



marítimo portuario

¿Tenemos agenda de concreciones logísticas inmediatas?

Entrevista con el ministro de Transportes y Telecomunicaciones Andrés Gómez-Lobo



www.maritimoportuario.cl - Edición N°077 - Septiembre - Octubre 2016

Expertos opinan del desarrollo Portuario y Logístico

Pág. 18

Nuevas grúas: Alcanzando mayor productividad en los terminales portuarios

Pág. 12

Bloop: Sonidos desde la profundidad del océano

Pág. 16

Recibimiento al MSC Flavia, un hito para Chile.

Pág. 40



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
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

Nº77 SEPTIEMBRE/OCTUBRE 2016 
ISSN 0717-5507

- 03** Editorial
- 04** Entrevista a ministro Andrés Gómez- Lobo: ¿Qué está haciendo el Estado hoy por el desarrollo marítimo, logístico y portuario?
- 10** IST participa en jornada sobre seguridad vial y conducción segura
- 12** Nuevas grúas: Alcanzando mayor productividad en los terminales portuarios
- 16** Bloop: Sonidos desde las profundidades del océano
- 18** Expertos opinan: ¿Cómo enfrentamos el desarrollo logístico y portuario?
- 25** SURLOG: Mejorando la logística y competitividad de las exportaciones en el sur de Chile 2
- 28** Destacados
- 30** Directemar firma convenio de cooperación con SLOM
- 32** El avance en los proyectos que impulsa el Plan de Desarrollo de Puerto Valparaíso
- 35** ¿Qué nos trae la versión 2016 del congreso de la AAPA en México?
- 38** Cruceros
- 40** Recalada del MSC Flavia a San Antonio Terminal Internacional
- 42** Estadísticas



AGUNSA

Más de 50 años *generando confianza* en nuestros clientes

Agenciamiento
Portuario



Lanchas y
Remolcadores



Representaciones
Aéreas



Pilotaje
Estrecho de
Magallanes



Equipos
Portuarios



Representaciones
Marítimas



Bunkering



www.agunsa.com

DESARROLLO LOGÍSTICO: CONVERTIR EN REALIDAD LO TEORIZADO

Nos encontramos en un punto de inflexión en relación al desarrollo marítimo portuario y logístico, donde las condiciones de la industria mundial han cambiado debido al crecimiento del tamaño de las naves, las nuevas rutas comerciales, los tratados de libre comercio, entre otros factores.

El panorama actual nacional nos deja ver nuestras carencias y nos obliga a invertir en mejoras, especialmente, en ampliación portuaria, integración del transporte multimodal, ventanillas únicas de información y desarrollo de toda la cadena logística.

Ante este escenario, la Cámara Marítima y Portuaria y la Comisión Estrategia 2030 propusieron una serie de medidas de forma paralela para lidiar con las carencias del sistema. En este sentido, ambos sectores convergieron en los desafíos que tiene el Estado para poder consolidar a nuestro sistema logístico dentro del competitivo mercado mundial internacional.

De esta forma, en síntesis las medidas de ambos sectores se traducen en los siguientes puntos: Crear una única Autoridad Nacional Logístico-Portuaria, integración de puertos privados de uso público en las políticas portuarias, la integración de transporte multimodal, la reserva de bahías aptas y terrenos del borde costero para desarrollos portuarios futuros, generar mayor capacidad y competitividad en los puertos, promover una sana competencia interna a través de mecanismos que acrecienten la transparencia del mercado.


Desde la parte interna de los puertos, se plantea por una parte, la necesidad de realizar más capacitaciones a los colaboradores del sector, desarrollar dinámicas laborales constructivas, generar beneficio compartido entre la comunidad y el puerto y por último proponen impulsar una logística de clase mundial, la que se logra con la innovación tecnológica en el sector logístico, con

una política de transporte de carga urbana y de transferencia; fomentando el cabotaje; interconectado los diferentes modos de transporte; impulsando un acuerdo nacional de producción limpia para el sector logístico y avanzando hacia un sistema voluntario de certificación de eficiencia del transporte de carga por carretera.

Sin embargo, a pesar de estas medidas aún no hay una definición concreta en cuanto a qué es lo que se va a hacer para avanzar en la materia.

Entonces, luego de que las medidas ya se conocen, la pregunta es ¿qué hacemos ahora? Ya sabemos en qué es lo que hay que enfatizar. Necesitamos urgentemente resolver el cómo. ¿Cómo haremos el cambio? ¿Por dónde comenzamos? ¿Qué medidas son más a largo y corto plazo? ¿Qué hacemos primero para avanzar y no perder tiempo con las soluciones de más largo aliento?

Surgen un sinnúmero de cuestionamientos, la primera parte ya está hecha y es reconocer la falla generalizada del sistema. Ahora debemos dar el siguiente paso y definir el cómo cambiamos el actual sistema portuario y logístico para ser un país competitivo en un contexto donde el 90% del comercio internacional es movilizadado vía marítima, donde los nuevos requerimientos de las naves exigen más capacidad y donde la ampliación del Canal de Panamá incide en las rutas de tránsito.

Necesitamos un cambio y para eso los principales actores deben sentarse a conversar y llegar a acuerdos a través de Comités de Facilitación, cuya función será crear un ambiente propicio para negociar, establecer prioridades y así poder determinar un plan de acción tangible que transforme en realidad lo teorizado por tantos años. 



Entrevista a Andrés Gómez- Lobo, ministro de Transportes y Telecomunicaciones

¿QUÉ ESTÁ HACIENDO EL ESTADO HOY POR EL DESARROLLO MARÍTIMO, LOGÍSTICO Y PORTUARIO?

ENTRE LOS PRINCIPALES AVANCES SE ENCUENTRAN LOS DISEÑOS DE INGENIERÍA BÁSICA DE LOS TERMINALES PORTUARIOS DE SAN ANTONIO Y VALPARAÍSO, EL DISEÑO DEL CORREDOR FERROVIARIO ENTRE LOS PUERTOS Y LA REGIÓN METROPOLITANA, LA INTEGRACIÓN DE LAS PLATAFORMAS PORT COMMUNITY SYSTEM (PCS), Y LA MEJORA DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL.



En una entrevista exclusiva, Marítimo Portuario conversó con el ministro de Transportes y Telecomunicaciones, Andrés Gómez-Lobo, quien nos comentó acerca del estado de la llamada Red Logística de Gran Escala, los avances que se están llevando a cabo en materia logística y portuaria, los desafíos actuales que aún tenemos en la materia, entre otros puntos de interés nacional.

-Ministro, Chile es el tercer usuario del Canal de Panamá, luego de Estados Unidos y China, desde este punto de vista, ¿Cuál es el principal impacto esperado en el sistema naviero-portuario y logístico para nuestro país?

La ampliación del canal de Panamá nos exige adaptar nuestra infraestructura para recibir buques de dimensiones superiores hasta 13.000 TEUs y, por consiguiente, lotes de carga de mayor tamaño. Lo primero supone la tarea de habilitar infraestructura de mayores proporciones en cuanto a profundidades, longitud de muelles, áreas de respaldo, infraestructuras vial y ferroviaria del hinterland que atienden los puertos y de las ciudades puerto que los cobijan. Pero además de infraestructura, se requiere también plataformas de intercambio de información más sofisticadas y extensas (también llamadas Port Community Systems,

PCS) y contar con trabajadores portuarios continuamente mejor capacitados, entre otros desafíos.

Conscientes de las nuevas condiciones del mercado naviero, los puertos de la zona central (San Antonio, Valparaíso y Talcahuano-San Vicente), que son los que tienen la mayor demanda de transferencia, están tomando medidas para atender dicho contexto y, adicionalmente, son los mejor preparados para los servicios de las líneas navieras que llegan a Chile, pudiendo recibir naves Post Panamax Plus (8.000 TEUs, 300 metros de eslora y 14,5 metros de calado) y New Panamax (13.000 TEUs, 360 metros de eslora y 15,2 metros de calado). De esta forma, durante la próxima década estaremos recibiendo en la macrozona central principalmente buques de entre 8.000 y 13.000 TEUs; la infraestructura portuaria y el sistema logístico completo que conecta los puertos con su hinterland deberán ser los necesarios para atender peaks de demanda cada vez más pronunciados.

Sin perjuicio de lo anterior, es importante tener presente que la atención eficiente de estos grandes buques no sólo requiere de operaciones eficientes en el muelle (por ejemplo a través

“LA RED LOGÍSTICA DE GRAN ESCALA PLANTEA ENFRENTAR EL DESAFÍO DE PRODUCTIVIDAD PORTUARIA Y LOGÍSTICA DESDE 7 DIMENSIONES COMPLEMENTARIAS: CAPACIDAD PORTUARIA, CONECTIVIDAD MARÍTIMA, CONECTIVIDAD VIAL Y FERROVIARIA, LOGÍSTICA TERRESTRE, SISTEMAS DE INFORMACIÓN/COORDINACIÓN, SOSTENIBILIDAD Y GOBERNANZA/REGULACIÓN”.

de mejoras en equipamiento), sino también en las demás etapas del proceso portuario. Para ello, es necesario contar con grandes áreas de acopio, idealmente de geometría regular y definitivamente de alta productividad, y de procesos de recepción/despacho de las cargas a través de los gates operando con altos niveles de eficiencia. Los terminales portuarios necesitan ser eficientes en todas sus dimensiones.

Así también es necesario mejorar la accesibilidad terrestre, tanto vial como ferroviaria, los sistemas de información documentales y logísticos, los procedimientos y tecnología de servicios de fiscalización y control, los cuales deben adecuarse permanentemente a la dinámica del comercio exterior. Un requerimiento central en todo esto es la existencia de comunidades logísticas público-privadas bien consolidadas y coordinadas bajo un objetivo común, como es la eficiencia, la seguridad, la disponibilidad y sustentabilidad del puerto y sus redes.

La Cámara Marítima Portuaria de Chile estima que hacia el año 2030 Chile necesitará mayor capacidad portuaria, vía aumento de infraestructura. ¿Nos podría contar en qué consiste y en qué situación se encuentra la llamada Red Logística de Gran Escala?

La Red Logística de Gran Escala es la concreción de una red de sistemas en la que todos los sectores involucrados, es decir, desde la conectividad marítima hasta la vial y ferroviaria, pasando por aspectos como sistema de tecnologías y normas, entre otros, se integren y avancen de manera conjunta. Ello implica

una nueva forma de entender la planificación e implementación de sistemas logísticos macrozonales, uno de cuyos eslabones clave serán los nuevos terminales portuarios. De acuerdo a nuestras estimaciones, una vez concretados exitosamente los proyectos actualmente en desarrollo en los cuatro terminales de Valparaíso y San Antonio, los primeros sitios de los nuevos terminales portuarios debieran entrar en operación durante la segunda mitad de la próxima década.

Esta red plantea enfrentar el desafío de productividad portuaria y logística desde siete dimensiones complementarias: capacidad portuaria, conectividad marítima, conectividad vial y ferroviaria, logística terrestre, sistemas de información/coordiación, sostenibilidad y gobernanza/regulación.

El MTT lidera el desarrollo de este proyecto, a través de un Comité Técnico que reúne a los principales actores del mismo: ministerios y administraciones públicas, las Empresas Portuarias de San Antonio y Valparaíso, EFE y el Sistema de Empresas SEP. En estos momentos, se avanza en paralelo en diferentes aspectos: así, por ejemplo, las empresas portuarias están desarrollando el diseño de ingeniería básica de los terminales portuarios en San Antonio y Valparaíso, así como los estudios de línea base e impacto ambiental; EFE avanza en el diseño del corredor ferroviario entre los puertos y la región Metropolitana, así como en los principios de diseño de un Centro de Intercambio Modal en las cercanías de Santiago; junto a SICEX se trabaja en los requerimientos de integración de las plataformas Port Community System (PCS) a la ventanilla única de comercio

puertosantonia



@puertosantonia



REALIZAMOS
2.000
MANIOBRAS
CADA AÑO
y vamos por +



PUERTO
SAN
ANTONIO



Visita a terreno a las instalaciones de TCVAL.

exterior; con el Ministerio de Obras Públicas (MOP), en la mejora de la infraestructura vial que dé servicio a los puertos y junto al Ministerio de Desarrollo Social (MDS), en la evaluación social del proyecto. Finalmente, se está trabajando en el análisis del modelo de negocio de las diferentes piezas de infraestructura y de las condiciones de libre competencia en ellas.

Todos estos datos dan completitud a una mirada integral de los servicios logísticos que requiere la economía de la macrozona Central, en un enfoque que puede ser replicado a las demás regiones del país.

Conectividad

Una de las principales dificultades de la apertura del comercio exterior para Chile es que no sólo basta con invertir en infraestructura portuaria, sino que se necesitan inversiones en toda la cadena logística de la carga, principalmente en la conectividad terrestre inland y de accesos a los puertos:

-¿Qué medidas se están llevando a cabo para el desarrollo ferroviario de mercancías?

Primero, es necesario precisar que, en Chile existen dos redes distintas. La Red Norte, que va desde Calera a Iquique, y que es administrada y operada por empresas privadas. La red Sur, que va desde la Calera a Puerto Montt, donde la red ferroviaria pertenece a la Empresa de Los Ferrocarriles del Estado, EFE y el material rodante y su operación es realizada por los porteadores privados, Transap y Fepasa. Adicionalmente, EFE a través de su filial FCALP, opera y mantiene la línea férrea desde Arica a Visviri, destinada en la actualidad al transporte de carga.

