de inversiones, más que de un puerto u otro.

En este sentido, la Empresa Portuaria Valparaíso con el proyecto Terminal 3 en el sector Yolanda, busca potenciar el desarrollo portuario de una ciudad con vocación portuaria desde sus orígenes. A su vez, el proyecto que por sí sólo aumentaría la capacidad actual de su puerto al doble, no es sólo un referente regional de vanguardia, sino que convierte a Valparaíso en un puerto esencial en la escena internacional. 🇨🇱



El proyecto está ubicado en una zona estratégica, con cercanía a la ruta 68 que conecta con Santiago.



En septiembre se iniciará la construcción del nuevo terminal de pasajeros de Valparaíso. La moderna instalación constará de una superficie total construida de 5.237 m² y un área de estacionamientos de 15.507 m².

Juan Esteban Bilbao, Gerente General Valparaíso Terminal de Pasajeros S.A

“PARA PODER CONJUGAR LAS ACTIVIDADES DE LAS NAVES DE CARGA CON LAS DE PASAJEROS, NECESARIAMENTE SE REQUIERE DE MÁS FRENTES DE ATRAQUE”

PARTE IMPORTANTE DEL FLUJO DE NAVES QUE LLEGAN A NUESTROS TERMINALES, CORRESPONDE A LOS CRUCEROS. ESTAS LUJOSAS EMBARCACIONES TRAEN CONSIGO EN LA TEMPORADA ESTIVAL GRANDES GANANCIAS AL SECTOR TURÍSTICO DEL PAÍS, POR LO CUAL ES IMPRESCINDIBLE CONTAR CON INFRAESTRUCTURA QUE PERMITA SU PASO POR NUESTRAS COSTAS.

La industria de cruceros durante el último tiempo ha mantenido un crecimiento sostenido en torno al 5%. Según estimaciones de la Asociación Internacional de Líneas de Cruceros (CLIA), 23 millones de pasajeros desembarcarán en cerca de mil puertos alrededor del mundo.

En nuestro país, de acuerdo al documento **Memoria anual 2014** de la Corporación de Puertos del Cono Sur, en la temporada 2014-2015 se realizaron 163 recaladas de cruceros internacionales, las cuales trajeron a 302.169 personas (entre tripulación y pasajeros), donde 209.779 corresponden a turistas. De la misma manera, según el último informe de Sernatur **"Turismo de Cruceros Internacionales en Chile"**, casi el 80% de los pasajeros tiene entre 56 y 75 años de edad, los cuales por cada recalada gastan un valor promedio de US\$ 85 para la compra de souvenirs y servicios turísticos. Sin duda, cifras que multiplicadas generan auspiciosas ganancias para las ciudades que cuentan con terminales de cruceros.

Entrevistamos a Juan Esteban Bilbao; Gerente General de Valparaíso Terminal de Pasajeros S.A (VTP), miembro de los directorios de la Corporación de Puertos del Cono Sur y de Agunsa, quien nos habló acerca de la industria de los cruceros y su mirada ante los proyectos de desarrollo portuario en la quinta región.

1. ¿Cómo evalúa el impacto de la industria de los cruceros hoy en la ciudad de Valparaíso?

La evalúo muy positivamente, tan sólo precisar que las recaladas de cruceros no se deben ver sólo como un problema o negocio de puerto, sino que es una actividad que genera externalidades positivas directamente en la ciudad y en sus habitantes, como por ejemplo: comercio en general, hoteles, supermercados, restaurantes, bares, servicios turísticos, taxis, transporte urbano en general, etc. En la medida que la ciudadanía entienda a cabalidad ello, se podrá dimensionar con mayor precisión la importancia de esta Industria para el destino que la acoge en sus recaladas.

2. ¿Qué requerimientos especiales de infraestructura necesitan los cruceros de la actualidad y los de los próximos años?

Fundamentalmente, la disponibilidad de frente de atraque para las naves. El tamaño de las naves, al igual que las naves portacontenedores, en el tiempo ha ido creciendo tanto en la eslora, manga y calados como en la capacidad de personas transportadas. Por ende, para poder conjugar las actividades de las naves de carga con las de pasajeros necesariamente se requiere de más frentes de atraque.

3. ¿De qué manera el proyecto Terminal 3, impulsado por EPV, aporta a la industria de los cruceros?

Ese proyecto permite visualizar el problema actual de escasez de frentes de atraque y que existen soluciones de largo plazo para la industria de cruceros. Finalmente, el principal aporte es asegurar la disponibilidad de frentes de atraque para las recaladas de las naves de cruceros.



Juan Esteban Bilbao; Gerente General de Valparaíso Terminal de Pasajeros S.A (VTP).

4. Desde el punto de vista de las agencias de nave, ¿Qué facilidades les reporta tener en la misma ciudad a las principales instituciones u organismos nacionales relativos al comercio internacional tales como la Dirección Nacional de Aduanas, Armada, oficinas de navieras, entre otros?

La actividad marítima portuaria en general es compleja por la multiplicidad de actores que deben conjugarse para lograr una gestión eficiente y de calidad. Dado ello, el hecho de que las principales sedes de las autoridades y del negocio se encuentren en la ciudad de Valparaíso, permite una interacción más fluida y eficiente. Por otra parte, al estar insertas en el lugar físico donde se desarrollan las actividades operativas del sector, facilita que todas las personas que integran estas instituciones tengan una mejor comprensión de las actividades del sector marítimo portuario. Por consiguiente, su sensibilidad es más adecuada al enfrentar las soluciones que se requieren.

5. Considerando lo planteado por el ministro de Transportes, indicando que se establecerá un cronograma de inversiones portuarias ¿Ud. Cree que es preferible que se haga crecer sólo a un puerto o que es mejor disponer de más de una instalación de grandes dimensiones en la región de Valparaíso?

Lo peor que le puede pasar al país es que exista una sobreinversión del sector. Teniendo ello en consideración, estimo que lo que más le conviene al país es que exista una gradualidad (cronograma) en las inversiones portuarias, y que permitan satisfacer a tiempo las demandas de servicios portuarios que requiere el comercio exterior chileno, preservando siempre una sana competencia entre los actores. 🇨🇱



Valparaíso a principios de 1900.

EL PUERTO DE VALPARAÍSO: UNA HISTORIA DE 6 SIGLOS

DESDE EL PERÍODO PRECOLOMBINO, VALPARAÍSO HA ESTADO LIGADA A LAS ACTIVIDADES RELACIONADAS CON EL MAR. TRAS EL PASO DEL TIEMPO, SU DESARROLLO DE CIUDAD- PUERTO PERMITIÓ QUE SE CONSOLIDARA COMO UNO DE LOS PRINCIPALES LÍDERES EN EL RUBRO A NIVEL NACIONAL E INTERNACIONAL.

La historia de Valparaíso se comienza a escribir con la llegada de los españoles al sector costero de la quinta región, la que era habitada por una serie de aborígenes que denominaban al lugar como *Quintil*. Entre ellos estaban los mapuches y los changos; estos últimos, eran conocidos por ser hábiles pescadores y confeccionar sus barcasas con cuero de lobo marino. A su vez, otra de las denominaciones que recibía el sector, debido a la presencia de arcilla en sus cerros, era *Alimapu*, palabra mapuche que en español significa "tierra quemada" o "tierra seca".

Tiempo después, los conquistadores españoles llegaron al Nuevo Mundo y comenzaron a dominar los territorios. Es así como arriba a la bahía de Quintil en 1536 el pequeño velero de madera Santiaguillo, una embarcación que formaba parte de la flota de apoyo al conquistador Diego de Almagro. La nave se había fondeado al sur de la bahía buscando respiro y reparo ante las malas condiciones en que se encontraba. A su encuentro por tierra, se dirige el capitán

Juan de Saavedra quien acuñó el nombre a la ciudad en honor a su lugar de origen: Valparaíso de Arriba, España. *"Y por ser la fertilidad, hermosura y abundancia de arroyos de este sitio... le puso por nombre Valparaíso, el cual se ha quedado hasta hoy, y es el más famoso de todo el reino"*. Así lo describe el capitán Pedro de Mariño de Lobera en 1595 en su obra, *"Crónica del reino de Chile"*.

Primeros indicios de actividad portuaria

Tras la llegada del Santiaguillo a las costas de Valparaíso, otros navíos comenzaron a recalar en la bahía para abastecer a los mismos colonizadores. Es por esta razón que, años más tarde, el gobernador Pedro de Valdivia reconoció legítimamente al poblado como "el primer puerto de Chile". En esa instancia, Valdivia pronunció el decreto del día 3 de Septiembre de 1544, en el que designó a Juan Pastene como su teniente de Capitán General en la mar mencionando en su alocución para estos fines: *"en el puerto de Valparaíso, que es en este valle de Quintil término y*

jurisdicción de la ciudad de Santiago del Nuevo Extremo”; de acuerdo a los relatos de Gabriel Álvarez en 1936 de su obra, "**Historia del descubrimiento de Valparaíso**".

