



marítimo portuario

Terremotos y marejadas en la zona costanera central: Sobreviviendo ante los desastres naturales



www.maritimoportuario.cl • Edición N°075 • Septiembre / Octubre 2015

Jorge Martínez: “Las ciudades portuarias reciben los efectos negativos y el desarrollo queda en Santiago”
Pág. 16

Ex Aduana de Arica el legado de Eiffel.
Pág. 22

Plan de desarrollo de Puerto Valparaíso: A la vanguardia en infraestructura portuaria.
Pág.32

Especial Encuentro Logístico Andes - ASIVA
Pág.12



Agencias Marítimas Agental Ltda.



BRINDAMOS SERVICIOS PORTUARIOS Y LOGISTICOS DE EXCELENCIA

POSEMOS UNA RED NACIONAL PARA CLIENTES SATISFECHOS

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

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

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

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

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

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

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

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

Agencias Marítimas Agental Ltda.

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



Director Marítimo Portuario
Marcelo Valencia G.

Gerente Comercial
Nicolás Díaz – Pinto A.

Consejeros Editoriales
Rodolfo García S.
Ernesto Jaque R.
Andrés Rengifo B.
Oscar Ramírez V.

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 SEPTIEMBRE/OCTUBRE 2015
ISSN 0717-5507



- 03** Editorial.
- 04** Sobreviviendo ante los desastres naturales 1
- 10** IST: Empresas Navimag firma compromiso PASSO
- 12** Especial Encuentro Logístico Andes - ASIVA
- 16** Jorge Martínez: “Las ciudades portuarias viven de la pobreza, reciben los efectos negativos y el desarrollo queda en Santiago”
- 21** Cruceros
- 22** Historias de Mar: Ex Aduana de Arica: El legado de Eiffel
- 24** ¿En qué consiste el Acuerdo Transpacífico de Cooperación Económica?
- 27** Destacados
- 30** Directemar: Director del Shoa fue distinguido con el premio “Alexander Dalrymple 2015”
- 32** Plan de desarrollo de Puerto Valparaíso: A la vanguardia en infraestructura portuaria
- 35** Las 21 propuestas de Cámara Marítima y Portuaria de Chile
- 40** Sociales: Encuentro Logístico Andes
- 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

LA DEUDA HISTÓRICA DE LOS PUERTOS

Desde los tiempos de la Conquista y Colonia los Puertos han sido los puntos estratégicos para el intercambio comercial entre Chile y el mundo. Actualmente, el 80% del comercio internacional transita vía marítima. A esto se suma que las exportaciones del año 2013 generaron el 38% del Producto Interno Bruto del país según las cifras del *"Plan Nacional de Desarrollo Portuario"*, realizado por la subsecretaría Transportes y Telecomunicaciones, datos que evidencian la relevancia de los terminales portuarios para la economía nacional, regional, y principalmente para las comunidades en que se emplazan.

No obstante a estos macro-beneficios, en la mayoría de los casos los puertos pueden traer consigo externalidades negativas que afectan directamente a la calidad de vida de la población, como la polución de las aguas, la contaminación auditiva y visual, la congestión de las carreteras y caminos en general, el latente riesgo del paso de mercancías peligrosas por el interior de la ciudad y zonas aledañas, además del restringido acceso al borde costero.

Pero entonces, ¿cuál es la compensación concreta que recibe la ciudad por albergar a un puerto? ¿y quién se hace cargo de esas situaciones?. Generalmente, son las arcas comunales las que deben responder parcialmente antes estos inconvenientes, ya que las patentes municipales que paga la actividad portuaria son insuficientes para solventar los costos involucrados atribuibles a dicha actividad. De hecho, en Valparaíso por concepto de patentes municipa-

les, EPV anualmente cancela \$334.408.000, mientras que TPS \$33.508.750, SOCIBER (dique flotante) aporta con \$25.325.412 y TCVAL \$21.586.056.

Bajo esta misma perspectiva, a nivel global en Chile los puertos públicos concesionados generaron una inyección inicial de recursos al Estado de más de USD\$ 300 millones e ingresos anuales por concepto de canon o arriendo de más de US\$ 26 millones, de acuerdo al documento *"Infraestructura Portuaria y Costera Chile 2020"*, del año 2009 realizado por el Ministerio de Obras Públicas.

En el caso de la V región, según el artículo *"Compartir ingresos de los puertos"* de la Cámara Aduanera de Chile (subido el 8 septiembre de 2014 a su página web), las concesionarias de los Terminales Portuarios de Puerto Valparaíso pagan un canon de concesión de entre US\$18 millones y US\$20 millones al año al Estado a través de la Empresa Portuaria Valparaíso (EPV) y por lo tanto, los recursos ingresan a las arcas fiscales en la Capital, donde se distribuyen posteriormente conforme a las normas legales existentes.

La solución a esta problemática y un eventual mayor aporte de recursos a las ciudades-puerto necesariamente no debería afectar a la industria, sin embargo, se debería recompensar el aporte histórico de las comunas portuarias a la economía del país. En ese sentido, resulta conveniente pensar en nuevos mecanismos para generar la justa retribución a quienes son los afectados por estas externalidades. 



Terremotos y marejadas en la zona costera central:

SOBREVIVIENDO ANTE LOS DESASTRES NATURALES 1

DURANTE LOS ÚLTIMOS MESES, CHILE SE HA ENFRENTADO A DIVERSOS FENÓMENOS QUE PONEN EN RIESGO LA INFRAESTRUCTURA MARÍTIMA PORTUARIA. A PRINCIPIOS DE AGOSTO, VALPARAÍSO RESISTIÓ VIOLENTAS MAREJADAS QUE AFECTARON GRAN PARTE DEL BORDE COSTERO Y, A MEDIADOS DE SEPTIEMBRE, COQUIMBO SUFRIÓ EN SU PUERTO LOS DAÑOS DE UN TERREMOTO Y TSUNAMI.



Imagen gentileza de Gonzalo Quiroz.

Cubos del muelle flotante dispersos en el Club de Yates del sector Recreo.

Vivimos en el cinturón de fuego del Pacífico, donde tienen lugar el 90% de todos los sismos del mundo y el 80% de los terremotos más grandes registrados en la historia. Esta vez, fue el turno del puerto de Coquimbo de sufrir daños estructurales; el año pasado fue Iquique y, mañana puede ser otro. A su vez, permanentemente los puertos deben lidiar con las marejadas que, en algunas circunstancias, tienen un poder destructivo similar a los terremotos.

El presente artículo se dividirá en 2 capítulos por orden cronológico; el primero se refiere a las marejadas en la quinta región y, el segundo y final, se enfoca en el terremoto en la cuarta región.

Capítulo 1: Marejadas en la quinta región

En Valparaíso, durante los días 6 y 9 de agosto, se registró un sistema frontal con vientos de 120 kilómetros por hora que provocaron intensas marejadas, con olas de 7 hasta 10 metros. Y, que a diferencia de los sismos y tsunamis los temporales duran una mayor cantidad de tiempo, lo que causó que el borde costero y los puertos sufrieran daños por largas horas.

Al momento de presentarse un frente, la Autoridad Marítima es la institución encargada de llevar a cabo un completo operativo antes,

durante y después del evento. Marítimo Portuario conversó con el Gobernador Marítimo de Valparaíso, Rodrigo Vattuone, quien se refirió a las acciones realizadas durante aquellos días.

El operativo Fase 1: Preventiva

Cuando viene un frente, hay 2 parámetros que hay que tener en cuenta para determinar si viene un frente de mal tiempo: la altura de la ola y la intensidad del viento. *“Durante la semana del 6 de agosto –explicó Vattuone– tuvimos 2 frentes de mal tiempo, separados por un día. Por lo que primeramente, alertamos al sector marítimo portuario y al frente costero en general. Informamos verbalmente y por escrito a los puertos, terminales, naves, armadores, agencias de naves, clubes de yates, concesionarios de playa, caletas de pescadores, municipios de borde costero y medios de prensa”.*

Luego, a medida que van cambiando las condiciones meteorológicas se va monitoreando y tomando decisiones, de acuerdo a tres etapas: Tiempo variable, mal tiempo y temporal. Las medidas van en crescendo en cada una de las etapas; por lo que si en la fase preventiva y de tiempo variable se actúa de acuerdo a las medidas apropiadas, se pueden evitar daños de mayor consideración.



Policía Marítima en sector Costanera.



Imagen gentileza de Gonzalo Quiroz.

El muelle de la caleta Portales sufrió daños en las tres grúas, redes eléctricas y ductos alimentadores.

“Ese día, durante el tiempo variable, solicitamos a las caletas sacar y no fondear las embarcaciones del mar y prohibimos el zarpe a los pescadores para resguardar sus vidas. También, notificamos a los alcaldes de mar y presidentes de los sindicatos de todas las caletas de la región, que el impacto de las olas iba a ser muy fuerte. Por eso, pasado el temporal, en las 2 caletas principales, el Membrillo y Portales, tuvimos daños en sus muelles y no en las embarcaciones; por lo que ya el día miércoles – aseguró el gobernador- estaban saliendo a la pesca”.

Sin embargo, en Laguna Verde y Montemar, las olas llegaron hasta la zona de resguardo; y en Quintero, se vararon varias embarcaciones en la caleta el Manzano; que es el lugar más tranquilo de la Bahía. Es por ello que la Dirección de Obras Portuarias tuvo que reparar las grúas para subir las embarcaciones y arreglar los cabezos de los muelles de Portales y Membrillo.

En el área marítimo portuaria, las medidas estuvieron orientadas a recomendar que las naves mayores fondearan a la gira para capear el temporal. *“Con esto – dijo Vattuone- se logró que pasado el temporal, los puertos hicieran sus evaluaciones técnicas de cómo estaban los sitios de atraque en los terminales. Como no hubo mayores daños, las naves volvieron a ingresar el día lunes”.*

Con respecto a los cuatro Clubes de Yate ubicados en Papudo, Quintero, Higuierillas y Valparaíso; la autoridad marítima solicitó a los encargados sacar las embarcaciones del mar y prohibir las actividades náuticas. *“El problema – expresó Vattuone- fue que en Quintero no sacaron las embarcaciones del mar, por lo que los 4 yates fueron varados. En Recreo las olas ingresaron por sobre el rompeolas y dañaron las embarcaciones al interior. En Higuierillas, la nueva marina del club de yates se partió en 2 y se dañó el sector del lift de lanzamiento (una estructura sólida donde van los carros y donde bajan y suben los yates), y las plataformas de amarre. A su vez, se hundieron 5 yates y desgraciadamente murió un experimentado yatista que intentó salvar su embarcación”.*

“Papudo no tuvo inconvenientes. Pero en Valparaíso, la ola rompió el muro de contención sobrepasando los tetrápodos y entrando a la marina, por lo que se hundieron algunos yates y otros que estaban varados en tierra”, agregó la autoridad.

Fase 2: Monitoreo y rescates

Durante esa semana se llegó a rachas de más de 60 nudos. Es por ello que la Autoridad Marítima desplegó en todo el litoral equipos y unidades de rescate. *“Personalmente pasé el mal tiempo en la torre de vigilancia de Valparaíso, estando atento a adoptar las medidas de seguridad en cualquier momento. El mar – sentenció el experto- siempre trata de recuperar lo que ha sido suyo”.*

“En Quintero las olas entraron al sector el Manzano por lo que con dos helicópteros, un Dauphin y un Cougar, se logró rescatar a las 22 personas que estaban a bordo de sus embarcaciones. En Valparaíso, se rescataron a 4 tripulantes que se arrojaron al mar de una motonave Cornelia a punto de vararse. Asimismo, se logró recuperar el cuerpo del yatista Miguel Monje de 64 años en la rompiente. Cumplimos con todos los protocolos como Autoridad Marítima, pero no pudimos hacer nada con los impactos en el borde costero”, pronunció Rodrigo Vattuone.

Fase 3: Evaluación de daños

Una vez ocurrido el temporal, los capitanes de puerto se reúnen y notifican a los puertos y terminales marítimos que deben presentar un informe técnico de las condiciones en que quedaron los sitios y

puertosantonia



@puertosantonia



REALIZAMOS
2.000
MANIOBRAS
CADA AÑO
y vamos por +

terminales. Ahí se debe recorrer, ingresar con buzos, ver el calado, ver las defensas, las bitas. Al momento en que entregan dicho informe, los capitanes de puerto van autorizando los atraques respectivos de las naves.

En esta oportunidad, en algunas instalaciones portuarias hubo pérdidas, por lo que se tuvo que sectorizar para determinar mejor el tipo de daño en los sitios. Por ejemplo en Valparaíso, se dividió en la interzona, el sector costanera de Puerto Valparaíso, y en el puerto de Ventanas.

En las caletas de pescadores, la Autoridad Marítima es la encargada de hacer un levantamiento de información de las embarcaciones dañadas y coordinar con las autoridades, intendente, gobernador y director de obra el momento de la inspección conjunta para regularizar en el menor tiempo posible.

Luego, junto a los municipios se determina cuáles son los lugares peligrosos, se demarcan con barreras new jersey y se hace un patrullaje en conjunto para informar a la gente. De esta manera, se prohíbe el acceso a áreas afectadas, como fue el caso del sector entre el muelle Vergara y la recta Las Salinas.

Finalmente, en playas la Directemar se nos reúne con los concesionarios, los que trabajan en sus espacios para recuperar la infraestructura dañada y así poder este 15 de diciembre, cuando se inaugura la temporada estival, tener operativas las playas.

“Esperamos que la naturaleza sea generosa y nos aporte la cantidad de arena que la marejada se llevó. Hay playas que desaparecieron, no hay playa Placeres, en San Mateo no hay arena y el sector Torpedeas de igual manera. En Viña del Mar, playa Blanca y El Sol fueron las más afectadas, sin nada de arena. En años normales, en invierno la arena se retira, pero en primavera comienza a recuperar su condición para llegar a la normalidad. Tal vez no vamos a estar en el 100%, pero de acuerdo al régimen oceanográfico tienden a recuperarse”, indicó Vattuone.

Los daños en el borde costero

El gobernador marítimo reconoció los 3 sectores más dañados por las marejadas, donde el primer lugar lo obtuvo la recta Las Salinas, desde la concesión Los Marineros hasta el restaurant Tierra del Fuego (8 Norte). En ese sector las olas impactaron e hicieron desaparecer a las playas Blanca, Acapulco y El Sol, donde se rompió todo el borde costero de esa zona. En cuanto a daños a la infraestructura desaparecieron también los paseos costeros de esas playas desarrollados por la municipalidad de Viña del Mar. Los concesionarios de playas además perdieron los kioskos, y hubo daños en restaurantes. Lo que no resultó con daños son las obras del muelle Vergara.

Un segundo lugar fue el sector de la Curva de los Mayos, desde la piscina Recreo hasta Caleta Portales. Daños severos sufrieron el Club de Yates Recreo, la Hermandad de la Costa clubes sociales de Submarinistas, aviadores escuela naval el Caleuche, y en Caleta Portales, el cabezo del muelle y playa Portales.

Finalmente, la tercera ubicación es para sector es Altamirano, desde el Membrillo hasta Torpederas en donde el paseo costero quedó muy afectado.

Por su parte, Antonia Bordas, la directora Nacional de Obras Portuarias del Ministerio de Obras Públicas, estimó que las pérdidas en infraestructura pública alcanzaron los \$5.340 millones.



Gobernador Marítimo Capitán de Navío LT Rodrigo Vattuone Garcés.

Capitán, ¿Cómo califica a los puertos chilenos en cuanto a infraestructura y/o prevención de riesgos?