El trabajo en la red de EFE se ha centrado en el desarrollo de un conjunto de estudios de pre-factibilidad asociados a los corredores ferroviarios en el contexto de los análisis de la Red Logística de Gran Escala, para las opciones de desarrollo portuario en San Antonio y Valparaíso, en complemento con uno o más centros de intercambio modal en la región Metropolitana, los cuales cumplirían un rol fundamental en el potenciamiento del ferrocarril especialmente en el mercado de contenedores de la macrozona central.

Al mismo tiempo, el ministerio impulsa un conjunto de proyectos para mejorar la capacidad de la red ferroviaria de EFE para liberar cuellos de botella y permitir que puedan integrarse al transporte ferroviario nuevas cargas, que tienen un potencial identificado de duplicar participación durante la década.

Además de estos estudios, el ministerio realiza una revisión de aspectos institucionales del ámbito portuario y logístico, lo cual podrá llevar también a discutir el actual modelo de operación ferroviaria.

-Y con respecto a los caminos, carreteras, túneles y pasos fronterizos, ¿cuáles son los principales proyectos que buscan satisfacer estas demandas?

Para enfrentar el desafío de las nuevas demandas de cargas de comercio exterior estamos actualizando los proyectos de accesibilidad presentados en el Plan Nacional de Desarrollo Portuario del año 2013, para lo cual hemos creado instancias de coordinación con los actores locales de los puertos estatales y con el ministerio de Obras Públicas. Con el cual estamos trabajando para asegurar que los proyectos viales vinculados a la conectividad portuaria usen proyecciones de demanda consistentes a las que manejan los puertos.

Así, en la macrozona central, estamos participando en la definición de los requerimientos de facilidades para el transporte de carga, en Ruta 78 y Ruta 66. En Ruta 68 y 78 hemos entregado los antecedentes de demanda de carga para que MOP evalúe medidas de aumento de capacidad, y las incorpore en las licitaciones de estas concesiones. Además, en última milla, se ha solicitado a las empresas portuarias que desarrollen los estudios que permitan garantizar un acceso fluido y armónico con la ciudad.

En el caso de la región del Biobío, estamos solicitando el desarrollo del proyecto de conexión de la Ruta Interportuaria (Ruta 150) con el Terminal San Vicente.


Desafíos

Aparte de lo anterior, ¿cuáles son los principales desafíos que enfrenta el desarrollo logístico en Chile hoy, en aspectos legales, normativos, tecnológicos y operativos?

Hay desafíos de modernización en distintos niveles, tanto al interior de los modos de transporte, como también en coordinación e información. Así por ejemplo, en el transporte ferroviario tenemos una normativa que data de 1931 y en muchos ámbitos no es consistente con un escenario de competencia activa con el camión.

En el ámbito portuario está el desafío de optimizar las operaciones en toda la cadena logística, con el fin de asegurar que las infraestructuras son utilizadas eficientemente y que las inversiones se realizan en el momento adecuado (no antes, no después).

Al interior del sector transporte terrestre hay también interesantes desafíos de modernización que pasan por asegurar que los conductores tengan las competencias que exige progresivamente el mercado (cursos de capacitación y especialización) así como también cuenten con las condiciones básicas para el descanso y la seguridad en carreteras. Desde el ámbito tecnológico hay distintas iniciativas para incorporar progresivamente dispositivos que potencian la eficiencia y facilitan el seguimiento y control de las cargas.

En términos de información, estamos impulsando el Observatorio Nacional Logístico, el cual busca proveer una plataforma para recopilar sistemáticamente información clave de industrias y sistemas logísticos, construir indicadores que midan la evolución y performance del sistema y disponibilizar esta información para mejorar la toma de decisiones tanto del sector público como el sector privado. 



"En junio de 2016 SVTI incrementó su capacidad en un 40% gracias a la extensión de su infraestructura en 2 frentes de atraque. Uno en 264 metros lineales y el segundo de 220 metros lineales, con un ancho compartido de 38 metros; con lo cual SVTI totaliza una oferta de muelles de cerca de 1.100 metros lineales de frente de atraque.



IST PARTICIPA EN JORNADA SOBRE SEGURIDAD VIAL Y CONDUCCIÓN SEGURA

Organizado por la Empresa Portuaria Valparaíso y por el Comité Portuario de Coordinación de Servicios Públicos, que conforman entre otros Aduanas, SAG, la PDI y la Autoridad Marítima, se llevó a cabo el Taller “Conducción Segura y Mejores Prácticas al Volante”.

Con una gran afluencia de público, en su mayoría de empresas, instituciones y servicios públicos, entre ellos

ZEAL, Bomberos, Armada, MOP, Vialidad, Federación de Transportistas de la V Región y Automóvil Club de Chile, el panel contó con diversas exposiciones enmarcadas en recomendaciones de expertos sobre seguridad vial.

En la ocasión, Juan Antonio Marquis, agente de Quilpué del Instituto de Seguridad del Trabajo (IST), expuso sobre las “Mejores prácticas del Manejo a la Defensiva”, con el objetivo

de comunicar los principios, conceptos y técnicas del Manejo Defensivo, para hacer de la conducción una actividad más segura, placentera y civilizada.

“El Manejo Defensivo consiste en conducir evitando accidentes, a pesar de las acciones incorrectas de los demás y de las condiciones adversas. Para ello, el conductor debe cumplir con la ley de tránsito y sus reglamentos, aplicar técnicas de conducción segura y tener una actitud de cortesía y cooperación”, señaló el agente del IST.

En la jornada, además, se presentó la secretaria ejecutiva de la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito, CONASET, Gabriela Rosende, quien se refirió al tema “Seguridad Vial en Transporte de Carga: responsabilidad de todos”, en la cual profundizó en los conceptos de prevención que se han venido impulsando en diversas campañas del organismo.

También participó el teniente de Carabineros, Francisco Ortega, perito de la Sección de Investigación de Accidentes de Tránsito (SIAT) de la institución uniformada, quien presentó la charla “Principales causas de accidentes de tránsito y métodos de solución”.

Cabe destacar que entre mayo y julio de este año CONASET, junto a Puerto Valparaíso y Carabineros, impulsaron la campaña “Plan Conduce Seguro”, principalmente orientada a los automovilistas y transportistas que utilizan la Ruta 68 y el Camino La Pólvara, en la cual se han entregado diversas pautas sobre conducción segura, prevención de accidentes y fortalecimiento de condiciones de manejo a los usuarios del transporte terrestre.

Asimismo, en 2015 el propio puerto, junto a Vialidad, la Seremi de Transportes e Instituto de Seguridad del Trabajo promovieron la “Campaña de Prevención de Accidentes en el Camino La Pólvara – Ruta 60CH”, con el objetivo de sensibilizar a todos los actores y en especial a los conductores que transitan diariamente por esta vía, y que tuvo como principal producto una serie audiovisual de siete episodios en que se abordaron diversos temas asociados a la conducción responsable.

El taller “Conducción Segura y Mejores Prácticas al Volante” se enmarcó en esta serie de actividades con las que, según explicó Gonzalo Davagnino, gerente general de EPV, se busca que “todos los conductores, y en especial aquellos que se relacionan con las actividades propias del puerto, transiten en forma segura, responsable y atendiendo siempre estos consejos que se han querido entregar por parte de las autoridades, promoviendo la autoeducación, con el fin de que nuestros principales caminos sean seguros durante todo el año”. 🚦





San Antonio Terminal Internacional.

Nuevas grúas:

ALCANZANDO MAYOR PRODUCTIVIDAD EN LOS TERMINALES PORTUARIOS

GRÚAS DEL TIPO SHIP TO SHORE (STS), GOTTWALD Y RUBBER TIRE GANTRY (RTG) SE HAN ESTADO SUMANDO AL EQUIPAMIENTO DE TERMINALES PÚBLICOS CONCESIONADOS Y PUERTOS PRIVADOS A LO LARGO DE TODO CHILE.

Durante el último tiempo los diferentes puertos del mundo han estado invirtiendo en infraestructura y tecnología para poder enfrentar las actuales y futuras demandas de la industria naviera y del comercio exterior. A su vez, uno de los mayores desafíos que tienen los puertos a nivel mundial es ser productivos.

En este punto nos referiremos a las grúas de transferencia portuaria, las cuales se encargan del manejo de la carga, del embarque y desembarque. En el caso de Chile, no nos quedamos atrás, ya que durante los últimos años hemos visto arribar grúas especializadas en contenedores de última generación a puertos privados y terminales públicos concesionados, que buscan finalmente contribuir con aumentar la productividad.

• Norte

En octubre de este año, **Terminal Puerto Arica (TPA)** recibió a la quinta grúa Super Post Panamax, una Gottwald HMK 8410, que se suma a las grúas móviles que ya operaban en el terminal. Tiene una capacidad para atender buques con una manga de 19 de contenedores, con un radio máximo de 58 metros y una capacidad de levante de 100 toneladas. En el mismo plan estratégico, años atrás en 2014, TPA adquirió por US\$ 6 millones una grúa Liebherr LHM 600, Super Post Panamax, con capacidad para levantar simultáneamente 2 contenedores de 20 TEUs cada uno.

Iquique Terminal Internacional (ITI), en abril de 2015 inauguró dos grúas Gottwald Super Post Panamax, bautizadas como "Esmeralda" y "Esperanza" por la compañía. Dichas maquinarias aumentaron en 20 metros la atención de las naves desde el muelle hacia el interior de las embarcaciones.

En marzo de este año, **Puerto Angamos** anunció el arribo de una nueva Liebherr LHM 600. El moderno equipamiento que tiene un alcance de 58 metros de radio, capacidad de manipulación rápida de carga de hasta 104 toneladas y trenes de ruedas independientes que le permiten desplazarse en cualquier dirección, garantizando 360° de movilidad y fácil desplazamiento es la quinta de las grúas móviles con que cuenta el puerto.

• Centro

Por su parte, a **Terminal Pacífico Sur, Valparaíso (TPS)**, en septiembre de este año arribó la segunda de las tres nuevas grúas pórtico de muelle, clase Ship to Shore (STS) en el marco de su proyecto de extensión del sitio 3. La nueva maquinaria de marca Liebherr posee una estructura de 1.300 toneladas de peso y 107 metros de altura en su brazo extendido, con un alcance de 62 metros y una



En octubre de este año TPA inauguró la nueva grúa Súper Post Panamax Gottwald HMK 8410



Valparaíso le dio la bienvenida a la segunda de las 3 grúas Ship to Shore (STS) que tendrá TPS.



Grúas Gottwald recibidas por Puerto Coronel en junio del año pasado.

capacidad de levante de hasta 65 toneladas. A su vez, TPS recibió en febrero 3 grúas de patio Rubber Tyred Gantry con ruedas neumáticas y con capacidad de 40 toneladas, las que se sumaron a las 12 existentes.

Terminal de Cerros de Valparaíso (TCVAL), a mediados de 2015 comenzó a operar su segunda grúa Gottwald de modelo GHMK 6407. La maquinaria posee capacidad de alcance de 50 metros de radio, lo cual posibilita levantar hasta 100 toneladas a una altura de 47 metros.

A finales de septiembre de 2015, **San Antonio Terminal Internacional (STI)** dio la bienvenida a cuatro nuevas grúas, dos Rubber Tire Gantry (RTG) y otras dos del tipo Ship To Shore (STS) Super Post Panamax. Las nuevas adquisiciones aumentaron a ocho las grúas STS y a seis las RTG e implicaron una inversión de US\$20 millones.

Durante septiembre de ese mismo año, **Puerto Central (PCE)**, recibió siete nuevas grúas RTG que formarán parte de las 20 totales que se esperan a corto plazo. Cada grúa con un valor

de entre 11 a 12 millones de dólares, tiene un alcance de 22 filas de ancho. De la misma manera, luego de varios meses PCE finalizó en febrero de 2016 el proceso de armado e instalación de cuatro grúas Ship to Shore (STS) ubicadas en el muelle Costanera Espigón, las cuales prometen ser las más altas de Sudamérica, debido a sus 82 metros de altura y 132 metros de largo.

• Sur

Con una inversión de US\$10 millones, **Puerto Lirquén** adquirió dos grúas Liebherr 600 HR+12 en julio de 2015. Los equipos poseen una torre con una extensión de 12 metros, lo que permite trabajar en naves con hasta 19 filas de contenedores.

Puerto Coronel en junio de 2015 sumó dos nuevas grúas móviles Gottwald a su infraestructura. Con capacidad de levante de 50 toneladas bajo el spreader y capacidad para alcanzar hasta un contenedor ubicado en la fila 17 de una nave.