Años más tarde, otro hecho que evidencia el movimiento portuario de aquella época es la petición que hiciera el Cabildo de Santiago para que el gobernador Pedro de Valdivia tuviese un puesto para recibir y proveer los buques que llegaran al puerto de Valparaíso. En la misma solicitud del día 13 de noviembre de 1552, se requería además que se le concediera recaudos y un pedazo de tierra en la hacienda de S. S. para que pudiera vivir.

Resguardando la seguridad

Tal como las grandes civilizaciones del mundo Antiguo se formaron en torno a los ríos, Valparaíso se fue gestando alrededor de su puerto. Luego del reconocimiento oficial del puerto por parte de Pedro de Valdivia, en 1559 se construyó la primera capilla ubicada en el mismo lugar donde hoy se encuentra la iglesia La Matriz. Este hecho, dio paso a que se fueran asentando pequeñas viviendas y comenzara a poblarse la ciudad.

Sin embargo, eran tiempos de guerra y conquistas de territorios, donde los españoles no pretendían compartir con ningún otro país europeo las riquezas de América. Esto hizo que corsarios comandados por otras coronas azotarán las costas de Pacífico. Primero, fue Drake en 1578, luego Cavendish quien fondeó en Quintero. Años más tarde en 1594, Richard Hawkins incendió 3 buques dentro de la bahía y en 1600 otros 3 navíos fueron quemados por el holandés Oliverio Van Noorf.

Por lo mismo, se hizo fundamental resguardar a Valparaíso, a sus riquezas y a su población; por lo que se ordenó construir una serie de fuertes para protegerlo. En 1600 se construyó el primer fuerte denominado San Antonio, el cual se emplazó en el cerro Artillería. Setenta años después, se construyó otro en el cerro Concepción y, entre 1682 y 1692, se montó el fuerte San José en la actual calle Serrano y cerro Cordillera.

Ya resguardado de los posibles ataques, se comienza a construir la ciudad. En el lugar se podían distinguir dos divisiones; el sector puerto con escaso terreno plano, rodeado por cerros y el sector almendral, una extensa y arenosa playa. Ambos sectores estaban separados por un arrecife denominado el Peñón del Cabo, el cual que se adentraba en el mar e impedía el paso por el borde costero. Este empedrado obligó durante 300 años a que los habitantes cruzaran de un lado a otro a través de los cerros hasta que en la primera mitad del siglo XIX se dinamitó y, se planificó la ciudad y el borde costero tal como existe en la actualidad.



Almacenes fiscales 1850

De la misma manera, otros elementos como los escombros producidos por los edificios dañados por los terremotos, las numerosas embarcaciones encalladas, los escarpes de los cerros hechos por el hombre para extender el área plana de la ciudad, la erosión propia de los sectores en pendiente y su deslizamiento por las quebradas, influirían directamente en la Trazo Urbana y el contorno definitivo del borde que tiene hoy la ciudad.

Las instalaciones iniciales del puerto de Valparaíso

La infraestructura es sin duda un punto esencial a la hora desempeñar eficientemente una actividad productiva, por lo que el puerto de Valparaíso debió invertir en obras de gran envergadura para satisfacer a las necesidades de la industria de la época.

- **Primer Muelle:** En las cercanías del Peñón del Cabo, un poderoso comerciante había construido un muelle llamado "Villaurrutia" frente a la cueva del Chivato, actual ubicación del edificio del diario El Mercurio. Allí recaló en 1822 la primera nave a vapor, el "Rising Star". Lamentablemente, ese mismo año se produjo un terremoto que destruyó gran parte de la ciudad, dejando 78 muertos y 2.110 heridos. No obstante, ese movimiento telúrico permitió un fuerte auge de la edificación, ya que se iniciaron los trabajos de relleno de las explanadas para ganarle terrenos al mar.

Cabe destacar que antes, sólo existía una calle longitudinal al pie de los cerros que conectaba las aldeas Puerto y Almendral. Por esta razón, donde antes fondeaban naves, se construyeron casas y se trazaron calles. En paralelo, se vivía un potente desarrollo mercantil de Valparaíso. Por ejemplo, entre 1818 y 1822, la Aduana había despachado 319 buques.

- **Segundo Muelle:** La segunda construcción que tuvo el puerto de Valparaíso fue el casco varado de la primera "Esmeralda", capturada por el inglés Lord Cochrane en El Callao y rebautizada con el nombre de "Valdivia". Tiempo después, en junio de 1825, esta nave se varó en la playa donde ahora se localiza la Plaza Sotomayor.

- **Tercer Muelle:** El muelle anterior no duró mucho. En 1830 fue reemplazado por otra edificación más adelante hacia el mar, de la misma línea que la antigua Esmeralda. A pesar de que el comercio en Valparaíso tenía mucho movimiento, no se invertía en infraestructura complementaria como sitios de atraque, espigones o un molo de abrigo. Solamente se construían explanadas, ganando terreno al mar; bodegas; y almacenes de aduana. Los nuevos rellenos sepultaron el casco náutico de la Esmeralda y, al cabo de un tiempo, en la plaza Sotomayor entre 1831 y 1833, se empezó a montar lo que sería el primer edificio de la Aduana.

La bonanza porteña

En 1832 se fundaron los primeros almacenes francos en la ciudad, los que fueron impulsados desde 1824 por el ministro de Hacienda de la época, Manuel Rengifo Cárdenas. Estos almacenes convirtieron a Valparaíso en el emporio comercial del Pacífico Sur durante 25 años debido a que albergaban las mercaderías en tránsito, tanto europeas como asiáticas. Con el tiempo, la actividad prosperaba cada vez más llegando a existir 3 líneas de almacenes francos en la ciudad. Este negocio, a su vez, logró tamaño éxito producto a la construcción de nuevas explanadas en terrenos que antes ocupaba el mar.

Las cifras lo confirmaban, Valparaíso a pesar contar con pequeños muelles ya tenía a su haber 314 naves recaladas en 1834 y para 1852, la cifra aumentó 1.200. Por su

parte, creció considerablemente su demografía: en 1831 contaba con 24.000 habitantes y ya al año 1856, ascendió a 52.000 personas.

La escuadra española bombardea el puerto

Producto de la guerra entre la corona española y las repúblicas americanas de la costa del Pacífico, el día 31 de marzo de 1866 las fragatas "Numancia", "Blanca", "Villa Madrid", "Resolución" y "Vencedora", al mando del Almirante Méndez Núñez, bombardearon durante 3 horas a Valparaíso. En aquellos tiempos se encontraban en el Puerto, las Escuadras inglesas y americanas. Sin embargo, permanecieron neutrales ante el conflicto y se reubicaron en sectores de la bahía donde el bombardeo no les afectara, a pesar de que ambas naciones les habían solicitado su protección.

En la ocasión, se dispararon 2.600 bombas y granadas, cuyos daños fueron evaluados en \$14.733.700 de la época (equivalente a 3.6 veces el costo total de la Expedición Libertadora del Perú). Los lugares que resultaron con mayores perjuicios fueron la Aduana, la Intendencia, la Bolsa de Comercio, la estación del ferrocarril, los almacenes fiscales y algunas instalaciones portuarias. También, las municiones e incendios azotaron a la calle la Planchada (actual Serrano), las iglesias La Matriz, San Francisco y la perteneciente a la orden jesuita, además de numerosas casas de particulares de los cerros Arrayán, Santo Domingo, Toro, Artillería, Cordillera y Barón. Luego del bombardeo, el gobierno de Chile fortificó a la ciudad Valparaíso y adquirió dos corbetas.

Según la versión de la Armada de Chile, "estas fueron las consecuencias que Chile debió enfrentar, por no mantener un Poder Naval, consecuente con su condición geográfica esencialmente marítima". Años más tarde, en abril de 1871, se firma un armisticio para que la escuadra española abandone las aguas del océano Pacífico.

El Muelle Fiscal

La primera obra pública en Chile de carácter portuario fue la construcción del Muelle Fiscal, entre los años 1870 a 1876. El muelle, formaba una letra "L" y contaba con una grúa principal de 35 toneladas de levante. Su extensión permitía el atraque de 2 naves con el tamaño promedio de la época. Esta instalación prestó servicios hasta el año 1919, para luego formar parte de lo que comprendería el puerto moderno.

Tras la apertura del Muelle Fiscal comenzó la construcción del Muelle Prat, un atracadero para el tránsito de pasajeros. La obra, que finalizó en 1884, se ubicó a espaldas del monumento a los Héroes de Iquique y sirvió como lugar turístico para los porteños y los turistas que visitaban esa zona.

El Puerto moderno

A principios del siglo XX, comenzaron las obras para la construcción del puerto que vemos hoy en día. Hechos como; la declaración de la Cámara de Comercio de Valparaíso del año 1900, donde revelaba las malas condiciones en que operaba el puerto principal del país; la "huelga de los marítimos" en 1903, donde exigían mejoras laborales y salariales; el devastador terremoto de 1906 y el Meeting de 1908, que se transformó en el primer acto donde la ciudadanía se expresó públicamente reclamando a las autoridades un puerto moderno para la ciudad; fueron gatillantes para la edificación de un puerto que ayudara a remediar la crisis por la que estaba pasando la ciudad.