Los puertos chilenos se rigen por su plan de desarrollo de acuerdo a su estrategia y van mejorando su infraestructura. Cumplen con estándares de seguridad, certificados con el Código internacional ISPS para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias y actúan bajo los parámetros de operación que establece la Autoridad Marítima y cuentan con los estudios de maniobrabilidad.

¿Está Chile preparado para eventuales tsunamis o frentes de mal tiempo de similares características?

Vengo de Iquique donde presencié el año pasado 2 terremotos y un tsunami, las medidas que adoptamos como evacuar el sector del puerto, las caletas, borde costero y clubes de Yates. Hubo cero accidentes y pérdidas humanas. Cuando hay conciencia como en Iquique, cuando la gente se entrena, se hacen los planes de evacuación y los resultados son 0 accidentes y pérdidas humanas. Estamos en un

país sísmico, hay que tener planes de emergencia y entrenarse para eso. Nosotros a través del Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada damos a conocer de manera pública las cartas de inundación por efectos de tsunamis, difundimos mediante nuestro Centro Meteorológico las condiciones meteorológicas. En caso de movimiento telúrico informamos a las autoridades que correspondan si existe riesgo de tsunami o no.

¿Cuál es la lección que se puede sacar de todo esto?

Lleva a analizar los planes de desarrollo, crecimiento y medidas de seguridad. Cada uno de los que vivió este temporal está sacando experiencia de estos eventos. Si se destruyó el borde costero y vamos a seguir construyendo, vamos a tomar los antecedentes. Si se va a construir el terminal de pasajeros, se tomarán todos los antecedentes de altura de la ola, rompiente, nivel etc. De esta forma, los rompeolas en los clubes de yates, los efectos en los sitios de atraque y terminales marítimos llevan a que cada construcción tenga presente que estamos en un sector con un cambio climático importante, ha aumentado la frecuencia de marejadas normales y los vientos. Lecciones en Términos de infraestructura futura, de qué queremos hacer en el borde costero y en cuanto a planes de evacuación.

La mirada científica

¿Pero cómo se originó este fenómeno en la zona? Le preguntamos al Jefe del Centro Meteorológico de Valparaíso, el Capitán de Corbeta Pedro Roca.

Se dice que estos últimos frentes de mal tiempo han sido los más intensos de las últimas décadas...

Fue un sistema frontal muy activo, intenso de características anormales. Más que la intensidad de vientos fue la persistencia la que nos afectó. Al menos en 30 años no hemos tenido un registro de intensidad y persistencia de las características que tuvimos ese sábado 9 de agosto. Fue un evento excepcional.



Jefe del Centro Meteorología de Valparaíso, Capitán de Corbeta Pedro Roca.

Tecnologías de información meteorológica

Los centros meteorológicos chilenos ocupan 3 herramientas básicamente:

Redes de estaciones meteorológicas a lo largo del país: reciben información de una red de estaciones meteorológicas, costeras y mediterráneas donde existe un convenio con estaciones se intercambian los pronósticos.

Modelamiento numérico: datos de diferentes estaciones siguen un protocolo de envío que termina el centro meteorológico mundial en Washington DC. Estos datos alimentan los modelos numéricos que están disponibles en internet, en canales como Weather Channel, Accu Weather, entre otros.

Imágenes satelitales: se obtienen con un receptor de imágenes satelitales geoestacionario desde el satélite GOES 13, que orbita la Tierra. Asimismo, la Gobernación Marítima de Valparaíso cuenta con un moderno equipo receptor de imágenes de mayor resolución de distintos satélites orbitales.

- Condición temporal : sobre 35 nudos
- Mal Tiempo : entre 25 y 35 nudos
- Variable : 15 y 25 nudos
- Condición normal : hasta 18 nudos

¿Cómo se provocó?

Los sistemas frontales vienen desde el océano dibujando una parábola en dirección noreste, luego al este y cuando se acercan al borde costero se dirigen hacia al sureste. Estos 2 sistemas frontales afectaron directamente en dirección esteoeste, lo que generó que el centro de baja presión no pasara tan al sur como normalmente los sistemas frontales pasan, donde el centro del núcleo de baja presión pasa cerca de Chiloé, Talcahuano y el margen norte del sistema frontal afecta el área de Valparaíso. En este caso el centro de baja presión pasó directo a Valparaíso. Esa es la razón por la cual el margen norte del sistema frontal se encontraba más al norte que lo normal, afectando con precipitaciones en Copiapó Huasco, Antofagasta, Iquique y Arica, por eso precipitó con una génesis distinta, a la que habíamos tenido unos meses atrás ocasionada por un núcleo frío, ahora fueron producidas por un sistema frontal.

¿Qué grado de certeza tienen los pronósticos?

Tenemos una meta impuesta por la OMM o WMO (Organización Meteorológica Mundial) dependiente de la NOA (National Oceanic and Atmospheric Administration) y ese es un 80%. Estamos en el orden del 86 y 89% de porcentaje de acierto. Mientras más tiempo el porcentaje disminuye. A 48 horas con un 80 % de acierto y a 24 horas con 90% de acierto. Iniciamos el aviso a una semana, o sea el porcentaje de acierto era muy bajo, pero era tal la confirmación de los antecedentes que era muy poco probable que no ocurriera. 🇨🇱



EMPRESAS NAVIMAG FIRMA COMPROMISO PASSO

EN LA OCASIÓN, ADEMÁS SE REALIZÓ UNA CHARLA EXPLICATIVA RESPECTO A LA IMPLEMENTACIÓN DEL PROTOCOLO Y LOS ALCANCES QUE PUEDE TENER AL INTERIOR DE LA ORGANIZACIÓN.

En el marco de la implementación del Proyecto de Administración de Seguridad y Salud Ocupacional, empresas Navimag firmó su compromiso para todas sus empresas.

PASSO es un proyecto creado por el Instituto de Seguridad del Trabajo (IST), con el propósito de ayudar a las compañías que necesitan incorporar la Seguridad y Salud Ocupacional como una variable estratégica. Este proyecto está basado en la norma internacional OHSAS 18001:2007, y puede ser implementado independiente del rubro de la organización.

La metodología de implementación del proyecto PASSO considera tres etapas de certificación de la empresa: PASSO Planificado, PASSO Operativo y PASSO en Acción, que permitirán mejorar continuamente los niveles de desempeño en Seguridad y Salud Ocupacional. En este acuerdo la empresa se compromete así a asignar los recursos necesarios, designar un equipo de gestión y cumplir con los plazos establecidos, en tanto IST orienta y apoya el proceso de implementación del proyecto mediante auditorías, asesorías y capacitaciones.

Durante la ceremonia de firma del protocolo participaron, por parte de empresas Navimag, César Barrera, Gerente General, Francisco Caglevic, Gerente de Flota, Roxana Sáez, Gerente de Administración y Finanzas, Arturo Torres, Superintendente de Operaciones, Marcelo Ruiz, Experto en Prevención de Riesgos, Mario Osses, miembro de CPHS, y Jeanette Díaz, Presidente CPHS.

Por el lado de IST, asistieron Miguel Chamy, Gerente Zonal Sur Austral, Constanza Ferrari, Psicóloga Coach, Rodrigo



Espinoza, Consultor en Prevención y Monica Ortiz, Ejecutiva Comercial.

En la ocasión además, junto a la firma del protocolo se realizó una charla explicativa respecto a la implementación de dicho protocolo y los alcances que puede tener al interior de la organización.

Por su parte, los altos ejecutivos de Navimag se mostraron muy comprometidos en el importante desafío de llegar a obtener la certificación. Finalmente, Constanza Ferrari realizó una introducción de la encuesta de riesgos psicosociales y la aplicación de ésta en todo el holding. 





De izq. a der.: Alejandro Corvalán, director de ProChile Valparaíso; Roberto Paiva, director de ProChile; Hans Wesser, presidente de ASIVA; Gabriel Aldoney, intendente de la región de Valparaíso; Céspedes, Luis Felipe Céspedes, ministro de Economía, Fomento y Turismo; Cristián Bowen, subsecretario de Transportes; Miguel Saavedra, seremi de Obras Públicas de Valparaíso.

ENCUENTRO LOGÍSTICO ANDES, UNA GRAN OPORTUNIDAD PARA CREAR LAZOS COMERCIALES

CERCA DE 400 PERSONAS SE REUNIERON EN TORNO AL CONOCIMIENTO LOGÍSTICO, DONDE 16 CHARLAS DE EXPOSITORES NACIONALES E INTERNACIONALES, MÁS DE 100 REUNIONES DE NEGOCIOS ENTRE EMPRESARIOS CHILENOS Y ARGENTINOS, LA MESA DE TRABAJO ¿Y AHORA QUÉ?, DONDE PARTICIPARON LÍDERES REGIONALES Y LA FIRMA DE CONVENIOS ENTRE ASIVA Y LA CÁMARA CHILENO ARGENTINA DE COMERCIO Y STC GROUP, DIERON VIDA A LO QUE SERÍA EL PRIMER ENCUENTRO LOGÍSTICO ANDES 2015.

Durante los días 6 y 7 de octubre se realizó en las dependencias del Casino de Viña del Mar el Primer Encuentro Logístico Andes organizado por la Asociación de Empresas de la V Región (Asiva). El evento abarcó temáticas como la importancia de la formación de líderes logísticos, avanzar en infraestructura portuaria como el Terminal 2, bajar los costos logísticos, mejorar la conectividad, los transportes sustentables, la competitividad a nivel regional y mundial, entre otros tópicos de interés.

Palabras antes de comenzar

La inauguración del seminario estuvo marcada por la participación de diversas autoridades, quienes plantearon ante cientos de asistentes sus visiones acerca del escenario logístico nacional. El primero fue **Hans Wesser, presidente Asiva**, quien manifestó que el Encuentro tenía por objeto fortalecer la cadena logística de la región de Valparaíso, como una plataforma exportadora estrechando vínculos comerciales con Argentina. Destacó a su vez, que en el marco de esta actividad, se desarrollaron cerca de 160 reuniones de negocios entre empresarios chilenos y argentinos, lo cual es el primer paso para estrechar vínculos que permiten hacer más y mejores cosas.

Por su parte, **Gabriel Aldoney, intendente quinta región**, se refirió al tema portuario, donde señaló que Valparaíso es la región más importante desde el punto de vista portuario, no obstante, existen riesgos que no se están enfrentando adecuadamente. *“El primer riesgo, tiene que ver con la distribución de la carga en Chile. La zona central se caracteriza fundamentalmente por ser una zona exportadora e importadora, donde fundamentalmente su transferencia ha crecido por sus importaciones. Si uno extrae de las exportaciones la carga granelera y dejamos o aislamos sólo la carga general, nos vamos a dar cuenta que nuestras exportaciones han subido muy poco. Entonces, se nos empieza a tambalear el piso cuando el precio del cobre, el hierro o los commodities empiezan a bajar”.*

Aldoney comparó el modelo logístico de Valparaíso el de la octava región, donde en este último año la carga contenedorizada de la quinta región creció casi 0%, pero la octava región creció casi un 16%. *“La razón es porque el Biobío tiene un concepto de logística muy definido y sabe que para poder desarrollarlo tiene que captar carga que hoy sale por los puertos de la región de Valparaíso. En el caso de la fruta, la octava región logró que la USDA (control fitosanitario del Departamento de Agricultura de los Estados Unidos) se trasladara desde Rancagua hasta Cabrero. Por lo tanto, las descargas que tienen que ser inspeccionadas en Cabrero, que se ubica justo a la entrada de la zona de Concepción y San Vicente, lo que los conduce hacia los puertos de la octava región”.*

Otra de las problemáticas que reveló el intendente es que Valparaíso se va a ver afectado cuando en San Antonio comience a funcionar Puerto Central en plenitud, ya que la carga va a bajar en Valparaíso si



Asiva junto a la comitiva argentina de Cuyo.

no se hace algo. *“Ante este escenario, lo que hay que hacer es generar un sistema portuario regional que sea en sí mismo competitivo respecto a lo que hacen la octava región y también competitivo desde el punto de vista mundial. Y finalizó diciendo que Valparaíso necesita construir el Terminal 2, para poder desarrollar una oferta portuaria que lo posicione con condiciones competitivas.*

Miguel Saavedra, seremi de Obras Públicas de Valparaíso, también estuvo presente en el encuentro y agregó que en la región de Valparaíso aún hay desafíos importantes asociados a la vocación logística. *“Debemos trabajar en fortalecer lo que tiene que ver con el corredor bioceánico; en fortalecer la comunicación que tenemos con nuestros hermanos argentinos y fortalecer las conectividades con los puertos, tanto en la provincia de San Antonio, Valparaíso y también de Los Andes”.*

El seremi aprovechó la instancia para detallar algunos proyectos que están en desarrollo, como es el caso del complejo fronterizo Los Libertadores en la provincia de Los Andes; el término de la ruta 60 CH; la ruta internacional en el tramo contiguo a San Felipe. En la provincia de San Antonio, se prevé relicitar el camino de la Fruta, un diseño del acceso norte a San Antonio y también se está trabajando en lo que se refiere al nuevo acceso al puerto de San Antonio. En Valparaíso, asimismo, se está trabajando en lo que tiene que ver con la mejora de las carreteras. Finalmente, señaló que el desafío es conectar con un mejor estándar las carreteras hacia el litoral norte, hacia Quintero, Puchuncaví, e igualmente varios proyectos en esa línea.

El **subsecretario de Transporte, Cristián Bowen**, de la misma manera, enfatizó que sistema portuario, productivo y logístico de la quinta región es clave para el país y va a seguir siéndolo en el futuro. *“Tenemos que pensar en lo que pasará en el futuro, más que un Puerto de Gran Escala como se había planteado. Tenemos que pensar en construir una red logística a gran escala en la macrozona central y hacerse cargo de los desafíos del mercado. No sólo como una región, sino como país”.* Bowen indicó además que, la quinta región tiene la capacidad logística para abastecer y generar comercio y desarrollo productivo para las regiones, por lo que también se quiere potenciar el comercio bioceánico en los próximos años.

Otra de las temáticas que tocó la autoridad fueron los costos ambientales, donde señaló, *“Tenemos que preocuparnos mucho más de cuáles van a ser los índices de CO2 por la producción, y cómo reducimos los índices de CO2 en el transporte a los mercados distantes o lejanos”.* El subsecretario concluyó expresando que, *“Hay entender que los problemas del hoy en día son mucho más complejos que antes y requieren necesariamente de la actuación en conjunto de cuatro actores: el Estado, las empresas, la academia y por último, la ciudadanía que cada vez más tiene que tener más voz y rol en el desarrollo que vayamos tomando como país”.*



Gabriel Aldoney, intendente de Valparaíso.



Nicolás Barubé, director Escuela Logística de la Universidad de Havre, Francia.

Roberto Paiva, director de ProChile, se refirió a los cómo los acuerdos comerciales han facilitado los procesos de exportación regional y nacional. Se refirió a la firma del Acuerdo Transpacífico de Cooperación Económica (TPP). *“Es una explosión de comercio, Valparaíso tiene que prepararse para aquello, las exportaciones y las importaciones es un bien para el país. No sólo depende de los empresarios, existen las cadenas logísticas adecuadas todavía en mucho que crecer, todavía el país de ser sometido a tensión en logísticas muy grande, una de ellas es el intérprete y lo que tienen que ser Valparaíso y Chile es vender Argentina la ventana del Pacífico, Chile es la entrada Pacífico de toda América Latina”*. Ante este panorama actualmente existen 15 centros PYME EXPORTA a lo largo de todo el país, dedicados exclusivamente a atender a empresas que todavía no exportan.