Reflexiones finales

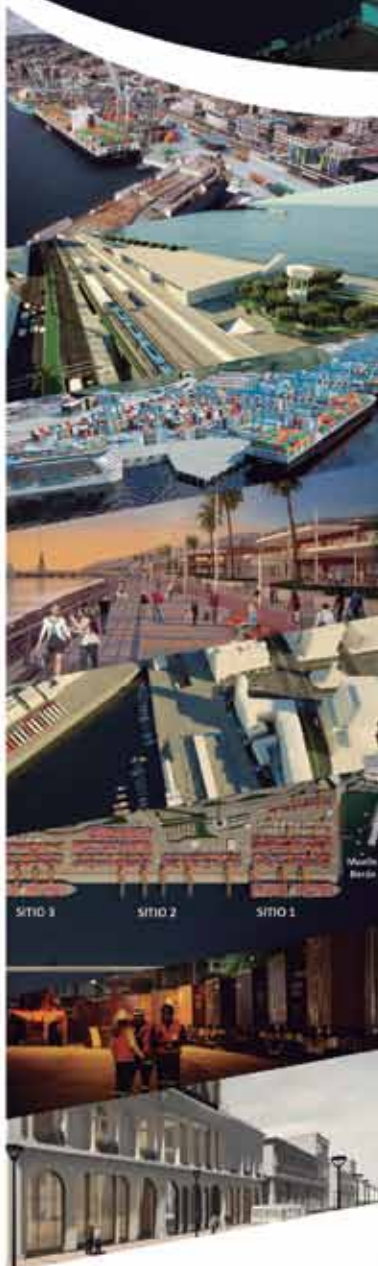
Sin duda, la adquisición de nuevas grúas es un gran hito para la industria, pero el mayor logro es que el mercado portuario nacional en general reaccionó antes que la política de impulso a la Productividad del Estado y comenzó a invertir para no quedar atrás. Es así como los concesionarios privados de puertos y terminales públicos se están preparando con equipos mayores que tengan un uso, al menos, de aquí a 15 años, tiempo en que se inicia el término de las actuales concesiones portuarias en Chile.

No obstante los indiscutibles beneficios de tener una mayor cantidad y mejores de grúas por parte de los terminales públicos y privados, para ser competitivos se requiere al mismo tiempo un manejo de la carga en forma eficiente, incorporación de tecnologías, sistemas computacionales para su operación y de equipamiento especializado para su manejo en las áreas de almacenamiento y acopio, así como para su embarque y desembarque a bordo de la nave.

A esto se suma el arduo trabajo para superar algunas falencias reconocidas por la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) en la región, como la lentitud en adecuar y modernizar componentes y factores de los puertos, tales como el acceso, conectividad, comunidades portuarias, integración de procesos logísticos, ámbito laboral, ciudad puerto, etc, necesarias para hacer sostenible y más eficiente su desarrollo hacia el futuro. (*"Productividad de activos en terminales de contenedores de América Latina y el Caribe: 2005-2013"*).

CONCRETAR NUESTROS PROYECTOS ES LO PRINCIPAL

EMPRESA PORTUARIA VALPARAÍSO Y SUS CONCESIONARIOS ESTÁN EMPEÑADOS EN APOYAR LA REACTIVACIÓN Y LA RECUPERACIÓN DE LA CIUDAD, DE LA MANO DE SU PUERTO. ¿CÓMO? IMPULSANDO UN PLAN DE INICIATIVAS POR MÁS DE US \$1.900 MILLONES QUE, EN SU CONJUNTO, CREARÁN MÁS DE 6.000 PUESTOS DE TRABAJO. PORQUE ENTRE TODOS HAREMOS QUE VALPARAÍSO VUELVA A SER LA JOYA DEL PACÍFICO.



TERMINAL 2

En 2017 TCVAL iniciará la construcción de este proyecto que permitirá al puerto duplicar su carga actual, pudiendo recibir cruceros y naves más grandes. Serán US\$ 500 millones invertidos y más de 3 mil puestos de trabajo.

NUEVO VTP

En dos meses se inaugurará el nuevo Terminal de Pasajeros, impulsado por EPV y VTP. Además de atender hasta 5 mil pasajeros simultáneos, será un gran centro de convenciones para Valparaíso. Se invertirán US \$8 millones, creando 300 empleos.

EXTENSIÓN TERMINAL 1

En diciembre verá la luz la ampliación en 120 metros del frente de atraque principal de TPS, que con 740 metros podrá recibir naves más grandes y mover más carga. Son cerca de US \$60 millones y unos 300 empleos generados.

PUERTO BARÓN

A fines de 2016 se reiniciará su construcción. Con 11 hectáreas, 8 de ellas de uso público, será un proyecto de apertura del borde costero, con paseos, plazas, áreas para la cultura, el deporte, el comercio y el turismo. Serán US \$200 millones de inversión y 4.000 empleos.

ACCESIBILIDAD

En el marco de la ampliación del puerto, se mejorarán sus accesos, e incorporarán inéditas obras de integración urbana. Además, Muelle Prat quedará completamente para uso ciudadano. Son US\$ 42 millones de inversión y cerca de 400 empleos.

TERMINAL 3 YOLANDA

Más de US \$ 1.000 de inversión tendrá el Terminal 3 en el sector de Yolanda, con tres nuevos sitios, un frente de 1.300 metros y un nuevo molo de casi 2 kilómetros, obras urbanas y capacidad para las naves y cruceros más grandes que se mueven en el mundo.

TERMINAL INTERMODAL

Avanzan los estudios, además de un acuerdo con EFE, para concretar este terminal que aumentará la carga que llega en ferrocarril al puerto. Se estima una inversión cercana a los US \$90 millones.

EDIFICIO SUBERCASEAUX

A fines de 2016 se iniciará la recuperación del Ex Palacio Subercaseaux, en calle Serrano. Allí se ubicará el nuevo edificio corporativo de EPV, en 5.600 metros cuadrados en cuatro pisos, una terraza, espacios públicos, una biblioteca portuaria y la recuperación del entorno.

SILOGPORT

Con una inversión de US \$10 millones, esta herramienta lanzada en 2014 por EPV –junto a su Marketplace Logyka– apuesta a incorporar innovación en el sistema logístico y avanzar en la modernización de las operaciones de comercio exterior.





Los científicos concluyeron que el bloop fue causado por el rompimiento de los hielos al caer a las profundidades.

BLOOP: SONIDOS DESDE LAS PROFUNDIDADES DEL OCÉANO

UNO DE LOS SUCESOS MÁS INEXPLICABLES PARA LA CIENCIA FUE EL DENOMINADO BLOOP, UN ECO SUBMARINO DE ORIGEN DESCONOCIDO Y QUE DIO PASO A UN SINNÚMERO DE TEORÍAS.

Un extraño y escalofriante sonido fue captado en las profundidades del Pacífico Sur durante el verano de 1997 por los micrófonos submarinos, puestos por la marina estadounidense durante la Guerra Fría para detectar a los navíos sumergibles soviéticos. El llamado Bloop por los científicos no había sido registrado por ningún satélite, barco o avión, lo cual hacía más difícil su esclarecimiento.

Se trataba de un sonido que elevaba rápidamente su frecuencia durante aproximadamente un minuto y tenía la amplitud suficiente como para ser escuchado por múltiples sensores, a una distancia de más de 5.000 kilómetros. Dichas ondas fueron detectadas por la Administración Nacional Oceánica y Atmosférica (NOAA), entidad científica de los Estados Unidos.

Sin embargo, lo más sorprendente es que este enigmático hecho ocurrió nada más y nada menos que frente a costas chilenas, a 5.000 kms. de Iloca en VII Región del Maule. Específicamente, el sonido se registró cerca de las coordenadas 50° S 100° W.

Rápidamente, la noticia se expandió y la comunidad científica y medios de comunicación comenzaron a buscar teorías que explicaran dicho fenómeno. Entre las más conocidas se encuentran la actividad volcánica submarina, el rompimiento de los hielos, e incluso la existencia de una criatura colosal marina, de mayores proporciones que la ballena azul, los calamares y pulpos gigantes, señales extraterrestres, entre otras.

También el sonido se atribuyó a la bestia Cthulhu de la ciudad sumergida de R'lyeh, un clásico creado por el novelista H. P. Lovecraft en la obra "La llamada de Cthulhu" en 1926. Esto debido a que la civilización se localizaba en coordenadas no muy lejanas a las del Bloop.

¿Qué fue realmente?

Tiempo después de la polémica mediática acerca del misterioso ruido, la NOAA determinó que el Bloop correspondía a ecos provocados por la caída de enormes hielos en la profundidad del océano raspando el fondo.

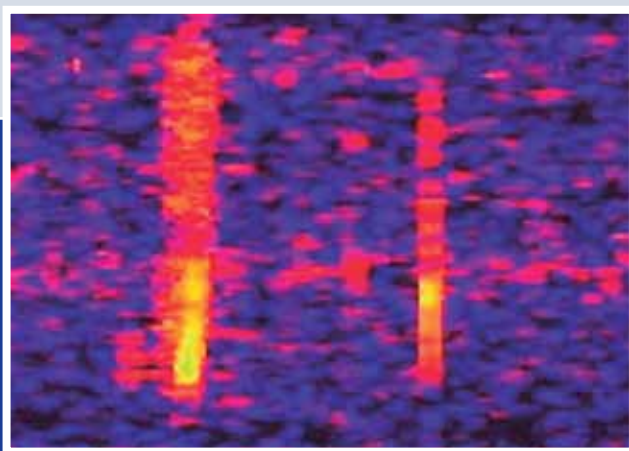
La institución declaró en su web que: "Los sonidos de amplio espectro registrados en el verano de 1997 son consistentes con los icequakes (terremotos de hielo) generados por grandes icebergs que se agrie-

tan y fracturan. Los hidrófonos de la NOAA desplegados en el Mar de Escocia detectaron numerosos icequakes con espectrogramas muy similares al "Bloop".

De acuerdo a la NOAA el 95% de los océanos no han sido explorados, por lo que aún esconden muchos misterios, billones de especies marinas y un sinfín de sorpresas por conocer. 🗺️



El origen del Bloop se atribuyó a bestias marinas que vivían en las profundidades.



Espectrograma del Bloop captado por la NOAA.

TIPOS DE SONIDOS SUBMARINOS

EVENTOS NATURALES:

Terremotos, temblores volcánicos, etc.

SONIDOS PROVOCADOS POR EL HOMBRE:

Buques, submarinos, armas aéreas.

MAMÍFEROS:

ballenas azules, ballenas jorobadas, entre otros cetáceos.

Para oír el Bloop ingrese a esta dirección: <http://www.pmel.noaa.gov/acoustics/sounds/bloop.html>

TIPS



Contar con patios de acopio de contenedores genera competitividad en los puertos.

Expertos opinan:

¿CÓMO ENFRENTAMOS EL DESARROLLO LOGÍSTICO Y PORTUARIO?

DIVERSAS MIRADAS SURGEN ENTORNO AL CÓMO SE HA ESTADO LLEVANDO A CABO EL DESARROLLO DE LA INDUSTRIA, CONVERSAMOS CON LÍDERES EN LA MATERIA QUE REPRESENTAN AL ÁREA DE LA LOGÍSTICA, EXPORTADORES, CÁMARA ADUANERA, ARMADORES, ACADÉMICO, CAMPORT Y DESDE EL PUNTO DE VISTA DE LAS LEYES.

Chile debe asumir múltiples desafíos para ser un país altamente competitivo dentro de la industria marítima portuaria. Por esta razón, la Cámara Marítima y Portuaria y la Comisión Estrategia 2030 de Puertos y su Logística de manera separada propusieron una serie de medidas para afrontar este nuevo escenario. Sin embargo, luego de analizar dichas propuestas, en Marítimo Portuario nos dimos cuenta que ambos sectores público y privado estuvieron de acuerdo en algunos alcances para lograr la eficiencia y productividad de nuestro sistema logístico. (Ver revista 76 “¿En qué convergen los actores del sector público y privado en cuanto a desarrollo portuario futuro?”)

Marítimo Portuario conversó con diferentes actores del sector para así poder tener una visión más amplia desde las diversas áreas implicadas en el desarrollo logístico. Les preguntamos acerca de qué le parecían las medidas convergentes entre la Cámara Marítima y Portuaria y La Comisión Estrategia 2030, si están de acuerdo con estas medidas o si agregarían o sacarían algunas propuestas, entre otros alcances.

Asociación Logística de Chile A.G

“Es de suma importancia poner énfasis en lo referente a impulsar una logística de clase mundial”

La Asociación Logística de Chile A.G. –ALOG Chile- representada por su presidente Rodrigo Jiménez, participó activamente de “Comisión Estrategia 2030 de Puertos y su Logística”, por lo cual las medidas planteadas por esta instancia representan, en gran medida, la mirada que esta Asociación tiene respecto del futuro del sector.



En particular respecto de las medidas, sólo podríamos mencionar cierto matiz en lo que se refiere a la necesidad “Crear una Autoridad Nacional Logístico-Portuaria”, por cuanto a nuestro parecer esta autoridad no debiese ser sólo enfocada en el ámbito

LAS MEDIDAS CONVERGENTES:

- 1) Crear una Autoridad Nacional Logístico-Portuaria
- 2) Integración de puertos privados de uso público en las políticas portuarias
- 3) Integración de transporte multimodal
- 4) Reservar bahías aptas y los terrenos del borde costero para desarrollos portuarios
- 5) Generar mayor capacidad y competitividad en los puertos
- 6) Promover una sana competencia interna
- 7) Generar beneficio compartido entre la comunidad y el puerto
- 8) Más capacitaciones para los trabajadores del sector
- 9) Desarrollar dinámicas laborales constructivas entre trabajadores y empleadores
- 10) Impulsar una logística de clase mundial (innovación tecnológica fomento del cabotaje; impulsar un acuerdo nacional de producción limpia para el sector logístico, etc)

marítimo, logístico y portuario, sino que en todos los aspectos relacionados con el comercio nacional e internacional. En este sentido, se debiese pensar en una autoridad a nivel nacional en materias de Comercio, que tenga a su vez una especie de subsecretaría para ver los temas referentes a logística y desarrollo marítimo portuario.

Respecto de las prioridades para la implementación de las iniciativas, para ALOG Chile es de suma importancia poner énfasis en lo referente a impulsar una logística de clase mundial, considerando las necesidades de crecimiento y modernización propias de nuestro sector. Una segunda prioridad es la de implementar la integración de transporte multimodal, considerando los beneficios que éste traería para dar mayor competitividad a la industria.