Eran tiempos en que el comercio exterior crecía considerablemente y los puertos necesitaban renovar su infraestructura para responder al alto volumen de carga y el tamaño de



Bombardeo de Valparaíso en 1866.

las nuevas naves. Por esta razón, las actividades portuarias se hacían cada vez más dificultosas para los trabajadores como ocurría en el embarque y desembarque. A su vez, aumentaron los accidentes y los robos de mercaderías. A esto, se añaden los grandes gastos operacionales para navieros y armadores, y las nuevas exigencias por parte de los grupos de influencia al Estado, para desarrollar políticas e impulsar obras públicas dirigidas al sector portuario.

Es por ello que, con alegría y con miras a nuevas mejoras, se inauguró el domingo 6 de octubre de 1912 el Puerto Moderno con la presencia del Presidente de la República, Ramón Barros Luco, República, Ramón Barros Luco, miembros del gabinete, diplomáticos, senadores, diputados y altos funcionarios públicos. La ceremonia se realizó alrededor del muelle frente al Círculo Naval, el que se encontraba adornado con las banderas inglesas y chilenas.

La nueva infraestructura consistía en un molo de abrigo de 1.000 metros de longitud y 55 metros de profundidad, malecones, terminales de atraque, el Espigón y el muelle Barón. Las obras que culminaron en 1930, se llevaron a cabo en dos etapas por la compañía inglesa S. Pearson and Son Ltd.

A pesar de las flamantes instalaciones, el contexto mundial le quitó protagonismo al puerto que pretendía ser el símbolo del progreso nacional. Fueron años en que se desarrollaba la Primera Guerra Mundial, aparecía el salitre sintético, se abría el canal de Panamá como la principal conexión bioceánica entre el Pacífico y el Atlántico y, como fundamental amenaza de las rutas por el Estrecho de Magallanes y por último, se producía la mayor caída de la bolsa de Nueva York en el año 1929, la que provocó una crisis bancaria a escala mundial.

El Puerto hoy

El puerto que conocemos actualmente data de principios del siglo XX, pero no ha estado exento de remodelaciones y reconstrucciones durante toda su historia. En 1985, la macrozona central del país se vio afectada por un devastador terremoto que dejó parte de los terminales portuarios de la V región en malas condiciones. El proceso de reparación tardó 9 años, comenzando en 1990 con la reconstrucción de las explanadas y el Muelle Barón. Cinco años después, se iniciaría la última fase del proceso, donde se contempló la recuperación y modernización de los sitios 1, 2 y 3. Dicha etapa fue la más importante para el restablecimiento del puerto y culminó en enero de 1999.

En el año 2003, Valparaíso fue nombrado Patrimonio Cultural de la Humanidad por la Unesco por su diseño urbanístico único en Latinoamérica. Rodeado de un espectacular anfiteatro frente al Pacífico, que cobija una arquitectura singular con viviendas colgadas de las decenas de cerros que conforman la ciudad; en algunos sectores aún conservan las tendencias europeas de los inmigrantes. En el corazón de la ciudad, encontramos monumentos del casco histórico y modernos edificios, acogedores espacios públicos pensados para los porteños y una infraestructura portuaria del siglo XX, que se levanta como motor de la ciudad.

Pero, ¿y quién lo administra? A lo largo de su historia, el primer puerto de Chile ha sido administrado por diversos organismos del Estado, como fueron la Comisión Central de Puertos y el Servicio de Explotación de Puertos, ligado al Ministerio de Hacienda. En abril de 1960, pasa a manos de la Empresa Portuaria de Chile, Emporchí, una entidad administrativa central y autónoma, a cargo de la explotación y administración de los puertos estatales. Y, siete años después, debido al incremento del comercio exterior chileno y la evolución tecnológica del transporte marítimo, el Estado impulsa la Ley N° 19.542 de Modernización Portuaria. La iniciativa buscaba transformar a los diez puertos estatales bajo la administración de la Emporchí, en empresas autónomas. Dichas compañías debían encargarse de incentivar la eficiencia e inversión a través de la concesión portuaria a privados.

Un año después, se constituye la Empresa Portuaria Valparaíso (EPV), encabezada por un directorio nombrado por el Presidente de la República. A fines de 1999 se resolvió la licitación del primer frente de atraque, compuesto por los sitios 1, 2, 3, 4 y 5, que es donde se concentra más del 80% del movimiento de carga. El proceso concluyó con la adjudicación por 20 años, ampliables a 30, al consorcio chileno alemán formado por Inversiones Cosmos, perteneciente al grupo naviero Von Appen (Naviera Ultrajas, Naviera Transmares, Agencia Naviera Ultramar y Compañía de Estiba Ultraport) y Hamburger Hafen und Lagerhaus Aktiengesellschaft (HHLA) que es operadora de terminales portuarios y frutícolas. Este conglomerado formó una sociedad denominada Terminal Pacífico Sur Valparaíso (TPS), que comenzó a operar dicho terminal el 1 de enero del año 2000. En dicho año, se demolieron los almacenes y habilitaron nuevas explanadas en el Terminal 2 del puerto.

Luego, en el año 2002, la institución financiera estatal alemana DEG- Deutsche Investitions- und Entwicklungsgesellschaft- se incorporó a la propiedad de TPS. Ese mismo año, se adjudicó la concesión para construir y operar un Terminal de Pasajeros en el Puerto de Valparaíso por la firma Valparaíso Terminal de Pasajeros S.A. (VTP), y asimismo, se inaugura el Paseo Muelle Barón, marcando un hito en la apertura del Borde Costero.

Durante los años posteriores, se inauguró el Puerto Deportivo en Paseo Muelle Barón, donde los porteños y las ramas especializadas podrían practicar diversos deportes ligados al mar. Luego se abre a la comunidad el Paseo Costanera, con 431 metros de extensión entre la avenida Francia y Edwards.

Con la participación cada vez mayor de la tecnología del contenedor en los flujos de carga fueron cambiando las necesidades de áreas de apoyo y los tiempos de

permanencia de las mercancías, lo que sumado a la evolución de las tecnologías informáticas y de comunicaciones generó cambios en los procesos logísticos. En vista de ello, el año 2006 comienzan las obras de construcción de la Zona de Extensión de Apoyo Logístico, ZEAL; una plataforma logística de carga dinámica única en su tipo que integra todos los servicios a la carga desde consolidado y almacenaje hasta la inspección de todos los entes gubernamentales. Luego en 2007, se adjudica a ZEAL Sociedad Concesionaria S.A. la concesión para la Provisión de Infraestructura, Equipamiento y Prestación de Servicios Básicos en la Zona Extensión de Apoyo Logístico (ZEAL) de Puerto Valparaíso y en 2008 inicia sus operaciones.

En otro extremo del puerto, en el año 2006, se adjudica a la sociedad Plaza Valparaíso S.A. la concesión del proyecto de apertura y transformación del borde costero de Valparaíso, conocido como Puerto Barón. La arquitectura de este centro urbano, comercial y turístico se define en un diseño proyectado a partir de la trama urbana del Barrio El Almendral, sin afectar el paisaje urbano de Valparaíso, ni la vista desde y hacia su anfiteatro. No se contemplan edificios en altura para el área destinada a centro comercial ni torres para departamentos con viviendas.

Cabe destacar que durante ese año el Puerto Valparaíso registra durante el año un crecimiento histórico del 40% con respecto al 2005, con 7.9 millones de toneladas transferidas. Y ya en 2013, OHL Concesiones S.A. se adjudica a la concesión del Terminal 2 del puerto.

En mayo de este año, en búsqueda del mejoramiento urbano de la ciudad la Empresa Portuaria Valparaíso impulsó un concurso público de Arquitectura denominado "Anteproyecto Urbano - Paisajístico Viaducto Acceso Sur - Muelle Prat". La propuesta ganadora fue diseñada por el arquitecto chileno Mathias Klotz Germain y comprende la conexión del paseo 21 de Mayo a un paseo adosado al viaducto, lo cual permite apreciar la infraestructura portuaria y la bahía. Asimismo, plantea soterrar la calle Antonio Varas, para incorporar los Almacenes Fiscales al proyecto y a esto se suma, un camino de borde que conecta las plazas Aduana y Sotomayor.

A su vez, el terminal de pasajeros de la ciudad, ubicado al interior de la Bodega Simón Bolívar en el sector de Barón, será protagonista de un gran cambio de fachada. Las obras que comenzarán en septiembre situarán al denominado VTP entre las calles Freire y Francia, a un costado de la estación de Merval. La moderna estructura constará de una superficie total construida de 5.237 m² y un área de estacionamientos de 15.507 m².