Finalmente, el **ministro de economía, Luis Felipe Céspedes**, determinó el rol de la logística para la industria. *“La logística es una de las actividades estratégicas para nuestro país que tiene acuerdos de libre comercio con el 85% de lo que se produce en el mundo. Sin lugar a dudas poder reducir y seguir aumentando la productividad del sector logístico es tremendamente importante, por lo que valoro que hoy se esté desarrollando esta actividad que reúne a los principales actores de la materia”*.

Las presentaciones

El Encuentro Logístico Andes contó con la presencia de destacados expositores, 13 nacionales y 3 internacionales; quienes detallaron diferentes aristas de la logística.

El bloque inicial se trataba fundamentalmente del significado e importancia de la logística. La primera presentación estuvo a cargo de Ana María Vallina, asesora en Comercio Exterior y Ex Directora Regional Aduana con: *“Emparejando la Cancha: ¿Qué entendemos por Logística en el mundo de Hoy?”*. La experta planteó que la logística debe considerar elementos como, oportunidad, costo, seguridad y calidad para ser efectiva; analizó la Logística nacional e internacional con diversos medidores económicos, propuso medidas para mejorarla y desafíos.

Luego, fue el turno de Raymundo Forradellas, director del Centro de Estudios y Aplicaciones Logísticas (CEAL) de la Facultad de Ingeniería de la Universidad de Cuyo, Argentina. El autor mostró el *“Panorama Logístico Binacional: Valparaíso –Cuyo”*, donde explicó el escenario binacional de la vinculación entre la quinta región de Chile y la región trasandina de Cuyo, incorporando a San Juan, San Luis y Mendoza. Asimismo, se refirió a la necesidad de más infraestructura tecnológica, innovación en procesos, incentivos económicos y de más formación profesional en la región.

El siguiente bloque llamado “R-evolución logística”, contó con la participación de Jocelyn Fernández, directora nacional de planeamiento del Ministerio de Obras Públicas, quien a través de: *“Ciudades y servicios, un planteamiento a la región”*, describió las dinámicas que están a distintas escalas de lo que ocurre en el territorio y de cómo las ciudades de servicio se instalan dentro de esto. Finalmente, dio a conocer los principales desafíos de planificación y sostenibilidad en que está trabajando el Ministerio de Obras Públicas, como desarrollo de la “Agenda 30 30”; avances en procesos de descentralización y la Estrategia Regional de Innovación, que incorpora entre sus polos de competitividad a la logística.

También desde la mirada internacional se realizó la presentación: *“Talento logístico: Cómo formar un líder en el siglo XXI”* de Nicolás Barubé, director delegado de relaciones internacionales del Instituto Superior de Ingenieros en Logística (ISEL) de la universidad francesa de Le Havre, Francia. El expositor definió a la logística como una ciencia y explicó su consigna «El talento se cultiva y el liderazgo se cosecha», donde manifiesta que se necesitan talentos capacitados en escuelas de logística, para que gracias a la experiencia se formen líderes.

Otro de los expositores extranjeros fue Rene Meews, experto holandés en Transporte sustentable y Logística de STC Group, quien se presentó en dos ocasiones con los temas *“Innovación y vanguardia logística”* y *“Logística sustentable y verde”*. Meews analizó la logística basándose en su experiencia profesional de 35 años trabajando en más de 60 países y poniendo un especial énfasis en el modelo sustentable del puerto de Rotterdam.

La segunda jornada, acuñada “Desafíos en el mundo logístico”, comenzó con la charla: *“Costos Logísticos: Productividad y Eficiencia en el Transporte”*, del coordinador general del Programa Desarrollo Logístico del ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, Alexis Michea. El especialista en su presentación estableció el concepto de cadena logística como parte de la cadena de suministro, llegando a la conclusión de que los costos logísticos son una barrera al comercio exterior. Posteriormente, expuso los proyectos

estratégicos del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, los que se traducen en lineamientos marítimo portuarios, ferroviarios, camioneros y transversales.

De acuerdo a la *International Disaster Database*, nuestro país se sitúa en la séptima posición a nivel mundial dentro de los países con mayor superficie expuesta a múltiples desastres naturales, resultando en una exposición potencial en más de un 50% de la población este tipo de desastre. Ante estos resultados, el Contralmirante Arturo Durán presentó: **“Logística para resolver crisis producto de siniestros naturales o sociales”**, donde a través de su experiencia se refiere a la logística militar enfocada en crisis, relatando los procedimientos que lleva a cabo la Armada de Chile para enfrentar las catástrofes.

Otro de los desafíos expuestos fueron las tecnologías para el envío de información desde los diversos actores de la cadena logística. En este contexto, se presentó: **“Integrando procesos para fortalecer el comercio internacional”**, de Viviana Yañez Quintana, coordinadora programa SICEX Chile del ministerio de Hacienda. La autora se refirió a los alcances del SICEX, la ventanilla única de comercio exterior donde toda la información se podrá encontrar de manera electrónica en un sólo lugar.

El bloque subsiguiente abarcó temas como la integración y comercio internacional. La primera presentación se llamó: **“Integración y Servicios Globales”**, en voz de Karina Canepa, Jefa del Departamento de Sudamérica y Organismos Regionales de Integración de la Dirección General de Relaciones Económicas Internacionales del Ministerio de Relaciones Exteriores. Durante la charla se estableció que Chile ha logrado 24 acuerdos internacionales suscritos; 63 economías contactadas; que el 94% de las exportaciones chilenas lleguen al mercado internacional, donde más del 63% de la población mundial abarca estos acuerdos y más del 85% del PIB mundial está incluido en estos acuerdos.

A nivel más local, se trató la importancia de los pequeños empresarios para la economía. **“Pyme Exporta”** de Juan Andrés Ibáñez, ejecutivo regional de Prochile, expuso el rol de ProChile en la exportación de

bienes y servicios, explicando la situación actual de la PYME exportadora y en qué consiste el programa Pyme Exporta.

La última exposición para los asistentes fue: **“El Rol del Operador Económico Autorizado (OEA)”**, de Jorge Yany, coordinador del Programa Operador Económico Autorizado (OEA), Chile de la Dirección Nacional Servicio Nacional de Aduanas. Yany mencionó que la herramienta es un programa de Aduanas para Apoyar la Competitividad y Seguridad del Comercio Exterior chileno, describiendo sus resultados luego de 10 años de ser implementado y el proceso de certificación OEA.

Más allá de las charlas

El seminario además de ofrecer presentaciones de las diversas ramas que atañen a la logística, contó con espacios de discusión y conversación entre los participantes, como las ruedas de negocios, la clase ejecutiva para pymes y la mesa de trabajo *¿Ahora qué?*.

Se realizaron aproximadamente 125 reuniones de negocios, dirigidas a empresarios chilenos y argentinos, quienes estrecharon lazos comerciales en la productiva ocasión. Otra actividad que marcó la jornada fue la Clase Ejecutiva para Pymes, la cual se realizó en paralelo al Encuentro y contó con la participación del Gerente del área de Comercio Exterior de SOFOFA, Hugo Baierlein.

También se llevó a cabo una mesa exclusiva de trabajo llamada *¿Ahora qué?*, donde los principales representantes del sector logístico pudieron exponer sus puntos de vista acerca de la integración de Valparaíso con la región de Cuyo en Argentina. En la instancia se debatió acerca del crecimiento económico, la planificación territorial e infraestructura, los promedios de la OCDE, la generación de competencias, la conexión con las instituciones de Argentina, el intercambio cultural entre las naciones vecinas, el problema de las cargas en esta región, el Convenio de integración minero chilena – argentina, la relevancia de una tramitación ágil para la facilitación de los procesos, la red logística integrada de Gran Escala, entre otros contenidos.

Convenios internacionales

Durante la primera jornada se celebró un hito en materia logística entre Asiva y dos instituciones internacionales, se trató de nada más y nada menos que de la firma de convenios entre la Asociación de Empresas de la V Región y la Cámara Chileno Argentina de Comercio y STC Group, Holanda. 🇳🇱

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



Entrevista a Jorge Martínez, miembro de la Comisión para la Descentralización y director de la Fundación Pensa

“LAS CIUDADES PORTUARIAS VIVEN DE LA POBREZA, RECIBEN LOS EFECTOS NEGATIVOS Y EL DESARROLLO QUEDA EN SANTIAGO”

LA CENTRALIZACIÓN PROVOCA DESIGUALDAD A LO LARGO DE NUESTRO PAÍS. ACTUALMENTE, EL 15% DEL PRESUPUESTO NACIONAL ES PARA REGIONES Y EL 85% PARA SANTIAGO. ASIMISMO, LAS GRANDES EMPRESAS- COMO LAS PORTUARIAS- TRIBUTAN EN LA CAPITAL, DONDE SE UBICAN SUS CASAS MATRICES; SIN DEJAR GANANCIAS SIGNIFICATIVAS A LAS CIUDADES QUE LAS HAN ACOGIDO POR AÑOS.



Jorge Martínez es miembro de la Comisión para la Descentralización y director de la Fundación Piensa.

En Chile existen 57 puertos, 25 de uso público y otros 32 de uso privado, de acuerdo a las cifras de la Dirección de Obras Portuarias del Ministerio de Obras Públicas. Estos puertos, no obstante, generan externalidades negativas hacia la ciudadanía, como contaminación de aguas, congestión vial, peligro por el paso de mercancías peligrosas, pérdida del borde costero, entre otras. Por esta razón, diferentes actores han planteado a través del tiempo la posibilidad de que parte de las ganancias de las empresas portuarias queden en la ciudad de origen y no su totalidad en Santiago.

Jorge Martínez Durán es miembro de la **Comisión Asesora Presidencial para la Descentralización y el Desarrollo Regional** nombrado por la Presidenta Michelle Bachelet. A su vez, fue presidente de la Cámara de Comercio de Valparaíso, docente de Derecho, y desde 2003 a 2012 fue director regional del Duoc UC. Actualmente, es director ejecutivo del think tank de la quinta región "Piensa". Este centro de estudios se basa en tres pilares fundamentales: la descentralización, desarrollo regional y calidad de vida y por último, la participación ciudadana y control democrático.

Martíno Portuario conversó con Jorge Martínez para saber su visión acerca de los alcances de la centralización en Chile, específicamente con la tributación de los puertos en Santiago, en el marco de su experiencia

como miembro de la Comisión de Descentralización y como director de la Fundación Piensa.

¿Qué implica que Chile sea un país centralizado?

La descentralización es un problema nacional. Chile es un gran territorio donde se desarrolló una sola industria, que es Santiago. El gran motor de desarrollo nacional está en Santiago, que es tan grande que se va auto-procreando, potenciando, se beneficia a sí misma, lo que empieza a ser ineficiente. El principal problema de este minuto es la relación entre la política y el dinero, se forma una pequeña oligarquía en Santiago y entre ellos detentan todo el poder, se ponen de acuerdo y toman las decisiones para las regiones.

El tema de fondo es la desigualdad, no da lo mismo donde tú naces. Los que nacen en Santiago, tienen más posibilidades de lo que nacen en Puerto Montt y muchísimas más de los que nacen en Punitaqui. Tenemos identidades locales y eso no se reconoce. Las soluciones de Santiago no son las mismas de regiones. La solución a esto es el crecimiento, o sea repartir riqueza a través de oportunidades.

Entonces, para que Chile se desarrolle, necesita generar avances en sus territorios y no concentrar todo en la capital, que es donde se



encuentra el poder político y económico. Por su parte, en regiones sólo están los sectores extractivos; desde el norte se saca cobre, en el sur salmones, en el Aconcagua se obtienen productos naturales y en el centro los puertos, principalmente. La descentralización es un tema complejo, fundamental para el desarrollo del país, radical para terminar con la inequidad que hay en Chile. Es urgente iniciar un proceso de descentralización.

¿De qué manera supone que se podría avanzar en solucionar estas problemáticas?

Presionando al gobierno de que los cambios fundamentales para el proceso de descentralización se realicen, porque los están frenando.

Propusimos 70 medidas con la comisión de descentralización. Hay 10 esenciales y 3 que son de carácter urgente. La primera es la elección directa de intendente por la ciudadanía; segundo, aumentar recursos regionales, ya que los actuales son bajos y condicionados. El 15% del presupuesto nacional es para regiones y el 85% para Santiago. Pedimos el promedio de la OCDE, es decir, que un 45% del monto sea distribuido en regiones y el 55% quede en Santiago. Estamos a 3 veces más bajo que la media de Latinoamérica. Por último queremos que nos traspasen ciertas competencias administrativas, para poder decidir qué hace FOSIS, CORFO, SERCOTEC en la región y no que lo decida un burócrata en Santiago. Necesitamos fortalecer las capacidades para poder tomar decisiones más importantes e intervenir en el desarrollo regional.

Con respecto a los puertos, ¿Cómo evalúa la actual situación de las ciudades puerto, considerando que las ganancias de las empresas portuarias quedan en Santiago?

Pésimo. No sólo se da esta situación con los puertos, en general con las grandes empresas en las regiones se dan varias cosas. Una es la regulación de las patentes, donde se paga en la casa central y se redistribuye un porcentaje por las sucursales. Esto ocurre más en el retail, las farmacias y supermercados. Se debieran pagar con valor real, según trabajadores, utilidades, etcétera.

Sin embargo, las empresas portuarias tributan donde está su casa matriz. Una propuesta que está en la Comisión es que una parte de lo que tributen las empresas en su declaración de renta quede en Santiago. Pero, como casi todas las empresas son administradas por el Estado y sus concesionarios se adjudican la concesión, pagan un arriendo a la empresa portuaria, que va a los gastos de la empresa portuaria en Santiago.

La Comisión plantea que la mitad de lo que paga la empresa portuaria quede en la ciudad de origen. Esos territorios son parte de la ciudad, aunque los administre otro. La ciudad no tiene injerencia sobre su borde costero, ya que son las empresas estatales las que diseñan su borde costero por separado al plan de ciudad del municipio. Es un proceso muy complejo, la planificación tiene que ser en conjunto.

Las ciudades portuarias viven de la pobreza, reciben los efectos negativos y el desarrollo queda en Santiago. No hay representación local, la ciudad no es parte del puerto. Mientras la industria extractiva le va bien, siendo que alojan su territorio a la mitad del sueldo de Chile. Santiago no tiene ningún interés en avanzar estas medidas, estas son conquistas que se lograrán cuando tengamos un intendente elegido por la ciudadanía. Necesitamos liderazgo regional.

LA DESCENTRALIZACIÓN ES UN PROBLEMA NACIONAL. CHILE ES UN GRAN TERRITORIO DONDE SE DESARROLLÓ UNA SOLA INDUSTRIA, QUE ES SANTIAGO.



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 Puertovalparaiso



¿Cuál es el principal problema de no tributar en las ciudades en que se emplazan las empresas?

Se genera una distancia artificial entre la actividad económica del borde costero y la ciudad, la que se siente separada del puerto. A pesar de que algunas empresas portuarias se vinculan mucho con la ciudad: apoyan a los equipos deportivos, a las escuelas, organizan actividades culturales, entre otras actividades.

Pero, en cuanto a borde costero, se separan, existe una inequidad territorial. Tienen que contribuir con parte de su patente, se generan externalidades negativas. Todos queremos los beneficios de tener de ser un país que ha crecido, pero nadie quiere pagar los costos. Son cosas que se pueden hacer, pero como no hay voluntad política cuesta. No es que no haya argumentos, ni haya sido estudiado, ni tengamos la razón. Cuesta porque no responden.