Y finalmente consideramos de suma importancia el fomentar más capacitaciones, formación profesional y la certificación de competencias laborales para los trabajadores y colaboradores de nuestra industria, más aún considerando el déficit en la oferta de trabajadores especializados al interior de la industria.

Javier León Santibáñez

Presidente de la Cámara Aduanera de Chile



“Modernización de la legislación aduanera”

Creemos que a largo plazo, hay que crear un ministerio de Comercio Exterior que coordine y ejecute las políticas sectoriales bajo un prisma país, tal como se planteó en el Informe de la Comisión Presidencial de Innovación para Puertos y su Logística en julio del año 2015 y, a corto plazo, podemos revertir esta situación revisando algunas medidas que ya se tomaron y otras propuestas en el proyecto de ley que moderniza la legislación Aduanera, que actualmente se encuentra en discusión en el Congreso. Las medidas que sugerimos revisar son las siguientes:

- Crear condiciones parejas para las inspecciones de aforo en los diferentes terminales portuarios del país, con el objeto de tender hacia una competencia que equilibre los precios a niveles internacionales. Actualmente, las inspecciones de aforo oscilan a nivel internacional entre US\$ 60 – US\$ 120 y en Valparaíso estamos en US\$ 500 promedio.
- En relación al proyecto de ley que moderniza la legislación aduanera estimamos conveniente:

a) No aumentar el plazo con que cuenta actualmente Aduana para formular cargos de 1 a 3 años, ya que ello crearía una mayor incertidumbre en los costos de importación y exportación, además de subir los costos del Comex que se traspasarán al consumidor final. Importante es hacer presente que, la propuesta de ampliar el plazo de uno a tres años ha sido rechazada en cinco oportunidades anteriores, siendo la última de ellas durante la tramitación del Proyecto de Ley de Reforma Tributaria.

b) No crear la “Destinación Aduanera de Depósito”, la cual traería más incertidumbre a nivel de contrabando y comercio ilegal en el país, ya que Aduana no cuenta con los fiscalizadores necesarios para efectuar los controles que ello implicará.

- Revisar el proceso del Canje del Bill of Lading y transparentar los costos asociados a la cadena logística del comercio exterior.
- Definición de una hoja de ruta en materia de infraestructura portuaria, para no seguir creando más incertidumbre en el sistema.

No podemos seguir tomando medidas sectoriales que afecten a todo el conjunto del país, como fue el caso de las inspecciones o cargas limpias en Valparaíso, que finalmente se vio reflejado en parte en el incremento a nivel país de un 6,9 % app.; en la variable competencia logística del LPI de Chile 2016 del Banco Mundial.

Ricardo Tejada Curti

Gerente General Asociación Nacional de Armadores A.G.



“Urge trabajar en el marco regulatorio que involucra la totalidad de la cadena Logística del país”

En términos generales estamos de acuerdo con lo propuesto por la comisión de Innovación de Puertos y su Logística, esto ya que fuimos integrantes de la comisión durante el 2014 y 2015. Debemos considerar que el primer y último eslabón de la cadena logística son

los buques que mueven la carga y esta mención no es porque sean más o menos importantes, es porque muchas veces al no considerar el aspecto naviero queda fuera de la visión general de quienes participan en las distintas comisiones ya sean de gobierno o privadas y sin duda alguna, al igual que para el resto de los integrantes de esta gran cadena logística hacen falta muchas acciones para mejorar nuestros índices de competitividad y productividad.

Algo que reiteradamente se ha mencionado es que nuestra legislación en muchos aspectos está obsoleta o es extemporánea en relación a un mundo globalizado. Nos gusta compararnos con la OCDE, sin embargo esto implica asimilarnos a convenios internacionales que nos permitan competir de igual a igual con los más grandes o con quienes nos gusta compararnos. Urge trabajar en el marco regulatorio que involucra la totalidad de la cadena logística del país.

En cuanto a una autoridad superior, si queremos soluciones integrales esta autoridad debe estar empoderada de la suficiente energía y autoridad que le permita coordinar todas las actividades y a distintas instituciones públicas y privadas entre sí, debe ser un órgano facilitador del comercio en Chile, tanto exterior como interior desde el punto de vista del transporte marítimo y de la cadena logística.

Sobre la infraestructura portuaria, se estima que hay que considerar a la brevedad posible un plan de desarrollo de infraestructura portuaria a lo menos con una visión de 50 años como vida útil del proyecto. Es urgente una política que por un lado le de nue-

vas posibilidades a la ley de modernización de puertos del Estado que tan bien le hizo a nuestro país permitiendo la inversión de los privados, sin los cuales hoy no podríamos recibir las naves del tamaño que están llegando; y por otro lado, la decisión de un puerto mayor o PGE como también se le ha llamado. El día que se tome la decisión de construirlo, donde sea, veremos su obra operando entre 8 y 10 años después.

En cuanto a impulsar una logística de clase mundial, bienvenida una mayor competencia que permita el ingreso de nuevos actores pero en igualdad de condiciones, así como ciertas comisiones lo han presentado el único fomento es para las navieras extranjeras que hacen rutas internacionales y que bajo una bandera de conveniencia están fuera del marco regulatorio de nuestro país desde el punto de vista laboral y tributario con condiciones muy diferentes a las que se les exige a las naves con bandera chilena.

Podríamos analizar todas y cada una de las iniciativas presentadas, sin embargo lo importante es que no queden en un bonito libro presentado al Presidente de turno. No sacamos nada con presentar magnas iniciativas si después quedan en algún cajón olvidadas por ser de un Gobierno anterior y nuevamente partimos de cero con más comisiones cuyas conclusiones de seguro son similares a las anteriores.

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.

sitogport@puertovalparaiso.cl puertovalparaiso.cl Un producto de Puerto Valparaíso

Sergio Novoa Venturino

Ingeniero civil, Master of Engineering Transportation and Highway Engineering, docente y secretario académico de la Escuela de Ingeniería de Transporte de la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso.



“Ejecutar los Planes Maestros que están aprobados por ley para las empresas portuarias del país”

La manera correcta de avanzar en materia portuaria, sería ejecutando los Planes Maestros que están aprobados por ley para las empresas portuarias del país.

Por ejemplo en la región de Valparaíso tenemos a Puerto Valparaíso, donde se debe trabajar en el mejoramiento acceso sur; la ejecución del Terminal 2, que significa una inversión de 500 millones de dólares y una capacidad de transferencia de un millón de TEUs anuales (o sea se duplica la capacidad actual) e iniciar al más breve plazo los estudios para la construcción del Terminal 3 en Yolanda, que incluye un acceso por la cuesta de Cabritería. Luego, tenemos a Puerto San Antonio, donde se debe trabajar en la habilitación de la Zona extraportuaria de actividades logísticas e iniciar los estudios para la construcción del “autodenominado” Puerto a Gran Escala.

Por otra parte, tenemos a Puerto Ventanas donde se debe desempolvar el proyecto de un terminal de contenedores y de embarque de fruta, presentado por privados hace larga data.

En resumen, la suma de estos proyectos hará que la región de Valparaíso esté en condiciones de competir en la costa Pacífico con los puertos que ya están preparados para recibir a naves de más de 15.000 TEUs de capacidad. De lo contrario, tendremos que contentarnos con naves conectoras (feeder) pequeñas que traigan y lleven la carga que se mueve por Chile. En este caso, a lo mejor habría que estudiar si amerita hacer ampliaciones a nuestros puertos.

Fernando Orellana Nuñez

Presidente Consejo Local Cámara Marítima y Portuaria Puerto Montt y Gerente de Terminales Calbuco



“Lo importante en este momento es empujar la implementación de las medidas”

Quizás una de las principales carencias del sistema logístico nacional es la falta de coordinación y de una visión común para su desarrollo, debido principalmente a la dispersión de roles y atribuciones en múltiples organismos públicos. Así, la creación de una Autoridad Nacional en Logística, bajo la figura de una Subsecretaría, permitiría canalizar adecuadamente todas las

inquietudes, iniciativas, inversiones, que tienen influencia en la productividad de la logística en Chile.

Un segundo aspecto relevante, es el ámbito laboral. Actualmente está funcionando el OSCL marítimo – portuario al alero de ChileValora, instancia donde CAMPORT participa activamente, lo que permitirá actualizar los perfiles laborales de los trabajadores portuarios, lo que es un insumo relevante para las capacitaciones de los trabajadores, que las empresas han promovido con el apoyo del Estado.

Las medidas se hacen cargo, y por tanto buscan dar respuesta, a los principales desafíos del sector. Por tanto, estimo que tienen una adecuada cobertura.

Lo importante en este momento, es empujar su implementación. Y con este objetivo, como Cámara Marítima y Portuaria nos encontramos en un plan de sensibilización de toda la cadena logística portuaria a fin de cerrar las brechas más importantes que ayuden a mejorar la competitividad del país. Este trabajo se está efectuando a nivel de cada macro zona, es decir la Norte, Centro, Centro Sur y Sur Austral, ya que las particularidades de cada una requieren énfasis diferentes. Particularmente la última, que comprende tres regiones, en que su única vía de comunicación es la marítimo – portuaria.

Omar Contreras A.

Asesor logístico de la Asociación de Exportadores y Manufacturas, Asexma Chile A.G



“El puerto para servir a su hinterland requiere del apoyo de las autoridades regionales”

Estamos de acuerdo con las medidas, dado que todas apuntan a mejorar la eficiencia y productividad de nuestro sistema logístico y portuario.

Por otra parte, dentro de las medidas propuestas no sacaría ninguna, pero si por medio de las herramientas técnicas actuales las priorizaría, determinando las que se pueden realizar en paralelo y las que deben ser requisito previo o input de la anterior.

Respecto a la factibilidad de agregar alguna, creemos que una de las medidas sería promover la sana competencia y la transparencia en el mercado. Todos sabemos que la competencia mejora los servicios y regula los precios, sin embargo, la actividad portuaria posibilita que los actores relevantes cuenten con una posición dominante, la cual permite que los márgenes de utilidad de algunos servicios no se condigan con los esfuerzos y recursos que se utilizan. Consecuente con lo indicado, las prioridades seleccionadas en la primera pregunta apuntan directamente a la medida propuesta.

Adicional agregaría impulsar la coordinación entre los puertos y las ciudades. Al respecto, sabemos que los puertos para operar eficientemente requieren contar con infraestructura y equipamiento adecuado para su funcionamiento, sin embargo, es fundamental que las autoridades de la región donde está inserto el puerto lo vean como una industria con chimenea y no el patio trasero.

En este contexto, el puerto para servir a su hinterland requiere del apoyo de las autoridades regionales para impulsar obras complementarias a la operación del puerto como por ejemplo vías de accesos y sistemas de conectividad fluidas para el ingreso y evacuación de los medios de transporte que movilizan la carga.

Debemos recordar que la ley de modernización del sector portuario propicia la competencia entre los puertos incluso al interior de ellos. Creemos que es requisito sine qua non la medida propuesta.

Sergio Nuñez Ramírez

Ex abogado jefe de la Empresa Portuaria de Chile, ex director de la Cámara Marítima y Portuaria de Chile, ex vicepresidente ejecutivo de la Asociación Nacional de Armadores y ex vicepresidente del directorio de la Empresa Puerto Valparaíso.

“Eliminemos los escollos”



En relación a la creación de una autoridad portuaria podría crearse una subsecretaría que no puede tener más atribuciones que las propias de un ministerio en una República Democrática, esto es elaborar la política pública del sector y fiscalizar el cumplimiento de las normas legales y reglamentarias del área concernida.

En cuanto a una nueva ley de puertos, no estoy seguro que sea necesario que incluya la totalidad de los puertos chilenos. Desde luego existe una buena ley de puertos estatales que crea entidades administrativas por cada uno de los puertos existentes y que ha demostrado ser suficiente para instalar y favorecer el importante desarrollo portuario de los últimos años. Las bases de esa ley en su previsión final fue la existencia de una administración del Estado, sin funciones operativas, centrada en la gestión de las facilidades portuarias entregadas a su administración y el desarrollo de nuevas facilidades en su área de influencia (se pidió y nunca se determinó por el Estado, definir esas áreas geográficas de influencia para coordinar los desarrollos de las empresas portuarias estatales).

Por otra parte, debido a que no existen áreas de aguas abrigadas naturalmente, se definió una política que obliga al Estado a construir aguas abrigadas para no cargar su excesivo costo al comercio exterior que le habría hecho no competitivo, y mediante concesiones a particulares de construcción y operación de nuevos frentes de atraque en las aguas abrigadas, cuyo costo se incluiría en las tarifas.

En relación con los puertos privados, debemos recordar que en Chile por historia y designio de su geografía los puertos nacieron estatales bajo la gestión de las Aduanas y que los puertos particulares se generaron como parte de la logística de producciones mineras o agrícolas y sin vocación de uso público. Luego por razones de productividad se fueron abriendo al uso público primero en graneles y muy recientemente a contenedores.

La pregunta pertinente es por qué no se han construido puertos particulares de uso público en el país, y la respuesta debería indicar las variadas causas: el costo de

abrigar aguas que es imposible de amortizar vía tarifas; la mala calidad de las normas legales sobre concesiones marítimas que las hacen precarias y de plazos que no se condicen con el de las inversiones en puertos, junto a una deficiente administración de las mismas, y falta de una institucionalidad que determine cómo y según qué modalidades los servicios fiscalizadores fiscales deben cumplir sus funciones en nuevos terminales particulares de uso público. Adicionalmente, los particulares no pueden disponer de los terrenos que permitan conectar el puerto con las vías estructurales de transporte del país. Los pocos existentes están en las escasas aguas naturalmente más abrigadas en la zona de Concepción y Austral.

