



marítimo portuario

Edición especial

Red Logística de Gran Escala



www.maritimoportuario.cl - Edición N°079 - Edición Especial Mayo 2017

Garantizando la
continuidad de
los servicios
Pág. 10

V región: Demanda
de TEUs v/s oferta
de sitios de atraque
Pág. 17

Integración de las
Navieras en el negocio
portuario
Pág. 24

Plan Nacional:
Accesibilidad
Vial y Portuaria 2017
Pág. 34



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





Director Marítimo Portuario

Marcelo Valencia G.

Gerente Comercial

Nicolás Díaz – Pinto A.

Consejeros Editoriales

Rodolfo García S.

Ernesto Jaque R.

Oscar Ramírez V.

Subgerente de Admin. y Finanzas

Eduardo González G.

Periodista

Daniela Valenzuela V.

Colaboradora

Camila Godoy E.

Director de Arte

Adrián Bettini Y.

Suscripciones

Francesca Apablaza P.

Servicios Administrativos

Luis Mendoza

Preimpresión e Impresión

Orgraf Impresores

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

Nº79 EDICION ESPECIAL

MAYO 2017

ISSN 0717-5507



- 03** Editorial
- 04** Proyectos claves para una adecuada secuencia de inversión de la futura red logística de Gran Escala – una real estrategia país
- 10** Garantizando la continuidad de los servicios
- 17** V región: Demanda de TEUs v/s oferta de sitios de atraque
- 22** Cuando el corsario más famoso del mundo atacó Valparaíso
- 24** Integración de las Navieras en el negocio portuario
- 30** ¿Existe una Política Pública de puertos?
- 34** ¿En qué consiste el Plan Nacional de Desarrollo Portuario: Accesibilidad Vial y Portuaria 2017 para la V región?
- 38** ¿Cómo operan los concesionamientos portuarios?
- 40** Visita del Presidente de Panamá a Puerto Vaparaíso
- 42** Estadísticas



AGUNSA

Más de 50 años *generando confianza* en nuestros clientes

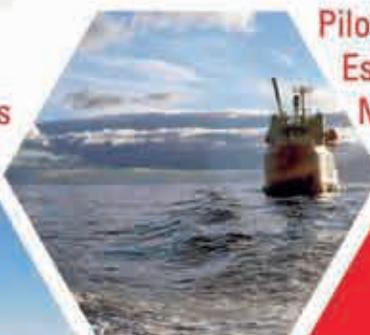
Agenciamiento
Portuario



Representaciones
Aéreas



Pilotaje
Estrecho de
Magallanes



Lanchas y
Remolcadores



Bunkering

Equipos
Portuarios



Representaciones
Marítimas



www.agunsa.com

EN LA BÚSQUEDA DE UNA RED LOGÍSTICA DE GRAN ESCALA

Si en algo se concuerda es que con la capacidad de infraestructura portuaria que tenemos hoy con los sitios de atraque de la macro zona central en San Antonio Terminal Internacional (STI) y Terminal Pacífico Sur (TPS), sumado a los proyectos de Puerto Central (PCE) y Terminal de Cerros de Valparaíso (TCVAL) en San Antonio y Valparaíso respectivamente, no se necesita construir un megapuerto ahora, ya que si se proyecta que la demanda crezca en torno al 8%, se espera que esté funcionando alrededor de los años 2030.

Esto último fue lo que convergieron desde el ámbito público por parte de ministerio de Transportes y Telecomunicaciones junto al sector privado, en la voz de la Cámara Marítima y Portuaria de Chile A.G (Campport) y algunos concesionarios.

Sin embargo, aún esperamos definiciones concretas de largo plazo que permitan seguir en la senda de las aguas abrigadas que Chile necesita, dado que la construcción de estos nuevos frentes de atraque tardan al menos 8 años, para estar en operación.

Creemos que más allá de elegir entre 2 opciones geográficas de Puerto de Gran Escala, hay que tomar conciencia de las oportunidades que nos brindaría considerar a ambos puertos como un gran complejo portuario, una verdadera Red Logística de Gran Escala para nuestro país, con puertos en igualdad de condiciones para poder de esta manera garantizar la sana competencia y la continuidad de los servicios asociados al comercio internacional.

Es así como analizamos técnicamente una serie de factores que demuestran nuestra tesis.

En primer lugar, encontramos el argumento: demanda, capacidad y oferta; donde en un comienzo para construir el PGE se realizaron proyecciones de demanda de TEUs en la V región, las que consideraron 5.335.711 TEUs al año 2030. No obstante, las cifras proyectadas para los años 2015 y 2016 no coinciden con las cifras reales conseguidas. Por esta razón la consultora Marítimo Portuario, realizó la una proyección tendencial, pero a partir de las cifras comprobadas. De esta manera, se llegó a una estimación con resultados totalmente diferentes, alcanzando unos 2.735.061 TEUs para el 2030. Por lo tanto, la demanda disminuiría claramente y se abre la interrogante si realmente se necesitaría invertir en tanta oferta en sitios de atraque, y en qué plazo.

A su vez, si consideramos la oferta de capacidad de sitios de atraque para el horizonte 2025, en Valparaíso y en San Antonio tendríamos 4,62 millones de TEUs si se concretaran todos los proyectos de expansión; donde 2,59 millones

de TEUs pertenecerían a San Antonio y 2,03 millones de TEUs a Valparaíso. Si lo desglosamos, TPS debería aumentar su capacidad a 1,1 millones de TEUs, más TCVAL con 0,93 millones de TEUs en la segunda fase de su proyecto Terminal 2. Por parte de San Antonio, STI con la ampliación del Molo Sur que debiera llegar a los 1,43 millones de TEUs. Se agrega además la capacidad actual de Puerto Central (PCE) con las fases II y su fase opcional para 2023, que estiman 1,16 millones de TEUs.

Entonces se debería analizar que si bien es conveniente para el mercado contar con un grado de ocupación disponible, no significa que para ello se tenga que provocar una sobreoferta de infraestructura. Por lo que lo mejor es pensar en cómo cubrir la demanda real e invertir en los actuales sitios, en el mediano plazo.

En el contexto de garantizar la continuidad de los servicios, es esencial tener en cuenta que nuestro país es una zona propensa a vivir desastres naturales, tales como terremotos, tsunamis y últimamente marejadas, las cuales en la mayoría de los casos pueden generar cierres en los puertos, dañar la infraestructura y así paralizar las faenas. Lo mismo pasa con las huelgas de los trabajadores, las cuales incluso han superado los 20 días, dejando pérdidas económicas bastante considerables.

Sin duda, no estamos libres de estas situaciones. Por esta razón no tendría sentido invertir en un megapuerto con la mejor infraestructura, solo en un puerto y que éste por algún motivo vea interrumpidos sus servicios y no tenga cómo responder a sus compromisos.

Otro tema interesante son la cantidad simultánea de concesionarios. Si se proyecta construir un megapuerto en un solo puerto, para sucesivos concesionarios podría producir ineficiencias y costos productivos, desde el punto de vista de las restricciones generales de operatividad del puerto y de las propias de cada concesionario.

También podríamos mencionar la importancia de la incorporación de las líneas navieras a la propiedad accionaria de los Terminales portuarios, que de algún modo son quienes manejan la industria mundial. Destacamos la situación actual de Puerto Valparaíso nombrando los siguientes hitos: Por primera vez, una línea naviera adquiere acciones en un terminal chileno. Se trata de la venta de cerca del 39,99% de TPS a Mediterranean Shipping Company (MSC). Por lo que ya no es un cliente, sino un socio. Asimismo, esta línea además opera en STI, San Antonio. Por otro lado, el servicio AC1 de Maersk Line comenzó a operar en el Terminal Pacífico Sur (TPS), esperando movilizar aproximadamente 90.000 TEU al año. Ambos hechos activados por las líneas navieras son consecuentes con considerar a ambos puertos como un gran complejo portuario.

Nuestra conclusión, es que el desarrollo portuario futuro no consistiría en desarrollar un solo puerto regional existente, sino que es un proyecto país, con una amplia visión integral y que debe abarcar todos los eslabones de la cadena logística. Por lo que lo primordial es ofrecer una continuidad de servicios eficientes, y la mejor manera de llevarlo a cabo es otorgando las mejores condiciones a ambos puertos, convirtiéndolos en un Gran Complejo Portuario, en que EPV y EPSA, formen parte de la Red Logística de Gran Escala que Chile necesita. 🇨🇱



PROYECTOS CLAVES PARA UNA ADECUADA SECUENCIA DE INVERSIÓN DE LA FUTURA RED LOGÍSTICA DE GRAN ESCALA – UNA REAL ESTRATEGIA PAIS

EL DESAFÍO DE INCREMENTAR LA COMPETITIVIDAD PAÍS DEPENDE, EN GRAN MEDIDA, DE MEJORAR LOS ELEMENTOS QUE CONFORMAN LA CADENA LOGÍSTICA, ENTRE ELLOS, LA INFRAESTRUCTURA PORTUARIA Y LA CONECTIVIDAD TERRESTRE Y FERROVIARIA CON SU HINTERLAND. POR LO ANTERIOR ES QUE, TANTO VALPARAÍSO COMO SAN ANTONIO, HAN AVANZADO EN LOS ESTUDIOS PARA FUTURAS INICIATIVAS DE DESARROLLO LOGÍSTICO EN AMBOS PUERTOS.



Grandes son los desafíos que hoy enfrenta el comercio exterior chileno, el cual en un 90% se realiza por medio del transporte marítimo, es decir a través de sus puertos. En su condición de economía abierta al mundo, nuestro país no está ajeno a las grandes variaciones que el intercambio comercial internacional de mercancías, experimenta en el mundo: la reciente ampliación del Canal de Panamá, el incremento en las dimensiones de las naves de contenedores, los constantes cambios en la industria naviera (con fusiones, alianzas y adquisiciones que han golpeado el mercado) y el paulatino aumento en los volúmenes de transferencia, son fenómenos que hoy obligan a las autoridades del sector a promover cambios que aseguren que Chile continuará jugando un rol relevante en el comercio mundial.

Sin embargo, también existen otros aspectos a considerar a la hora de realizar una adecuada y seria planificación para la futura Red Logística de Gran Escala, como son factores relativos

a diversificación de riesgo sísmico, diversificación de la matriz rodoviaria y ferroviaria, diversificación de la variable socio laboral, o la evaluación de impactos y beneficios sociales que posee la definición de esta compleja y necesaria, secuencia de inversiones para el país y el Estado.

Bajo esa lógica, desde el año 2010 y con especial preocupación a partir del año 2015, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones junto a otros importantes actores de Estado, ha impulsado la realización de diversos estudios técnicos, económicos, de negocios, de ingeniería y medioambientales con el fin de establecer las bases para una futura Red Logística de Gran Escala, que asegure el desarrollo de infraestructura portuaria y logística a nivel nacional para los próximos años, definiendo para ello –con una visión estratégica de país- una secuencia de inversiones en diversos puertos del país, desde la región de Coquimbo hasta el Maule, aunque priorizando un cronograma en la Región de

Valparaíso, siendo la que abastece la zona central de nuestro país. 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.

Esta nueva iniciativa, busca establecer una solución integral a las falencias del actual sistema logístico de nuestro país. No obstante, aún no se establece una jerarquía en los pasos a seguir, ni se define en qué orden y localización se va a comenzar a invertir. Esto es de suma importancia, ya que dependiendo de la ubicación, se puede comenzar a invertir a mediano y corto plazo en todos los elementos asociados a dichos Proyectos, tales como infraestructura portuaria, vial y ferroviaria, zonas de apoyo logístico, nuevos y mejores accesos a los puertos, entre otros.

Los proyectos de la macrozona central

Considerando los proyectos implementados de Valparaíso y San Antonio en su totalidad, la red logística de la macrozona central, aporta a la oferta portuaria del país, 11 nuevos sitios de atraque para la atención de naves portacontenedores, los que en conjunto, serán capaces de atender 8,25 MM TEU al año.

¿Cuándo se requerirá su construcción?

Finalmente, el Gobierno ha definido que la primera etapa de la secuencia de inversiones –asociada al desarrollo de infraestructura portuaria de mayor escala a la que actualmente disponen los grandes terminales concesionados de Valparaíso y San Antonio- debería estar en condiciones de concretarse hacia la década del 2030, plazo que converge con lo indicado por otros actores de la industria como la Cámara Marítima Portuaria y

concesionarios, de acuerdo a la curva de su proyección de demanda por infraestructura, y teniendo a la vista que los dos principales puertos del país están culminando una segunda oleada de modernización (Terminal Cerros de Valparaíso y Puerto Central), que disponibilizará al menos ocho sitios para naves Post Panamax en los próximos años, siendo suficiente para atender la carga proyectada para la próxima década.

Puerto Gran Escala desde la mirada local

Ambos puertos tienen una visión distinta con respecto a la construcción de la megainstalación en su localidad. En esta ocasión le pedimos a cada empresa portuaria que se refiriera al tema.