¿Qué porcentaje del tributo estima que es suficiente para ser otorgado a las comunas?

Primero, es importante que se recalculen las patentes municipales a valores reales. Segundo, un porcentaje de los impuestos que pagan las empresas al erario nacional tienen que ir directamente la región, ese porcentaje debe andar aproximadamente a un 20%. Sin embargo, se debe discutir técnicamente. Estas empresas portuarias pagan un canon de uso del puerto o arriendo por estar en los sitios, que va enteramente la empresa portuaria. Pedimos que la mitad quede en el municipio.

Con esto podríamos asegurar que la ciudad tenga un ingreso sólo por patente, por este canon habría un flujo anual cercano a los 10 millones de dólares en Valparaíso por ejemplo, algo equivalente a lo que ocurre con el casino del Viña del Mar.

¿Cree que es posible que finalmente se fije un porcentaje del tributo para la comuna en que se ubican los terminales portuarios? Teniendo en cuenta que el Senado solicitó en junio a la Presidenta establecer un estatuto de ciudades puerto y la afectación de un porcentaje de los impuestos que pagan las empresas portuarias en beneficio de la comuna donde se emplazan los terminales marítimos?

Yo creo que no lo van a hacer, sólo se va lograr si las regiones nos apoderamos, formamos liderazgo y nos empezamos a sublevar en el buen sentido de la palabra. Puede ocurrir sólo si Santiago se da cuenta que las regiones se pueden descontrolar. Creo que somos capaces de tomar nuestras propias decisiones, por lo que es necesario que ocurran estos cambios. En la región tenemos que asumir que esto no será gratuito, quedan muchas peleas intelectuales, académicas y probablemente otras más concretas.

Todo esto para que Santiago reaccione. El detentador del poder sólo reacciona cuando siente que puede perder el poder total. No queremos que pierdan el poder total, pedimos un Estado desconcentrado. Por eso, no perdemos la fe y seguimos trabajando, haciendo seminarios, donde se debate y se trabaja con la gente. 🇨🇱

Se inaugura nuevo Terminal de Cruceros de OXXEAN

El lunes 26 de octubre con el arribo del crucero National Geographic Explorer, se dio comienzo a las operaciones del nuevo Terminal de Cruceros de OXXEAN. La ceremonia contó con la presencia del presidente del Senado y senador por la Región de Aysén, Patricio Walker; de la gobernadora de la Provincia de Aysén, Paz Foitzich; del capitán de Puerto de Chacabuco, Gabriel Núñez, representantes de la industria marítima local y de la comunidad, y ejecutivos de Empresas OXXEAN.

La moderna infraestructura cuenta con 5.000 m², de los cuales 400 m² están destinadas a la atención de pasajeros. La sala de espera además, está ambientada con una serie fotográfica de la Región de Aysén para potenciar el turismo local. El nuevo Terminal de Cruceros de OXXEAN es parte de un complejo portuario, donde se localiza el OXXEAN Astillero y OXXEAN Puerto Chacabuco.



Un 68% aumentó el tráfico mundial de cruceros en 2014

De acuerdo al informe: *CLIA 2014 Economic Impact Analysis* de la Asociación Internacional de Líneas de Cruceros (CLIA), el tráfico mundial de cruceros ha alcanzado los 22,04 millones de pasajeros al año 2014, lo que supone un incremento del 68% respecto a los 13,1 millones de viajeros de 2004

En cuanto a la contribución de la industria de cruceros a la economía mundial, el estudio reveló que alcanzó los 119.900 millones de dólares en 2014 en comparación con los 117.000 millones de dólares del año anterior. Con respecto a la procedencia de los pasajeros que viajan en cruceros, el documento mostró que de los 22 millones de pasajeros; el 55% pertenece a Estados Unidos, el 29% a Europa y el 16% restante se divide en otros lugares del mundo como: Australia, China, Singapur, Japón y Sudamérica.

A partir de 2019 Costa Cruceros utilizará buques de GNL

La compañía Costa Cruceros ha realizado una orden a los astilleros Meyer de Turku, en Finlandia para adquirir 2 barcos dotados de motores híbridos que utilizan gas natural licuado (GNL). De acuerdo a las declaraciones de la empresa, el gas será almacenado en los barcos y proveerá el 100% de la energía en el mar, lo que permitirá reducir de manera significativa las emisiones de gas.

Las naves podrían transportar 6.600 pasajeros aproximadamente y serán las primeras en funcionar con gas natural licuado como combustible en el sector de los cruceros turísticos, al igual que los ya anunciados por la filial alemana de Costa, Aida Cruises. Se espera que los barcos estén listos entre 2019 y 2020.

MSC Cruceros dona a Unicef 4 millones de Euros

En una ceremonia que tuvo lugar el 28 de septiembre en la Expo Milán 2015, la compañía MSC Cruceros S.A anunció que se recaudaron €4 millones para la UNICEF a bordo de sus barcos alrededor del Globo. MSC Cruceros y UNICEF formaron una alianza en el año 2009 bajo la iniciativa: "Get on Board for Children", la cual invita a los huéspedes a realizar una contribución para la fundación que ayuda a niños vulnerables de 190 países.

Pierfrancesco Vago, Presidente Ejecutivo de MSC Cruceros, expresó su emoción ante los logros de la alianza entre la compañía y la fundación, "El Grupo MSC –que incluye transporte de carga marítimo y otros negocios bajo la marca de MSC en todo el mundo– y su staff se sienten honrados por organizar ahora también la logística y transporte para entregar esos alimentos que salvan vidas. Cuando la situación lo requiere, tenemos la capacidad de hacer entregas literalmente en las cuatro esquinas del mundo gracias al alcance global de nuestras operaciones".





Así luce hoy la Ex Aduana o Casa de la Cultura.

EX ADUANA DE ARICA, EL LEGADO DE EIFFEL

EL INMUEBLE ES UNO DE LOS ÍCONOS DEL COMERCIO EXTERIOR EN EL NORTE, POR LO QUE SUMADO A SU IMPONENTE ESTILO NEOCLÁSICO FUE DECLARADO MONUMENTO NACIONAL Y HOY FUNCIONA COMO LA CASA DE LA CULTURA DE LA CIUDAD.

Los orígenes del edificio de la ex Aduana de Arica se remontan a tiempos en que Arica era parte de la soberanía peruana, previo a la Guerra del Pacífico. Fue entonces cuando el presidente de la época, José Balta y Montero, contrató a Gustave Eiffel y Cía para diseñar en sus talleres una de las más preciadas joyas arquitectónicas de Latinoamérica.

La idea de su construcción surge, luego de que en el año 1868 un sismo y tsunami azotaran a Arica y destruyeran la aduana anterior. Sin lugar a dudas, el complejo aduanero era esencial para la zona, ya que la principal actividad económica era el traspaso de mercancías, esencialmente desde y hacia Potosí, Bolivia; donde se encontraba la mina de plata más grande del mundo.

La construcción

La primera piedra del inmueble se puso el 10 de diciembre de 1871, para finalmente, el día 28 de julio de 1874 inaugurar esta gran obra arquitectónica neoclásica.

Una de las particularidades de la propiedad es su imponente estructura de hierro prefabricada, traída desde Francia, convirtiéndose en el tercer edificio de estas características que llegó a Chile. Este tipo de estructura metálica es un fiel ejemplo de las tecnologías que se desarrollaron en esa época producto de la expansión ferroviaria, donde se comenzó a incorporar el hierro en las edificaciones.

El diseño de la ex Aduana peruana está conformado por tres cuerpos simétricos, donde el cuerpo central de dos pisos culmina en un techo a dos aguas cubierto por tejas. Asimismo, los dos cuerpos laterales cuentan en su parte superior con terrazas con vista a la ciudad.

El acceso exterior del inmueble está marcado por una marquesina, bajo la cual se encuentra una mampara de madera y cristal, que permite acceder al hall de recepción.

Los muros perimetrales están levantados con bloques que se distribuyen en seis hiladas de ladrillos de cal blancos y seis hiladas de ladrillos de arcilla roja, trabajados con mortero de cal y arena. Estas hiladas van dando un diseño de franjas de distintos matices contrapuestos a la fachada, las que conforman parte de su inigualable imagen. Cabe destacar que cada ladrillo lleva una cuña con la marca de Eiffel.

Estructura resistente

Luego de llevar 3 años funcionando, la Aduana debió enfrentar el 9 de mayo de 1877 un fuerte sismo además de un tsunami. Sin embargo, la construcción para la época fue altamente resistente y no sufrió mayores daños.

Más tarde, en 1879 se desarrolló la Guerra del Pacífico, donde se enfrentaron Chile, Perú y Bolivia, por territorios ricos en salitre y guano. En la ocasión el edificio fue protagonista de la lucha, ya que sirvió de cuartel para el ejército peruano y después para la contraparte chilena en su avanzada hacia el norte. Finalmente, cesó el conflicto en 1884 y la ciudad de Arica quedó bajo el gobierno de Chile, y con ello, la aduana fue incorporada a una nueva institucionalidad.

Nuevamente, en 1895 Chile fue afectado por un terremoto, pero para sorpresa de los ariqueños la instalación resultó sin daños significativos.

Monumento Nacional

El día 13 de Septiembre de 1977, el gobernador de Arica y Coronel de Ejército, Oscar Figueroa Márquez envió una solicitud para declarar Monumento Nacional a la ex Aduana. Luego de dos meses, la solicitud fue probada y el inmueble fue nombrado Monumento Histórico, según el Decreto Supremo del Ministerio de Educación N° 229, del 23 de Noviembre 1977.

Al año siguiente, la Dirección de Arquitectura del Ministerio de Obras Públicas comenzó los trabajos de restauración del edificio. Pero, fue en 1991 que se harían intervenciones de mayor envergadura, ya que Chile fuera otra vez sacudido por un movimiento telúrico en el año 1987. En aquella ocasión la instalación si sufrió daños serios.

La estructura presentaba grietas horizontales y verticales, por lo que se reforzó con pilares de hormigón dentro de la albañilería para reforzarla y darle más resistencia a los muros, de forma que todo el peso de las losas se apoyara sobre los pilares de hormigón y ya no sobre los muros de albañilería, aumentando la resistencia de la estructura.



Aduana de Arica, 1881.



Vista del Morro y Puerto de Arica - 1910.

Dentro del plan de restauración, un cambio que tuvo el edificio fue que perdió su tonalidad de origen en la fachada; donde se pintó su exterior para poder protegerlo del paso del tiempo. Fue así como los ladrillos de arcilla se colorearon de rojo y los de cal de blanco.

Ex Aduana hoy

En el año 1992, se estableció que la construcción tenía todas las cualidades para ser la sede de la Casa de la Cultura "Alfredo Raiteri Cortés", de la Municipalidad de Arica. Sin duda, una valiosa pieza del legado de Eiffel en Chile, junto a la Catedral de San Marcos y la Casa de la gobernación de la ciudad; que dentro de sus particularidades aún conserva en su interior el croquis original de su diseño, el logo de Eiffel y Cia, además de parte del piso y ladrillos traídos desde Francia.

Hoy en su frontis, podemos observar un pequeño anfiteatro que sirve para diversas actividades culturales; rodeado de un parque, rematado por el acceso al puerto, la Gobernación Marítima y la Estación del Ferrocarril a La Paz. 



¿EN QUÉ CONSISTE EL ACUERDO TRANSPACÍFICO DE COOPERACIÓN ECONÓMICA?

EL ACUERDO TIENE COMO FINALIDAD CREAR UNA ZONA DE LIBRE COMERCIO EN EL ASIA PACÍFICO.

A principios de octubre 12 países con salida soberana al océano Pacífico cerraron las negociaciones del Acuerdo Transpacífico de Cooperación Económica (TPP). El “Acuerdo del siglo XXI” es un tratado que esencialmente tiene como objetivo principalmente rebajar y/o eliminar los aranceles al comercio entre los países miembros, que en este caso pertenecen al Asia Pacífico. En otras palabras, eliminar los impuestos a la exportación e importación de bienes y servicios entre los 12 países integrantes del tratado.

En la actualidad los países involucrados en este acuerdo son : Australia, Brunei Darussalam, Canadá, Chile, Estados Unidos, Malasia, México, Japón, Nueva Zelanda, Perú, Singapur, y Vietnam; los que representan cerca del 40% de la economía mundial, casi el 40% de las inversiones, y más de un 25% del comercio internacional.



Antecedentes

El intercambio comercial de los países del Acuerdo Transpacífico de Cooperación Económica alcanzó a US\$ 9.373 miles de millones en 2013, lo que representa un 26% del intercambio mundial, con el 36% de la inversión extranjera directa en el mundo (2013, según las cifras de la Dirección General de Relaciones Económicas Internacionales (Direcon). De la misma forma, el intercambio comercial de Chile con los países de TPP llegó a US\$ 45.763 millones en el año 2014, lo que se traduce en el 31% del comercio de Chile en ese año. Con relación a las exportaciones, el TPP significó un 30% de las mismas, mientras que las importaciones fueron un 32% en ese mismo año.

Asimismo, los catastros de la Direcon arrojaron que el principal sector exportador chileno hacia los países del TPP fue la industria con el 50% de los envíos de 2014, donde entre mercancías embarcadas hacia el TPP, se distinguen los alimentos procesados con una participación de 20% de las exportaciones, los productos químicos con 8% y los productos forestales y muebles de la madera, con 7%. A estas estadísticas, se añaden algunos bienes del sector silvoagropecuario y pesquero de Chile, como las uvas y los arándanos frescos, que representaron al 3% y 2% de las exportaciones, respectivamente. A mayor abundamiento, pese a la caída de 2,2% que sufrieron las ventas externas de Chile al TPP entre 2013 y 2014, los envíos de productos industriales alcanzaron un alza de 11% anual, posicionándose no sólo como el principal sector exportador del último año, sino también como el más dinámico.

“Los 10 puntos clave sobre el TPP”

De acuerdo al artículo de Forbes Magazine México: *“Los 10 puntos clave sobre el TPP”*, son 10 los ítems que hay que tener en consideración para entender de qué se trata el Acuerdo Transpacífico de Cooperación Económica.

1- Países que integran el TPP, es decir; Estados Unidos, México, Chile, Perú, Australia, Brunéi, Canadá, Japón, Malasia, Nueva Zelanda, Singapur y Vietnam.

2- Potencial económico: El TPP representará un mercado de más de 100,000 millones de dólares. Los 12 países que lo integran representan 40% del Producto Interno Bruto del mundo.

3- Sector textil y vestido: La mayor parte de los aranceles del sector textil acordados serán eliminados inmediatamente. No obstante, algunos productos se someterán a una desgravación arancelaria a largo plazo.

4- Sector agrícola: Los países decidieron eliminar y reducir barreras arancelarias y no arancelarias en bienes industriales y eliminar o reducir los aranceles y otras políticas restrictivas en bienes agrícolas.

5- Sector financiero: Las diversas naciones otorgarán a los inversionistas de los países del TPP un trato igual de favorable que a los inversionistas locales.

6- Sector telecomunicaciones: Los países que busquen entrar a mercados deben reconocer competencia y las leyes que hay en cada una de las naciones. El TPP abre la posibilidad para que los proveedores de internet generen contenido exclusivo.