Si esa son las razones, eliminemos los escollos:

- Mejoremos la ley de concesiones marítimas, sería un gran avance aplicarles a ellas las normas de las concesiones de bienes nacionales notoriamente mejores.
- Utilicemos los mecanismos de la Política Nacional de Uso del Bordo Costero vigente.
- Resuélvase el modo en que los servicios fiscalizadores deberán cumplir sus funciones.
- Incorpórese en las atribuciones del Ministerio de OO.PP. u otórguese al MTT la atribución de disponer de conformidad a la ley expropiaciones para vincular los puertos de uso público particulares, a las redes nacionales de transporte.

Finalmente, fruto del desenfrenado centralismo del país se piensa que todas las entidades de todos los territorios de similar responsabilidad deben ser idénticas en su estructura y funciones. En el caso de los puertos no cabe duda que la zona de Puerto Montt al Sur tiene características para cuyo desarrollo portuario el modelo general descrito no se aviene. Es en alguna medida una zona de frontera del desarrollo portuario y de transporte marítimo de pasajeros y carga, y por eso debería el Estado disponer de un instrumento distinto del dispuesto para el resto del territorio.

Aquí se deben construir facilidades portuarias y vías de acceso que no tendrán rentabilidad según los parámetros habituales, por lo que la entidad administrativa del Estado (Empresas Portuarias de Puerto Montt, Aysén y Magallanes) debería disponer de recursos especiales y facultades para desarrollar facilidades de puertos y garantizar en sus zonas respectivas la equidad social en esos territorios. 🇨🇱



Puerto Coronel

SURLOG:

MEJORANDO LA LOGÍSTICA Y COMPETITIVIDAD DE LAS EXPORTACIONES EN EL SUR DE CHILE 2

Texto: Michèle Rouliez Roberts

PRODUCTIVIDAD, INNOVACIÓN Y CRECIMIENTO EN LAS EXPORTACIONES SON LAS IDEAS FUERZA
CON LAS QUE SURLOG SE ENMARCA EN LA REGIÓN DEL BIOBÍO, LA SEGUNDA REGIÓN DE CHILE
EN TRANSFERENCIA DE CARGA PORTUARIA.



San Vicente Terminal Internacional (SVTI)

En la región del Biobío, el hinterland de los servicios portuarios supera con creces a su área geográfica: la carga atendida abarca aproximadamente desde la región del Maule hasta la de Los Lagos, por lo que toda mejora en el proceso logístico de comercio exterior beneficiará la competitividad de la macrozona sur en los mercados internacionales.

Ante ello, reducir el tiempo de tramitación para una eficiente toma de decisiones logísticas es un tema clave en los puertos del sector, donde el 90% de las unidades que llegan a los antepuertos tienen problemas documentales. *“Lo que se traduce en una pérdida de tiempo de un promedio de 4 horas, con un costo por hora de \$30 mil pesos por cada una de ellas”*, explica Claudio Cid Berman, director regional de Aduanas de Talcahuano y presidente de la Mesa Público Privada (COMEX).

Según un estudio de la Corporación Chilena de la Madera (CORMA), el cierre de una carga supera los 20 días después de que sale la nave. Entonces, si sumamos todo el proceso, tenemos casi 30 días. *“Esto para un pyme exportador es un problema, porque tardar tanto tiempo en recuperar el capital de trabajo trae consigo pérdida de dinero.”*

En este sentido –acota Cid– nuestro desafío con el Sistema Unificado de Redes Logísticas SURLOG será reducir al máximo los días de tramitación, llegando idealmente a menos de 10 días, como ocurre en los países desarrollados, y determinar si logramos ser un PCS”.

Es por ello que fue fundamental que se trabajara en la integración de SURLOG a la ventanilla única SICEX para automatizar aún más el proceso. Con ambas herramientas en funcionamiento, se podrán validar anticipadamente vía web los documentos de ingreso a los puertos de contenedores de exportación, así como también coordinar la frecuencia de llegada de las cargas de exportación en contenedores a los terminales portuarios de la región y, de este modo, contar con un tablero de control con la información en línea disponible para visualizar en todo momento el estado de ejecución de los procesos relacionados con el movimiento de carga en contenedores marítimos. Ello significará poder analizar y dar respuesta a los requerimientos de información relacionados con los procesos de movimiento de carga.

Por lo tanto, con la integración de SURLOG a SICEX, los documentos ingresados por los exportadores en las operaciones (relacionados



con Aduanas, ISP o SAG o el organismo que corresponda) y almacenados en SICEX, podrán enviarse electrónicamente a la plataforma SURLOG y, así, los camiones que lleguen a la zona primaria podrán acceder sin mayores esperas, entregándose la completitud de los documentos solicitados y ahorrándose, en consecuencia, costos de transporte y otros asociados al antepuerto –explica Bárbara Matamala, directora ejecutiva de SICEX Chile- quien concluye que *“la idea es que se piense como país, aunando esfuerzos para que finalmente los diversos sistemas se vayan integrando e interoperen, logrando así una mayor eficiencia y productividad en toda la cadena de comercio exterior, logística, portuaria”*.

Por su parte, el gerente general de ASEXMA Biobío, Alfredo Meneses, quien lidera en el sector privado junto al Ministerio de Hacienda la promoción de ambas plataformas, menciona, que además de contar con estas herramientas tecnológicas para hacer más eficiente el proceso logístico de la exportación, se requiere invertir en una estructura vial que permita un paso expedito por las fronteras e ingreso a los puertos. *“Tenemos que tener buena accesibilidad y carreteras expeditas si se quiere avanzar en la*

importación y en la carga efectiva, es decir, la carga que está adentro y llega al buque, y la carga en tránsito, que nos permitiría traer carga desde Argentina. Con esto, podríamos posicionar a los puertos de la zona como los más atractivos del cono sur”.

Es así como se está trabajando con las autoridades locales, analizando dichos requerimientos ya que, con un buen uso de las herramientas tecnológicas para hacer más expedita la exportación como con los futuros proyectos viales que se puedan desarrollar para potenciar el acceso a los puertos de la región, se logrará potenciar la conectividad de las actividades económicas locales con los mercados internacionales y mejorar el crecimiento económico del país. Y de paso, con ello, enfrentar de buena manera los desafíos que el mercado y la industria naviera presentan.

Finalmente, luego de que las herramientas tecnológicas sean de uso común entre todos los actores de la cadena logística, será necesario implementar el sistema web para los trámites documentales de importación, tránsito internacional y plataforma transaccional, avances que se esperan para los próximos años en las siguientes etapas de este proyecto país. 🏠

Convenio BWM entrará en vigor en septiembre de 2017

El 8 de septiembre de 2017 entrará en vigencia el Convenio Internacional para el Control y Gestión del Agua de Lastre y los Sedimentos (Convenio BWM). De acuerdo a la Organización Marítima Mundial (IMO), este acuerdo marca un hito hacia la prevención de la propagación de especies acuáticas invasoras. Bajo las cláusulas del Convenio, se requerirá que las naves realicen la gestión del agua de lastre para eliminar, neutralizar, o evitar la toma o la descarga de los organismos acuáticos y agentes patógenos en el agua de lastre y los sedimentos.

Cabe destacar que muchos buques necesitarán instalar un sistema de tratamiento a bordo para eliminar los organismos no deseados. Actualmente, más de 60 tipos de sistema ya han sido aprobados y se encuentran disponibles.

Todos los buques también tendrán que llevar a bordo un libro registro del agua de lastre y un certificado internacional de gestión del agua de lastre.



Paso internacional Agua Negra: Cada vez más cerca

A mediados de octubre se hizo el llamado a la precalificación de empresas para la construcción y diseño del proyecto ejecutivo del Túnel Internacional Agua Negra.

El paso que conectará a la región de Coquimbo con la provincia argentina de San Juan, tiene como propósito fomentar la conectividad y el desarrollo económico y turístico, al brindar condiciones para el transporte de carga y de pasajeros.

El proyecto consiste en un doble túnel con una extensión de 13,9 km. Se prevé que tomará entre 7 a 8 años su construcción, pero permitirá disminuir 44 km de longitud y mil metros de altura. La faena involucrará un avance sobre una zona de curvas muy complejas en el lado chileno.

De la misma manera, se quieren reducir los costos de transporte para las actividades económicas instaladas, como insumos y productos mineros, vinos, carnes, lácteos, aceite de oliva y otros productos agropecuarios fundamentalmente en el eje Mercosur Norte, que viene desde Córdoba-San Juan hacia Coquimbo-La Serena.



Naviera Hanjin Shipping Co. en quiebra

A finales de agosto, Hanjin Shipping Co, la mayor naviera surcoreana y novena a nivel mundial por capacidad, fue declarada en suspensión de pagos y en proceso de quiebra. Este hecho sacudió a todo el sector que ya se veía afectado por el debilitamiento de la demanda, particularmente de China, a medida que el comercio se ha desacelerado.

Hanjin mueve 3% de los contenedores a nivel mundial y hasta 10% de los que son transportados entre Asia y Europa. No obstante, 61 de sus 98 buques no son propios sino fletados.

El mayor golpe inicial podría ser para los minoristas que esperan recibir bienes para la temporada de compras de fin de año. Al no saber si les pagarán por su trabajo, puertos y despachadores de Corea del Sur, China, EE.UU., Canadá, España y otros países se han negado a cargar y descargar sus contenedores. Esto ha dejado varados 45 buques en el mar y más de medio millón de contenedores, según la empresa.

El tribunal de Seúl le ha dado a Hanjin hasta el 25 de noviembre para presentar un plan de rehabilitación que determinará si puede seguir operando. Dada la postura del gobierno, esto es considerado como una concesión de tiempo para que Hanjin realice una liquidación ordenada.



Maersk resuelve dividirse para lidiar con crisis naviera

La más grande naviera a nivel mundial en términos de capacidad informó que dividirá sus operaciones en dos divisiones autónomas enfocadas en el transporte y en la energía.

La división de transporte y logística incluirá a Maersk Line, APM Terminals, Damco, Svitzer y Maersk Container Industry. Por otra parte, los cuatro negocios de la unidad de energía -Maersk Oil, Maersk Drilling, Maersk Supply Service y Maersk Tankers continuarán formando parte del grupo Maersk o serán separados en forma de empresas conjuntas, fusiones o salidas a bolsa.

La noticia surge en torno a la crisis naviera del último tiempo, la caída histórica en los precios del petróleo y las menores tarifas de carga que impactaron fuertemente los negocios del grupo danés. 🇩🇰



Vicealmirante Osvaldo Schwarzenberg Ashton recibió el galbano de reconocimiento del convenio por parte de la SLOM.

DIRECTEMAR FIRMA CONVENIO DE COOPERACIÓN CON SLOM

EL PRINCIPAL OBJETIVO DE LA ALIANZA ES FOMENTAR EL DESARROLLO DE TERMINALES
MARÍTIMOS SEGUROS, EFICIENTES Y COMPETITIVOS.



Con la presencia del director general del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, vicealmirante Osvaldo Schwarzenberg Ashton y del secretario ejecutivo de la “Sociedad Latinoamericana de Operadores de Terminales Marítimos Petroleros y Monoboyas” (SLOM), capitán de altura José Perdomo González, se realizó la firma del convenio de colaboración entre ambas entidades.

El acuerdo es el resultado del trabajo conjunto entre ambas instituciones y que tuvo su génesis cuando la Dirección General, en la búsqueda de soluciones y oportunidades para mejorar la seguridad de las operaciones en los terminales marítimos petroleros nacionales, tomó contacto con el secretario ejecutivo de SLOM, quien abrió las puertas de la sociedad.

El buen espíritu de cooperación, por parte de la Sociedad Latinoamericana de Operadores de Terminales Marítimos Petroleros y Monoboyas con la DIRECTEMAR ha quedado de manifiesto en las invitaciones y atenciones brindadas al personal naval, en las acti-

vidades de intercambio técnico desarrolladas a nivel nacional e internacional. Ejemplo de ello es el seminario “Recomendaciones para la operación de terminales marítimos petroleros”, efectuado el mes de julio de 2015, en dependencias de las Direcciones Técnicas Marítimas, dependientes de DIRECTEMAR.

El convenio de cooperación es el resultado natural de los intereses y objetivos comunes de ambas organizaciones, de fomentar el desarrollo de terminales marítimos seguros, eficientes y competitivos, razón por la cual se encuentra orientado fundamentalmente a generar mecanismos de consulta técnica y promover la cooperación mutua e intercambio de experiencias en los aspectos relacionados con la operación de terminales marítimos para la transferencia de hidrocarburos.

Acerca de SLOM


La Sociedad Latinoamericana de Operadores de Terminales Marítimo Petroleros y Monoboyas es una asociación internacional sin fines de lucro que busca la integración entre Terminales Marítimo petroleros y con organizaciones, autoridades y compañías del sector, organizando actividades para el intercambio de experiencias técnicas, con la finalidad de promover operaciones seguras, sustentables y eficientes, mediante la estandarización de las buenas practicas. 



Imagen: Luis Pérez Contreras



La extensión del sitio 3 de TPS permitirá la atención simultánea de 2 naves post panamax. (imagen referencial).