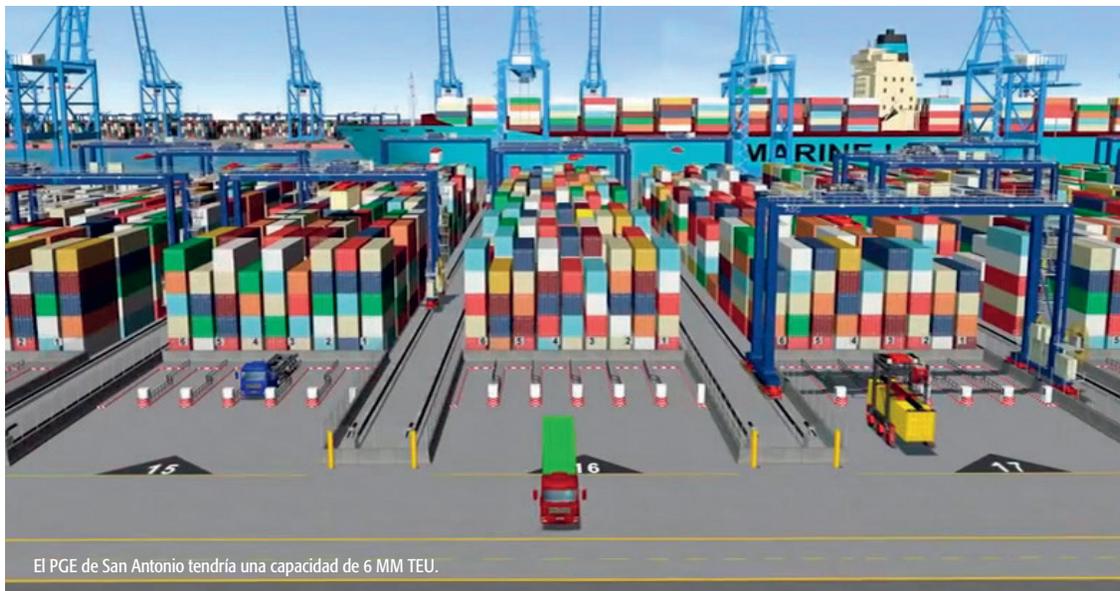
• Puerto de Gran Escala en San Antonio

“Mejores condiciones técnicas y naturales, además de contar con un plan de desarrollo logístico integral, convierten a Puerto San Antonio en el principal candidato para llevar a cabo este proyecto. Chile necesita construir infraestructura para mantenerse competitivo dentro de la industria marítimo portuaria y hoy San Antonio representa la alternativa más eficiente para la construcción del Puerto de Gran Escala (PGE) al poseer las características técnicas y estructurales más apropiadas, como no necesitar recursos fiscales para su construcción y contar con todas las herramientas para desarrollar una plataforma logística internacional de primer nivel que será desarrollada en etapas, conforme a los aumentos de demanda.

Puerto San Antonio posee 60 hectáreas de respaldo en un área de uso industrial, al sur de sus instalaciones, una parte de dichos terrenos hoy funciona como explanada logística, la que es la fase terrestre del proyecto de la infraestructura portuaria para el PGE. San Antonio tiene una condición positiva con respecto a la co-



Proyecto Puerto Gran Escala de San Antonio (imagen referencial).



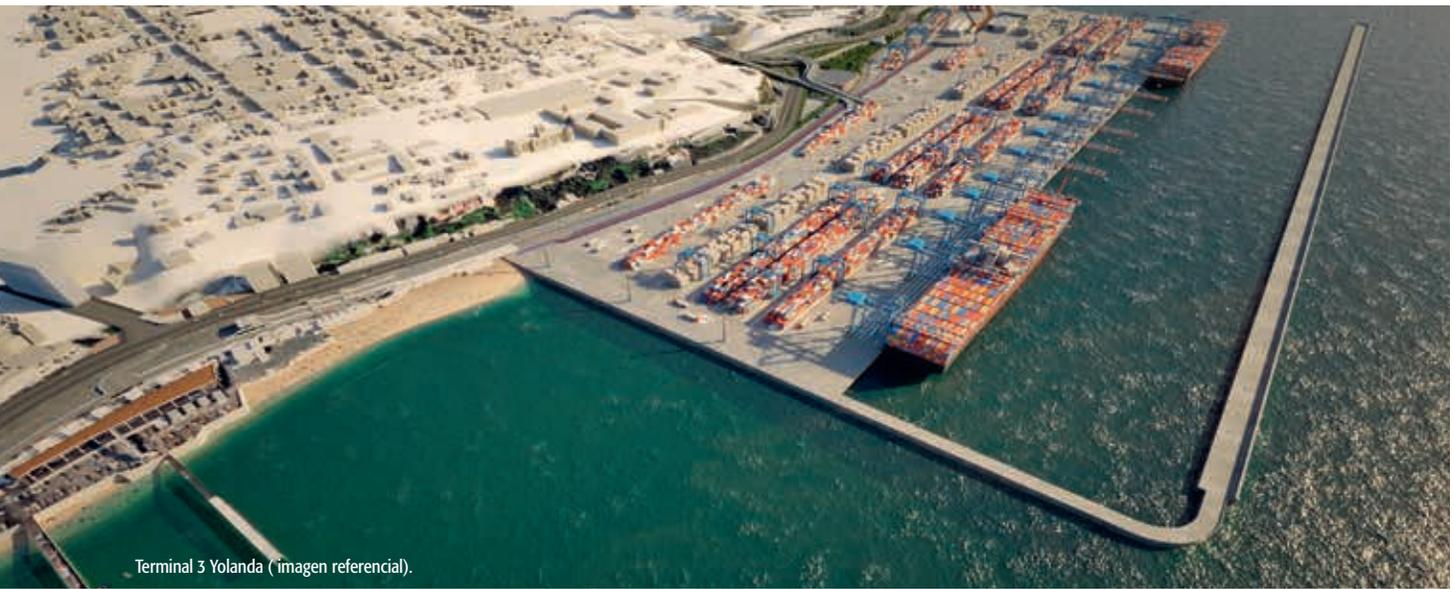
nectividad, al contar con varias redes de autopistas con ingreso directo al puerto. Además, proyecta un plan de conectividad ferroviaria con amplias potencialidades de desarrollo junto a la Empresa de Ferrocarriles del Estado.

San Antonio es el mayor puerto de Chile en términos de transferencia de carga y, como tal, su desempeño tiene una incidencia profunda en la industria del comercio exterior del país, tal como lo confirman las cifras del 2016 de Puerto San Antonio, con transferencias record y un crecimiento del 4,6% en toneladas movilizadas y de un 10% en automóviles. El PGE proyecta completar movimientos de carga de 6 millones de TEU y si se consideran las proyecciones para la demanda de transferencia de TEU en la V región, esta llegará a casi 4 millones al año en 2020, 6,5 millones por año en 2030 y más de 9 millones al año en 2040.

Actualmente, Puerto San Antonio tiene la capacidad para recibir los buques portacontenedores de mayores dimensiones que llegan a la región y la instalación del Puerto de Gran Escala permitirá ampliar su operación para atender las necesidades de la industria naviera, ofreciéndole el mejor servicio posible a sus clientes.

Puerto San Antonio está comprometido con un plan de desarrollo portuario sustentable, que conlleva una serie de programas sociales, construcción de nuevos espacios turísticos, la protección de zonas emblemáticas de la ciudad, el mejoramiento de infraestructura vial y de recreación, con la incorporación de áreas verdes y un parque de conservación natural.

Para el corto plazo se tiene proyectado el ingreso de su Estudio de Evaluación Ambiental y la consulta al Tribunal de Libre Competencia”.



Terminal 3 Yolanda (imagen referencial).



El proyecto tendrá capacidad para la atención de carga general de 2,25 millones de TEUs.

• Valparaíso y un proyecto “a escala de la ciudad”

Poner en una foto Terminal 3 Yolanda (imagen referencial)
 Y en la otra poner El proyecto tendrá capacidad para la atención de carga general de 2,25 millones de TEUs

El denominado Terminal 3 Yolanda, debido a que busca ser un proyecto “a escala de la ciudad”, plantea construir un nuevo terminal portuario de 1.280 metros de frente de atraque en el sector de Yolanda, buscando reimpulsar la actividad principal de Valparaíso y así potenciar el resto de las vocaciones de la ciudad que también se retroalimentan de su condición portuaria: turismo, servicios, conocimiento y patrimonio.

Esta instalación permitirá atender tres naves New Post Panamax en forma simultánea, y contará con 38 hectáreas de explanada de acopio, y una capacidad para la atención de carga general de 2,25 millones de TEUs, además de la construcción de un nuevo molo de abrigo de aproximadamente 2 kilómetros, entre otras características. Lo anterior, permite que este nuevo terminal se constituya como uno de los más grandes del país y como un negocio absolutamente competitivo en el concierto internacional portuario.

Es importante señalar que el Terminal 3 Yolanda prevé construirse en dos fases, la primera tendrá una capacidad anual de atención de, 1,7 millones de TEUs y la segunda otros 0,55 millones.

“El proyecto Terminal 3 Yolanda es una iniciativa necesaria para el desarrollo portuario de Valparaíso y del país, en el contexto de la articulación de la Red Logística –impulsada por el Estado- que busca disponer de infraestructura portuaria futura que aborde los desafíos de largo plazo del comercio exterior chileno”, explica, Gonzalo Davagnino, gerente de EPV sobre la iniciativa que ya tiene la mayor parte de sus estudios ejecutados, entre ellos, la línea de base ambiental, su ingeniería básica y el análisis geotécnico con mecánica de suelo.

Asimismo, el presidente de la Empresa Portuaria Valparaíso, Raúl Urzúa, releva que esta iniciativa se trata de *“un potente proyecto que permitirá equilibrar las demandas futuras de la industria naviera, con la escala de desarrollo adecuada a Valparaíso”*.

UN PROYECTO A ESCALA DE LA CIUDAD QUE REIMPULSARÁ A VALPARAÍSO

Raúl Urzúa Marambio

Presidente Puerto Valparaíso

Con el objetivo de asegurar el desarrollo de infraestructura portuaria, incrementar la eficiencia logística y armonizar la actividad del puerto con su entorno, es que Puerto Valparaíso viene impulsando una serie de grandes proyectos de inversión en infraestructura que buscan crear nuevos frentes de atraque, consolidar una logística de excelencia, brindar acceso ciudadano permanente al borde costero y poner en valor la relación con la comunidad.

En cuanto al desarrollo portuario de largo plazo para la zona central del país, el Estado y las Empresas Portuarias se encuentran preparando desde hace varios años una serie de estudios técnicos, económicos y de negocios, de ingeniería y medioambientales, con el fin de establecer una Red Logística Portuaria de Gran Escala que –en base a una visión estratégica de país- permita disponer de infraestructura portuaria futura que asegure la viabilidad del comercio exterior chileno a largo plazo, definiendo para ello una secuencia de inversión adecuada que permita su concreción en diversos puertos.

El primer eslabón fundamental de esta red portuaria nacional está en nuestra región y es el proyecto del Terminal N°2, que hoy se encuentra en proceso de tramitación medioambiental y se espera su inicio de obras hacia fines de este año 2017.

Como segundo gran proyecto, Puerto Valparaíso está trabajando en el sector Yolanda, el denominado Terminal Portuario N°3, un potente proyecto que permitirá equilibrar las demandas futuras de la industria naviera y portuaria, con la escala de desarrollo adecuada a nuestra ciudad de Valparaíso. Esta iniciativa, tal como hemos señalado frente a la comunidad y a diversas autoridades que han podido conocer nuestra propuesta, más que un puerto a gran escala, es un puerto “a escala de la ciudad”, que permitirá reimpulsar a Valparaíso de la mano de su actividad productiva más importante. Esta iniciativa se constituye como una oportunidad para revitalizar de manera integral un sector importante del territorio de la ciudad de Valparaíso de la mano con las autoridades comunales y potenciando las diversas vocaciones que posee nuestra querida ciudad puerto. El Terminal N°3 debe ser el que inicie la secuencia de inversiones de gran escala luego del Terminal N°2.

Hasta ahora como EPV hemos seguido trabajando en lo que la autoridad nacional nos ha solicitado, sobre lo cual llevamos un largo periodo impulsando una serie de estudios específicos de ingeniería, medio ambiente, análisis geotécnicos, estudios de trazado para la accesibilidad rodoviaria y ferroviaria, análisis multicriterio y modelo de negocio, este último en etapa de ejecución. Este proyecto, en definitiva consiste en construir en una primera etapa un nuevo molo de abrigo de 2 kilómetros, y

luego un Terminal portuario de 1.280 metros de frente de atraque para la atención simultánea de tres naves New Post Panamax, con 38 hectáreas de explanada de acopio, y una capacidad de transferencia de carga de 2.25 millones de TEU anuales. Preliminarmente, este Terminal N°3 Yolanda se ha pensado en dos fases, la primera con capacidad de transferir 1,7 millones de TEU/año y una segunda que sumará otros 0,55 millones de TEU/año.

Es aquí importante destacar que uno de los antecedentes que se deben considerar para evaluar cuál es la mejor secuencia de inversiones para la Red Logística Portuaria de Gran Escala en la Región de Valparaíso es la Evaluación Social del programa de inversiones centrada en los puertos de la región. Este estudio no se encuentra desarrollado y dará luces para una mejor decisión. No obstante lo anterior, no basta sólo el desarrollo de este y los otros estudios antes señalados, sino que también se deben tener a la vista temas como la diversificación del riesgo sísmico –minimizando el riesgo de paralización de todo el sistema portuario de la macrozona central en caso de un sismo de gran magnitud; o el clima laboral portuario, que erige a Valparaíso como el puerto más confiable al completar 15 años de permanente diálogo entre las empresas operadoras, la Autoridad Portuaria y los trabajadores, garantizando la continuidad operacional del comercio exterior de Chile.