7- Propiedad intelectual: Los países integrantes deben proporcionar una protección más amplia para la ejecución de derechos de propiedad



intelectual conforme a su legislación. *“Cada nación tendrá libertad para determinar el método adecuado para la aplicación de las disposiciones de su propio sistema y práctica jurídicos”.*

8- Tipo de cambio: Los países involucrados tendrán la obligación de hacer públicas sus intervenciones en los mercados de cambio al menos cada trimestre para evitar una guerra de divisas.

9- Intercambio de información aduanera: Las naciones intercambiarán información y emprenderán mecanismos de revisión para evitar la evasión fiscal y aduanera.

10- Empresas estatales: Los países aprobaron que las empresas del Estado no deberán discriminar a firmas de los otros países miembros. *“Las partes también acuerdan garantizar que sus empresas estatales o monopolios designados no discriminen a empresas, bienes y servicios de otras partes”.*

Beneficios

- Abrirá puertas a más de 1.600 productos chilenos no incluidos en acuerdos vigentes
- El 95% de productos chilenos tendrá arancel cero una vez que el acuerdo entre en vigencia
- Carne de cerdo, bovina y cítricos serán los más beneficiados
- Permitirá el acceso al mercado de compras del sector público de Perú, Malasia y Vietnam

Fuente: Dirección General de Relaciones Económicas Internacionales

¿Qué dicen los expertos?

Andrés Rebolledo, Director General de la Dirección de Relaciones Económicas Internacionales, en la columna de opinión *¿Por qué Chile negoció el TPP?*, explica que es el acuerdo más importante que se concluye exitosamente después de la Ronda Uruguay y el establecimiento de la OMC. *“Establecerá el diseño de las normas que regularán el comercio internacional en el futuro. Sus miembros representan cerca del 40% del PIB mundial. Tiene su domicilio en una zona de gran importancia estratégica, el Asia Pacífico. Para una economía como la*

chilena, pequeña y abierta al mundo, es un paso más en la política de internacionalización de nuestra economía, iniciada hace más de 20 años”.

El titular de la Dirección señala además que el Acuerdo Transpacífico de Cooperación Económica entrega beneficios en acceso para productos, principalmente agrícolas, en mercados como Canadá, Japón, Malasia y Vietnam. Y al mismo tiempo, establece un régimen de acumulación de origen que permitirá que los productos chilenos se incorporen plenamente a las cadenas globales de valor. Rebolledo afirma de la misma manera que los procedimientos aduaneros que se harán más expeditos, lo que permitirá bajar los costos de los envíos al exterior; se tendrá regulaciones más claras y transparentes; se facilitan las inversiones, se alienta el e-commerce; y la participación de las pymes en el comercio exterior.

Roberto Paiva, director de ProChile, durante el Encuentro Logístico Andes, se refirió a la firma del Acuerdo Transpacífico de Cooperación Económica (TPP) reconociendo que el tratado va a significar una explosión de comercio, donde las exportaciones y las importaciones son un bien para el país. Asimismo, recalzó que Chile es la entrada Pacífico de toda América Latina. En otra ocasión- en el seminario "Chile Exporta Digital"- señaló los alcances de del acuerdo internacional: *"Son 12 países que han firmado un tratado de libre comercio que es una maravilla. Ojo que la gracia del TPP es que tiene una acumulación de origen, entonces cuando entre en vigor los empresarios van a poder traer materias primas con arancel cero desde Australia o de México, Perú, procesarlas acá y enviarlas a Estados Unidos, y para Estados Unidos va a ser un producto chileno"*. 

El Parque Marino Nazca-Desventuradas será el más grande de América

A principios de octubre, durante la conferencia internacional "Nuestro Océano 2015", Michelle Bachellet anunció la creación del Parque Marino Nazca-Desventuradas. La nueva reserva, ubicada entre las islas de San Félix y San Ambrosio, comprende una superficie de 297.518 km² y permitirá proteger el 12% de la superficie marina chilena.

"El nuevo Parque Marino Nazca-Desventuradas es un regalo de Chile al mundo", indicó Enric Sala, explorador residente de la National Geographic y líder del proyecto Pristine Seas. *"La zona contiene ecosistemas submarinos prístinos como no hay otros en el océano, entre ellos montes submarinos con especies incluso desconocidas para la ciencia, abundancia de langostas gigantes y los remanentes de poblaciones de lobo fino de Juan Fernández, especie que se creyó extinta".*

El futuro Parque Marino Nazca-Desventuradas se convierte en un elemento esencial para el estudio científico internacional. Además, es un paso significativo para Chile y su compromiso con el Convenio de las Naciones Unidas sobre la Diversidad Biológica, que busca proteger el 10% de las zonas marinas y costeras más importantes del mundo para el año 2020.

Espanoles del Grupo Copisa se adjudican la reconstrucción del Terminal 1 de EPI

El día 4 de octubre la Empresa Portuaria Iquique (EPI) dio a conocer los resultados de la licitación para la propuesta pública "Reposición Frente de Atraque N°1 del Puerto de Iquique". Las obras de la primera etapa incluyen el molo de abrigo, explanadas y servicios complementarios.

El proceso de reconstrucción consta fundamentalmente de 2 etapas, la primera- adjudicada a Copisa- consiste en habilitar el terminal 1, dejándolo con las mismas condiciones que tenía antes de los terremotos del 1 y 2 de abril de 2014 y a la vez dejarlo antisísmico. Por otra parte, la segunda etapa se traduce en aumentar la profundidad del sitio 1 a 15 metros, superior a la que existía antes de los sismos. Las obras permitirán dejar al terminal apto para el proyecto de extensión que busca recibir naves de última generación.



Terminal Puerto Coquimbo recibe el primer buque de carga tras terremoto 16/S



Luego de estar inhabilitado 38 días tras el terremoto y tsunami que afectó la IV región, Terminal Puerto Coquimbo recibió el 24 de octubre al primer buque de carga en sus instalaciones. La nave Atalante de 151 metros de eslora, llegó desde el puerto colombiano Buenaventura para embarcar más de 21 mil toneladas de carga mineral de la empresa Teck.

Rodrigo Larraín, gerente de operaciones de TPC, manifestó su satisfacción ante la habilitación parcial del puerto: *"Las condiciones actuales del puerto nos permiten reanudar paulatinamente las operaciones en el sitio N°1 de nuestro terminal con buques de este tipo y de menor tamaño. Sufrimos importantes daños por el terremoto y nos hemos ido levantando de a poco, gracias al esfuerzo de un grupo humano de excelencia que trabaja en TPC"*, destacó el ejecutivo.

Media Maratón TPS contó con la participación de más de 4 mil personas.



La mañana del 27 de septiembre Valparaíso amaneció colorido por una ola de corredores de diferentes procedencias, desde niños hasta adultos. El encuentro se dividió en 3 trayectos, de 2, 10 y 15 kilómetros, emplazados en el interior del Terminal Pacífico Sur, borde costero y barrios de Valparaíso.

El triunfador de la corrida fue Francisco Duarte, sanatonino de 22 años, quien se llevó el cetro por segunda vez consecutiva con un tiempo de de 1:14 04”.

Por su parte, el gerente general de TPS, Francesco Schiaffino, se mostró bastante satisfecho por la exitosa participación de la comunidad en la actividad. *“Estamos agradecidos de la participación que tuvo la gente. Ellos pudieron conocer y disfrutar del puerto por única vez en el año y se notó con la convocatoria que tuvimos hoy”*, expresó el ejecutivo.

Hapag-Lloyd y Maersk Line aportan en la vigilancia de mercancías peligrosas

Las navieras Hapag-Lloyd y Maersk Line pactaron colaborar en el aumento de la seguridad de las mercancías peligrosas. Maersk Line mostró su interés de implementar un sistema de rastreo equivalente al que utiliza Hapag-Lloyd, por lo que utilizará un programa de control llamado "Freight Information System". Dicho sistema maneja en una base de datos que posee más de seis mil palabras clave que se analizan constantemente para identificar mercancías peligrosas que son declaradas de forma incorrecta o no plantean un riesgo importante para las tripulaciones, los barcos, las demás cargas abordo y el medio ambiente.

San Antonio Terminal Internacional recibe grúas de última generación

Con una ceremonia presidida por el ministro de Transportes y Telecomunicaciones, Andrés Gómez-Lobo, la Ministra del Trabajo, Ximena Rincón, ejecutivos de STI y la comunidad portuaria se dio la bienvenida a dos nuevas grúas Rubber Tire Gantry (RTG) y dos nuevas Ship To Shore (STS) Super Post Panamax.

Los nuevos equipos con un costo de US\$20 millones, alcanzan los 80 metros de altura, lo que equivale a un edificio de 26 pisos aproximadamente, y tienen un alcance de 60 metros. Asimismo, pueden alcanzar una velocidad de 100 metros por minuto con carga en forma vertical y 180 m/min sin carga, y una capacidad de 100 toneladas. Se espera que el ingreso en operación de las maquinarias sea en el mes de noviembre, permitiendo a STI aumentar su capacidad de transferencia anual de contenedores a 1,6 millones de TEUs (en 2014 movilizó 1,08 millones).

El gerente general de STI, José Francisco Iribarren, enfatizó que, *"estas nuevas grúas nos permitirán seguir mejorando en eficiencia y competitividad, junto con otorgar un mejor servicio a nuestros clientes. Con este hito, STI contará con un total de ocho grúas STS y seis RTG, lo que nos consolida como uno de los puertos mejor equipados de Chile y a San Antonio como un complejo portuario de primer nivel"*.



Exitoso lanzamiento de libro "Logística: conocimientos, habilidades y actitudes"

El destacado académico e investigador Alejandro Garay Candia, lanzó su obra *"Logística: conocimientos, habilidades y actitudes"*, en el que realiza un exhaustivo análisis a la industria portuaria, del transporte y la logística.

"Hay una cosa ineludible, el mar no se va a ir nunca, y al mar nunca se le va a separar el cerro. Es decir, debemos ser capaces de convivir armoniosamente en este contexto y buscar todas las soluciones. Y la logística, y a través de mi libro lo digo, debe encontrar las soluciones para resolver los problemas que siempre vamos a tener en la medida que crece la población, los vehículos, los agentes contaminantes, la oferta, los productos, los barcos, los problemas se van complejizando. Hay que entender que estas cosas se resuelven por un tiempo, las cosas siguen creciendo, y hay que volver a resolver", expresó el autor del libro.

El encuentro se realizó en el marco de la sesión número 108 del Foro Logístico de Puerto Valparaíso (FOLOVAP) y se llevó a cabo en las dependencias de Puerto Valparaíso.

Talcahuano Terminal Portuario concluye obras de ampliación

El 1 de septiembre el Talcahuano Terminal Portuario finalizó sus obras extensión. Sin embargo, tendrá una expansión adicional de 80 metros lineales y se encuentra a la espera de la concreción de una conexión vial con la ruta interportuaria. Las obras contemplan una inversión de US\$ 3,5 millones, sumando la recuperación del sitio número 1, sus explanadas y la construcción de un muelle especialmente habilitado para las goletas pesqueras artesanales.

Actualmente, la compañía firmó un contrato con Emprepar para descargar el 50% de la sal que llega a la Bahía de Concepción, también tienen contrato con Asipes y se encuentran trabajando fuertemente en la obtención de nuevos clientes. 🚧



Ceremonia de premiación del Contraalmirante Patricio Carrasco.

DIRECTOR DEL SHOA FUE DISTINGUIDO CON EL PREMIO “ALEXANDER DALRYMPLE 2015”

LA LABOR REALIZADA POR EL SHOA, ENCABEZADA POR EL CONTRAALMIRANTE PATRICIO CARRASCO,
LE HA PERMITIDO A LA INSTITUCIÓN SITUARSE COMO UNO DE LOS SERVICIOS MÁS
IMPORTANTES DE LA CUENCA DEL PACÍFICO.



De izq. a der.: Capitán de navío Patricio Carrasco Hellwig, director del SHOA; Capitán de Navío Robert Ward, presidente del Comité Directivo del Bureau Hidrográfico Internacional; Rolando Drago, embajador de Chile en Reino Unido.

Con el premio “Alexander Dalrymple 2015”, uno de los mayores reconocimientos existentes para quienes son parte de la hidrografía mundial, fue distinguido el Director del Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada (SHOA), Contraalmirante Patricio Carrasco Hellwig.

Para esta nominación un aspecto trascendental considerado por el Comité Ejecutivo de la UKHO fue el liderazgo y el aporte que ha entregado el Contraalmirante Carrasco al ámbito hidrográfico no sólo en Chile, sino que además a toda la comunidad internacional. Ejemplo de ello, es su participación dentro de la Comisión Hidrográfica Antártica (HCA), dentro de la cual, profesionales del Servicio, bajo las directrices de su Director, han sido protagonistas de un arduo trabajo topográfico y cartográfico de la región.

El Almirante Carrasco, junto con agradecer la entrega de este significativo premio, hizo un reconocimiento a los hombres y mujeres que forman parte de la Dotación del Servicio. *“Esta nominación quisiera recibirla no como una distinción personal, sino como un reconocimiento a la gran labor que han realizado los profesionales del SHOA, quienes en todos estos años, han llevado a cabo un trabajo de excelencia donde el espíritu de compromiso, la responsabilidad y el profesionalismo se han transformado en una característica transversal en todo su quehacer”.*

Por otra parte, el trabajo realizado por el SHOA, encabezado por el Contraalmirante Carrasco, le ha permitido situarse como uno de los Servicios más importantes de la cuenca del Pacífico gracias a su valiosa contribución no sólo a través de la Cartografía y Publicaciones Náuticas desarrolladas, sino que además, por el incesante trabajo que se lleva a cabo dentro del Sistema Nacional de Alarma de Maremotos (SNAM); cuya sala de operaciones cuenta con tecnología de última generación y un equipo humano altamente capacitado para determinar y enfrentar cualquier amenaza de Tsunami que afecte la costa de Chile, lo cual ha quedado demostrado tras los últimos eventos suscitados en la zona norte del país.



Su activa participación como representante del Estado de Chile en diferentes organismos internacionales, tales como la Organización Hidrográfica Internacional (OHI); el Comité Directivo de la Carta Batimétrica General de los Océanos (GEBCO) y la Comisión Oceanográfica Intergubernamental (COI), demuestran el profundo y constante compromiso con el quehacer de estas instituciones, lo que lo ha llevado a formar parte de selectos grupos de trabajo como el Comité Directivo de la GEBCO.

Este reconocimiento, instituido en el año 2006, el cual fue presenciado por el Embajador de Chile en Inglaterra, Rolando Drago Rodríguez, busca destacar a quienes han demostrado una dedicación y contribución excepcional a la Hidrografía a nivel mundial, galardón que ha sido otorgado anteriormente a hidrógrafos de Francia, Alemania, Japón, Estados Unidos, Sudáfrica, Reino Unido y Holanda, siendo en esta oportunidad, la primera vez que se entrega este importante premio a un profesional sudamericano.