EL AVANCE EN LOS PROYECTOS QUE IMPULSA EL PLAN DE DESARROLLO DE PUERTO VALPARAÍSO

REACTIVAR Y REVITALIZAR VALPARAÍSO DE LA MANO DE SU PRINCIPAL VOCACIÓN COMO ES LA ACTIVIDAD PORTUARIA, Y CONSOLIDARSE COMO UNA OPCIÓN COMPETITIVA PARA LOS REQUERIMIENTOS DEL COMERCIO EXTERIOR CHILENO, SON DOS DE LOS PRINCIPALES OBJETIVOS DETRÁS DEL PLAN MAESTRO DE DESARROLLO DE PUERTO VALPARAÍSO, LA HOJA DE RUTA QUE HACE MÁS DE 15 AÑOS LA EMPRESA PORTUARIA COMENZÓ A TRAZAR.

“Esta carta de navegación (...)”, según explica el gerente general de EPV, Gonzalo Davagnino, “busca avanzar como un puerto de clase mundial, capaz de ofrecer servicios de alta calidad, manteniendo su reconocida competitividad y eficiencia, de la mano del desarrollo de la ciudad, sus habitantes y sus diversas vocaciones”.

Sus diversas iniciativas ya han comenzado a ver la luz, tras un largo período de planificación, información, reflexión, evaluación y decisión, estando próximos a concretarse los primeros proyectos de una inédita inversión público-privada, que en suma, se erigirán en el más relevante proceso de renovación de la infraestructura portuaria y urbana de Valparaíso en más de nueve décadas. No en vano se trata de nueve proyectos que totalizarán una inversión de US\$1.900 millones, generando más de 6 mil empleos, sin considerar el efecto amplificador que tiene el denominado “encadenamiento productivo”.

La extensión del sitio 3 del Terminal 1, la construcción del nuevo Terminal 2, el futuro Terminal 3 de Yolanda, la Estación Intermodal Ferroviaria y la Nueva Accesibilidad al puerto son iniciativas claves en el ámbito logístico-portuario con las que Puerto Valparaíso verá fortalecido su rol de liderazgo en la materia. A ellas se suman otros proyectos como el nuevo Terminal de Pasajeros VTP, Puerto Barón y la recuperación del ex Palacio Subercaseaux, con los que apuesta a fortalecer la relación puerto-ciudad, potenciar otros motores de desarrollo local y estrechar su vinculación con los porteños.

“En suma, con este Plan y sus iniciativas queremos constituir a EPV y sus concesionarios en agentes de progreso y factor de orgullo para los habitantes de Valparaíso, cuya identidad, historia y economía han estado marcadas por el valor intrínseco de la actividad portuaria a lo largo de estos años”, agrega Davagnino.

• Iniciativas claves

Nuevo Terminal 2

En 2013 se inició la concesión del terminal, entregada a la empresa Terminal Cerros de Valparaíso (TCVAL). En ese marco, se concretará la construcción de un frente de atraque 785 metros y 9,1 hectáreas de área de respaldo ganadas al mar y 2,6 hectáreas de muelle, completando una superficie total de 18,1 hectáreas, con una inversión aproximada de US\$ 500 millones, esperándose su entrada en operaciones en 2018.

Entre sus beneficios está la generación de alrededor de 3 mil plazas de empleo directo –totalizando alrededor de 20 mil personas ligadas a través del importante encadenamiento productivo para los



Gonzalo Davagnino, gerente general de la Empresa Portuaria de Valparaíso.

servicios, turismo y otros. Su construcción permitirá recaladas múltiples de naves de carga y de cruceros y dará dinamismo a un sector históricamente portuario, incrementando la capacidad de transferencia del puerto hasta 10 millones de toneladas anuales.

Hoy el proyecto se encuentra en fases finales de su proceso de evaluación en el Servicio de Evaluación de Impacto Ambiental (SEIA), esperándose que en 2017 se inicie su construcción.

“El proyecto Terminal 2 TCVAL será clave para que el puerto de Valparaíso mantenga su liderazgo en materia logística, con un concesionario que ha demostrado ser altamente eficiente en la operación y muy proactivo en su relación con la comuna y sus habitantes”, explica el gerente general de Puerto Valparaíso.

Extensión del Terminal 1

El proyecto de ampliación del Sitio 3 del Terminal 1 y reforzamiento estructural de los sitios 4 y 5 para llevarlos a una condición antisísmica, está siendo desarrollado por el concesionario Terminal Pacífico Sur. Se trata de un alargamiento de 120 metros del frente de atraque principal, el cual pasará de sus actuales 620 metros a 740 metros.



Terminal 2 (imagen referencial).



El nuevo Terminal de Cruceros es clave para cubrir la necesidad de la industria de los cruceros. (imagen referencial).

El proyecto supuso una inversión cercana a los US\$ 60 millones (incluyendo infraestructura y nuevo equipamiento), esperándose hacia el mes de noviembre su entrada en operaciones, permitiendo al Terminal 1 atender simultáneamente dos naves post panamax y recibir cruceros de última generación, lo que permitirá atraer nuevos servicios navieros y, en definitiva, generar nuevas oportunidades de trabajo. *“El Terminal 1 es hoy un puntal importante en la competitividad y eficiencia del sistema logístico de Valparaíso, por lo que la realización de este proyecto era una necesidad patente para el puerto. Su puesta en marcha relevará esta condición”,* agrega el ejecutivo.

Nuevo Terminal de Cruceros

En octubre próximo se inaugurará el nuevo edificio del Terminal de Pasajeros de cruceros para Valparaíso, a cargo del concesionario Valparaíso Terminal de Pasajeros (VTP). Con una inversión de USD 8 millones, esta moderna estructura estará plenamente operativa para atender la temporada 2016-2017 en la que se esperan 40 recaladas de cruceros.

Este nuevo edificio se ubicará entre las calles Freire y Avenida Francia, y estará conectado peatonalmente a las estaciones del metrotren Francia y Puerto Barón. El recinto tendrá una superficie de 5.300 metros cuadrados, con una fachada de 120 metros, una altura máxima de 7,2 metros. Su estructura principal será de hormigón, vigas de acero y madera laminada. Además de generar 300 nuevos empleos, funcionará entre abril y octubre como un gran

centro de eventos y convenciones del cual hoy la ciudad carece.

“Este proyecto será clave en la consolidación futura de Valparaíso como un destino turístico, lo que beneficia a toda la ciudad. Creemos que será un aporte a una de las principales vocaciones de la ciudad, y cumplirá las más altas exigencias de la industria del crucerismo que en Valparaíso tiene a su homeport y el mejor puerto de cruceros de Sudamérica, según reconoció recientemente el World Travel Awards 2016”, indica Gonzalo Davagnino.

• Otras iniciativas relevantes

Mejoramiento de accesibilidad a Puerto Valparaíso


Se trata de una intervención urbano-paisajista de alto impacto, la cual permitirá mejorar y ampliar el acceso y salida del transporte terrestre (principal modo de transporte del puerto) hacia y desde los terminales. Asimismo, se espera que su concreción revierta la condición de deterioro de dos sectores de la comuna, vinculados con el puerto: sector salida del viaducto Acceso Sur, donde se construirá un nuevo viaducto; y sector Muelle Prat, donde se construirá un paso inferior para camiones y explanada de libre tránsito para peatones.

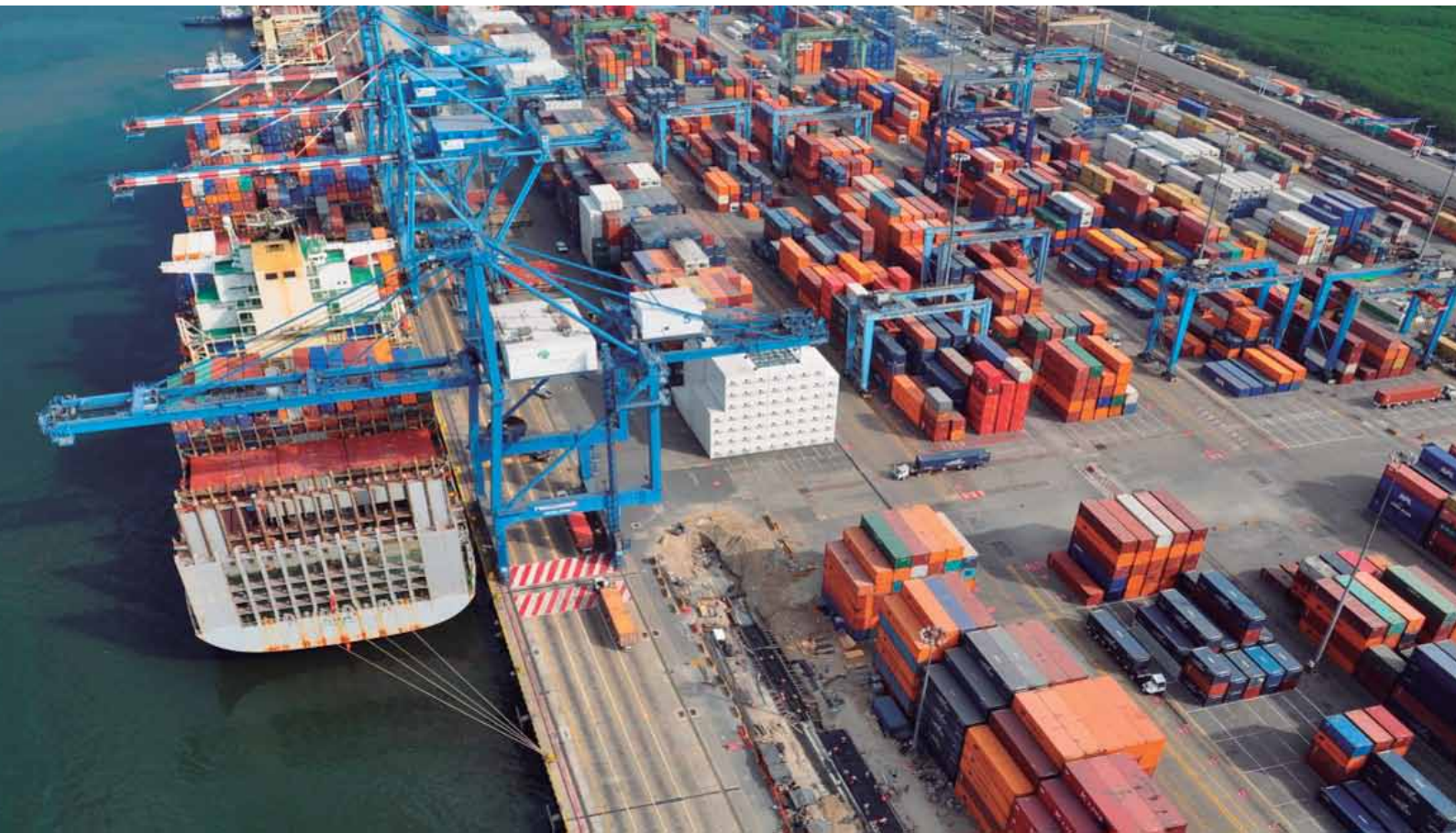
Este proyecto, que se espera se ejecute a partir de 2017, supondrá una inversión de US\$ 42 millones, y potenciará turísticamente un sector patrimonial clave para la ciudad a través de la incorporación de inéditas obras de integración urbana, lideradas por el arquitecto Mathias Klotz.

Terminal 3 Yolanda

Por solicitud del ministerio de Transportes, la Empresa Portuaria Valparaíso ha ejecutado las bases para la concreción de un importante proyecto portuario en el contexto del futuro desarrollo de infraestructura portuaria de gran escala. La propuesta en este caso, más que un puerto a gran escala, es un proyecto ‘a escala de la ciudad’, que permitirá reimpulsar a Valparaíso de la mano de su puerto.

El proyecto, que se espera concretar en el sector de Yolanda, consistirá en la construcción de un terminal de tres sitios, con un frente de atraque de 1.330 metros y 40 hectáreas de respaldo, con una inversión aproximada de US\$ 1.000 millones de dólares, que permitirá acoger naves de entre 367 y 400 metros de eslora, y transferir alrededor de 2,3 millones de Teus por año.

Al alero de esta iniciativa, EPV ha ejecutado estudios de ingeniería básica, línea de base ambiental, participación ciudadana y otros estudios técnicos oceanobatimétricos, entre otros, desarrollando un proyecto en dos fases: construcción de aguas abrigadas y sitios de atraque. 



¿QUÉ NOS TRAE LA VERSIÓN 2016 DEL CONGRESO DE LA AAPA EN MÉXICO?

LA CITA SERÁ EN MÉRIDA, MÉXICO, DEL 29 DE NOVIEMBRE AL 2 DE DICIEMBRE, EN EL MARCO
DEL CONGRESO LATINOAMERICANO DE PUERTOS DE LA AAPA



Organizado por la Delegación Latinoamericana de la AAPA en alianza estratégica con la Administración Portuaria Integral de Progreso, el encuentro cuenta con la participación de los puertos mexicanos y de las principales terminales marítimas y fluviales de América, así como de numerosas empresas proveedoras del sector y medios de comunicación.

La XXV edición del seminario, bajo la consigna: “DE CARA AL FUTURO: LA AGENDA DE LOS PUERTOS LATINOAMERICANOS PARA LOS PRÓXIMOS 25 AÑOS”, reunirá a más de 400 líderes de la industria durante 4 días de presentaciones, muestras comerciales, actividades sociales y reuniones de camaradería.