Otros elementos sobre la mesa, guardan relación con el efecto social y de oportunidad laboral local que presenta la concreción de estas inversiones, propiciando nuevos empleos en la zona; y la localización del proyecto, donde la conectividad, servicios de apoyo y tejido económico consolidando de Valparaíso constituyen un respaldo indiscutible para la instalación de un nuevo terminal de las características mencionadas. Del mismo modo, siendo Puerto Principal alberga direcciones nacionales de servicios como la Aduana o la misma Armada, el Congreso Nacional, además de direcciones regionales de servicios fiscalizadores.

Por su parte, el know how de la administración en sistemas de información para el modelo logístico, posiciona a Valparaíso como líder en la industria gracias a su sistema logístico portuario, por medio del cual coordina el flujo de camiones entre la Zona de Extensión de Apoyo Logístico y los terminales portuarios existentes.

Sobre el futuro y el esperado anuncio de su localización, es un tema que efectivamente depende del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y de la autoridad central. Evidentemente buscamos que Valparaíso tenga infraestructura y desarrollo portuario para el largo plazo; y es en ese sentido que hemos planteado tanto la expansión del Terminal N°2, la ampliación del Terminal N°1 y el futuro crecimiento en Yolanda, contemplado en nuestro Plan de Desarrollo desde hace más de 15 años. 

SIN IMPORTAR CUÁL ES EL ORIGEN O CAUSA DE
LOS PROBLEMAS INTERNOS QUE PUEBAN SURGIR
EN UNA TERMINAL PORTUARIA, DEBEMOS ESTAR
CONSCIENTES QUE LO PRIMORDIAL ES BRINDAR
COMO PAÍS SEGURIDAD Y CALIDAD A TODO EL
DESARROLLO DEL PROCESO.



GARANTIZANDO LA CONTINUIDAD DE LOS SERVICIOS



Chile desde el punto de vista marítimo portuario es una región que sufre a causa de desastres de diverso índole, tales como fenómenos naturales como tsunamis y terremotos los que son impredecibles, como también las marejadas que generan cierres de puertos y dañan la infraestructura. Igualmente, tenemos los problemas logísticos referidos a las malas condiciones en los accesos y carreteras, los que provocan accidentes con camiones y evitan el normal funcionamiento de los puertos. También tenemos los desastres del tipo socio- económico debido a las huelgas de los trabajadores.

• Desastres naturales

Chile es un país que se encuentra en constante vulnerabilidad ante desastres naturales, por lo que terremotos, tsunamis, volcanes, incendios forestales, inundaciones y aluviones no son algo nuevo para el territorio nacional. En el caso de las instalaciones portuarias, nos enfocaremos terremotos, tsunamis y marejadas, ya que son aquellos factores que las podrían afectar de mayor manera.

Terremotos ¿Estamos preparados?

Patricio Winckler Grez, PhD. in Civil Engineering, MSc. y docente de la Escuela de Ingeniería Civil Oceánica de la Universidad de Valparaíso indicó que luego del terremoto de 1985 en Chile central -con el fallo generalizado de la infraestructura portuaria de Valparaíso y San Antonio- se modificaron las prácticas de diseño estructural, incorporando principios de diseño antisísmico para los muelles de atraque.



Efectos del terremoto y tsunami en Sendai, Japón 2011.

Las nuevas estructuras construidas con este nuevo enfoque se han comportado en forma adecuada luego de los sismos de 2010, 2014 y 2015 principalmente. No obstante, los muelles antiguos de tipo gravitacional siguen presentado fallas de estabilidad, requiriendo de refuerzos (como el caso de sitios 1 de Iquique) o de reemplazo integro por estructuras antisísmicas. Asimismo, existen ciertas obras de abrigo que presentan fisuras cuya implicancia sobre la integridad estructural es desconocida.

Tsunamis

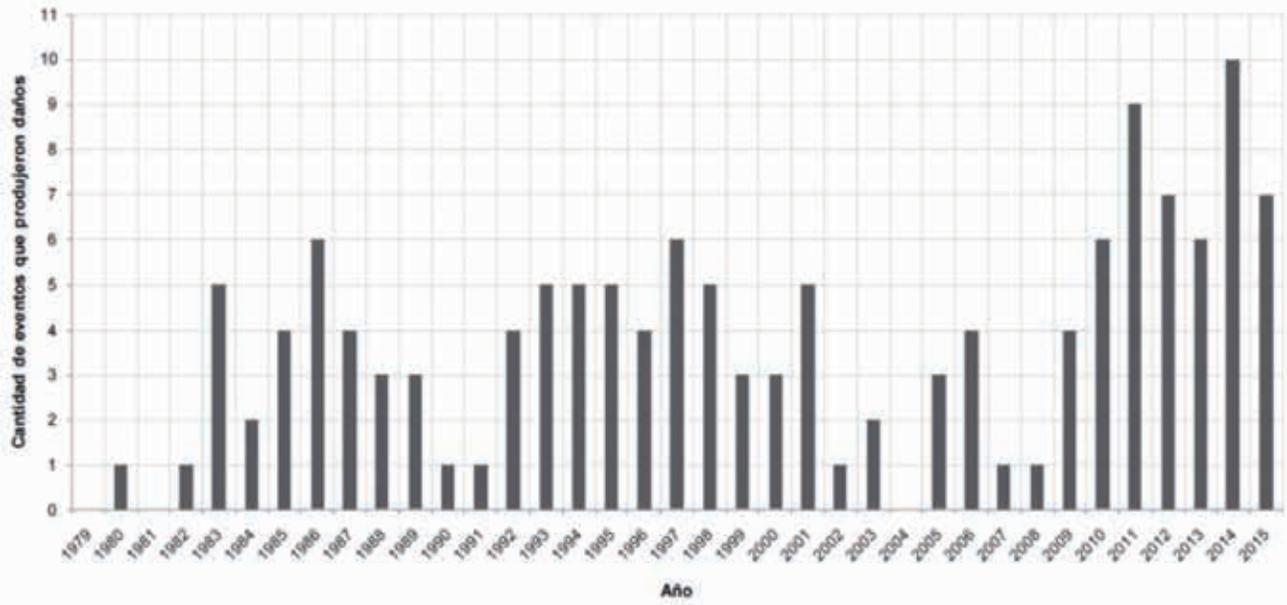
El experto señaló que salvo excepciones, las obras portuarias en general no se diseñan para tsunamis. La hidrodinámica de las dársenas portuarias está pensada para reducir la energía

del oleaje, que se caracteriza por alturas del orden de 2 a 3 metros y longitudes de ondas de 100 a 300 metros en condiciones normales. Un tsunami en contraste, se caracteriza por longitudes de onda mayores que generan altas corrientes y la consiguiente deriva de embarcaciones dentro de las dársenas. Winckler enfatizó que puesto que la amenaza de tsunamis es inevitable, las autoridades portuarias debieran establecer i) planes de contingencia para reducir el daño en las instalaciones, naves y tripulación y ii) planes de continuidad de negocios para garantizar el servicio post desastre.

Marejadas

Según el Doctor Manuel Castillo Silva, oceanógrafo y académico de la Facultad de Ciencias del Mar y de Recursos Naturales de la Universidad de Valparaíso, las marejadas son un fenómeno complejo y contienen diferentes variabilidades, desde una escala regional, a una escala de cuenca, llegando a ser afectadas por la escala global. A consecuencia de que los eventos de marejadas tienen un origen diverso, y en algunos casos asociados a zonas remotas, su duración e intensidad está ligada a lo que ocurra en esas áreas, por tanto es aventurado indicar que se puede esperar para el futuro. Con respecto a la frecuencia de las marejadas, Rodrigo Campos Caba en “Análisis de marejadas históricas y recientes en las costas de Chile” (2016) señala que ha habido un aumento del número de eventos máximos a partir del 2010. El estudio asimismo estima que de seguir el aumento observado, podría presentarse un incremento de 11 eventos por año.

Frecuencia anual de marejadas con impactos en la costa de Chile entre 1979-2015





Club de Yates de Recreo durante las marejadas 2015 en Valparaíso.

Disposiciones y restricciones en los puertos

Debido a factores meteorológicos y oceanográficos, los puertos pueden quedar suspendidos de sus actividades, sin embargo cada capitania de puerto establece de manera separada de acuerdo a su realidad. Dentro de las disposiciones y restricciones podemos encontrar:

- **Por cerrazón de neblina/ niebla:** con esta condición el puerto queda suspendido para el tráfico de embarcaciones menores que no cuenten con radar. De la misma manera, quedan suspendidas las maniobras de atraque y amarre de las naves mayores, previa evaluación del práctico que realizará la maniobra.
- **Tiempo variable (por viento o marejadas):** el tráfico queda suspendido fuera de la bahía para embarcaciones menores. Los agentes de naves deben coordinar con los capitanes de las naves que se encuentran en faenas de carga, descarga y trasvasije en los terminales, quedan sujetos a lo establecido en la resolución de operación del puerto.
- **Mal tiempo:** las naves que se encuentren realizando transferencia de carga, deberán suspender las faenas y alistar la nave para zarpar. De la misma manera, el puerto quedará suspendido de todo tipo de tráfico y trabajo en los terminales.
- **Temporal:** queda suspendido todo tráfico y trabajo marítimo en terminales y muelles.
- Asimismo, el puerto puede ser **cerrado** por orden del capitán de puerto por motivos especiales atribuibles a causas diferentes de los efectos de un frente, tales como: ejercicios navales, alerta de ataque terrorista, zafarrancho de combate contra contaminación, entre otros.

• **Desastres logísticos**

Para lograr ser un país competitivo en la industria marítimo portuaria, es necesario pensar en todos los eslabones de la cadena logística. Mucho se ha estudiado y analizado la construcción de un megapuerto en la macro zona central para ser eficientes ante los nuevos requerimientos de las industrias navieras, el aumento del tamaño las naves y las eventuales consecuencias de la ampliación del canal de Panamá. Pero aún existen muchos cuellos de botella que hay que solucionar para poder avanzar en la materia:

Falta de transporte multimodal: Gran parte de la carga es transportada por camiones. Según el documento "Transporte 2016" del Colegio de Ingenieros A.G. de Chile se estima que el sector de transporte de carga por carretera representa aproximadamente un 4% del PIB de Chile y más del 90% de la carga que se transporta en el país, se mueve bajo esta modalidad. No obstante, este proceso podría ser mucho más eficiente si hubiesen políticas públicas que combinaran otros medios de transportes en la cadena logística, como lo es el transporte ferroviario que mueve sólo el 9% de la carga a nivel nacional. El ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, por su parte, dio a conocer el "Plan de Impulso a la Carga Ferroviaria" (PICAF), que establece llegar a un 30% del movimiento de cargas vía ferrocarril.



La mayoría de la carga en Chile se moviliza por carreteras.

Hasta ahora existen muchas intenciones por parte del sector público y privado de que esto ocurra, pero aún no se traducen en políticas concretas que garanticen la integración del transporte multimodal como componente de una solución logística global.

Malas condiciones en la infraestructura terrestre: Si bien, gran parte de la carga transferida es movilizada por carreteras, es esencial invertir en nuestras principales vías de acceso a puertos y pasos fronterizos. Ante esta problemática, los ministerios de Obras Públicas y Transportes y Telecomunicaciones presentaron en conjunto durante el mes de abril de 2017 el: "Plan Nacional de Accesibilidad Vial Portuaria 2017".

Dicho plan contiene 32 iniciativas de inversión en distintas redes viales logísticas desde Arica hasta Magallanes, para los 10 puertos estatales de nuestro país. En la presentación del plan, el ministro de Obras públicas enfatizó en la necesidad de una mejor accesibilidad y que esa accesibilidad respete y se integre al desarrollo de las ciudades y que de la misma forma esa mayor accesibilidad baje los costos y así nuestros puertos puedan ser más competitivos no solo para los productores chilenos, sino que también para los productores de nuestros países vecinos.

Pero, la pregunta que surge es ¿qué ocurre con las carreteras que conectan con los puertos privados que también aportan con la economía de Chile?

Soberanía en las redes ferroviarias: Francisco Godoy Reitze, vicepresidente del Instituto Ferroviario, explica que en nuestro país, el Estado es el propietario de la Empresa de Ferrocarriles del Estado, lo que incluye la infraestructura en las zonas centro y sur. Por esta razón, es el único que tiene la facultad de efectuar inversiones y además de dictar normas y políticas en el transporte de ferrocarril, lo cual puede afectar los ferrocarriles públicos y privados. Además de lo anterior, señala el experto que el Estado es quien fija normas e inversiones sobre todos los demás medios de transporte, lo cual en la medida que se siga ampliando la infraestructura vial para mantener la carga sobre la carretera, más difícil será para el ferrocarril el competir por la carga.