Actualmente, el puerto de Valparaíso es uno de los líderes del rubro en Sudamérica y en la costa del Pacífico. Anualmente, transfiere más de 10 millones de toneladas de carga general y por sus terminales se atiende sobre el 30% de todo el comercio exterior del Chile. De la misma manera, recibe a cerca de 40 cruceros y 100 mil visitantes cada temporada estival. Si bien, desde la década de 1930 que no se han construido obras colosales, el puerto de Valparaíso ha estado realizando estudios de ingeniería para ampliar su capacidad portuaria, acorde a los estándares actuales y ser competitivos a nivel nacional e internacional. Es por eso que proyectos como el terminal dos y tres, comprenden grandes desafíos que a futuro buscan desarrollar todo el potencial portuario de Valparaíso, una ciudad que nació a la merced del primer puerto de Chile y que quiere seguir contribuyendo al desarrollo de su gente y su país. 🇨🇱



EL DESAFÍO DE AVANZAR DE MANERA SOSTENIBLE EN LA ACTIVIDAD PORTUARIA

PUERTO VALPARAÍSO HA ALCANZADO UN IMPORTANTE PROTAGONISMO EN MATERIA DE DESARROLLO SOSTENIBLE EN LA INDUSTRIA PORTUARIA DE CHILE AL IMPLEMENTAR UN PLAN ESTRATÉGICO DE SOSTENIBILIDAD Y LANZAR, EN DICIEMBRE PASADO, SU PRIMER REPORTE DE SOSTENIBILIDAD.

El Desarrollo Sostenible es aquel que satisface las necesidades de la generación presente sin comprometer la capacidad de las generaciones futuras para satisfacer sus propias necesidades (Informe Brundtland / CMMAD, 1988). En este sentido, la actividad empresarial, y en particular la portuaria no sólo responde a desafíos económicos, sino también a aspectos sociales y ambientales que afectan a las personas y el planeta. Fue, a partir de esa premisa, que Puerto Valparaíso desarrolló en el 2013 su Plan Estratégico de Sostenibilidad (PES) con el objeto de formalizar su compromiso con la calidad de vida de sus trabajadores y de la comunidad del entorno, el medioambiente y la competitividad del puerto, y por supuesto la rentabilidad del negocio.

Este Plan aborda la mayor parte de las áreas del quehacer de la empresa, y toma en consideración las cuatro dimensiones de la sostenibilidad portuaria recomendadas por la CEPAL: económica, medioambiental, social e institucional.

“Con el desarrollo de este Plan, Puerto Valparaíso busca consolidarse como líder entre los puertos nacionales en materia de desarrollo sostenible, manteniendo su posición de excelencia, innovación y competitividad, y construyendo –a la vez- relaciones de confianza y apoyo, tanto con las autoridades como con la comunidad, colaboradores, clientes y otros participantes de la cadena logística”, explica Erick Novoa, jefe de Competitividad y Marketing Portuario de la estatal, unidad en la que radica la ejecución y supervisión de esta política.

El PES de Puerto Valparaíso se definió, en principio, para el período 2013-2015 conformando para aquello una estructura en la que tienen cabida un Comité Estratégico (con participación del Directorio, la Gerencia General y la Gerencia Logística) y un Comité Táctico, orientados a elaborar los lineamientos estratégicos y coordinar su cumplimiento, respectivamente.

Reporte de sostenibilidad

En diciembre de 2014 Empresa Portuaria Valparaíso presentó ante la comunidad su Primer Reporte de Sostenibilidad, el cual permitió avanzar en la posición pionera de la empresa en esta materia, siendo el primer Puerto de Chile y uno de los primeros de Sudamérica que realiza un reporte de sostenibilidad, tal como hacen grandes puertos como Los Angeles, Amberes, Rotterdam, Hamburgo y Bilbao, entre otros.

Al respecto, el presidente del Sistema de Empresas Públicas (SEP), Carlos Álvarez, valoró el significativo avance que Puerto Valparaíso ha realizado en este punto. *“El gobierno, a través del Ministerio de Economía, ha planteado como uno de sus objetivos que todas las empresas públicas tengan reportes de sostenibilidad. Desde esa perspectiva, la EPV muestra una posición de avanzada. Reportar hacia la ciudadanía y hacia los actores externos es una excelente herramienta, porque permite que conozcan lo que están haciendo, dialoguen con la compañía y busquen formas de desarrollar un nuevo valor”,* indicó el titular del SEP.

“El reporte es un ejercicio que permite, a través de una metodología standard, internacionalmente aceptada, definir indicadores objetivos en materia de sostenibilidad, es decir desde el punto de vista económico, medioambiental y social, para así construir una relación de confianza y colaboración con los stakeholders”, explicó el gerente general de Puerto Valparaíso, Gonzalo Davagnino.

Relación con la ciudad

Un aspecto relevante para Puerto Valparaíso, desde la mirada de la sostenibilidad dice relación con la construcción y la profundización de un vínculo con su entorno social, en particular con la comunidad de la ciudad, avanzando –más allá de la mirada tradicional de responsabilidad social- hacia la construcción de una propuesta de valor compartido.

“Llevamos un tiempo trabajando para articular una nueva relación entre el puerto y Valparaíso con un prisma complementario y de futuro: una mirada de Ciudad-Puerto. Hemos avanzado, y mucho, en sembrar un camino que permita sustentar una alianza de largo plazo, haciendo más partícipes a los porteños de los beneficios de la actividad portuaria e involucrando a la ciudadanía en un diálogo permanente con nosotros”, indicó al respecto Cristian Calveti, gerente de asuntos corporativos de la empresa.





Una muestra concreta es que se preparan las bases de la implementación de un Modelo de Participación Ciudadana, inédito a nivel país, que permitirá incorporar las visiones múltiples que circulan en Valparaíso en las próximas iniciativas de desarrollo de infraestructura que impulsa la empresa, en especial el proyecto de nueva Accesibilidad al puerto y el Terminal Yolanda.

Cabe destacar que con el desarrollo del proyecto de expansión del Terminal 2 en Valparaíso, se terminaron las zonas con abrigo en Chile para el desarrollo portuario, por lo que los próximos desarrollos implicarán necesariamente la construcción de nuevas obras de abrigo y emplazamientos que pudiesen estar en el mismo lugar actual de los puertos o en fuera de ellos. Es el caso del Terminal 3 o Yolanda, el cual se emplazará en un sector que si bien ha estado ligado siempre a la actividad marítima portuaria (hasta hace muy poco operaba un extraportuario en el lado tierra), no se ha desarrollado dicha actividad en el mar.

Por este motivo, siguiendo en la línea del desarrollo sostenible, el proyecto que se instale en ese sector irá acompañado de un proceso de participación ciudadana “temprana”, bajo el modelo diseñando por EPV, a partir del cual se recogerán las impresiones y consideraciones que la comunidad pudiera tener en la realización del proyecto. En este sentido, Puerto Valparaíso asume un nuevo desafío al instaurar esta nueva modalidad de trabajo con la comunidad que cambia totalmente la forma de relacionarse con la ciudad, haciendo partícipes a las partes interesadas del proceso de cambio y desarrollo comunal.

Sin embargo, lo anterior no es la primera medida asociada a la responsabilidad social que ha adoptado Puerto Valparaíso en relación a sus proyectos de desarrollo de infraestructura. En el marco del contrato con el concesionario TCVAL, que se adjudicó la operación del Terminal 2 del puerto, se definió que este debería destinar anualmente una suma en dinero a un fondo para el desarrollo de actividades del ámbito de la responsabilidad social. Para definir los destinos de este fondo anual se constituyó una institucionalidad especial.

“Se trata de una alianza público-privada, conformada por el concesionario del Terminal 2, empresa Terminal Cerros de Valparaíso (TCVAL); la Municipalidad y Empresa Portuaria Valparaíso (EPV), la cual promueve acciones de desarrollo y bienestar para Valparaíso, y que contribuye en la integración de su principal motor socioeconómico –el puerto- con la comunidad porteña. Esta mesa, en su primer año colaboró con más de una decena de proyectos educativos, culturales y medioambientales, que en su conjunto beneficiaron a un importante número de porteños de todas las edades. Así, entre otras acciones, se trabajó en la Fiesta de los Cerros, en las Patrullas Ecológicas, en el Concurso de Pintura Infantil y en el apoyo a la asociación de tripulantes de Lanchas, Sinatral, en la consecución de su sede sindical”, agregó Calvetti.

En resumen, Puerto Valparaíso ha asumido la sostenibilidad como uno de los pilares estratégicos en su Plan de Desarrollo, considerando como su principal objetivo la generación de Valor Compartido. 🏆



Entrevista Ricardo Silva, Gerente General Grupo EFE.

LOS DESAFÍOS DEL TRASPORTE FERROVIARIO PARA EL MOVIMIENTO DE CARGAS EN VALPARAÍSO

EL CRECIMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA PORTUARIA DEBE COEXISTIR JUNTO AL DESARROLLO DE VÍAS DE CONEXIÓN ENTRE LOS TERMINALES Y LOS LUGARES DE DESTINO DE LAS CARGAS. ES POR ESO QUE AL MOMENTO DE TRASLADAR GRANDES VOLÚMENES A GRANDES DISTANCIAS ES FUNDAMENTAL EL USO DE FERROCARRILES PARA GENERAR UNA OPTIMIZACIÓN DE LAS CADENAS LOGÍSTICAS.