“El SHOA ha respondido a lo que se espera de ellos, sobre todo en los últimos fenómenos que han afectado a nuestro país, es por eso que es tan valorado por la ciudadanía. Todo lo que está desarrollando el Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada revela que es un organismo altamente tecnificado y por eso es un orgullo para Chile el reconocimiento a su Director”, concluyó el Embajador Rolando Drago. 🇨🇱

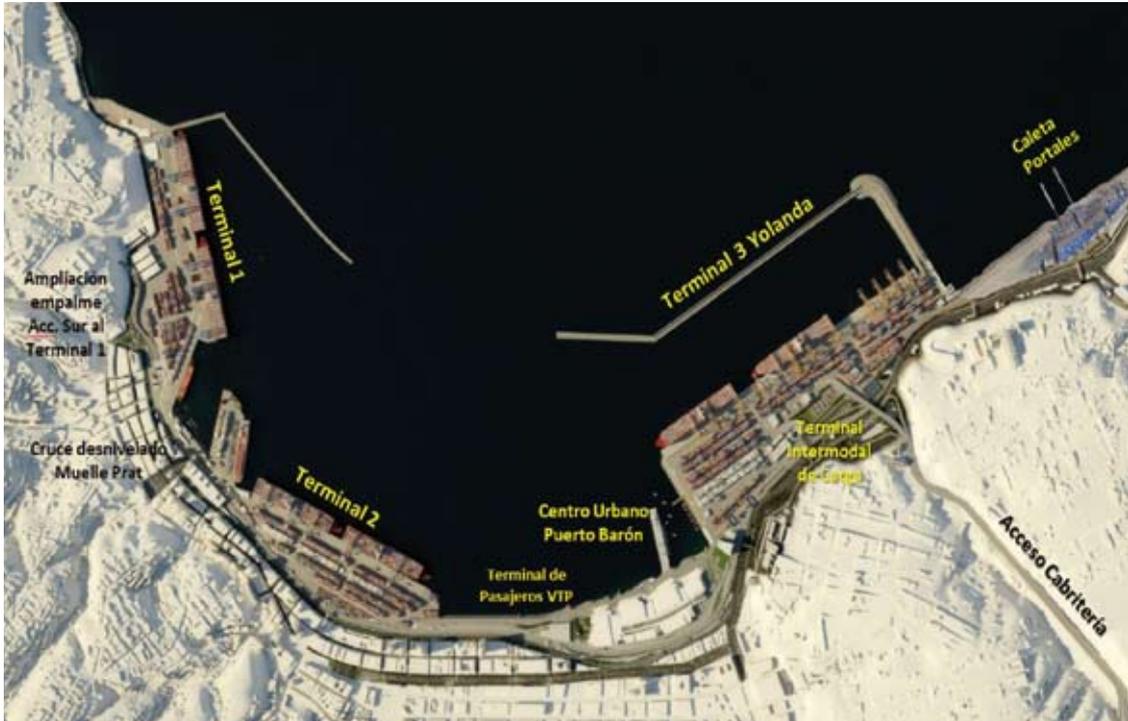


Proyecto Terminal 2 de TCVAl (Imagen referencial).

Plan de desarrollo de Puerto Valparaíso

A LA VANGUARDIA EN INFRAESTRUCTURA PORTUARIA

LAS AMPLIACIONES DEL TERMINAL 1 Y 2, MÁS EL PROYECTO TERMINAL 3 YOLANDA QUE PROYECTA LA EMPRESA PORTUARIA VALPARAÍSO (EPV) PERMITIRÁN AUMENTAR AL DOBLE EL MOVIMIENTO DE CARGA EN LOS PRÓXIMOS AÑOS, CONSOLIDANDO A VALPARAÍSO COMO REFERENTE EN MATERIA PORTUARIA. A SU VEZ, EL NUEVO TERMINAL DE PASAJEROS DE CRUCEROS CONSOLIDARÁ A LA CIUDAD COMO "HOME PORT", FOMENTANDO EL TURISMO Y EL COMERCIO EN LA REGIÓN.



Proyectos de la Empresa Portuaria de Valparaíso (Imagen referencial).

Hoy se hace necesario ampliar y modernizar los terminales para responder a la demanda y necesidades de las nuevas embarcaciones de mayor calado y eslora. De esta manera, los puertos pueden seguir en la carrera por la competitividad dentro de la zona y de la industria.

A continuación, nos referiremos a 3 proyectos que influirán positivamente en el desarrollo del puerto de Valparaíso: Terminal 1, Terminal 2 y el Terminal de Pasajeros (VTP).

Extensión del Terminal 1

A finales de febrero se dio inicio a la instalación de faenas que harán posible la prolongación del sitio 3 del terminal 1; lo cual permitirá atender simultáneamente a 2 naves del tipo Post Panamax. Asimismo, se repavimentará y reforzarán los sitios 4 y 5 para que adquieran propiedades antisísmicas.

El proyecto conjunto, entre Puerto Valparaíso y su concesionario Terminal Pacífico Sur (TPS), contempla un alargamiento de 120 metros del frente de atraque principal, pasando de 620 a 740 metros lineales; además del refuerzo estructural de los sitios 4 y 5. Se espera que la obra esté operativa el año 2016, cuyo objetivo es mejorar las condiciones operacionales y la calidad de servicio ofrecido a los buques de carga hortofrutícola, carga suelta y cruceros de pasajeros.

Cabe señalar que el inicio de la ejecución de estas obras coincide con la época más intensa de la temporada de exportación hortofrutícola 2014-

2015, que históricamente ha tenido en Valparaíso su principal puerta de salida. De acuerdo a los catastros de la Asociación de Exportadores de Frutas de Chile (Asoex), en el año 2014 un 51% de los productos frutícolas del país se envió a los mercados del mundo a través de los terminales de Puerto Valparaíso. Por esta razón, TPS ha ideado un plan de acción que garantiza la normalidad y óptimo funcionamiento de sus sitios de atraque, de modo que no afecte la época peak de la fruta.

La inversión total de las obras alcanzan los US\$ 60 millones, entre infraestructura y equipamiento. De la misma manera, la empresa adquirirá tres nuevas grúas tipo Post Panamax de última generación, para así operar de mejor forma y ofrecer un óptimo servicio a las nuevas naves full container que recalarán en el puerto de Valparaíso.

- Fecha estimada operación : 2016
- Monto de Inversión : USD \$ 60
- Capacidad : 2 naves Post Panamax

Ampliación del Terminal 2

Durante el año 2013, la empresa Terminal Cerros de Valparaíso S.A. (TCVAL) dio a conocer un apuesta que pretende convertir al puerto porteño en el líder del rubro. Se trata de la construcción y operación de un nuevo terminal de contenedores que incrementará la cantidad de sitios de atraque, acrecentando con ello la capacidad de transferencia de carga del Puerto de Valparaíso.



Extensión terminal 1 (imagen referencial).



Nuevo Terminal de Pasajeros de Valparaíso (Imagen referencial).

El futuro terminal 2 tendrá una capacidad de transferencia estimada de 1 millón de TEUs y su diseño contempla un frente de atraque de 725 metros de longitud. Para su construcción se utilizarán además terrenos del mar mediante el uso de material de relleno, adelantando la línea de costa actual en 185 metros en dirección al poniente del actual borde costero. De esta manera, el mega proyecto tendrá una superficie operativa de aproximadamente 18,1 hectáreas, incluyendo el área existente en los sectores Costanera y Espigón de Puerto Valparaíso. Gracias a la ampliación del terminal 2, el llamado Puerto Principal contará con instalaciones aptas para atender simultáneamente a dos naves del tipo Post Panamax .

Los orígenes del proyecto Terminal Cerros de Valparaíso comienzan con la licitación internacional por parte de la Empresa Portuaria Valparaíso (EPV) el año 2012, la que fue adjudicada a la empresa OHL Concesiones en abril de 2013. La compañía entonces, de acuerdo a los requerimientos del Contrato de Concesión, conformó una firma de giro exclusivo a Terminal Cerros de Valparaíso S. A. Actualmente, TCVAL es la operadora del Terminal 2 y cuenta con su concesión durante los próximos 30 años a contar del año 2013.

- Fecha estimada operaciones : En estudio
- Monto de Inversión : USD \$ 500,000,000
- Capacidad : 2 naves Post Panamax

Nuevo Terminal de Cruceros

Con una inversión público-privada de US\$ 7 millones, Valparaíso contará con un moderno terminal de pasajeros para los turistas provenientes de los diversos cruceros que llegan a la ciudad. La localización del edificio será entre las calles Freire y avenida Francia, quedando al poniente de la futura plaza Francia de Puerto Barón y reemplazando su ubicación actual al interior de la Bodega Simón Bolívar, en el sector de Barón.

La instalación será de un piso y su altura máxima llegará a los 7,16 metros. El largo de su fachada será de 120 metros y dispondrá de un mirador en su cubierta. La superficie total construida será de 5.237 m² y su área de estacionamientos de 15.507 m². Su estructura principal será en base a pilares de hormigón, vigas de acero y una estructura secundaria de madera laminada.

A su vez, el terminal contará con un área de estacionamientos entre calle Edwards y Freire, de 15.507 m² y con capacidad para 26 buses y 47 vehículos. Cabe destacar, que las instalaciones estarán habilitadas durante temporada de cruceros y fuera de este período (entre abril y octubre) quedará como espacio portuario de uso público. El proyecto mantendrá las mismas vías de acceso y salida existentes, que corresponden al desnivel de acceso al puerto existente en el Nudo Barón, el cual será compartido por los usuarios del futuro Puerto Barón.

El Terminal entraría en operación en octubre de 2016. La iniciativa generará 300 empleos directos entre las fases construcción y operación. Al igual que los estacionamientos, la gran estructura funcionara fuera de la temporada de cruceros como un gran centro de convenciones. De esta forma, la infraestructura permitirá responder en mejor forma a las necesidades actuales y futuras del mercado de cruceros, del turismo y de la propia ciudad. 🏛️

- Fecha estimada operación : Temporada cruceros 2016- 2017
- Monto de Inversión : USD \$ 7 millones



¿Cómo superar las brechas en la transferencia de carga?:

LAS **21** PROPUESTAS DE LA CÁMARA MARÍTIMA Y PORTUARIA DE CHILE

ENTRE LAS BRECHAS MENCIONADAS PARA MEJORAR EL COMERCIO EXTERIOR SE ENCUENTRAN LA FALTA DE EFICIENCIA EN EL TRANSPORTE; PLATAFORMAS DIGITALES DE COORDINACIÓN; CAPACIDAD, PRODUCTIVIDAD E INFRAESTRUCTURA PORTUARIA Y DE CONECTIVIDAD; DINÁMICAS LABORALES CONSTRUCTIVAS Y BENEFICIOS COMPARTIDOS ENTRE LA COMUNIDAD Y EL PUERTO.



Actualmente, en el mundo el 80% del total del comercio exterior es movilizado vía marítima de acuerdo al *“Informe sobre el Comercio y el Desarrollo, 2014”* de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD). La situación no es distinta en nuestro país, donde el 90% de las exportaciones e importaciones en el país transita por los puertos, según las estadísticas de la Cámara Marítima y Portuaria de Chile. Estas cifras ilustran la importancia de optimizar los sistemas actuales de comercio exterior para seguir siendo competitivos en la industria. Por su parte, Jorge Marshall, presidente de CAMPORT plantea que en el país se deben hacer esfuerzos enfrentar las significativas necesidades de inversión y adaptarse a los profundos cambios en la tecnología de la industria naviera y a los nuevos estándares en la relación empresa-sociedad.

“Desafíos de la conectividad para el comercio exterior: Hacia una visión integradora del sector Marítimo y Portuario” se llama el documento que emitió en abril pasado la Cámara Marítima y Portuaria de Chile A.G, donde realiza un completo análisis del panorama de Chile en materia logística y de transferencia de carga del comercio exterior, y plantea 21 propuestas para superar brechas e impulsar la modernización marítimo-portuaria del país.

¿Cuáles son las principales brechas del proceso logístico?

A) Combinación y optimización de los modos de transporte

Las políticas chilenas establecen modelos de transporte modal, lo cual prioriza la movilización de cargas por carreteras, dejando en segundo plano a los ferrocarriles y cabotaje.

De acuerdo al Plan de Impulso a la Carga Ferroviaria, el 9,3 % de las toneladas transportadas a nivel nacional se hace por sistema ferroviario. No obstante, según el estudio de Steer Davies de 2011, *“Análisis de costos y competitividad de modos de transporte terrestre de carga interurbana”*, el transporte por vía férrea tiene un menor costo por tonelada – kilómetro que el transporte por carreteras (entre un 44% y un 92%). Estos datos evidencian que una correcta combinación de transportes en la cadena logística, haría posible que los servicios fueran más eficientes. Es entonces como la CAMPORT propone como medidas:

- 1** Identificar las distorsiones en los diferentes modos de transportes y proponer soluciones.
- 2** Introducir el concepto de *corredores logísticos* (lugares con sistemas integrados de transporte aéreo, terrestre y marítimo de mercancía) en zonas portuarias específicas junto con el modelo de negocios y gobernabilidad que le den viabilidad a estas soluciones integradas.
- 3** Perfeccionar las condiciones de competencia en el transporte marítimo de cabotaje (procedimientos administrativos, normas tributarias y laborales), respetando la igualdad competitiva entre los diferentes modos.

B) Plataformas digitales que agreguen valor al proceso logístico

Tal como lo destaca CEPAL en el documento *“Informatización de puertos marítimos, plataforma de e-commerce y comunidades logísticas”*, de junio 2003; no basta con instalar la mejor tecnolo-

gía en el puerto para incrementar la transferencia de carga si los documentos que permiten efectuar tales procesos llegan tarde, dilatando innecesariamente las operaciones con los consecuentes costos y demoras. No obstante, contar con la documentación a tiempo tampoco asegura procesos eficientes ya que la burocracia posterior puede devenir en otros costos.

En Chile, se utiliza el SICEX (Sistema Integrado de Comercio Exterior) como plataforma para realizar trámites públicos de exportación e importación, pero aún no está implementado por completo. Y, en algunos puertos, se requiere de PCS (Port Community Systems) que corresponden a plataformas electrónicas neutras y abiertas que conectan los múltiples sistemas operados por una variedad de organizaciones que componen un puerto. Es por eso que hay que avanzar en:

4 Asegurar la plena implementación de SICEX como ventanilla única del comercio exterior en los plazos previstos, integrando a todos los organismos públicos vinculados a esta cadena.

5 Por comunidad portuaria y en aquellos puertos que requieren de un PCS, establecer una hoja de ruta para el desarrollo de éste aprovechando el conocimiento existente.

C) Aumento de capacidad: Productividad e infraestructura

Los diseños de las naves de nueva generación presentan mayor eslora, manga y calado; lo que obliga a los terminales portuarios a invertir en obras de ampliación, en nuevos puertos (greenfield), conectividad y productividad para poder adaptarse a los requerimientos de la industria actual. De acuerdo a las estimaciones de demanda y de capacidad del *“Plan Nacional de Desarrollo Portuario”* (2013) de la Subsecretaría de Transportes, agregando un aumento de productividad de 2% anual se inicia un desbalance entre la oferta y la demanda en la zona central en torno a 2019, por lo que a partir de esta fecha es necesario en nuestro país disponer de mayor capacidad portuaria. Ante tal escenario, la Cámara Marítima y Portuaria de Chile, propone:



60 minutos máximo desde que entras hasta que sales del Terminal

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



Si requieres más información escríbenos a comercial@stiport.com. Bases ante notario Ximena Ricci, San Antonio y publicadas en www.stiport.com



6 Realizar programas de desarrollo de la capacidad portuaria en las zonas prioritarias, a partir del trabajo con los puertos locales y demás actores del proceso logístico; asegurando la coherencia de estos programas con la Política Nacional de Desarrollo Portuario.

7 Revisar el marco institucional de incentivos de las decisiones en los diferentes tipos de proyectos, de modo de asegurar la selección óptima de inversiones.

8 Reservar los terrenos del borde costero aptos para desarrollos portuarios, resguardando en tal accionar la neutralidad competitiva del Estado frente a los proyectos, tanto en la evaluación del requerimiento como en las condiciones para solicitarlas.