Falta de competitividad en los puertos: Para lograr mayor capacidad en los puertos es primordial incrementar no sólo el desarrollo de la infraestructura portuaria, sino todos aquellos elementos que conforman la cadena logística. No obstante, capacidad no es sinónimo de productividad, por lo que se requiere de sistemas tecnológicos, plataformas informáticas que aceleren los procesos de comercio exterior, equipos avanzados, personal calificado, impulsar un acuerdo nacional de producción limpia y por sobre todo, avanzar en una nueva política que incluya todos los elementos anteriores para ser competitivos en la industria.

• **Desastres de carácter socio-económicos**

Paralizaciones por huelgas

De acuerdo al estudio de International Transport Forum (ITF), organismo de la OCDE: "Ports Policy Review of Chile" (2016), el principal hecho que afecta el nivel de las operaciones portuarias en nuestro país es el alto número de días huelgas

Continúa en Pág. 16

Reporte anual de sostenibilidad
Certificación huella de carbono



Plataformas logísticas de vanguardia:
Silogport y Logyka
Nueva relación ciudad puerto



120 mil pasajeros de cruceros
10,3 millones de toneladas al año

EXPORTAMOS LO MEJOR DE NUESTRO PUERTO



USD 1.800 millones de inversión
Nuevos terminales de carga y pasajeros



MEJOR PUERTO, MEJOR CIUDAD, MEJOR FUTURO PARA CHILE

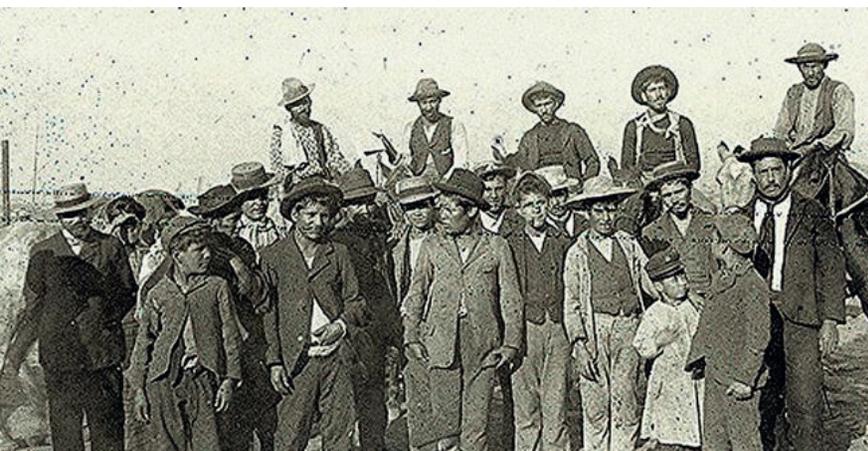
Impulsamos el comercio exterior de Chile y el crecimiento de Valparaíso, a través del Plan de Desarrollo de Puerto Valparaíso (PDPV), que incluye 6 proyectos que en los próximos 10 años generarán más de 9 mil empleos y una inversión de 1.800 millones de dólares. Seguiremos trabajando junto a nuestros concesionarios TPS, TCVAL, VTP, ZEAL y Puerto Barón, comprometidos con el desarrollo sostenible de Chile y Valparaíso.

PuertoValparaíso



Imagen Jose Cifuentes

Puerto Panul.



Siempre han habido paralizaciones por parte de trabajadores. Imagen Valparaíso huelga portuaria 1903.

que paralizan el normal funcionamiento de las terminales. Enfatiza además que Chile es uno de los países más conflictivos de Sudamérica por parte de los trabajadores portuarios.

En 2014, la huelga de 750 trabajadores de San Antonio Terminal Internacional tuvo un costo de USD 200 millones a los exportadores de frutas. Asimismo, la Cámara Marítima y Portuaria de Chile calculó que 20 días de paro significan una pérdida de más de USD 500 millones, teniendo en cuenta los costos de almacenamiento, la pérdida de alimentos perecibles y el retraso de las importaciones.

En dicha oportunidad el Puerto de Valparaíso activó un plan para recibir algunos buques que tenían destino a San Antonio y evitar un retraso en las labores portuarias y sin alterar sus propios compromisos. Se realizó un trabajo conjunto de planificación y coordinación de todos los actores involucrados, incluyendo los concesionarios portuarios y la ZEAL, así como también transportistas y servicios fiscalizadores.

Enfrentando los desastres

Como país somos vulnerables a diversos desastres naturales, los cuales pueden colapsar las instalaciones portuarias dependiendo de su intensidad y frecuencia, a esto se suman los fenómenos climatológicos que obligan en ocasiones a cerrar los puertos y descontinuar algunas operaciones para evitar riesgos.

Tampoco estamos libres de conflictos de carácter social, los que además de paralizar las faenas y retrasar todo el funcionamiento de la cadena logística, traen consigo grandes costos económicos.

A esto se añaden las malas condiciones logísticas generales, donde principalmente nuestro sistema carece de infraestructura vial y ferroviaria acorde a las nuevas ampliaciones portuarias.

Lo importante es estar preparados como país para poder enfrentar este tipo de situaciones mediante un trabajo en conjunto entre puertos que se ubiquen en sectores alejados y actuar como verdaderos complejos portuarios, donde los puertos estén en igualdad de condiciones.

De esta forma, si ocurre un terremoto y una terminal sufre daños estructurales, o surge alguna huelga que no permita operar con normalidad, inmediatamente actuar regidos bajo políticas de Estado diseñadas para garantizar la continuidad de los servicios. Ya que estos problemas no sólo afectan a un puerto o a una terminal, sino que empañan la imagen de nuestro país en la industria y por lo tanto disminuyen su desempeño logístico. 🇨🇱



V región

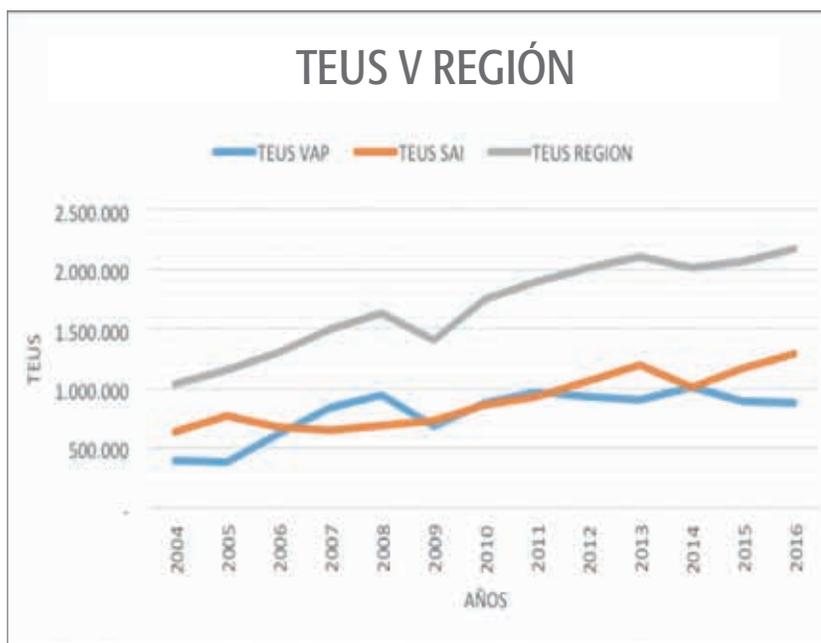
DEMANDA DE TEUS V/S OFERTA DE SITIOS DE ATRAQUE

SI SE ANALIZA LA DEMANDA DE TEUS EN LA REGIÓN DE VALPARAÍSO Y SI ÉSTA SE PROYECTA AL AÑO 2030 CON LOS DATOS ACTUALES, PODREMOS VER QUE LA CIFRA DISMINUYE CONSIDERABLEMENTE, CON RESPECTO A LAS PROYECCIONES REALIZADAS TIEMPO ATRÁS DONDE SE NECESITABA MAYOR CAPACIDAD.

Al momento de pensar en la generación de nuevas aguas abrigadas, además de asociarlo al aumento del tamaño de las naves y los requerimientos actuales de la industria marítimo portuaria, se debe tener en cuenta la capacidad que tenemos disponibles en nuestros terminales- incluyendo las futuras ampliaciones- además de la demanda de TEUs proyectada.

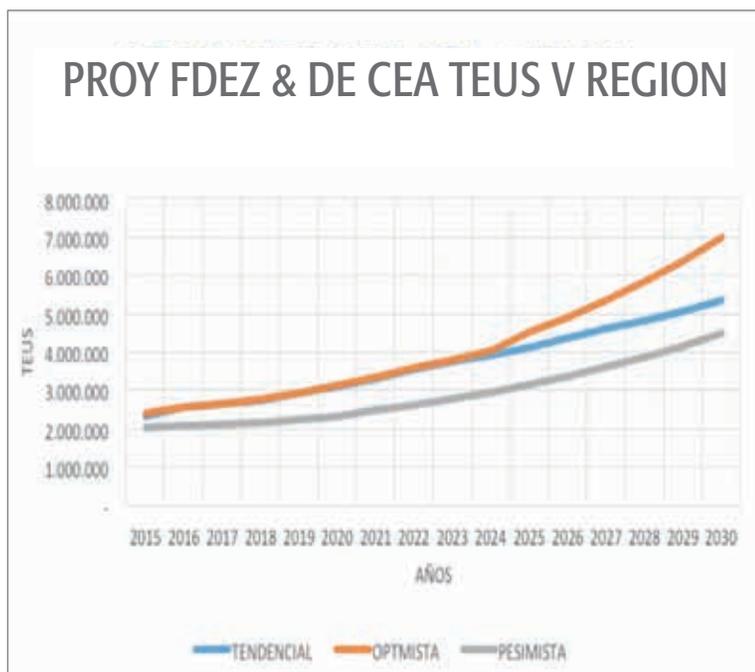
• **Demanda en TEUs real**

La demanda en TEUs en la V región ha tenido a través del tiempo un leve crecimiento. En 2005 Puerto Valparaíso movilizó 377.274 TEUs, mientras que San Antonio 773.058 TEUs, por lo que el total entre los 2 puertos estatales de la V región alcanzó 1.150.332 de TEUs. Ya en 2010, en Valparaíso se transfirieron 878.787 TEUs, por parte de San Antonio fueron 870.719 TEUs, lo que en total suman 1.749.506 de TEUs entre ambos puertos. Luego para el año 2015, en Puerto Valparaíso los TEUs movilizadas llegaron a los 902.542 y San Antonio alcanzó 1.170.184 de TEUs, lo que entre las 2 instalaciones sumaron 2.072.726 de TEUs en total. La cifra más reciente es de 2.171.688 de TEUs movilizadas entre ambos puertos en 2016, con 884.030 TEUs por parte de Valparaíso y 1.287.658 de TEUs en San Antonio.



• **Demanda proyectada**

Al momento de llegar a la determinación de que se necesitaría ampliar la oferta de sitios de atraque mediante la construcción de nuevos proyectos portuarios para la V región, se proyectó la demanda de TEUs en el mediano y largo plazo. Fueron diversos estudios, tales como los de ASAF Consultores, Hurtado C, el Plan Maestro VAP, los que calcularon la demanda futura para la región, sin embargo mostraremos a modo de ejemplo las cifras proyectadas por el último estudio de Fernández & de Cea Ingenieros en tres escenarios:



Para el año 2015, el escenario tendencial esperaba unos 2.306.724 TEUs, lo que difiere de los 2.072.726 TEUs que se alcanzaron en total. Por otro lado, el escenario optimista esperaba 2.422.635 TEUs y el pesimista 2.070.706. Lo mismo ocurrió con los siguientes años, en 2016 se proyectaban 2.551.219 TEUs frente a los 2.171.688 que hubo el año pasado, en el escenario optimista se alcanzaban 2.574.817 TEUs y en el pesimista 2.127.024 TEUs.

En el año 2020, el total de TEUs esperado para la región es de 3.105.988, en el escenario optimista es de 3.144.680 TEUs y en el pesimista es de 2.389.392 TEUs. Ya para el año 2025, se alcanzarían entre el puerto de Valparaíso y San Antonio los 4.139.000 TEUs, donde desde la proyección optimista serían unos 4.533.462 TEUs y desde la mirada pesimista serían unos 3.188.859 TEUs.

Finalmente, para el año 2030, período en que la o las nuevas instalaciones de ampliación portuaria debieran estar funcionando, se proyecta una demanda de unos 5.335.711 TEUs, asimismo, en el escenario optimista se esperan 6.989.046 de TEUs y en el pesimista unos 4.485.582 TEUs.

Cabe destacar, que las proyecciones realizadas por los consultores representaban los parámetros con que se plantearon los diseños de los anteproyectos para generar aguas abrigadas en la quinta región y que, por lo tanto, no coinciden con la demanda real de TEUs.