Ricardo Silva, gerente general EFE.

Durante el año 2013, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones impulsó el llamado, Plan Nacional de Desarrollo Portuario (PNDP), que busca mejorar la infraestructura portuaria y optimizar la accesibilidad vial y ferroviaria para conectar a los puertos con su hinterland. Para lograr dicho objetivo, la iniciativa propone que la participación del ferrocarril en el transporte de carga a los puertos sea superior al 30%. Ante este escenario, conversamos con el gerente general de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, Ricardo Silva, quien detalló sus perspectivas ante los proyectos de ampliación portuaria en Valparaíso y los desafíos actuales del transporte ferroviario.

1. ¿Cuál es su visión acerca de la construcción de un terminal portuario en el sector Yolanda, Valparaíso? ¿Cuál cree que sería el principal aporte de este terminal?

Valparaíso es uno de los principales puertos de la zona central del país, con un crecimiento marcado especialmente en la transferencia de contenedores y con la entrada en vigencia de nuevas concesiones e inversiones. La construcción del nuevo terminal sin duda permitirá sustentar este crecimiento futuro y apoyar a un desempeño más eficiente de la cadena logística nacional, en la que el factor transporte juega un rol fundamental.

2. ¿Cómo ese proyecto se complementarían con el proyecto Intermodal que impulsarán conjuntamente EFE y la Empresa Portuaria Valparaíso?

En la actualidad, el modo ferroviario tiene una participación mínima en la transferencia del puerto de Valparaíso, especialmente en el mercado de los contenedores, que es el de mayor crecimiento. Una de las variables que lo explica es la inexistencia de infraestructura dedicada al transporte ferroviario de carga en el puerto, dificultando en demasía la carga y descarga de trenes. Con este nuevo terminal, se podrán realizar operaciones óptimas de transferencia de contenedores entre el puerto y el tren, aprovechando las economías de escala propias de este medio de transporte.

EL GRUPO EFE JUNTO A LA EMPRESA PORTUARIA DE VALPARAÍSO, A FINALES DEL MES DE ABRIL FIRMARON UN ACUERDO DE COOPERACIÓN, DONDE SE ESTUDIARÁ LA CONSTRUCCIÓN DE UNA ESTACIÓN INTERMODAL EN EL SECTOR DE YOLANDA Y LA PAVIMENTACIÓN DE LA VÍA "LA VIEJA", POR DONDE SE EFECTUARÍA LA SALIDA DE LOS VEHÍCULOS DE CARGA DESDE LA FUTURA ESTACIÓN. EL CONVENIO, A SU VEZ, CONTEMPLA EL MEJORAMIENTO DE LA VÍA FÉRREA ENTRE SANTIAGO Y VALPARAÍSO ADEMÁS DEL ESTUDIO PARA REALIZAR UN RE-DISEÑO DEL TRAZADO QUE EXISTE ACTUALMENTE .

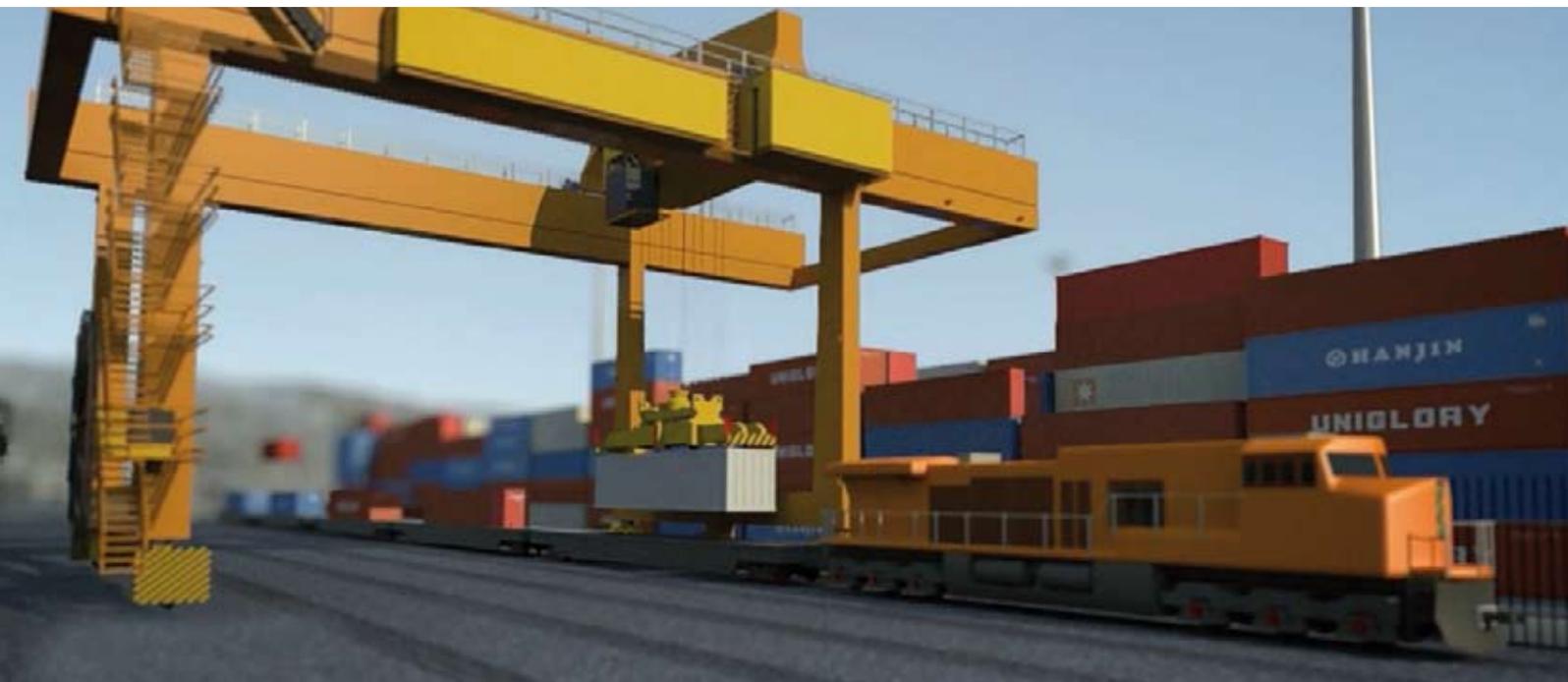


EPV y Efe suscribieron un acuerdo para desarrollar el Terminal Intermodal Yolanda en Valparaíso. Sentados de izq. a der.: Gonzalo Davagnino, gerente general EPV y Ricardo Silva, gerente general EFE. Parados de izq. a der.: Raúl Urzúa, presidente directorio EPV y Jorge Inostroza, presidente del directorio de EFE.

3. ¿Por qué es importante que los nuevos desarrollos portuarios, a futuro, aseguren la diversificación en los modos de transporte, intensificando la relación entre el ferrocarril y los puertos en Chile?

El ferrocarril es uno de los medios de transporte más utilizados en el mundo para el transporte de carga, por las ventajas comparativas que tiene frente a otros modos. Especialmente cuando hablamos de

grandes volúmenes y/o grandes distancias, generando una optimización de las cadenas logísticas. Su gran capacidad de transporte, seguridad y reducción de emisiones contaminantes, entre otras ventajas, junto con generar un aporte al desarrollo económico del país, contribuyen al bienestar social, por cuanto disminuyen la congestión vehicular, reduce la tasa de accidentabilidad y contribuye a la descontaminación del medioambiente.



El Terminal Intermodal Yolanda (TIY) estima una inversión de US\$ 95 millones, incluyendo la compra de terrenos, el desarrollo de infraestructura y la adquisición de equipamiento para concretarlo. (imagen referencial).

4. ¿En qué consiste fundamentalmente el convenio con Puerto de Valparaíso para el transporte de cargas por ferrocarril?

En el convenio, tanto Grupo EFE como EPV reconocen la importancia del tren para la economía nacional y para el buen desempeño de ambas empresas. El convenio, en sí mismo, reúne ese espíritu y lo sintetiza en iniciativas de cooperación, tales como coordinación y optimización de operaciones ferroviario/portuarias, realización de estudios de inversión para iniciativas conjuntas y un trabajo pensado en el mediano y largo plazo.

5. ¿Cuál sería el trazado más probable para el FFCC entre Valparaíso y Santiago?

Actualmente existe una vía férrea que conecta Santiago con Valparaíso, existente desde hace más de 150 años, por la que a diario circulan servicios de pasajeros y carga en distintas partes del trazado. Actualmente, Grupo EFE, con el apoyo del Gobierno Regional de la región de Valparaíso, se encuentra realizando un estudio de pre-factibilidad del corredor Santiago – Valparaíso, cuyo objetivo es buscar mejores alternativas de trazado, distinto al actual (De 186 Km de extensión).

De esta forma, se podrán analizar las opciones que permitan mejorar el transporte de carga al puerto de Valparaíso, aumentando capacidades, velocidades y reduciendo costos de operación, entre otros factores, e incluso se analizará la posibilidad de desarrollar un proyecto de transporte ferroviario de pasajeros entre las dos ciudades.