D) Dinámicas laborales constructivas

De acuerdo al “Boletín Marítimo y Logístico” de febrero de 2014 de la División de Recursos Naturales e Infraestructura de la CEPAL, las relaciones laborales en los puertos se han caracterizado por altos niveles de conflictividad, dificultando en ocasiones la entrega de servicios de calidad a los usuarios del sistema. Este hecho sin duda genera grandes costos a los exportadores, los consumidores finales y a toda la cadena de comercio exterior. Para revertir esta situación la CAMPORT considera pertinente:

9 Mejorar los estándares de seguridad actualizando el Reglamento de Seguridad vigente para el trabajo portuario, desarrollando programas que apoyen las mejores prácticas y, difundiendo prácticas internacionales exitosas en seguridad y salud ocupacional. A su vez, promover un Acuerdo de Producción Limpia (APL) bajo estándares de nivel internacional e instar al restablecimiento del Departamento de Puertos que existió en la Dirección del Trabajo, que contaba con personal especializado en temas portuarios.

10 Fomentar la selección y promoción en base a la capacitación y certificación: Para ello es necesario desarrollar un marco de cualificación de los trabajadores, revisando los planes formativos por niveles de complejidad del trabajo. También, extender el uso de la certificación entre los trabajadores portuarios, de modo de alcanzar a un 25% de los trabajadores. Y, profesionalizar a los supervisores en colaboración con un Centro de Formación Técnica de cobertura nacional.

11 Establecer un nuevo estilo y clima en las relaciones laborales del sector: Será importante mejorar las condiciones de diálogo entre trabajadores, gobierno y empresas. En consecuencia, se deberán desarrollar campañas de difusión para visibilizar la realidad

del trabajo portuario en el país, canalizar en instancias técnicas las aspiraciones que han planteado los trabajadores y además, velar por entornos laborales sanos mediante el establecimiento de adecuadas normas internas referidas al personal, códigos de trato, integración de las mujeres al sector productivo y cuidando la calidad de las instalaciones.

E) Beneficio compartido entre la comunidad y el puerto

La presencia de los puertos genera beneficios y costos en las diversas localidades, los que se deben administrar adecuadamente para aprovechar mejor los primeros y, aminorar los segundos. Para lograr este objetivo la CAMPORT ideó 3 medidas:

12 Formalizar los mecanismos institucionales a través de los cuales se organiza la interacción entre la ciudad y los puertos, incorporando explícitamente las perspectivas de desarrollo de ambas partes; identificando las sinergias y definiendo los mecanismos que permitan resolver las diferencias.

13 Desarrollar un proyecto orientado a incrementar los efectos económicos de la actividad marítima y portuaria en las economías locales, a partir de un diagnóstico validado técnicamente. Este trabajo debe estar vinculado a una política de desarrollo de nuevas actividades encadenadas con el sector marítimo y portuario (educación, servicios, inversiones manufactureras, y actividades ligadas al borde costero) incorporando al gobierno municipal y la colaboración público – privada.

14 Desarrollar una agenda para la gestión sostenible del sector marítimo que incluya prácticas de trabajo, uso de energías, emisión de ruidos, gestión de desechos, monitoreo y reporte ambiental e incorporación de tecnologías que logren una relación de armonía con el medio ambiente y la comunidad. Este programa se puede construir a través de un acuerdo entre las empresas y el Consejo Nacional de Producción Limpia y, los debería realizar una empresa externa debidamente registrada.

¿Y qué sucede con el entorno institucional?

El documento también señala que para enfrentar estos desafíos se requiere de un buen funcionamiento del entorno institucional basado en una política nacional de desarrollo portuario, promover una sana competencia, modernizar el Estado en los procesos de comercio exterior y fomentar la colaboración público – privada.

a) Una política nacional de desarrollo portuario

La política nacional debe buscar la eficiencia del conjunto del proceso logístico a partir de una mirada integral, que incluya a todas sus partes. Esto permitiría armonizar los criterios en la toma de decisiones de los organismos públicos que influyen en las actividades marítimas y portuarias.

Las medidas propuestas son las siguientes:

15 Articular una visión de mediano plazo para el desarrollo del sector marítimo y portuario en un ambiente que considere los criterios de “eficiencia”, “sustentabilidad” y “beneficio compartido” como principios orientadores en la toma de decisiones. Formular una Política Nacional que establezca metas y acciones, que incorpore el carácter mixto de los puertos y reconozca las nuevas realidades de la industria naviera.

16 Consolidar los avances logrados por el Plan Nacional de Desarrollo Portuario (PNDP), a través de su institucionalización y con la consideración de todos los puertos, utilizando un enfoque del conjunto de la cadena logística y reconociendo las oportunidades de aumentos de productividad.

b) Promover una sana competencia

La competencia es el mejor incentivo que tienen las empresas para lograr un desempeño eficiente, entregar servicios de calidad y realizar las inversiones que sustenten y den continuidad a la actividad comercial. Sin embargo, se han registrado situaciones que amenazan la sana competencia como la discriminación arbitraria en el servicio público que deben prestar los puertos y los cobros excesivos en algunos impuestos que afectan al sector (señalización marítima y concesiones marítimas). Para evitar este tipo de situaciones se debe:

17 Realizar un diagnóstico que identifique acciones para profundizar la competencia de los mercados del sector logístico, incluyendo los servicios de transporte de carga. Proponer acciones para mejorar el funcionamiento de estos mercados.

18 Revisar la proporcionalidad y razonabilidad de los cobros públicos que distorsionan el funcionamiento de los mercados. Entre éstos están las tarifas de señalización marítima y las rentas de las concesiones marítimas, de modo que se ajusten a los costos de prestación del correspondiente servicio en el caso de las primeras y a un criterio de razonabilidad en las segundas.

c) Modernización del Estado en los procesos de comercio exterior

Según el estudio *“De lo Macro a lo Micro: Propuestas para mejorar la eficiencia del comercio internacional”* de octubre de 2014, del profesor

Claudio Bonilla de la Facultad de Economía y Negocios de la Universidad de Chile, son al menos 26 organismos del sector público que participan activamente en el comercio exterior. Por otra parte, existen 275 agentes de aduanas y más de mil operadores de comercio exterior (transportistas, almacenistas, entre otros) que actúan en la cadena logística. Este hecho, sin duda, contribuye a retrasar los procesos logísticos ya que son muchos los actores involucrados; por lo cual lo más acertado es:

19 Establecer un programa de mediano plazo, radicado en el Ministerio de Hacienda, que conduzca la modernización del Estado en todos los procesos del comercio exterior. Al menos, debiesen considerarse Aduanas, SAG, SNS y DIRECTEMAR.

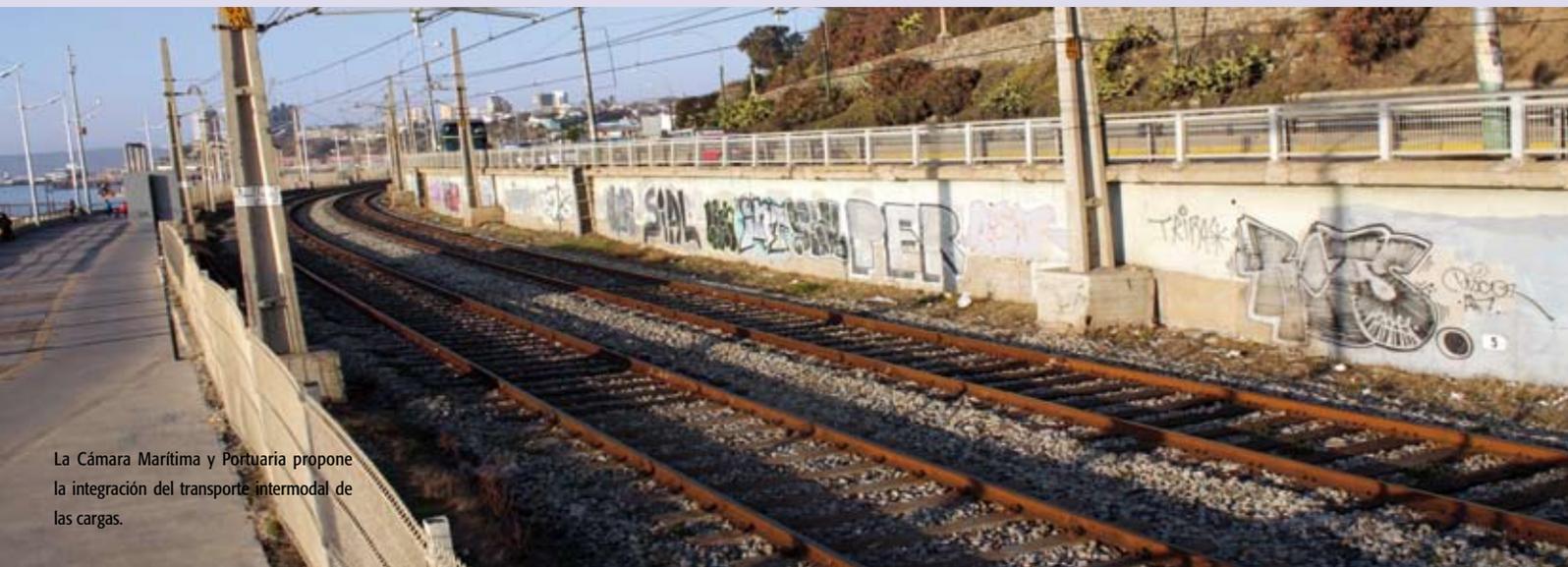
20 Establecer en el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones una Autoridad Política responsable del nuevo impulso de modernización del sector marítimo-portuario.

d) Fomentar la colaboración público- privada

Una coordinación estrecha entre las capacidades del sector privado y el sector público conduce a los aumentos de productividad que se requieren. Por un lado, las empresas identifican las oportunidades y encuentran obstáculos o fallas de mercado. Y por el otro lado, los gobiernos tienen las capacidades para llevar a cabo las iniciativas que permiten cerrar las brechas que entorpecen el desarrollo del sector. Debido a esta razón ambos sectores son por esencia complementarios, por lo que la Cámara Marítima y Portuaria estima como última medida que es necesario:

21 Reformular la institucionalidad de las instancias de colaboración público-privada, reemplazando las comisiones asesoras existentes por un Consejo Nacional Marítimo y Portuario.

En definitiva, para mejorar el comercio exterior hay que hacer más eficiente el transporte, la conectividad y las plataformas digitales de coordinación; como también, mejorar la capacidad, productividad e infraestructura portuaria. Asimismo, es necesario realizar dinámicas laborales constructivas y lograr beneficios compartidos entre la comunidad y el puerto. 🏠





De izq. a Der.: René Meeuws, Experto holandés Transporte Sustentable y Logística STC Group; Alejandra San Miguel, Gerente General de ASIVA; Hans Wesser, presidente de ASIVA; Bruno Ardito, Presidente Cámara Chileno Argentina de Comercio.

Primer Encuentro Logístico Andes 2015

EL GRAN ACIERTO DE LA ASOCIACIÓN DE EMPRESAS DE LA V REGIÓN (ASIVA)

LA CITA SE EFECTUÓ EN EL CASINO DE VIÑA DEL MAR DURANTE LOS DÍAS 6 Y 7 DE OCTUBRE, DONDE LOS ASISTENTES PUDIERON DISFRUTAR DE LAS MÁS DIVERSAS CHARLAS DE EXPONENTES NACIONALES E INTERNACIONALES.

Con una audiencia de casi 400 personas, se realizó uno de los eventos más esperados por la comunidad logística de Valparaíso y sus alrededores, se trató de nada más y nada menos que del Primer Encuentro Logístico Andes 2015.

El seminario fue organizado por la Asociación de Empresas de la V Región (Asiva), donde se realizaron 16 charlas de especialistas nacionales e internacionales, quienes abarcaron temas contingentes que afectan a la cadena de suministro regional y nacional. Además, hubo un espacio de showroom donde participaron empresas de la zona, firma de convenios, reuniones de negocios y una mesa de trabajo. 🏠



1



2



3



4



5



6

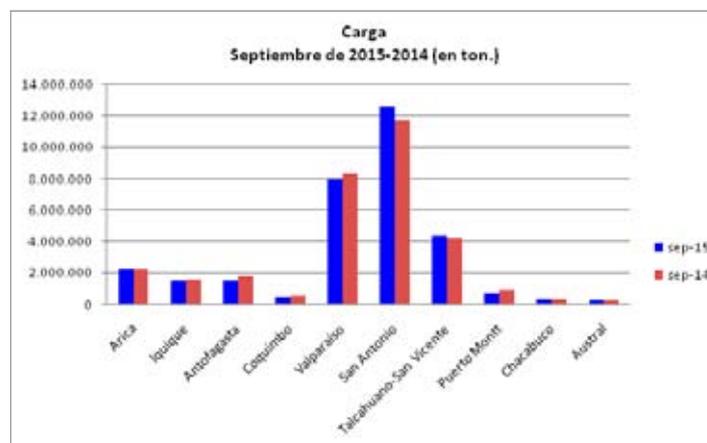
1.- Pedro Torrejón, analista de competitividad y marketing de Puerto Valparaíso; Erick Novoa, jefe de competitividad y marketing de Puerto Valparaíso; Giancarlo Crixolli Mazzon, jefe de negocios de contenedores en EFE; Cristian Calvetti, gerente de asuntos corporativos de Puerto Valparaíso. 2.- Andrea Sánchez, jefa fiscalización operativa Aduana de Valparaíso; Giovanni Contreras, administrativo Aduana de Valparaíso; Mónica Rodríguez, secretaria dirección Aduana de Valparaíso. 3.- Pamela Tuesta, encargada de comunicaciones ASIVA; Karin Aguilar, departamento de estudios ASIVA; Daniela Díaz, subgerente de estudios y planificación ASIVA y Alejandra San Miguel, gerente general de ASIVA. 4.- Omar Vera, alcalde de San Antonio. 5.- Cristián Bowen, subsecretario de Transportes y Miguel Saavedra, seremi de Obras Públicas de Valparaíso. 6.- Guillermo Martínez, Decano Facultad de Ciencias del Mar y Geografía PUCV y el contralmirante de la Armada de Chile, Arturo Undurraga.

Resumen puertos SEP

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

Empresa Portuaria	Septiembre-15	Septiembre-14	Var 15/14
Arica	2.278.619	2.294.417	-0,69%
Iquique	1.549.458	1.613.504	-3,97%
Antofagasta	1.545.593	1.862.373	-17,01%
Coquimbo	530.077	574.849	-7,79%
Valparaíso	7.988.053	8.340.447	-4,23%
San Antonio	12.575.973	11.733.974	7,18%
Talcahuano-San Vicente	4.362.691	4.258.834	2,44%
Puerto Montt	704.377	987.253	-28,65%
Chacabuco	364.434	356.372	2,26%
Austral	322.374	311.993	3,33%
Total	32.221.650	32.334.016	-0,35%

Fuente: SEP



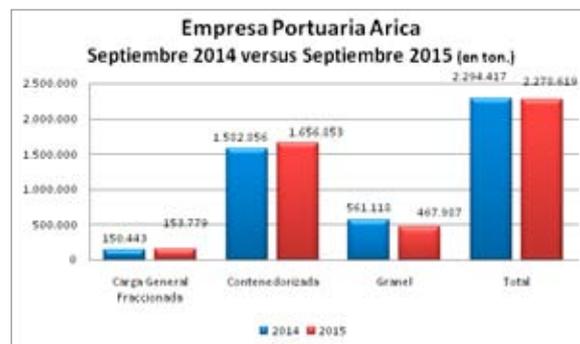
Fuente: SEP

Puerto de Arica

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

Carga	Sept. 2014		Sept. 2015		Variación Porcentual
	General Fraccionada	Contenedorizada	Granel	Total	
	150.443	1.582.856	561.118	2.294.417	
	153.779	1.656.853	467.987	2.278.619	-0,69%

Fuente: SEP



Fuente: SEP

Carga Transferida Total Puerto de Arica (en ton.)