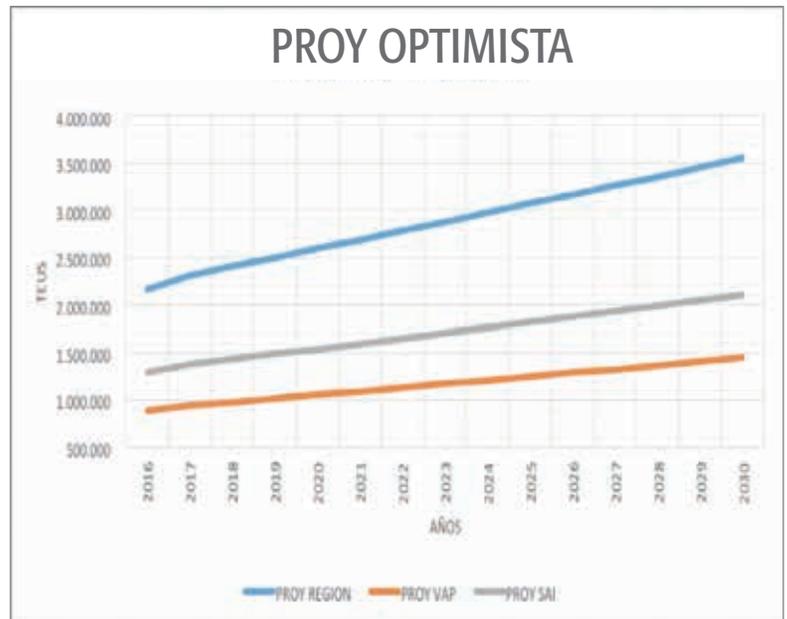
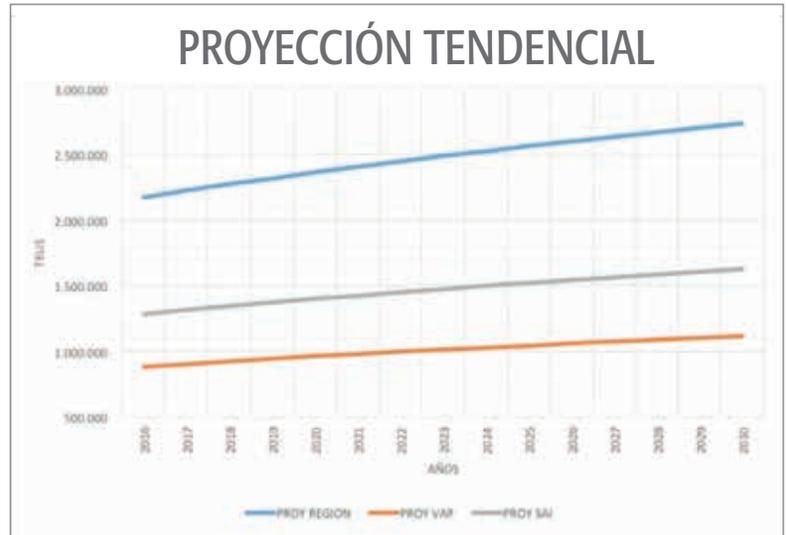
• **Demanda proyectada con cifras actualizadas**

Tal como se mencionó, las proyecciones realizadas para dimensionar la demanda de TEUs en la macrozona central no coinciden con las cifras obtenidas por los puertos. Por esta razón, la consultora Marítimo Portuario basándose en la información actualizada de los años 2016, 2015 y anteriores, realizó una nueva proyección, la cual se acercaría más a la demanda de TEUs de la quinta región con un horizonte al año 2030.

Es así como para el año 2017, en la proyección tendencial se esperan unos 2.225.959 TEUs entre los puertos de estatales de la V región, donde 906.122 TEUs pertenecerían a Valparaíso y 1.319.837 TEUs a San Antonio, con una tasa de crecimiento de 2,5%. Con respecto al año 2020, la tendencia supondría una tasa de crecimiento del 1,9% y consideraría unos 2.365.703 TEUs para a región, con 963.008 TEUs para Valparaíso y 1.402.695 TEUs para San Antonio. La proyección para 2025, supone para la región una tasa de crecimiento de 1,5%, con unos 2.564.928 TEUs en total, con 1.044.106 de TEUs para Valparaíso y 1.520.821 TEUs para San Antonio.

Luego para el año 2030, se espera según el estudio una tasa de crecimiento de 1,2%, con una demanda de 2.735.061 TEUs, a diferencia de los 5.335.711 TEUs proyectados en el estudio anterior. Por parte de Valparaíso se prevé 1.113.363 de TEUs y para San Antonio 1.621.699 de TEUs.

Si bien las cifras de un estudio a otro son ampliamente diferentes, demuestran que la demanda de TEUs en la quinta región sería menor. Por la misma razón, se realizó además una proyección optimista que señaló que aún en este escenario la demanda de TEUs es menor.



ÚNETE AL NUEVO SISTEMA LOGÍSTICO PORTUARIO DE VALPARAÍSO

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.
- ✦ Fluidéz 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-digitação de datos.
- ✦ Utilización de las comunicaciones eliminando las brechas tecnológicas en la comunidad logística - portuaria.

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

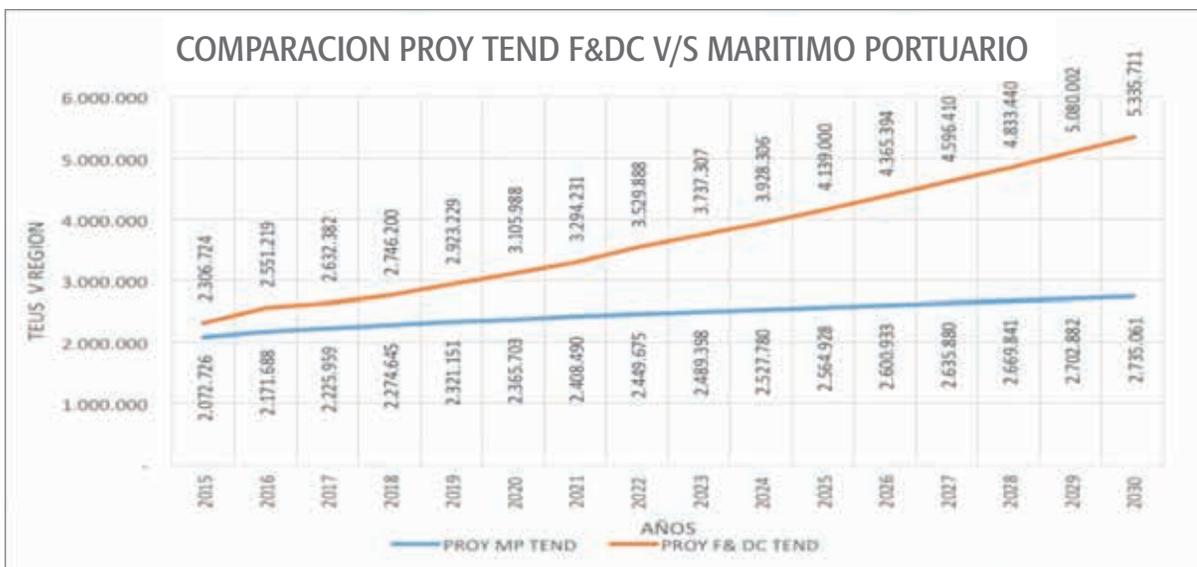
silogport@poertovalparaiso.cl
poertovalparaiso.cl
en puerto | Puerto Valparaíso

De acuerdo a la proyección optimista, en 2017 se esperaba una tasa de crecimiento del 6,6%, donde en total se alcanzarían unos 2.314.413 de TEUs. Ya para el año 2020 se proyecta una tasa de crecimiento del 3,8%, con unos 2.599.883 de TEUs entre los 2 puertos. En este mismo escenario, para el año 2025 se estiman 3.076.807 TEUs con una tasa de crecimiento de un 3,2%.

Finalmente, para el año 2030 y con una tasa de crecimiento del 2,8%, se esperan unos 3.555.271 TEUs con el escenario optimista; cifras lejanas a los 5.335.711 TEUs esperados por los estudios anteriores. Incluso la proyección pesimista sigue siendo muy diferente con sus 4.485.582 de TEUs.

• **La comparación**

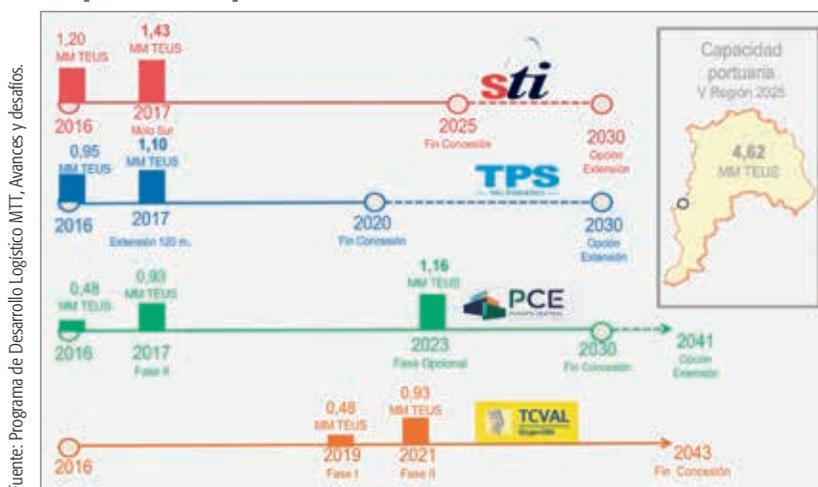
Las cifras hablan por sí solas. La demanda en TEUs proyectada para los puertos estatales de la V región establecida con anterioridad por todos los estudios anteriores estimaba entre 4 y más de 5 millones de TEUs, en contraposición a los 2.735.061 TEUs proyectados con las cifras reales actualizadas.



• **Oferta en los sitios de atraque**

Una vez sabiendo la demanda de TEUs en la región para el horizonte de 2030, es importante considerar la capacidad actual en TEUs de los sitios de atraque en los puertos de Valparaíso y San Antonio, sumando los nuevos proyectos de extensión de cada concesionario.

Capacidad portuaria en ZLC, Cálculo Nominal



Fuente: Programa de Desarrollo Logístico MTT, Avances y desafíos.



Por parte de Valparaíso, tenemos a Terminal Pacífico Sur (TPS) con una capacidad de 0,95 millones de TEUs al año 2016 y ya en 2017 debería aumentar a 1,1 millones de TEUs. A su vez, el concesionario Terminal de Cerros de Valparaíso (TCVAL) con su proyecto Terminal 2, debiera aumentar en la Fase 1 a 0,48 millones de TEUs y a 0,93 millones de TEUs en su segunda fase. En el puerto de San Antonio, el concesionario San Antonio Terminal Internacional (STI) a 2016 tiene una capacidad de 1,2 millones de TEUs, más la ampliación del Molo Sur que debiera en 2017 llegar a los 1,43 millones de TEUs. Se añade además la capacidad actual de Puerto Central (PCE) con 0,48 millones de TEUs, más la fase II de su extensión con 0,93 millones de TEUs y su fase opcional para 2023 de 1,16 millones de TEUs

Entonces, la capacidad total en oferta de frentes de atraque de los 4 concesionarios hasta 2030 sería de 4,62 millones de TEUs si se concretaran todos los proyectos de expansión. Cabe señalar que estas capacidades serían las totales hasta al año 2030, ya que es el año en que terminan las concesiones (algunas con posibilidad de extenderse) a excepción de TCVAL que termina su contrato en 2043.

Capacidad total al año 2030: 4,62 MM TEUs

Concesionarios	MM TEUs	% en la región
STI + PCE	2,59	56,06%
TPS + TCVAL	2,03	43,93%

Reflexiones finales

Chile necesita generar nuevas aguas abrigadas para poder seguir siendo competitivos en una industria que está en constantes cambios. No obstante, es esencial analizar bien la demanda proyectada de TEUs en la región, versus los sitios de atraque existentes para poder determinar la oferta futura al año 2030 incluyendo los proyectos de ampliación.

Es así como para el año 2030, de acuerdo a una proyección tendencial realizada con las cifras obtenidas por los 2 puertos estatales de la quinta región, se llegó a la cifra de 2.735.061 TEUs de demanda para dicho año. Ahora, si lo relacionamos con la oferta esperada en sitios de atraque en la región junto a sus proyectos de ampliación, llegamos a la cifra de 4,62 millones de TEUs. Por lo que se podría decir que tendríamos la capacidad suficiente para atender la carga que llegue para dicho periodo.

Entonces, bajo estas nuevas proyecciones u otras específicas se deberían analizar todas las variables involucradas considerando que el proceso que termina con la construcción de estas nuevas instalaciones dura alrededor de 10 años, y así poder tomar decisiones concretas y oportunas que permitan avanzar en el camino de largo aliento que significa la Red Logística de Gran Escala 



Golden Hind.

CUANDO EL CORSARIO MÁS FAMOSO DEL MUNDO ATACÓ VALPARAÍSO

CHILE NO SE QUEDA ATRÁS EN LO QUE A PIRATAS SE REFIERE. ANTES DE LA CONSTRUCCIÓN DEL CANAL DE PANAMÁ, NUESTRO PAÍS FUE PASO OBLIGADO DE TODO EL TRÁFICO NAVAL QUE VENÍA DESDE EUROPA A PARTIR DEL SIGLO XVI, POR LO QUE SUS COSTAS NO ESTUVIERON DESPROVISTAS DE ATAQUES DE PIRATAS Y CORSARIOS.

Durante el siglo XVI, bajo el reinado de Felipe II, la rivalidad entre España e Inglaterra llegó a su punto máximo. Mientras la corona inglesa mantenía formalmente relaciones de paz con el monarca español, apoyaba y alentaba a los corsarios que atacaban el imperio castellano. De las expediciones holandesas, inglesas y francesas, la reina Isabel Tudor obtenía indudables ventajas políticas a la vez que recogía beneficios económicos.