Temáticas

EL FUTURO DE LA ECONOMÍA MUNDIAL Y EL TRANSPORTE INTERNACIONAL ¿QUÉ RUMBO TOMARÁ LATINOAMÉRICA? A cargo de Roberto Salinas León, Presidente del MEXICO BUSINESS FORUM Adrián Garza Patiño, VP, Analista Senior - Moody's de Mexico S.A. de C.V – MÉXICO; Jorge Durán, Secretario Ejecutivo del Comité Interamericano de Puertos – CIP/OEA y Robert West, Director Sénior de Consultoría, Puertos y Terminales Marítimos – DUAGA.

LA INDUSTRIA PORTUARIA MEXICANA: “INVERSIONES, PLANES Y DESAFÍOS PARA LAS PRÓXIMAS DÉCADAS” Los expositores serán Alejandro Hernández Cervantes, Director General de Puertos; Pedro Pablo Zepeda Bermúdez, Director General de Marina Mercante; Fernando Gamboa Rosas, Director General de Fomento y Administración Portuaria y Guillermo Deister Mateos, Titular de la Unidad de Planeación Estratégica Marítimo Portuaria.

LA INDUSTRIA PORTUARIA LATINOAMERICANA: “INVERSIONES, PLANES Y DESAFÍOS PARA LAS PRÓXIMAS DÉCADAS” Esta temática será analizada por Héctor López Gutiérrez, Director General de Ingeniería, Operación y Equipos Especializados, S.A. de C.V., (INOPEA); Giovanni Benedetti, Director Comercial de Sociedad Portuaria Regional de Cartagena S.A- COLOMBIA y Jorge Metz, Subsecretario de Puertos y Vías Navegables – ARGENTINA.

EL CANAL DE PANAMÁ AMPLIADO Y EL ANÁLISIS A MESES DE SU APERTURA: El experto será Ricardo Ungo, Gerente General de la Sección de Desarrollo Comercial de la Autoridad del Canal de Panamá – PANAMÁ.

CONCESIONES E INVERSIONES: EL MAPA DEL NEGOCIO PORTUARIO PARA LAS DÉCADAS VENIDERAS: Mark Bendelow, Director Comercial, BAM International – PANAMÁ; Carlos Vera, Gerente de Logística de Empresa Portuaria Valparaíso – CHILE; Fausto Arroyo, Especialista Senior, Análisis y Programación Sectorial en CAF – Banco de Desarrollo de América Latina y Rafael Escutia, Director de Puertos en ALG – ESPAÑA.

ESTRATEGIAS DE LARGO PLAZO: ¿CÓMO PLANIFICAN LOS PUERTOS MÁS MODERNOS Y EFICIENTES DEL MUNDO?. Ron Coles, W. R. Coles & Associates – Miembro del Grupo de Trabajo de Port Masterplans de PIANC;

Noel Hacegaba, Director Gerente de Operaciones Comerciales & Director Comercial - Port of Long Beach – EEUU; Gert-Jan Nieuwenhuizen, Director Ejecutivo - Port of Amsterdam International B.V. – HOLANDA y Olaf Merk, Administrador Puertos y Navegación, International Transport Forum – FRANCIA.

PUERTOS INTELIGENTES - PUERTOS DEL FUTURO: INNOVACIÓN EN PROCESOS TECNOLÓGICOS DE GESTIÓN, SEGURIDAD Y MEDIOAMBIENTE: José Berenguer, Gerente - Berenguer Ingenieros – ESPAÑA; Mark Roelofs – Director de Área Américas & África – Van Oord – PANAMÁ; Alejandro Trillo, Director de SMR México, Stericycle – MÉXICO y Miguel Garin Alemany, Director de Desarrollo Internacional en Fundación Valenciaport – ESPAÑA.

“LA AGENDA DE LOS PUERTOS LATINOAMERICANOS PARA LOS PRÓXIMOS 25 AÑOS”: Alberto Díaz, Presidente de la Administración Nacional de Puertos (ANP) – URUGUAY; Edgar José Ramón

SEGUINOS EN:   

www.aapa2016mexico.com | info@aapa2016mexico.com

ORGANIZAN



PUERTOS Y MARINA
MERCANTE
COMISIÓN GENERAL DE
ORGANIZACIÓN GENERAL




AAPA
Asociación Americana de
Autoridades Portuarias
Móvil en los puertos de América, el Caribe, Australia y Asia y el Pacífico Sur.



PROGRESO
COMISIÓN GENERAL DE
PUERTOS Y MARINA MERCANTE

Patiño Garrido, Presidente del Directorio de la Autoridad Portuaria Nacional (APN)- PERÚ; Bernardita Escobar Andrae, Presidenta del Consejo - Sistema de Empresas Públicas (SEP) – CHILE; Mario Cordeiro, Presidente de la Comisión Federal Marítima – EEUU; Mauricio Suárez, Vicepresidente Regional de la Asociación Internacional de Puertos y Muelles (IAPH) y Antonio Moreno Gómez, Director de Operaciones - Hutchison Ports Holding Veracruz – MÉXICO.

Además los asistentes podrán realizar una visita turística a la zona arqueológica de Chichén Itzá. 



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

Terminal de Pasajeros de TPC lleva 80% de avance

El Terminal de Pasajeros del Terminal Puerto Coquimbo (TPC) lleva un 80% de avance en las obras de reconstrucción, luego de que sufriera daños estructurales tras el terremoto y tsunami del año 2015.

Los trabajos de reparación comenzaron el 8 de agosto pasado y se han ejecutado en los plazos estipulados. Las obras hasta ahora se traducen en la reparación de tabiquería interior, pulido de baldosas e instalación de puertas, instalaciones eléctricas, red de datos, agua potable y alcantarillado, revestimientos exteriores y reposición de listones de madera dañados, baños, bodega, ventanales termo-panel y puertas de aluminio. Además, se han adquirido muebles y una nueva máquina de rayos x para los controles de rutina en las recaladas de cruceros.



Lo nuevo de MSC

MSC Cruceros dio a conocer el nombre de su segundo mega-barco ultramoderno de la generación Meraviglia construido por STX France. La nave llevará por nombre MSC Bellissima y entrará en servicio en 2019. Gianni Onorato, CEO de MSC Cruceros, comentó: "MSC Bellissima es un nombre que personifica la belleza y magnificencia de esta nueva

generación de mega-cruceros ultramodernos de MSC Cruceros. Estamos muy contentos de hacer este anuncio el mismo día que su barco mellizo, el MSC Meraviglia, es tocado por el agua por primera vez, un momento que simboliza el "nacimiento" real de un barco".





Somos expertos en las áreas marítima, naviera, portuaria, transporte y toda la cadena logística.





MSC Flavia.

RECALADA DEL MSC FLAVIA EN SAN ANTONIO TERMINAL INTERNACIONAL


EL BARCO PERTENECIENTE A LA NAVIERA MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY
RECALÓ EN EL SITIO 1 DE STI.

Un gran acontecimiento se llevó a cabo la mañana del 10 de agosto, se trató nada más y nada menos que de la llegada del MSC Flavia, el buque portacontenedores más grande que ha llegado a Chile.

En la ocasión estuvieron presentes autoridades, ejecutivos, trabajadores del sector y representantes de los sindicatos, quienes fueron testigos de la imponente nave que ostenta una capacidad de 13.000 TEU, con una eslora de 366 metros de largo, 48 metros de manga y un calado de 15,5 metros.

Por su parte, el presidente de Empresa Portuaria San Antonio, José Luis Mardones se refirió a la eficiencia de las operaciones y a las nuevas necesidades de la industria.

"Estamos muy satisfechos de poder recibir hoy en San Antonio esta nave y ver cómo STI ha sido capaz de consolidar su posición en la vanguardia de la industria portuaria nacional con la incorporación de nuevos equipamientos, tecnologías, un trabajo mancomunado con sus trabajadores y con nosotros como autoridad portuaria. Hay que adecuarse a la tendencia actual de la industria naviera, que es hacia el transporte de carga con naves de un tamaño cada vez mayor, lo que requiere de puertos que sean capaces de atenderlas de forma eficiente y segura".

Este hecho marca un nuevo hito en la historia de San Antonio Terminal Internacional (STI), terminal operado por SAAM y SSA Marine. 



1



2



3



4



5



6

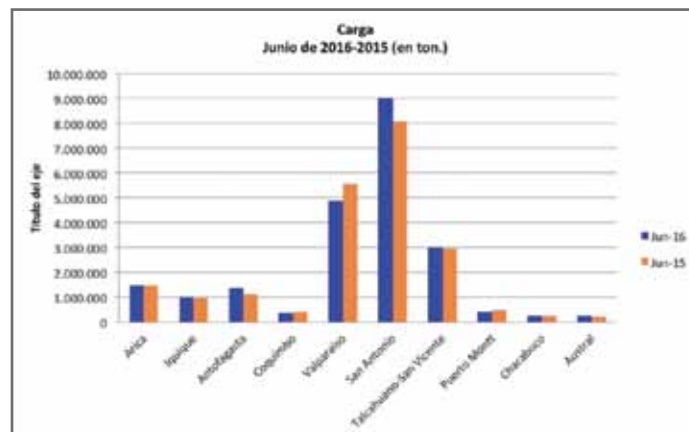
1.- José Luis Mardones, presidente de Empresa Portuaria San Antonio 2.-Zvonimir Yuras, gobernador marítimo de San Antonio; Aldo Signorelli, gerente general de Empresa Portuaria San Antonio; y Rui Antúnes, subgerente comercial de División Terminales Portuarios de SAAM. 3.- Cristóbal Kulczewski, gerente comercial STI; Bernardita Escobar, presidente del Sistema de Empresas Públicas; y Antonia Bordas, directora nacional de Obras Portuarias. 4.- José Francisco Iribarren, gerente general de STI; Omar Vera, alcalde de San Antonio; José Luis Mardones, presidente de Empresa Portuaria San Antonio. 5.- José Francisco Iribarren, gerente general de STI; Cristóbal Kulczewski, gerente comercial STI y Francisco Chahuán, senador de la quinta región costa; junto a trabajadores de STI y Muellaje Maipo. 6.- Rui Antúnes, subgerente comercial de División Terminales Portuarios de SAAM; Aldo Signorelli, gerente general Empresa Portuaria San Antonio; Gabriel Aldoney, intendente de la región de Valparaíso; Matías Larrain, director Empresa Portuaria San Antonio; Manuel Villatoro, gobernador provincial de San Antonio; y Cristóbal Kulczewski, gerente comercial STI.

Resumen puertos SEP

Transferencia de Carga (en ton.)

Empresa Portuaria	Jun-16	Jun-15	Var 16/15
Arica	1.455.819	1.450.153	0,39%
Iquique	977.330	944.858	3,44%
Antofagasta	1.367.343	1.105.364	23,70%
Coquimbo	365.467	380.712	-4,00%
Valparaíso	4.879.270	5.557.037	-12,20%
San Antonio	9.030.445	8.076.449	11,81%
Talcahuano-San Vicente	2.983.677	2.950.688	1,12%
Puerto Montt	401.718	478.510	-16,05%
Chacabuco	253.056	245.016	3,28%
Austral	224.322	217.286	3,24%
Total	21.938.446	21.406.074	2,49%

Fuente: SEP



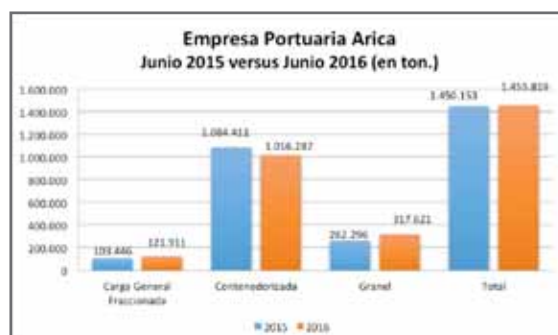
Fuente: SEP

Puerto de Arica

Transferencia de Carga junio 2015 versus junio 2016 (en ton.)

Carga	Carga		Variación
General Fraccionada	Contenedorizada	Granel	Porcentual
103.446	1.084.411	262.296	
121.911	1.016.287	317.621	0,39%

Fuente: SEP



Fuente: SEP

Carga Transferida Total Puerto de Arica (en ton.)

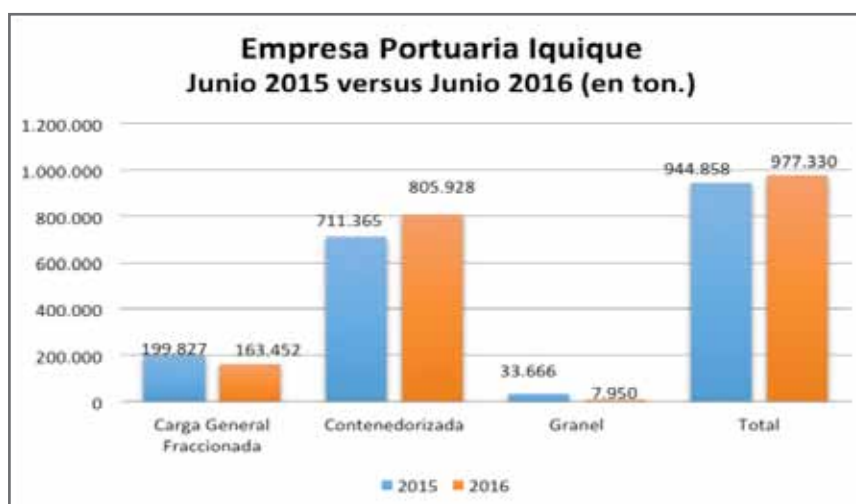
Valores Mensuales				
Mes	Carga Fracc. 2016	Contenedorizada 2016	Graneles 2016	Total 2016
Enero	21.854	182.520	30.834	235.208
Febrero	10.712	161.289	56.187	228.188
Marzo	35.898	161.282	62.015	259.195
Abril	26.172	179.065	24.033	229.270
Mayo	17.659	204.341	84.035	306.035
Junio	9.616	127.790	60.517	197.923
Julio	0	0	0	0
Agosto	0	0	0	0
Septiembre	0	0	0	0
Octubre	0	0	0	0
Noviembre	0	0	0	0
Diciembre	0	0	0	0
Total	121.911	1.016.287	317.621	1.455.819

Fuente: SEP

Transferencia de Carga junio 2015 versus junio 2016 (en ton.)