6. ¿Cuáles son sus expectativas en torno a un proyecto de terminal intermodal de Valparaíso?

El país debe crecer y la logística nacional debe responder a este crecimiento. Los Puertos en el país están haciendo frente a este desafío y el tren debe responder y colaborar para generar las condiciones que permitan abordar los nuevos escenarios que enfrenta la logística a nivel nacional. Este desarrollo debe subirse al tren y el terminal intermodal Yolanda, puede convertirse en el puntapié inicial de un modelo de desarrollo conjunto mucho más consolidado entre el tren y los puertos, en pos de desarrollo del país. 🇨🇱





Maximiliano Celedón, Presidente Federación Nacional de Trabajadores Portuarios de Chile

“RESULTA EVIDENTE QUE LAS NUEVAS INSTALACIONES REQUERIRÁN DE MÁS TRABAJADORES”

ACTUALMENTE, CHILE ESTÁ LLEVANDO A CABO UNA SERIE DE ESTUDIOS DE INGENIERÍA PARA EXPANDIR LA CAPACIDAD PORTUARIA DE LA ZONA CENTRAL Y ASÍ POTENCIAR LA INDUSTRIA A FUTURO. NO OBSTANTE, PARA LA REALIZACIÓN DE LAS ACTIVIDADES PORTUARIAS ES FUNDAMENTAL EL FACTOR HUMANO, YA QUE SON LOS TRABAJADORES QUIENES LLEVAN A CABO LAS DIFERENTES TAREAS DIARIAMENTE Y CONOCEN DESDE DENTRO LOS PORMENORES DEL RUBRO.

En los siglos anteriores no había leyes que protegieran a los empleados que realizaban las labores propias del puerto. Sin embargo, las ideas libertarias y luchas obreras de los hombres que venían en los barcos mercantes de Europa a fines de 1800, despertaron el interés de los portuarios para ir organizándose en pequeños grupos en busca de mejoras laborales. Pero no fue hasta el 4 de junio de 1963, que las diversas agrupaciones locales de trabajadores del mar distribuidas a lo largo del extenso litoral chileno unificaron sus esfuerzos a través de una sola organización nacional, creando la Federación Nacional de Trabajadores Portuarios de Chile (FENATRAPORCHI).

En este contexto, conversamos con Maximiliano Celedón Reyes, Presidente de FENATRAPORCHI para conocer la postura oficial de los trabajadores acerca de los proyectos de desarrollo de la infraestructura portuaria de la quinta región, su impacto para el campo laboral y el significado de la paz laboral en el lugar de trabajo.

¿Cuál es su apreciación acerca del proceso de ampliación portuaria que se está llevando a cabo en la zona central?

La Región necesita de todas las ampliaciones que están comprometidas para poder responder a las necesidades del comercio exterior chileno, cuando nos referimos a todas estas comprenden las ampliaciones en San Antonio (STI y Puerto Central) y las de Valparaíso (ampliación del sitio N°3 en TPS y proyecto de generación de nuevos frentes por parte del concesionario Cerros de Valparaíso o Terminal N° 2) y; para no quedarse atrás con la embestida que está realizando Perú en el plano de crecimiento de sus puertos.

Si no se logra entender que es necesario realizar estas inversiones, las grandes naves no llegarán a nuestros puertos y eso conllevará al consabido recargo de los fletes, a la pérdida de competitividad de nuestros productos de exportación y al alza de los de importación, ya que existirá un nuevo flete desde las costas peruanas a las nuestras.

¿Cuál es su visión como trabajador del puerto acerca del proyecto Terminal Yolanda en Valparaíso?

Tal como lo manifestamos en la pregunta anterior, las nuevas inversiones son esenciales para un país como el nuestro, que mueve más del 90% de sus cargas por vía marítima y estas debieran realizarse como también dijimos en los puertos de la quinta región.

Como trabajador portuario, ¿Cómo cree que evolucionaría la actividad en la zona con la construcción del terminal 3 en la ciudad?

Resulta evidente que las nuevas instalaciones requerirán de más trabajadores, lo que se requiere es regular la relación entre Trabajador y Empresa. Desde nuestra opinión los trabajadores del sector deben de terminar de ser eventuales, el sistema portuario es una industria consolidada en el país y los períodos de peak deben tratarse como excepcionales, pero no lo normal. En resumen, desde nuestro punto de vista, los trabajadores portuarios deben dejar de ser eventuales y deben regirse por las normas generales del código del trabajo.



Maximiliano Celedón Reyes, Presidente de FENATRAPORCHI

¿Cuál cree que sería el impacto que tendrá la ampliación de la infraestructura en los trabajadores portuarios?

Estos nuevos frentes requerirán trabajadores cada vez más especializados, por lo que la capacitación debiera ser algo de mucha relevancia. Es evidente que habrá más personas y esperamos mejores empleos. Cuando decimos mejores empleos, hablamos de empleos que permiten tener derechos como los de descanso o vacaciones, salud, remuneraciones dignas, a la altura de esta gran industria. Con respecto a la cantidad de horas de trabajo, no se puede optimizar más, ya que los puertos estales chilenos funcionan las 24 horas del día los 365 días del año, con la excepción de víspera de pascuas y el año nuevo que se no se trabaja el tercer turno ni el primero . Sin embargo, lo normal es que se trabaje todos los días del año.

¿Qué es lo que esperan que les brinde el proyecto de ampliación portuaria los trabajadores?

Esperamos que todos y cada uno de los involucrados tengan la posibilidad de desarrollarse tanto en lo personal, como en lo profesional.

¿Cree que la paz laboral es un elemento determinante a la hora de que las autoridades y privados inviertan en los diferentes puertos?

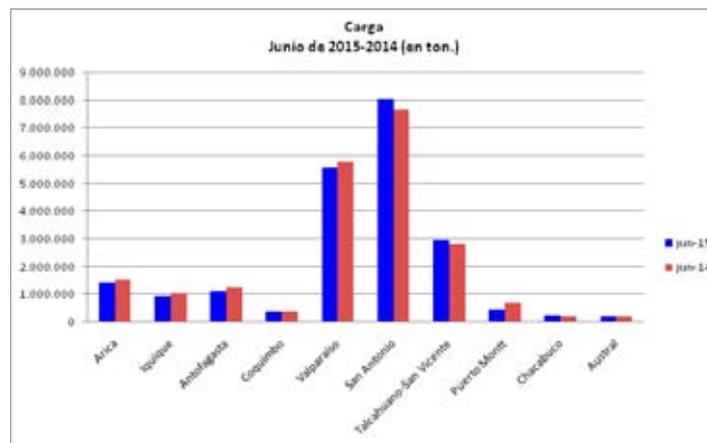
La paz laboral no es un regalo, es el resultado de trabajo de las empresas con sus trabajadores. Es la comprensión de que todos los que estamos en el sector somos necesarios y por ende, respetuosos de nuestros espacios. Es realizar una efectiva y eficiente responsabilidad social empresarial, donde la primera preocupación son sus trabajadores. Con esto se logrará “trabajar con la camiseta puesta”, como decimos los portuarios, esa que todos los días se transpirará para mejorar las condiciones de todos los trabajadores portuarios. Y que sea una realidad que cuando a las empresas les vaya bien, sus trabajadores reciban también este éxito. 🏆

Resumen puertos SEP

**Transferencia de carga (en ton.)
Variación**

Empresa Portuaria	Junio-15	Junio-14	Var 15/14
Arica	1.450.153	1.525.492	-4,94%
Iquique	944.858	1.041.014	-9,24%
Antofagasta	1.105.364	1.271.121	-13,04%
Coquimbo	380.012	414.164	-8,25%
Valparaíso	5.557.037	5.787.357	-3,98%
San Antonio	8.045.269	7.674.696	4,83%
Talcahuano-San Vicente	2.950.688	2.829.276	4,29%
Puerto Montt	478.510	686.633	-30,31%
Chacabuco	245.016	227.051	7,91%
Austral	217.286	214.342	1,37%
Total	21.374.193	21.671.146	-1,37%

Fuente: SEP



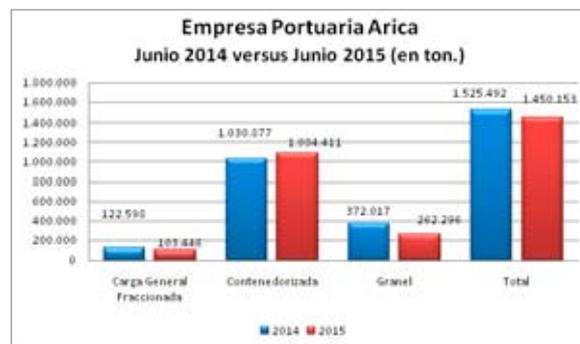
Fuente: SEP

Puerto de Arica

**Transferencia de
Junio 2014 versus Junio 2015 (en ton.)**

Carga	Carga			Variación
General Fraccionada	Contenedorizada	Granel	Total	Porcentual
1122.598	1.030.877	372.017	1.525.492	
103.446	1.084.411	262.296	1.450.153	-4,94%

Fuente: SEP



Fuente: SEP

Carga Transferida Total Puerto de Arica (en ton.)