Al principio, Sir Francis Drake pasó de largo por Valparaíso. En 1578 el puerto ni siquiera aparecía en las cartografías. Recién llegando a Quintero, se encontró con un chango pescando en sus balsa de lobos. Con balsa incluida, lo llevaron a bordo. Lo interrogaron y luego de regalarle algunas cosas, el hombre rompió el silencio. Les contó que no muy lejos hacia el sur, había una población con un barco recién llegado que cargaba vino, oro y madera de Valdivia. Hasta el mismo se ofreció a llevarlos al lugar.

Luego de la sorpresa al buque de Lamero, Drake fijó sus ojos a la población más cercana: la mañana del 5 de diciembre de 1578 el "Golden Hind" al mando de Sir Francis Drake entró al puerto de Valparaíso. Este corsario había sufrido una increíble derrota de parte de los indígenas, quienes lo habían expulsado de la Isla Mocha diez días antes. En esa ocasión, Drake había recibido un mazazo en la cabeza y un flechazo bajo el ojo derecho.

Durante tres días, el corsario y los suyos, permanecieron en Valparaíso desvalijando una ciudad solitaria cuyos habitantes sólo habían atinado a refugiarse en los cerros o internarse en los campos abandonándolo todo. Fue entonces, cuando no satisfecho con el botín obtenido robó la Iglesia La Matriz. Un cáliz de oro, un crucifijo de plata y unas vinajeras fue el resultado de su pillaje y cuando comprobó que los víveres y el botín eran suficientes, zarpó rumbo al norte, donde también asaltó La Serena, olvidando las penas que habían pasado durante su viaje.

Con todo, el botín de Drake no fue cuantioso para un navegante de su altura. Valparaíso en esa época era bastante pobre. Fueron cerca de dos mil botijas de vino chileno, unos setenta mil pesos, y en plata, sólo pudo llevarse la que tenían las vinajeras y el cáliz robados de la iglesia. Además, se llevó orégano, nueces y tablas de alerce provenientes de Valdivia. De todas formas, la expedición de Drake por el Pacífico, le brindó un significado de terror y espanto al grito "¡El Draque!" desde entonces a las costas de América.



Sir Francis Drake.

La leyenda cuenta que Drake ocultó parte de su botín en una cueva formada en un muro rocoso en las costas de Laguna Verde, un sector cercano a Valparaíso. Esta gruta era estratégica, ya que siempre estaba custodiada por un intenso oleaje. Desde esta hazaña, el mítico lugar se le conoce como "La cueva del Pirata". El tesoro hasta ahora nadie ha podido hallarlo, por lo que se cree que está en manos de brujos que para resguardarlo de los cazafortunas lo cambian mágicamente de posición.

Se dice que el alma de Sir Drake, y las de sus compañeros de viaje, no descansarán en paz hasta que el tesoro sea encontrado. Algunos pescadores y marinos que navegan frente a la "Cueva del Pirata", dicen que por las noches unas pequeñas luces azules se occultan en el interior de la gruta como señalando el lugar exacto del preciado botín. 🏴‍☠️



INTEGRACIÓN DE LAS NAVIERAS EN EL NEGOCIO PORTUARIO

ALREDEDOR DEL 90% DEL COMERCIO MUNDIAL SE TRANSPORTA VÍA MARÍTIMA, POR LO QUE ES FUNDAMENTAL PARA LA GLOBALIZACIÓN, PERMITIENDO INTERCAMBIAR MERCANCÍAS A TRAVÉS DE LA IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN.

Actualmente con fecha 3 de mayo de 2017, de acuerdo a las cifras de Alphaliner se registran 5.985 buques activos en operaciones, con 20.818.905 TEUs y 256.981.920 TDW. Incluyendo 5.110 naves totalmente celulares por 20.405.434 TEUs.

De esto se desprende que son 5 las navieras que concentran el 58,7 % de la capacidad de carga marítima a nivel mundial: Maersk, MSC, CMA CGM, Cosco y Hapag- Lloyd. Esta cifra supera al 44% que se registró en el año 2013, situación provocada por las fusiones de las compañías.

Top 30 en Navieras

En consecuencia, son las líneas navieras las que determinan las rutas dónde operar y dependiendo de sus decisiones se moverá el comercio internacional vía marítima. Por esta razón los terminales marítimos existentes deben contar con las mejores condiciones para ofrecer un buen servicio desde el punto de vista de la infraestructura, estabilidad de operaciones, tarifas convenientes y todos los servicios logísticos asociados que permitan funcionar con eficiencia.

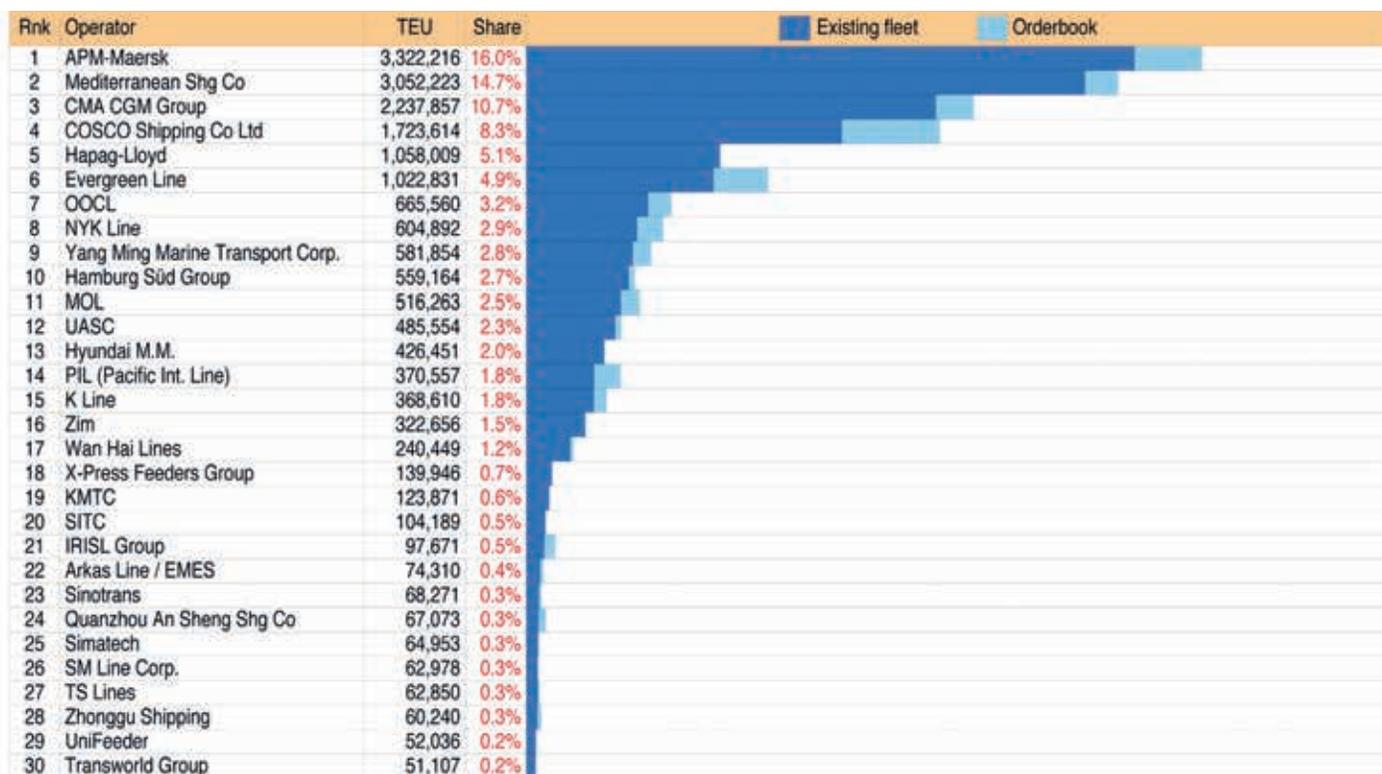
Principales Navieras que operan en la macrozona central

En el caso de los puertos de la V región, entre los 2 puertos estatales se movilizaron 2.171.688 de TEUs en 2016; 884.030 TEUs por parte de Valparaíso y 1.287.658 de TEUs por parte de San Antonio. Estas cifras tienen relación directa con la operación de las líneas navieras, las que utilizan los servicios que los puertos ofrecen.

Puerto de San Antonio: De acuerdo a la Memoria Anual 2016, en este puerto operaron durante ese año las siguientes compañías navieras: CSAV, Evergreen, CMC, Hamburg Süd, CMA-CGM, Gearbulk, Eukor, Alianca, Transmares, Bbc, Cosco, Hyundai Glovis, Ultragas, Nachipa, Empremar, Mol, Hoegh, Pil, Stolt Tankers, Wallenius, K Lines, Hapag Lloyd y Nyk , Sealand, MSC y Maersk Line. Ésta última trasladó sus servicios a TPS, por lo que en 2017 ya no operará en STI.

Puerto Valparaíso: En este puerto las principales líneas que operan son KLine, Mitsui O.S.K. Lines, Nippon Yusen Kaisha, Hamburg Süd, Hapag Lloyd, CMA-CGM, China Shipping Company, Hyundai Merchant Marine, MSC, Maersk Line, NYK Cool, Global Reefers, Sealand. Cabe señalar que Maersk Line, trasladó sus servicios desde STI a TPS en abril de este año. Asimismo, Contug Terminals, filial de la naviera suiza MSC adquirió el 39,99% de la propiedad de TPS.

Conversamos con Francisco Ulloa, director para la Costa Oeste de Maersk Line y Jacqueline Rojas, gerente general de SeaLand quienes nos dieron su visión como usuarios de los terminales de la macrozona central.



All information above is given as guidance only and in good faith without guarantee

© Alphaliner 1999-2017

Fuente: Alphaliner, Operated fleets as per 04 May 2017.



Francisco Ulloa.

Francisco Ulloa, director para la Costa Oeste de Maersk Line:

“La decisión de operar el servicio AC1 en Valparaíso responde a nuestra estrategia comercial, de segmentación y diversificación”

¿Nos podría contar acerca de las nuevas tendencias del transporte marítimo en el escenario internacional?

Las nuevas tendencias en transporte marítimo a nivel internacional, también se están desarrollando a nivel local, porque responden al proceso de digitalización de la industria. En Maersk Line estamos trabajando en diversos proyectos de innovación que buscan entregar un mejor servicio a nuestros clientes. El más importante por su tecnología y porque es completamente nuevo en el sector marítimo es la herramienta Remote Container Management (RCM) que lanzaremos hacia clientes durante el segundo semestre de este año. Esta solución brindará información crucial como por ejemplo el monitoreo total de la temperatura, parámetros de ventilación, humedad, nivel de oxígeno y estado de energía de su carga. Esta herramienta es una innovación única en la industria y será una gran ventaja competitiva para nuestros clientes conocer información vital al momento de transportar frutas o productos marinos.

Otra innovación es nuestra aplicación móvil que entrega información relevante sobre los embarques a los usuarios, además, brinda a los clientes la posibilidad de administrar sus envíos y monitorear la ubicación de la carga refrigerada, obteniendo la información en tiempo real y desde cualquier lugar del mundo.

¿Y con relación a su incidencia en los puertos de la región Costa Oeste de Sudamérica?

Maersk Line tiene una fuerte presencia en los puertos de la Costa Oeste y entrega servicios diferenciados en cada país. Por ejemplo, nuestro servicio AC1 ha permitido conectar esta zona de Latinoamérica con Asia en un tiempo de tránsito acotado, ya que por ejemplo tiene un tiempo de tránsito entre Chiwan (China) hasta Tauranga (Nueva Zelanda) de 15 días, y antes esa ruta era de 27 días. Esto ha generado grandes beneficios para las exportaciones de Chile, Perú, Ecuador y Bolivia, y como compañía estamos ayudando a agilizar el tránsito de los productos y entregamos una ruta única que conecta el Puerto de Shanghai con la Costa Oeste de manera directa.

¿Nos podría hablar de los alcances y expectativas de la compra de Hamburg Süd?

La adquisición de Hamburg Süd apoya nuestra estrategia de crecimiento y nuestras ambiciones en los comercios del Norte y Sur. Hamburg Süd va a complementar a Maersk Line y que juntos podemos ofrecerles a los clientes servicios directos y atractivos, al igual que el acceso a la red más grande del mundo. Esta red combinada proporcionará oportunidades interesantes para desarrollar nuevos productos competitivos y apalancar sinergias operacionales.

Además, Hamburg Süd permanecerá como una marca separada dentro del portafolio de Maersk Line y mantendrá sus propias operaciones comerciales. Hamburg Süd tiene una propuesta de valor al cliente que es competitiva y atractiva, lo cual queremos preservar y proteger.

Esta operación se realiza en un contexto que la industria de transporte de contenedores se caracteriza por una baja en precios a largo plazo y por un exceso de capacidad. Por lo tanto, la escala es crucial para poder reducir costos, dar precios y servicios competitivos, y mantener la rentabilidad.



El operador APM- Maersk que mueve el 16 % de la carga marítima mundial incluye a las líneas Maersk Line, Safmarine, MCC Transport, Seago Line y Merosul Line.

¿Cuál es su visión en cuanto a la importancia de la diversificación de los envíos?