Carga General Fraccionada	Carga Contenedorizada	Granel	Total	Variación Porcentual
199.827	711.365	33.666	944.858	
163.452	805.928	7.950	977.330	3,44%

Fuente: SEP



Fuente: SEP

Carga Transferida Total Puerto Iquique (en ton.)

Valores Mensuales	Carga Fracc. 2016	Contenedorizada 2016	Graneles 2016	Total 2016
Enero	25.985	145.592	3.500	175.077
Febrero	26.230	113.461	0	139.691
Marzo	29.621	106.599	0	136.220
Abril	31.414	153.958	0	185.372
Mayo	26.489	144.951	0	171.440
Junio	23.713	141.367	4.450	169.530
Julio	0	0	0	0
Agosto	0	0	0	0
Septiembre	0	0	0	0
Octubre	0	0	0	0
Noviembre	0	0	0	0
Diciembre	0	0	0	0
Total	163.452	805.928	7.950	977.330

Fuente: SEP

Empresa Portuaria de Antofagasta

Transferencia de Carga junio 2015 versus junio 2016 (en ton.)

Fuente: SEP

Carga	Carga			Variación
General Fraccionada	Contenedorizada	Granel	Total	Porcentual
224.407	551.930	329.027	1.105.364	
119.015	650.457	597.871	1.367.343	23,70%



Fuente: SEP

Carga Transferida Total Puerto Antofagasta (en ton.)

Valores Mensuales				
Mes	Carga Fracc. 2016	Contenedorizada 2016	Graneles 2016	Total 2016
Enero	30.480	119.451	102.667	252.598
Febrero	25.885	110.882	130.737	267.504
Marzo	16.303	130.291	52.820	199.414
Abril	15.319	113.104	80.218	208.641
Mayo	24.698	132.075	163.904	320.677
Junio	6.330	44.654	67.525	118.509
Julio	0	0	0	0
Agosto	0	0	0	0
Septiembre	0	0	0	0
Octubre	0	0	0	0
Noviembre	0	0	0	0
Diciembre	0	0	0	0
Total	119.015	650.457	597.871	1.367.343

Fuente: SEP

Puerto de Coquimbo

Transferencia de Carga junio 2015 versus junio 2016 (en ton.)

Fuente: SEP

Carga	Carga			Variación
General Fraccionada	Contenedorizada	Granel	Total	Porcentual
80.553	15.915	284.244	380.712	
51.569	2.768	311.130	365.467	-4,00%



Fuente: SEP

Puerto de Coquimbo

Carga Transferida Total Puerto Coquimbo (en ton.)

Valores Mensuales				
Mes	Carga Fracc. 2016	Contenedorizada 2016	Graneles 2016	Total 2016
Enero	26.371	2.475	29.153	57.998
Febrero	0	0	86.996	86.996
Marzo	5.990	0	52.394	58.384
Abril	19.208	294	41.205	60.707
Mayo	0	0	50.778	50.778
Junio	0	0	50.603	50.603
Julio	0	0	0	0
Agosto	0	0	0	0
Septiembre	0	0	0	0
Octubre	0	0	0	0
Noviembre	0	0	0	0
Diciembre	0	0	0	0
Total	51.569	2.768	311.130	365.467

Fuente: SEP

Puerto de Valparaíso

Transferencia de Carga junio 2015 versus junio 2016 (en ton.)

Fuente: SEP

Carga General	Carga Fraccionada	Contenedorizada	Granel	Total	Variación Porcentual
1.172.195	4.384.842	0	5.557.037		
934.246	3.945.024	0	4.879.270		-12,20%



Fuente: SEP

Carga Transferida Total Puerto Valparaíso (en ton.)

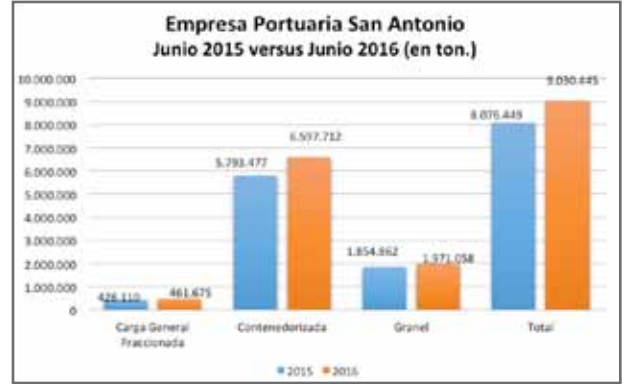
Valores Mensuales				
Mes	Carga Fracc. 2016	Contenedorizada 2016	Graneles 2016	Total 2016
Enero	157.922	608.913	0	766.836
Febrero	233.109	559.246	0	792.355
Marzo	151.215	735.901	0	887.116
Abril	192.863	703.309	0	896.172
Mayo	83.246	651.981	0	735.227
Junio	115.890	685.673	0	801.563
Julio	0	0	0	0
Agosto	0	0	0	0
Septiembre	0	0	0	0
Octubre	0	0	0	0
Noviembre	0	0	0	0
Diciembre	0	0	0	0
Total	934.246	3.945.024	0	4.879.270

Fuente: SEP

Puerto de San Antonio

Transferencia de Carga junio 2015 versus junio 2016 (en ton.)

Carga General	Carga Fraccionada	Carga Contenedorizada	Granel	Total	Variación Porcentual
428.110	461.675	5.793.477	1.854.862	8.076.449	
461.675	461.675	6.597.712	1.971.058	9.030.445	11,81%



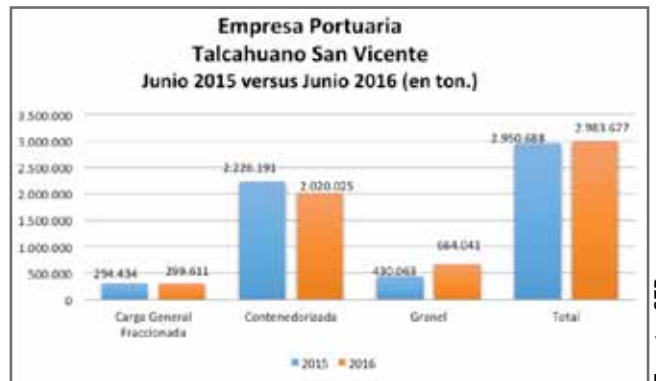
Carga Transferida Total Puerto San Antonio (en ton.)

Valores Mensuales	Carga Fracc. 2016	Contenedorizada 2016	Graneles 2016	Total 2016
Mes				
Enero	62.061	991.325	320.663	1.374.049
Febrero	100.912	982.614	387.383	1.470.909
Marzo	61.002	1.239.569	376.854	1.677.425
Abril	72.948	1.181.113	234.954	1.489.015
Mayo	89.945	1.121.978	389.944	1.601.867
Junio	74.808	1.081.114	261.259	1.417.180
Julio	0	0	0	0
Agosto	0	0	0	0
Septiembre	0	0	0	0
Octubre	0	0	0	0
Noviembre	0	0	0	0
Diciembre	0	0	0	0
Total	461.675	6.597.712	1.971.058	9.030.445

Puerto Talcahuano – San Vicente

Transferencia de Carga junio 2015 versus junio 2016 (en ton.)

Carga General	Carga Fraccionada	Carga Contenedorizada	Granel	Total	Variación Porcentual
294.434	299.611	2.226.191	430.063	2.950.688	
299.611	299.611	2.020.025	664.041	2.983.677	1,12%



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

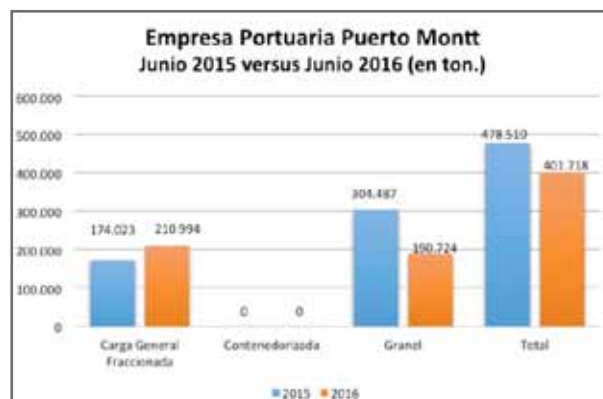
Valores Mensuales				
Mes	Carga Fracc. 2016	Contenedorizada 2016	Graneles 2016	Total 2016
Enero	57.807	261.961	116.516	436.284
Febrero	35.383	342.206	165.562	543.151
Marzo	57.345	351.582	59.564	468.491
Abril	52.971	351.047	99.576	503.594
Mayo	60.698	362.959	11.683	435.340
Junio	35.407	350.270	211.140	596.817
Julio	0	0	0	0
Agosto	0	0	0	0
Septiembre	0	0	0	0
Octubre	0	0	0	0
Noviembre	0	0	0	0
Diciembre	0	0	0	0
Total	299.611	2.020.025	664.041	2.983.677

Fuente: SEP

Transferencia de Carga junio 2015 versus junio 2016 (en ton.)

	Carga		Granel	Total	Variación Porcentual
	General Fraccionada	Contenedorizada			
	174.023	0	304.487	478.510	
	210.994	0	190.724	401.718	-16,05%

Fuente: SEP



Fuente: SEP

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

Valores Mensuales				
Mes	Carga Fracc. 2016	Contenedorizada 2016	Graneles 2016	Total 2016
Enero	23.281	0	20.158	43.439
Febrero	20.159	0	41.876	62.035
Marzo	39.920	0	12.352	52.272
Abril	46.235	0	47.610	93.845
Mayo	41.960	0	30.108	72.068
Junio	39.439	0	38.620	78.059
Julio	0	0	0	0
Agosto	0	0	0	0
Septiembre	0	0	0	0
Octubre	0	0	0	0
Noviembre	0	0	0	0
Diciembre	0	0	0	0
Total	210.994	0	190.724	401.718

Fuente: SEP

Empresa Portuaria de Chacabuco

Transferencia de Carga junio 2015 versus junio 2016 (en ton.)

Fuente: SEP

Carga	Carga			Variación
General Fraccionada	Contenedorizada	Granel	Total	Porcentual
175.765	21.713	47.538	245.016	
190.334	19.202	43.520	253.056	3,28%



Fuente: SEP

Carga Transferida Total Puerto de Chacabuco (en ton.)

Valores Mensuales				
Mes	Carga Fracc. 2016	Contenedorizada 2016	Graneles 2016	Total 2016
Enero	26.849	4.558	10.270	41.677
Febrero	30.963	2.599	10.477	44.039
Marzo	30.174	3.181	534	33.889
Abril	30.518	3.293	10.650	44.461
Mayo	38.087	2.113	965	41.165
Junio	33.743	3.458	10.624	47.825
Julio	0	0	0	0
Agosto	0	0	0	0
Septiembre	0	0	0	0
Octubre	0	0	0	0
Noviembre	0	0	0	0
Diciembre	0	0	0	0
Total	190.334	19.202	43.520	253.056

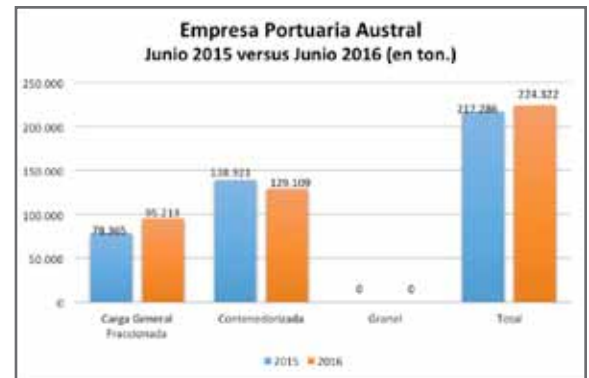
Fuente: SEP

Empresa Portuaria Austral

Transferencia de Carga junio 2015 versus junio 2016 (en ton.)

Fuente: SEP

Carga	Carga			Variación
General Fraccionada	Contenedorizada	Granel	Total	Porcentual
78.365	138.921	0	217.286	
95.213	129.109	0	224.322	3,24%



Fuente: SEP

Carga Transferida Total Portuaria Austral

Valores Mensuales				
Mes	Carga Fracc. 2016	Contenedorizada 2016	Graneles 2016	Total 2016
Enero	14.309	16.336	0	30.645
Febrero	15.018	16.344	0	31.362
Marzo	14.849	26.079	0	40.928
Abril	15.575	28.032	0	43.607
Mayo	16.098	18.464	0	34.562
Junio	19.364	23.854	0	43.218
Julio	0	0	0	0
Agosto	0	0	0	0
Septiembre	0	0	0	0
Octubre	0	0	0	0
Noviembre	0	0	0	0
Diciembre	0	0	0	0
Total	95.213	129.109	0	224.322

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