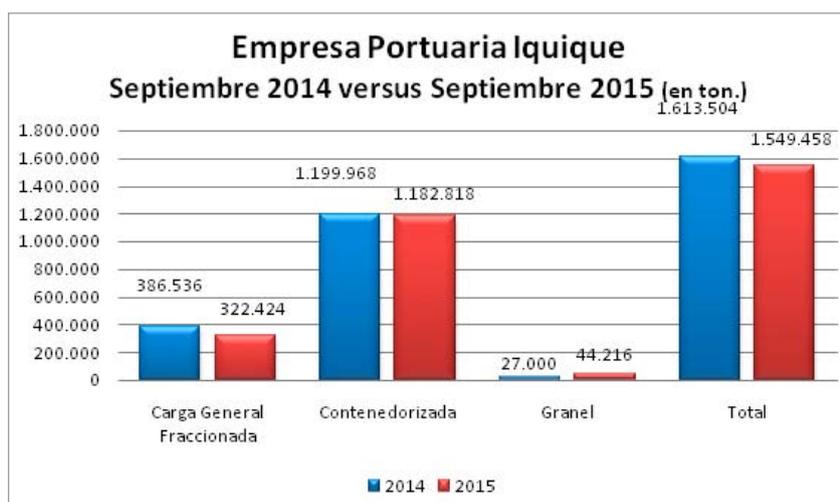
Valores Mensuales				
Mes	Carga Fracc. 2015	Contenedorizada 2015	Graneles 2015	Total 2015
Enero	9.656	210.155	43.481	263.292
Febrero	20.975	171.353	39.693	232.021
Marzo	20.995	173.596	35.597	230.188
Abril	20.517	172.050	46.600	239.167
Mayo	10.704	167.523	55.778	234.005
Junio	20.599	189.734	41.147	251.480
Julio	25.336	178.682	80.416	284.434
Agosto	9.694	198.904	49.933	258.531
Septiembre	15.303	194.856	75.342	285.501
Octubre	0	0	0	0
Noviembre	0	0	0	0
Diciembre	0	0	0	0
Total	153.779	1.656.853	467.987	2.278.619

Fuente: SEP

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

Carga General Fraccionada	Carga Contenedorizada	Granel	Total	Variación Porcentual
386.536	1.199.968	27.000	1.613.504	
322.424	1.182.818	44.216	1.549.458	-3,97%

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	42.398	166.220	4.932	213.550
Agosto	42.243	147.117	5.618	194.978
Septiembre	37.956	158.116	0	196.072
Octubre	0	0	0	0
Noviembre	0	0	0	0
Diciembre	0	0	0	0
Total	322.424	1.182.818	44.216	1.549.458

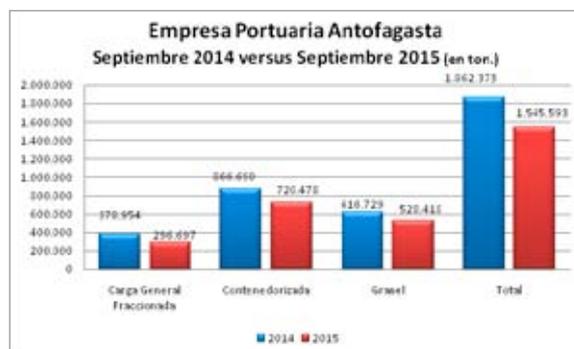
Fuente: SEP

Empresa Portuaria de Antofagasta

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

Fuente: SEP

Carga General Fraccionada	Carga Contenedorizada	Granel	Total	Variación Porcentual
378.954	866.690	616.729	1.862.373	
296.697	720.478	528.418	1.545.593	-17,01%



Fuente: SEP

Carga Transferida Total Puerto Antofagasta (en ton.)

Valores Mensuales	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	20.711	93.156	82.198	196.065
Agosto	41.257	75.392	97.742	214.391
Septiembre	10.322	0	19.451	29.773
Octubre	0	0	0	0
Noviembre	0	0	0	0
Diciembre	0	0	0	0
Total	296.697	720.478	528.418	1.545.593

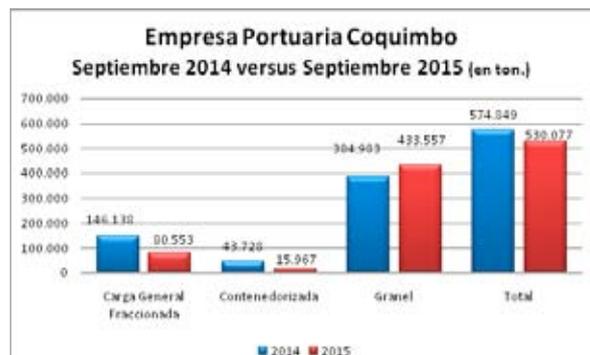
Fuente: SEP

Puerto de Coquimbo

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

Fuente: SEP

Carga General Fraccionada	Carga Contenedorizada	Granel	Total	Variación Porcentual
146.138	43.728	384.983	574.849	
80.553	15.967	433.557	530.077	-7,79%



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	5.994	2.201	22.103	30.298
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	40.217	40.217
Agosto	0	52	56.203	56.255
Septiembre	0	0	52.894	52.894
Octubre	0	0	0	0
Noviembre	0	0	0	0
Diciembre	0	0	0	0
Total	80.553	15.967	433.557	530.077

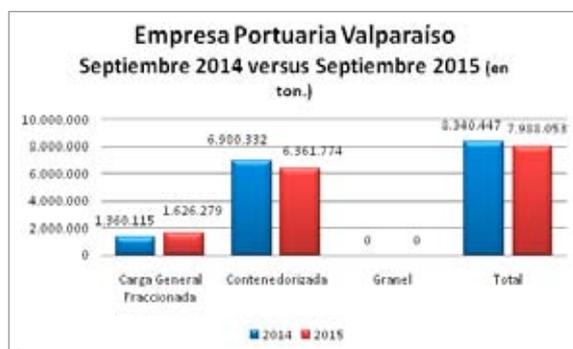
Fuente: SEP

Puerto de Valparaíso

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

Fuente: SEP

Carga	Carga		Granel	Total	Variación Porcentual
	General Fraccionada	Contenedorizada			
	1.360.115	6.980.332	0	8.340.447	
	1.626.279	6.361.774	0	7.988.053	-4,23%



Fuente: SEP

Carga Transferida Total Puerto Valparaíso (en ton.)

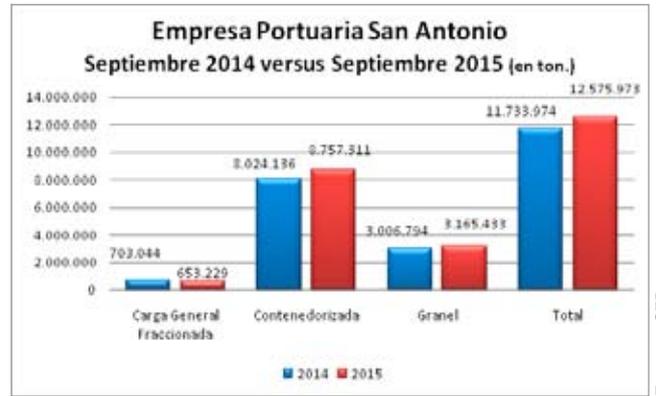
Valores Mensuales				
Mes	Carga Fracc. 2015	Contenedorizada 2015	Graneles 2015	Total 2015
Enero	247.012	741.872	0	988.884
Febrero	185.657	712.817	0	898.474
Marzo	267.803	858.415	0	1.126.218
Abril	154.972	704.601	0	859.573
Mayo	184.221	624.159	0	808.380
Junio	132.530	742.978	0	875.508
Julio	214.001	637.624	0	851.625
Agosto	80.508	685.204	0	765.712
Septiembre	159.575	654.104	0	813.679
Octubre	0	0	0	0
Noviembre	0	0	0	0
Diciembre	0	0	0	0
Total	1.626.279	6.361.774	0	7.988.053

Fuente: SEP

Puerto de San Antonio

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

Carga	Carga			Variación
General Fraccionada	Contenedorizada	Granel	Total	Porcentual
703.044	8.024.136	3.006.794	11.733.974	
653.229	8.757.311	3.165.433	12.575.973	7,18%



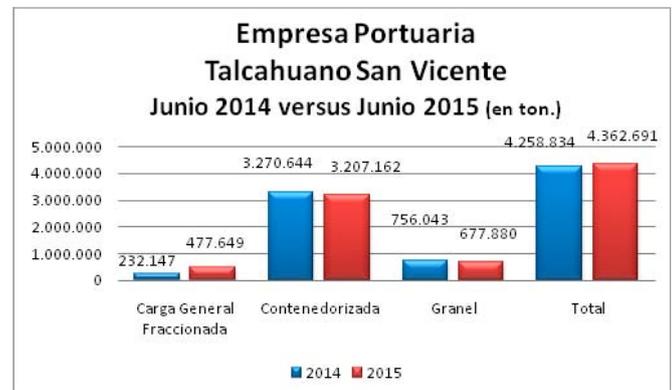
Carga Transferida Total Puerto San Antonio (en ton.)

Valores Mensuales				
Mes	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	284.308	1.479.436
Abril	103.379	922.897	252.026	1.278.302
Mayo	60.028	1.056.687	197.904	1.314.619
Junio	91.292	920.217	235.837	1.247.345
Julio	78.220	994.775	414.837	1.487.832
Agosto	70.954	1.002.698	446.201	1.519.853
Septiembre	75.945	966.361	449.533	1.491.839
Octubre	0	0	0	0
Noviembre	0	0	0	0
Diciembre	0	0	0	0
Total	653.229	8.757.311	3.165.433	12.575.973

Puerto Talcahuano – San Vicente

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

Carga	Carga			Variación
General Fraccionada	Contenedorizada	Granel	Total	Porcentual
232.147	3.270.644	756.043	4.258.834	
477.649	3.207.162	677.880	4.362.691	2,44%



Puerto Talcahuano – San Vicente

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

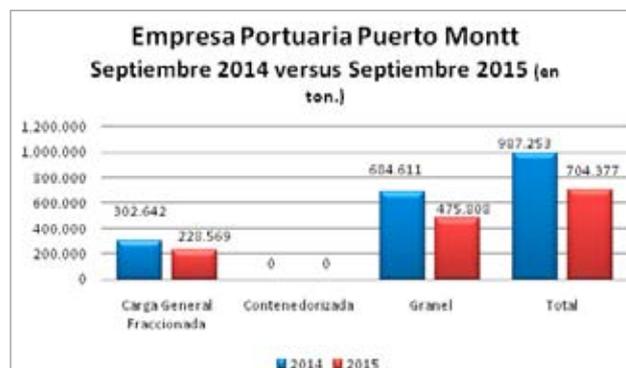
Valores Mensuales				
Mes	Carga Fracc. 2015	Contenedorizada 2015	Graneles 2015	Total 2015
Enero	38.851	376.641	69.897	485.389
Febrero	70.358	359.613	91.029	521.000
Marzo	48.126	363.681	64.942	476.749
Abril	38.149	383.940	103.915	526.004
Mayo	54.624	399.350	24.867	478.841
Junio	44.326	342.966	75.413	462.705
Julio	36.728	333.589	0	370.317
Agosto	39.414	344.472	168.530	552.416
Septiembre	107.073	302.910	79.287	489.270
Octubre	0	0	0	0
Noviembre	0	0	0	0
Diciembre	0	0	0	0
Total	477.649	3.207.162	677.880	4.362.691

Fuente: SEP

Empresa Portuaria de Puerto Montt

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

Fuente: SEP	Carga		Carga		Variación Porcentual
	General	Fraccionada	Granel	Total	
	302.642	0	684.611	987.253	
	228.569	0	475.808	704.377	-28,65%



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	12.800	0	55.592	68.392
Agosto	20.600	0	48.064	68.664
Septiembre	21.146	0	67.665	88.811
Octubre	0	0	0	0
Noviembre	0	0	0	0
Diciembre	0	0	0	0
Total	228.569	0	475.808	704.377

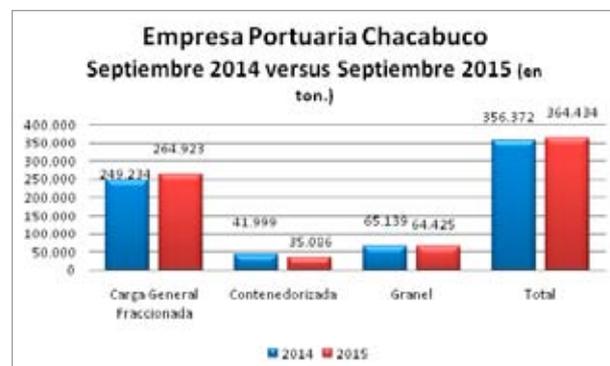
Fuente: SEP

Empresa Portuaria de Chacabuco

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

Fuente: SEP

Carga	Carga			Variación
General Fraccionada	Contenedorizada	Granel	Total	Porcentual
249.234	41.999	65.139	356.372	
264.923	35.086	64.425	364.434	2,26%



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	26.554	5.456	10.583	42.593
Agosto	35.471	4.537	5.753	45.761
Septiembre	27.133	3.380	551	31.064
Octubre	0	0	0	0
Noviembre	0	0	0	0
Diciembre	0	0	0	0
Total	264.923	35.086	64.425	364.434

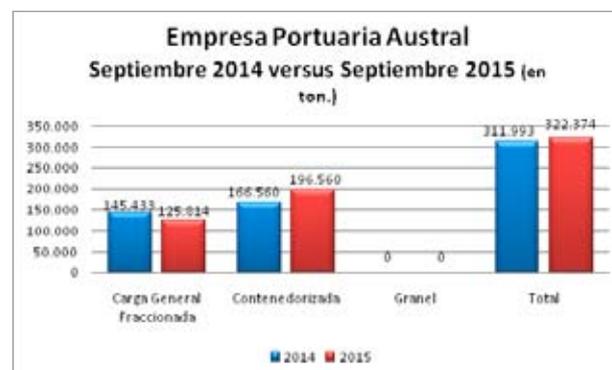
Fuente: SEP

Empresa Portuaria Austral

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

Fuente: SEP

Carga	Carga			Variación
General Fraccionada	Contenedorizada	Granel	Total	Porcentual
145.433	166.560	0	311.993	
125.814	196.560	0	322.374	3,33%



Fuente: SEP

Carga Transferida Total Portuaria Austral (en ton.)

Valores Mensuales				
Mes	Carga Fracc. 2015	Contenedorizada 2015	Graneles 2015	Total 2015
Enero	12.739	20.099	0	32.838
Febrero	13.082	20.530	0	33.612
Marzo	14.072	20.468	0	34.540
Abril	13.655	27.516	0	41.171
Mayo	13.345	22.081	0	35.426
Junio	11.472	28.227	0	39.699
Julio	19.252	21.612	0	40.864
Agosto	10.286	20.726	0	31.012
Septiembre	17.911	15.301	0	33.212
Octubre	0	0	0	0
Noviembre	0	0	0	0
Diciembre	0	0	0	0
Total	125.814	196.560	0	322.374

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