Nosotros como Maersk Line somos facilitadores del comercio internacional y creemos que todo lo que lo promueva las exportaciones es una medida positiva. Es importante que Chile trabaje de manera conjunta, tanto en el ámbito público como privado, en la diversificación de los envíos tanto en materia primas como productos manufacturados y países de destino, como por ejemplo India que es un mercado por conquistar. La diversificación trae enormes ventajas para la economía local y abre puertas tanto a grandes como a pequeños productores.

¿Nos podría indicar la decisión de optar por operar con el servicio AC1 en Valparaíso?

La decisión de operar el servicio AC1 en Valparaíso responde a nuestra estrategia comercial, de segmentación y diversificación para ofrecer distintas alternativas logísticas que respondan a las diferentes necesidades de nuestros clientes.

La operación de Maersk Line en el Terminal Pacífico Sur de Valparaíso cubre la ruta de Asia, Oceanía, Oeste de Sudamérica y luego de regreso a Asia, que es un servicio de alta demanda.

¿Cuáles son sus ventajas?

Las ventajas del traslado del servicio AC1 de Maersk Line a Valparaíso es ofrecer alternativas logísticas diversificadas que respondan a las diferentes necesidades de nuestros clientes. Asimismo, buscamos brindar un servicio más estable durante todo el año, que no impacte la operación logística en términos de tránsito o de capacidad de retiro de carga de nuestros clientes.

¿Cómo ha sido esta experiencia y qué esperan?

Nuestra experiencia ha sido muy positiva, hemos recibido una excelente respuesta y servicio por parte del Puerto de Valparaíso. Y respecto a nuestras proyecciones a mediano y largo plazo son que el servicio AC1 siga creciendo debido a la importante demanda que registra. La ruta de Asia representa para Chile más del 40% de los volúmenes que se mueven desde el exterior. Esta demanda creciente se debe a sus fortalezas que se basan en la entrega de estabilidad que ofrece a los clientes, ya que responde a la perfección a sus necesidades logísticas y a sus tiempos.

¿Maersk tiene en sus planes participar en algún grupo accionario de los terminales portuarios actuales?

Maersk Line no tiene en sus planes actuales participar de algún grupo accionario de los terminales portuarios.

¿Maersk tiene en sus planes participar en algún grupo accionario de los terminales portuarios que se podrían concretar en el futuro (PGE)?

Maersk Line no opera terminales, sino que somos usuarios de ellos. Vemos muy positivo la inversión en infraestructura ya que fomentan la productividad, ayuda a bajar los costos de la logística e impulsan el crecimiento del comercio.

En relación a las actuales instalaciones portuarias, ¿qué nos puede decir en cuanto al apoyo logístico existente?

En general, las actuales instalaciones portuarias entregan el servicio necesario y acorde a los requerimientos de las navieras. Hoy los puertos en Chile muestran ritmos de productividad, tienen la capacidad para atender naves de mayor tamaño y se están realizando diferentes obras de inversión. Sin embargo, el apoyo logístico en cuanto a infraestructura es insuficiente. Las inversiones en infraestructura vial, trenes, puentes son necesarias para la industria portuaria y entregar mayor conectividad en zonas geográficas cercanas a los puertos.

Jacqueline Rojas, gerente general de SeaLand:

“Valparaíso ofrece una opción más para los exportadores chilenos, especialmente gracias a su estabilidad operacional”

SeaLand, es una compañía de transporte marítimo de contenedores enfocado en las Américas, acaba de comenzar sus operaciones en el Terminal Pacífico Sur Valparaíso (TPS) a través de su servicio AC1, que conecta a Chile con Perú, Colombia, Panamá y México. Hoy en día, la compañía brinda servicio en 6 puertos chilenos: Arica, Iquique, San Antonio, Valparaíso, San Vicente y Coronel.



Jacqueline Rojas, gerente general de SeaLand.



¿Nos podría contar acerca de las operaciones de SeaLand en el mundo y en Chile?

SeaLand es la naviera intra-regional del grupo Maersk, dedicada exclusivamente al comercio intra-regional en América. Es fundada en el año 2015 pero es originalmente la compañía responsable de la creación del contenedor hace 61 años. SeaLand ofrece servicios de transporte en más de 70 puertos en 29 países a través de América. Con oficinas centrales en Estados Unidos, y un hub de servicios basado en Panamá, ofrecemos soluciones de transporte a clientes de múltiples rubros en América. Desde Chile manejamos todas las operaciones de exportación e importación de la Costa Oeste de Sudamérica al resto de la región, recalando en los cuatro países (Chile, Perú Ecuador y Bolivia/Arica), con recaladas semanales en 10 puertos.

¿En sus servicios utilizan el sistema de Slot Charter?

Nuestra red de servicios es una de las más completas en toda la región, llegando a más puertos y conectando más mercados para nuestros clientes. Para lograr esto, colaboramos con otras navieras, tanto comprando como ofreciendo espacio, en distintas partes de nuestra red logística. Por ejemplo, compartimos espacios con Maersk Line en los servicios AC que conectan desde México hasta Chile a través del Pacífico.

¿Nos podría explicar los alcances que tiene la diversificación de los servicios hoy en día en la industria?

Nuestros clientes son nuestra razón de existir. Nuestro negocio se basa en ofrecer soluciones innovadoras que facilitan el

comercio y son costo efectivas para sus operaciones. Ofrecer múltiples puntos de entrada y salida es una de las cualidades que nos permiten destacarnos en los mercados donde participamos. Pero la diversificación va más allá de nuestra oferta de servicios, se extiende a facilitar las transacciones a través nuestra página web o de nuestra App móvil, también ofreciendo servicio de cliente a través de Twitter, y abriendo servicios en puertos alternativos (ej. Puerto de Hueneme y Turbo en Colombia).

En abril SeLand comenzó a operar en Puerto Valparaíso ¿Nos podría señalar sus expectativas en cuanto a la diversificación de los servicios de SeaLand en dicho puerto?

Valparaíso es un puerto que recientemente entró a nuestro portafolio en el servicio AC1, por medio del cual aumentamos a seis los puertos que ofrecemos en Chile. Esperamos que los exportadores chilenos aprovechen las oportunidades de conectar su carga a través de todo el continente desde este nuevo puerto.

¿Qué ofrece Valparaíso que lo hace una buena opción?

Valparaíso ofrece una opción más para los exportadores chilenos, especialmente gracias a su estabilidad operacional. En Valparaíso, nuestros clientes tienen acceso a una oferta logística que responde a sus necesidades, con un servicio rápido y eficiente. 🇨🇱

¿EXISTE UNA POLÍTICA PÚBLICA SOBRE PUERTOS?



Sergio Nuñez.

CLARAMENTE SÍ. VEÁMOSLA. Y MIREMOS DE PASO LA NECESARIA
COMPLEMENTACIÓN CON UNA POLÍTICA PÚBLICA SOBRE LOGÍSTICA
DE COMERCIO EXTERIOR E INTERNO.

Por Sergio Núñez Ramírez
(Ex Abogado de EMPORCHI y ex Vicepresidente
de Empresa Portuaria Valparaíso)

El 19 de diciembre de 1997, se publicó la ley 19.542 que tuvo como propósito modernizar el sistema portuario estatal que era operado desde 1960 por una única empresa autónoma del Estado: La Empresa Portuaria de Chile (EMPORCHI). La finalidad de esta ley fue, por una parte, descentralizar el sistema portuario del Estado en obediencia al art. 3 de la Constitución Política de la República y entregar, por otra, a las diez empresas autónomas del Estado que se crearon atribuciones más acordes con las responsabilidades que se les asignaba, que era atender en su conjunto las necesidades del creciente comercio interno y externo del país; también, se les asignó la tarea de facilitar el ingreso de capitales privados a la operación de los terminales cuidando la libre competencia dentro y entre los puertos.

En el esfuerzo de dotar a las nuevas empresas de esas atribuciones más acordes con las responsabilidades que se les entregaba, se introdujo novedades de mucha significación y particularidad desde el punto de vista jurídico; como fueron los denominados “recintos portuarios” y un objeto social de gran amplitud, acorde con la tarea, y modulado para asegurar la incorporación de inversionistas particulares al desarrollo, operación y gestión de frentes de atraque en los terminales.

Al mismo tiempo se dispuso para las nuevas empresas de importantes facultades reglamentarias para gobernar en el interés general las diversas actividades estatales y particulares que concurren a la prestación de servicios portuarios en el interior de sus recintos, y para coordinar las autoridades y administraciones estatales de fiscalización o supervisión en función, igualmente, del interés general que se expresa en la especie en la disposición, al servicio del comercio externo e interno del país, de servicios portuarios suficientes, seguros, rápidos y económicos. Por otra parte, entregó al ministerio de Transporte la supervisión del desempeño de las 10 empresas estatales que se crearon y la responsabilidad de autorizar mediante los instrumentos legales del caso su expansión territorial y su coordinación en esa y otras materias.

La ley se puso en línea con los modelos portuarios de los países marítimos más avanzados. En efecto, en ellos los puertos son administrados y desarrollados por personas jurídicas de derecho público, autónomas y descentralizadas que se concentran en la provisión de infraestructura por sí o mediante concesión de construcción y operación, conduciendo de este modo el ingreso del aporte privado a la explotación de las facilidades. En este modelo,

la coordinación de los intereses que participan en los puertos y la obligación de anticipar las demandas futuras impulsando la construcción de terminales son sus grandes responsabilidades. Las Empresas Portuarias, bajo la coordinación del ministerio de Transportes son, de este modo, el instrumento del Estado para materializar la política pública respecto de los grandes puertos de servicio público, los cuales todos nacieron y se expandieron como puertos formando parte de la Administración del Estado.

Al igual que la mayoría de las naciones marítimas del mundo, la política de puertos apunta a favorecer el comercio y la competitividad del país, lo que en Chile es de gran importancia por su situación geográfica que le aleja de las grandes rutas marítimas por las cuales se realiza el comercio internacional y de los grandes centros de producción y consumo mundiales que generan ese comercio.

A la natural debilidad anterior, se suma su forma geográfica de norte a sur alongada por la naturaleza y con anchuras desproporcionadamente pequeñas, que impide concentrar las cargas en grandes puertos sin grandes costos de transporte interno. Se agrega, que la ruta marítima del Pacífico, esa calle en donde vivimos los chilenos (según la bella metáfora de Eliodoro Yáñez en el Congreso Nacional, cuando se discutía la primera ley de fomento de la Marina Mercante nacional), suma cargas considerablemente menores en cantidad que la ruta de la Costa Este de nuestro subcontinente, y los volúmenes determinan el costo económico de los transportes.

En línea con la mejor competitividad de la economía chilena, afectada adicionalmente, por la existencia en nuestra escarpada costa de muy escasas bahías que aportan abrigo natural a las operaciones de las naves mercantes, y recogiendo no solo el ejemplo de los países marítimos tradicionales, sino la realidad de la historia de Chile, que muestra que el abrigo de aguas para faenas portuarias fue siempre responsabilidad del Estado, evitando cargar a la competitividad del comercio exterior del país su financiación, así ha sido en todos nuestros grandes puertos y el ejemplo del molo de abrigo de Valparaíso, obra pionera en el mundo en su época, es un imponente testigo. Este fue financiado con empréstitos servidos por el Fisco.

Refuerza lo anterior, la vinculación del crecimiento y desarrollo del país de la competitividad y fortaleza de nuestro comercio exterior que pasó a partir de 1986 y como una política amplia-



Iquique Terminal Internacional.

UN PASO PIONERO FUE EL DADO
 POR LA EMPRESA PORTUARIA DE
 VALPARAÍSO QUE, ABORDANDO
 SUS PROBLEMAS CON UNA MIRADA
 LOGÍSTICA QUE EMPEZABA A
 IMPONERSE EN LA ÉPOCA, ESTABLECIÓ
 UNA ZONA DE APOYO LOGÍSTICO EN LO
 ALTO DEL PUERTO.

mente compartida, a ser la principal palanca del espectacular crecimiento del país por varias décadas del anterior y de este siglo. Es ilustrativo considerar las curvas del crecimiento del comercio exterior que se mantuvieron planas desde los años 30 del Siglo XX (crecimiento entre 0 y 1% anual) a la que parte en 1986 que adoptó un línea de crecimiento de 45 grados hasta hace pocos años. El Comercio Exterior creció notablemente más que el PIB nacional en esos años y hoy menos que el PIB nacional dando cuenta de su efecto sobre el Desarrollo de Chile. El sistema portuario del país pudo acompañar sin problemas severos el explosivo crecimiento de nuestro comercio por las oportunas mejoras en la operación de los puertos y coordinación en su interior de las reformas introducidas en el año 1974 y por las leyes sobre el trabajo portuario de 1982. Hoy quizá se deben adecuar esta última legislación a las nuevas realidades. Es obligación principal de la autoridades estar atentos a los signos de los tiempos.

Ahora, que la urgencia de abrigar aguas para expansiones portuarias en la zona central ha disminuido por baja del crecimiento del comercio marítimo mundial y particularmente del comercio exterior chileno, cabe reflexionar con menor apuro sobre esta importante decisión de política pública y mirar la mejor forma de implementarla mediante una estrategia previsor. Hoy sabemos que no es forzoso decidir, ni en este ni el próximo año, a lo menos, las inversiones para disponer de nueva oferta de sitios portuarios al año 2030, como habían señalado algunos estudios desmentidos por la imprevista realidad de los últimos años. Algunas apreciaciones preliminares de la cantidad de TEUS que se moverían en la zona central ascendía en un horizonte del 2030, a alrededor de los 5.000.000 TEUS, estimaciones actuales estiman en 2.500.000 TEUS la demanda para esa fecha.