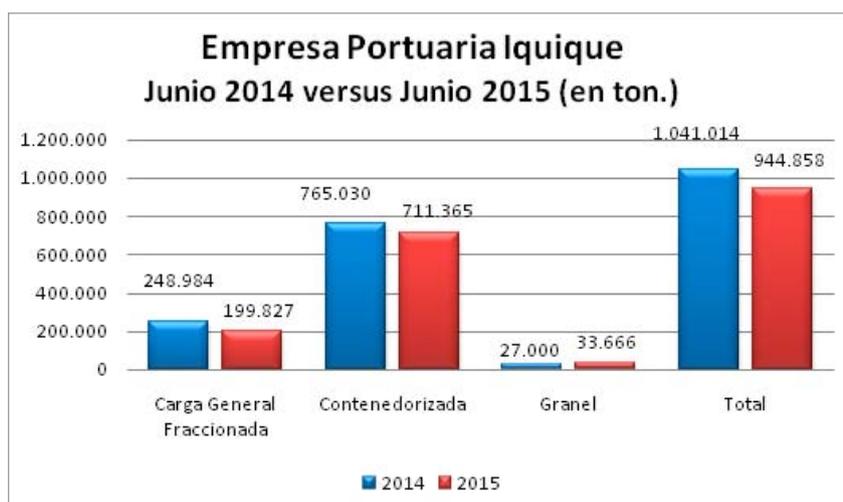
Valores Mensuales				
Mes	Carga Fracc. 2015	Contenedorizada 2015	Graneles 2015	Total 2015
Enero	9.656	210.155	43.481	263.292
Febrero	20.975	171.353	39.693	232.021
Marzo	20.995	173.596	35.597	230.188
Abril	20.517	172.050	46.600	239.167
Mayo	10.704	167.523	55.778	234.005
Junio	20.599	189.734	41.147	251.480
Julio	0	0	0	0
Agosto	0	0	0	0
Septiembre	0	0	0	0
Octubre	0	0	0	0
Noviembre	0	0	0	0
Diciembre	0	0	0	0
Total	103.446	1.084.411	262.296	1.450.153

Fuente: SEP

Transferencia de Carga Junio 2014 versus Junio 2015 (en ton.)

Carga General Fraccionada	Carga Contenedorizada	Granel	Total	Variación Porcentual
248.984	765.030	27.000	1.041.014	
199.827	711.365	33.666	944.858	-9,24%

Fuente: SEP



Fuente: SEP

Carga Transferida Total Puerto Iquique (en ton.)

Valores Mensuales	Carga Fracc. 2015	Contenedorizada 2015	Graneles 2015	Total 2015
Enero	33.875	131.484	16.382	181.741
Febrero	28.615	146.526	0	175.141
Marzo	33.998	132.200	0	166.198
Abril	47.791	131.593	15.453	194.837
Mayo	44.876	132.848	1.831	179.555
Junio	10.672	36.714	0	47.386
Julio	0	0	0	0
Agosto	0	0	0	0
Septiembre	0	0	0	0
Octubre	0	0	0	0
Noviembre	0	0	0	0
Diciembre	0	0	0	0
Total	199.827	711.365	33.666	944.858

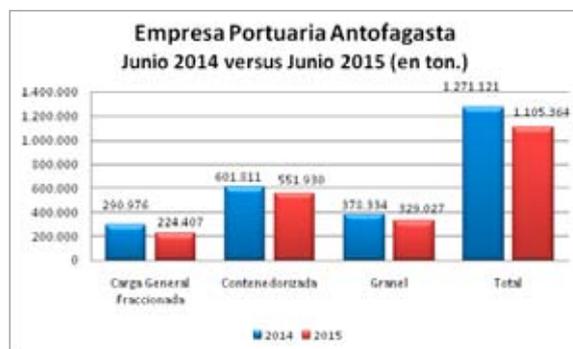
Fuente: SEP

Empresa Portuaria de Antofagasta

**Transferencia de Carga
Junio 2014 versus Junio 2015 (en ton.)**

Fuente: SEP

Carga General Fraccionada	Carga Contenedorizada	Granel	Total	Variación Porcentual
290.976	601.811	378.334	1.271.121	
224.407	551.930	329.027	1.105.364	-13,04%



Fuente: SEP

Carga Transferida Total Puerto Antofagasta (en ton.)

Mes	Carga Fracc. 2015	Contenedorizada 2015	Graneles 2015	Total 2015
Enero	39.410	79.076	89.778	208.264
Febrero	61.477	121.840	64.522	247.839
Marzo	13.688	99.863	35.382	148.933
Abril	46.522	99.192	47.332	193.046
Mayo	33.530	104.093	55.167	192.790
Junio	29.780	47.866	36.846	114.492
Julio	0	0	0	0
Agosto	0	0	0	0
Septiembre	0	0	0	0
Octubre	0	0	0	0
Noviembre	0	0	0	0
Diciembre	0	0	0	0
Total	224.407	551.930	329.027	1.105.364

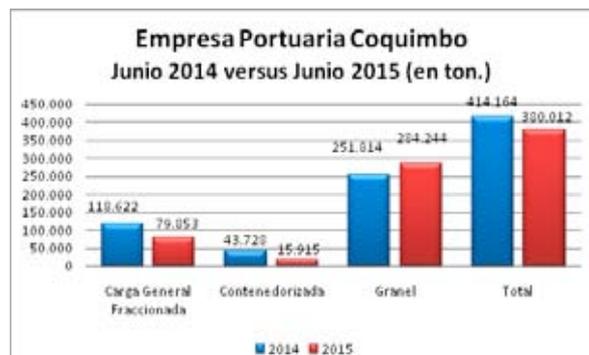
Fuente: SEP

Puerto de Coquimbo

**Transferencia de Carga
Junio 2014 versus Junio 2015 (en ton.)**

Fuente: SEP

Carga General Fraccionada	Carga Contenedorizada	Granel	Total	Variación Porcentual
118.622	43.728	251.814	414.164	
79.853	15.915	284.244	380.012	-8,25%



Fuente: SEP

Puerto de Coquimbo

Carga Transferida Total Puerto Coquimbo (en ton.)

Valores Mensuales				
Mes	Carga Fracc. 2015	Contenedorizada 2015	Graneles 2015	Total 2015
Enero	35.411	7.565	43.631	86.607
Febrero	5.294	2.201	22.103	29.598
Marzo	38.943	5.815	46.755	91.513
Abril	0	334	55.017	55.351
Mayo	0	0	62.484	62.484
Junio	205	0	54.254	54.459
Julio	0	0	0	0
Agosto	0	0	0	0
Septiembre	0	0	0	0
Octubre	0	0	0	0
Noviembre	0	0	0	0
Diciembre	0	0	0	0
Total	79.853	15.915	284.244	380.012

Fuente: SEP

Puerto de Valparaíso

Transferencia de Carga
Junio 2014 versus Junio 2015 (en ton.)

Fuente: SEP

Carga	Carga		Granel	Total	Variación Porcentual
	General Fraccionada	Contenedorizada			
	1.015.509	4.771.848	0	5.787.357	
	1.172.195	4.384.842	0	5.557.037	-3,98%



Fuente: SEP

Carga Transferida Total Puerto Valparaíso (en ton.)

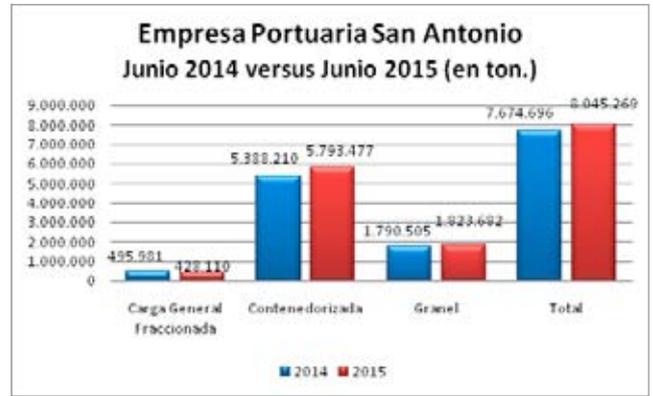
Valores Mensuales				
Mes	Carga Fracc. 2015	Contenedorizada 2015	Graneles 2015	Total 2015
Enero	247.012	741.872	0	988.884
Febrero	185.657	712.817	0	898.474
Marzo	267.803	858.415	0	1.126.218
Abril	154.972	704.601	0	859.573
Mayo	184.221	624.159	0	808.380
Junio	132.530	742.978	0	875.508
Julio	0	0	0	0
Agosto	0	0	0	0
Septiembre	0	0	0	0
Octubre	0	0	0	0
Noviembre	0	0	0	0
Diciembre	0	0	0	0
Total	1.172.195	4.384.842	0	5.557.037

Fuente: SEP

Puerto de San Antonio

**Transferencia de Carga
Junio 2014 versus Junio 2015 (en ton.)**

Carga General	Carga Fraccionada	Carga Contenedorizada	Granel	Total	Variación Porcentual
495.981	428.110	5.388.210	1.790.505	7.674.696	
428.110	428.110	5.793.477	1.823.682	8.045.269	4,83%



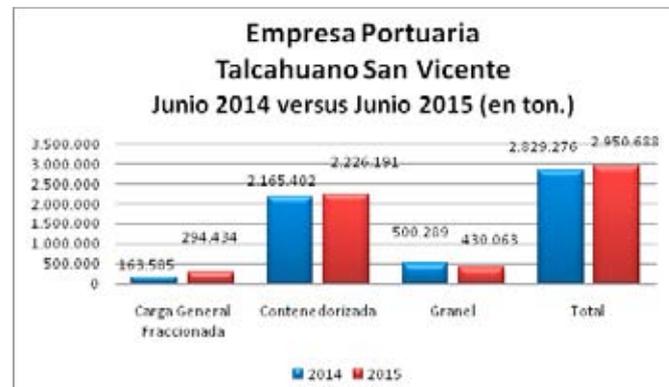
Carga Transferida Total Puerto San Antonio (en ton.)

Valores Mensuales	Carga Fracc. 2015	Contenedorizada 2015	Graneles 2015	Total 2015
Enero	57.903	848.560	513.863	1.420.326
Febrero	66.145	899.352	370.925	1.336.422
Marzo	49.363	1.145.765	283.249	1.478.377
Abril	103.379	922.897	243.833	1.270.109
Mayo	60.028	1.056.687	195.496	1.312.211
Junio	91.292	920.217	216.316	1.227.824
Julio	0	0	0	0
Agosto	0	0	0	0
Septiembre	0	0	0	0
Octubre	0	0	0	0
Noviembre	0	0	0	0
Diciembre	0	0	0	0
Total	428.110	5.793.477	1.823.682	8.045.269

Puerto Talcahuano – San Vicente

**Transferencia de Carga
Junio 2014 versus Junio 2015 (en ton.)**

Carga General	Carga Fraccionada	Carga Contenedorizada	Granel	Total	Variación Porcentual
163.585	294.434	2.165.402	500.289	2.829.276	
294.434	294.434	2.226.191	430.063	2.950.688	4,29%



Puerto Talcahuano – San Vicente

Carga Transferida Total Puerto Talcahuano- San Vicente (en ton.)

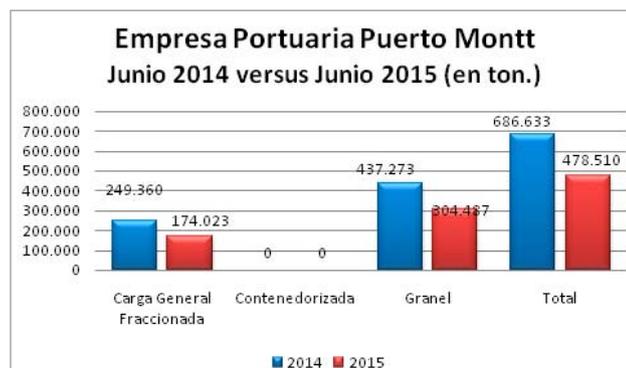
Valores Mensuales				
Mes	Carga Fracc. 2015	Contenedorizada 2015	Graneles 2015	Total 2015
Enero	38.851	376.641	69.897	485.389
Febrero	70.358	359.613	91.029	521.000
Marzo	48.126	363.681	64.942	476.749
Abril	38.149	383.940	103.915	526.004
Mayo	54.624	399.350	24.867	478.841
Junio	44.326	342.966	75.413	462.705
Julio	0	0	0	0
Agosto	0	0	0	0
Septiembre	0	0	0	0
Octubre	0	0	0	0
Noviembre	0	0	0	0
Diciembre	0	0	0	0
Total	294.434	2.226.191	430.063	2.950.688

Fuente: SEP

Empresa Portuaria de Puerto Montt

Transferencia de Carga
Junio 2014 versus Junio 2015 (en ton.)

Fuente: SEP	Carga		Granel	Total	Variación Porcentual
	General	Fraccionada			
	249.360	0	437.273	686.633	
	174.023	0	304.487	478.510	-30,31%



Fuente: SEP

Carga Transferida Total Puerto de Puerto Montt (en ton.)

Valores Mensuales				
Mes	Carga Fracc. 2015	Contenedorizada 2015	Graneles 2015	Total 2015
Enero	43.584	0	8.995	52.579
Febrero	33.186	0	36.334	69.520
Marzo	33.653	0	147.392	181.045
Abril	26.045	0	36.483	62.528
Mayo	19.462	0	42.732	62.194
Junio	18.093	0	32.551	50.644
Julio	0	0	0	0
Agosto	0	0	0	0
Septiembre	0	0	0	0
Octubre	0	0	0	0
Noviembre	0	0	0	0
Diciembre	0	0	0	0
Total	174.023	0	304.487	478.510

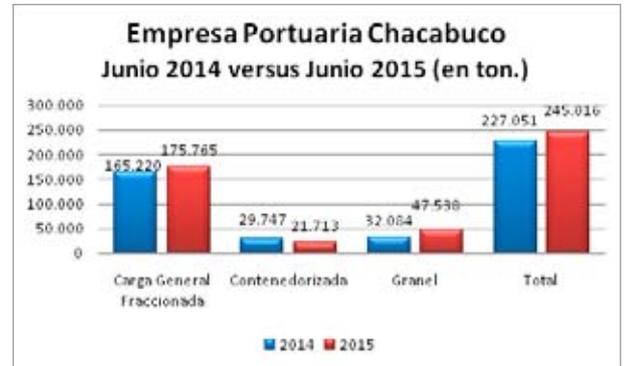
Fuente: SEP

Empresa Portuaria de Chacabuco

**Transferencia de Carga
Junio 2014 versus Junio 2015 (en ton.)**

Fuente: SEP

Carga	Carga			Variación
General Fraccionada	Contenedorizada	Granel	Total	Porcentual
165.220	29.747	32.084	227.051	
175.765	21.713	47.538	245.016	7,91%



Fuente: SEP

Carga Transferida Total Puerto de Chacabuco (en ton.)

Valores Mensuales				
Mes	Carga Fracc. 2015	Contenedorizada 2015	Graneles 2015	Total 2015
Enero	26.782	5.214	6.600	38.596
Febrero	28.911	2.251	17.062	48.224
Marzo	33.954	4.918	536	39.408
Abril	27.597	3.760	11.631	42.988
Mayo	28.658	1.754	10.915	41.327
Junio	29.863	3.816	794	34.473
Julio	0	0	0	0
Agosto	0	0	0	0
Septiembre	0	0	0	0
Octubre	0	0	0	0
Noviembre	0	0	0	0
Diciembre	0	0	0	0
Total	175.765	21.713	47.538	245.016

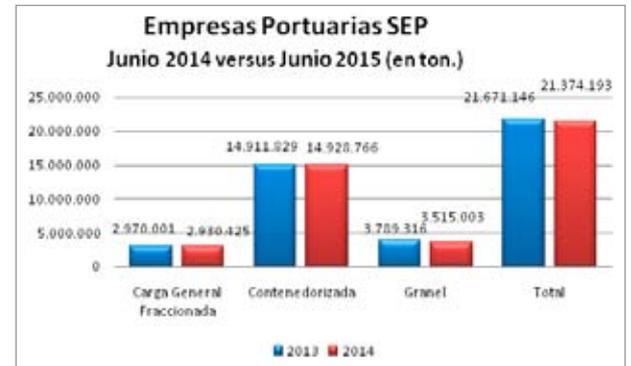
Fuente: SEP

Empresa Portuaria Austral

**Transferencia de Carga
Junio 2014 versus Junio 2015 (en ton.)**

Fuente: SEP

Carga	Carga			Variación
General Fraccionada	Contenedorizada	Granel	Total	Porcentual
2.970.001	14.911.829	3.789.316	21.671.146	
2.930.425	14.928.766	3.515.003	21.374.193	-1,37%



Fuente: SEP

Carga Transferida Total Portuaria Austral (en ton.)

Valores Mensuales				
Mes	Carga Fracc. 2015	Contenedorizada 2015	Graneles 2015	Total 2015
Enero	545.223	2.420.666	792.628	3.758.516
Febrero	513.700	2.436.483	641.668	3.591.851
Marzo	554.595	2.804.721	613.853	3.973.169
Abril	478.627	2.445.883	560.264	3.484.774
Mayo	449.448	2.508.495	449.270	3.407.213
Junio	388.832	2.312.518	457.321	3.158.670
Julio	0	0	0	0
Agosto	0	0	0	0
Septiembre	0	0	0	0
Octubre	0	0	0	0
Noviembre	0	0	0	0
Diciembre	0	0	0	0
Total	2.930.425	14.928.766	3.515.003	21.374.193

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