Si tenemos por ley señaladas las bases de la política pública de los puertos tradicionalmente de propiedad del Estado, que incorpora la construcción y operación temporal de las facilidades portuarias que se habiliten en sus interior preferentemente por particulares, cabe preguntarse ¿cuál es la política pública sobre el desarrollo de los puertos de propiedad particular?; los que, desde también el Siglo XIX, se han establecido en las pocas aguas abrigadas naturalmente o son continuidad de la logística de distribución de las empresas industriales, principalmente mineras en todo nuestro extenso litoral. Ella existe y ha sido siempre la misma, se les aplica las normas generales a todos los emprendimientos económicos que son costero dependientes, y específicamente, hay dos aspectos no bien asumidos por las normas legales correspondientes: Uno, las condiciones de las concesiones marítimas que parecen inadecuadas en plazos y costos frente a la cuantía de las inversiones y la lentitud de su recuperación y sobre todo frente a la necesaria seguridad jurídica de las mismas, ya que son precarias, y dos, la imposibilidad de aplicar métodos de expropiación especiales para asegurar su conexión con las redes nacionales de transporte terrestre y para agregar áreas necesarias para su operación y crecimiento.

El desarrollo de puertos privados que mejoraría la competencia en todos el sistema de transporte marítimo se vería incrementado si se pone la mano en superar los aspectos señalados, y entonces se vería las sabiduría de las reglas de la política de los puertos estatales que les obliga a elaborar y difundir sus planes estratégicos de largo plazo y que estos no dependan de la sola voluntad de las empresas, sino que requieren de la aprobación del gobierno del país a través del ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, quien tiene la responsabilidad sobre la estrategia de la totalidad del sistema de transportes, de su eficacia, eficiencia y competitividad bajo reglas de libre competencia sin fraudes y sin abusos.

Tenemos pues Políticas Públicas de Estado muy claras en cuanto a los puertos estatales de servicio público que incorporan al sector particular en la oferta de servicios portuarios y los puertos de particulares de servicio público que no se han desarrollado en la magnitud posible por los defectos legales aludidos.

Pero, para que Chile tenga en términos actuales un sistema de trasportes hacia y desde el exterior competitivo debe ser capaz de complementar lo existente con una Política Pública de Estado en materia de Logística del Comercio Exterior. Un paso pionero



fue el dado por la Empresa Portuaria de Valparaíso que, abordando sus problemas con una mirada logística que empezaba a imponerse en la época, estableció una Zona de Apoyo Logístico en lo alto del puerto, que permitió ordenar sus flujos y ganar espacio, escaso, en su interior al transferir las funciones estatales de control a esa zona. El efecto positivo de esta decisión pionera ideada y financiada por el Estado significó que la expectativa anual de 6.000.000 de toneladas previstas en la licitación del Terminal 1 del puerto hubiese llegado en los hechos a bordear en los últimos años los 10.000.000 de toneladas. Importante beneficio para el concesionario que supo acompañar el desarrollo logístico en esos años con inversiones en equipos. Hoy la Empresa Portuaria de Valparaíso ha permitido de conformidad al contrato ampliar los sitios para acomodar simultáneamente dos naves del máximo que permite el remodelado Canal de Panamá. Esta ampliación y sus beneficios habrían sido imposibles sin la mirada logística que se tuvo en esa época.

El ministerio de Transportes en el gobierno anterior creó la unidad de Logística y dejó importantes avances que se han continuado, aunque con menor energía. El gobierno próximo y los distintos usuarios integrantes – estatales y particulares- de un Sistema Logístico Integrado de Comercio Exterior deben tomar nota de la necesidad del país de contar con el de la mejor excelencia que se pueda y poner su mano en lograrlo en el menor tiempo posible. Capacidad hay en el país y movilizarla en ese empeño depende en gran parte el desarrollo de Chile

Aprovechemos la holgura impensada que nos dio el menor crecimiento económico del comercio y sus transporte que pasó de ser superior en varias veces el crecimiento del PIB mundial a una fracción del mismo, para adoptar la mejor decisión en el desarrollo de los puertos de la zona central, que necesariamente debe considerar las cuatro dimensiones de toda decisión pública: técnica, económica, social y política. La capacidad del sistema de puertos para acompañar sin restricciones de oferta es una condición necesaria e insustituible para la competitividad de nuestras exportaciones y de la economía del país. Pero para que esas inversiones necesarias den sus mejores frutos pongamos ahora también nuestros esfuerzos en desarrollar una Política Pública de Estado para la Logística del Comercio Exterior e Interior del país. 🇨🇱



¿EN QUÉ CONSISTE EL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO PORTUARIO: ACCESIBILIDAD VIAL Y PORTUARIA 2017 PARA LA V REGIÓN?

A MEDIADOS DE ABRIL, EL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES EN CONJUNTO CON EL MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS EMITIÓ UN DOCUMENTO QUE BUSCA SOLUCIONAR LAS PRINCIPALES FALENCIAS EN LOS ACCESOS VIALES PARA LOS 10 PUERTOS ESTATALES.

Se estima que más del 90% de la carga que se transporta en el país es por carreteras ("Transporte 2016", Colegio de Ingenieros A.G. de Chile). Es por eso que debido al uso y desgaste de las rutas, la falta de seguridad en los caminos, el aumento del flujo de transportes livianos y los futuros proyectos de expansión portuaria, uno de los principales cuellos de botella en materia de logística son los accesos viales. Ante esta necesidad de conectividad fluida entre los puertos y sus hinterlands, el gobierno a través del **Plan Nacional de Desarrollo Portuario: Accesibilidad Vial y Portuaria 2017** propuso 32 iniciativas de inversión en distintas redes viales logísticas desde Arica hasta Magallanes.

Plan para la macrozona central

En vías de potenciar la V región en búsqueda de aguas abrigadas, nos enfocaremos en los 9 proyectos viales propuestos en el Plan entre los puertos de Valparaíso y San Antonio que se encuentran actualmente en diferentes etapas.

1) Mejoramiento accesibilidad al puerto de Valparaíso

Problema:

Capacidad de acceso a terminales afectado por el bloqueo de camiones producido en bifurcación en la entrada al terminal 1 y por flujo de peatones en la interzona del muelle Prat.

Solución:

Construcción de una nueva estructura vial que incluirá tres 3 pistas de bajada y una 1 pista de subida en el acceso a los terminales. Además de la construcción de un paso vial soterrado con dos 2 pistas que permitirá la circulación de camiones y vehículos en el sector Muelle Prat.

Inversión [MM\$]	13.900	VAN [MM\$]	16.594	TIR	19,00%
------------------	--------	------------	--------	-----	--------

Estado del proyecto

(2015- 2017) Estudio de ingeniería de detalle y tramitación ambiental.

Planificación tentativa

(2017- 2018) En búsqueda de financiamiento de la ejecución de obras. Sujeto a asignación de recursos por parte de la Dirección de Presupuestos del Ministerio de Hacienda.

(2019) Ejecución de obras.

2) Acceso a nuevo Terminal sector Yolanda

Problema:

Además de la falta de accesos viales a Valparaíso y Viña del Mar, se agrega la necesidad de construir un acceso alternativo a Valparaíso debido a la futura construcción del Proyecto Terminal 3.

Solución:

Construir un nuevo acceso a Valparaíso desde la Ruta 68 por la quebrada de Cabritería, que permita el mejoramiento de la conectividad y accesibilidad a la vía longitudinal costera (Av. España) y al futuro Terminal 3 - Yolanda.

Inversión [MM\$]	93.573	VAN [MM\$]	80.641	TIR	13,51%
------------------	--------	------------	--------	-----	--------

Estado del proyecto

En búsqueda de financiamiento para estudio de ingeniería de detalle.

3) Mejoramiento y habilitación R 60CH (La Pólvara) S:CR 68 - ACC PUERTO

Problema:

Riesgo de seguridad vial para usuarios de la Ruta 60 CH, entre la Ruta 68 y el puerto de Valparaíso, producto de marcadas pendientes y en ocasiones niebla densa.

Soluciones:

1. Mejorar el estándar del camino para una velocidad de operación de 80 Km/hr en tramo Laguna Verde-Placilla y de 70 Km/h en tramo de fin de calzada de 4 pistas y salida del túnel 1.
2. Modificación geométrica y conexión sector enlace Las Cenizas (incluye conexión Avenida Décima-con Camino La Pólvara).
3. Modificación geométrica de los enlaces con conexión El Vergel, acceso al cementerio y al vertedero, sector ZEAL-Laguna Verde, camino costero y conexión ZEAL-Camino La Pólvara.
4. Creación de vial de servicio o caleterías sector Placilla hasta sector cementerio. Lado sur. Mejoramiento conexiones Placilla Oriente - Poniente y enlace Cardenal Samoré.

Inversión [MM\$]	61.031	VAN [MM\$]	14.803	TIR	8,82%
------------------	--------	------------	--------	-----	-------

Estado del proyecto

En búsqueda de financiamiento para estudio de ingeniería de detalle.

Planificación tentativa

(2017- 2018) Coordinar el desarrollo del estudio de ingeniería de detalle.

(2019- 2020) Realizar estudio de ingeniería de detalle.

(2021) En búsqueda de financiamiento de la ejecución de obras.

(2022- 2023) Ejecución de obras.

4) Mejoramiento de Ruta 68

Problema: Congestión vial en Ruta 68, causada por vehículos livianos en los tramos Santiago - Túnel Lo Prado y Casablanca - Acceso a Puerto de Valparaíso.

Solución: Materializar proyectos complementarios de mejora para la Ruta 68 que permitan dar capacidad operativa hasta la futura licitación entre 2020-2025. Dentro de las mejoras planteadas se encuentra ampliación terceras pistas en el tramo Santiago - Túnel Lo Prado, el mejoramiento de enlaces, construcción de nuevas calles de servicio y puentes, entre otras obras.

Inversión [MM\$] 149.393 (Preliminar) VAN [MM\$] TIR 290.066 (Preliminar) TIR 19,35% (Preliminar)

Estado del proyecto

(2014- 2017) Estudio de demanda y evaluación social, Ruta 68 y Ruta 78.

Planificación tentativa

(2017) Estudio de demanda y evaluación social, Ruta 68 y Ruta 78.

(2017- 2018) En búsqueda de financiamiento para implementar las alternativas propuesta.

(2019- 2021+) Realizar estudios necesarios.

(2022) Implementación de las medidas.

5) Mejoramiento vías aledañas al puerto de San Antonio

Problema:

Pavimento de bajo estándar en algunas vías de uso portuario, a excepción del sector sur y conflicto en la intersección Aníbal Pinto con Primero de Enero por interacción entre flujos de camiones que se dirigen a la zona de espera y los que egresan del puerto.

Soluciones:

1. Pavimentación calle Aníbal Pinto, entre 1 de Enero y curva de acceso a rotonda.
2. Pavimentación calle O'Higgins, desde Sector La Playa Hasta calle Pablo Neruda.
3. Pavimentación calle La Playa, entre O'Higgins y Primero de Enero.
4. Mejoramiento de conectividad entre Primero de Enero y Aníbal Pinto, mediante la construcción de una rotonda de acceso.

Inversión [MM\$] 1.632 VAN [MM\$] - TIR -

Estado del proyecto

(2017) En búsqueda de financiamiento para implementar los proyectos 3 y 4.

Planificación tentativa

(2017) En búsqueda de financiamiento de la ejecución de obras.

(2018) Ejecución de Obras.



6) Construcción conexión vial Acceso Norte a San Antonio

Problema:

Acceso a Terminal Panul por el centro de San Antonio, complicando el tránsito con peatones y flujo urbano.

Solución:

Construcción de un nuevo acceso por el norte de la ciudad de San Antonio y mejoras en la geometría de acceso al estacionamiento del Terminal Panul.

Inversión [MM\$] 13.275 VAN [MM\$] 913 TIR 7,00%

Estado del proyecto

(2015- 2017) Estudio de ingeniería de detalle.

Planificación tentativa

(2017) Estudio de ingeniería de detalle.

2017- 2020) En búsqueda de financiamiento de la ejecución de obras.

(2019-2020) Ejecución de obras.

7) Mejoramiento Acceso Sur del puerto de San Antonio

Problema:

Falta de capacidad vial del acceso a los distintos terminales portuarios, lo cual empeoraría con la entrada en operación de nuevos proyectos como el Proyecto Puerto de Gran Escala (PGE).

Solución:

Mejoramiento del acceso actual, mediante una alternativa de trazado que consiste en ampliar el acceso actual a tres pistas por sentido desde el empalme actual de la Ruta 66 hasta el entronque entre el acceso al Puerto de Gran Escala y el acceso a los terminales actuales (PCE y STI).

Inversión [MM\$] 35.284 VAN [MM\$] 2.622 TIR 7,80%

Estado del proyecto

(2016- 2017) Estudio de ingeniería básica.

Planificación tentativa

(2017) Estudio de Ingeniería básica.

(2017) Licitación ingeniería de detalle.

(2018) Estudio de ingeniería de detalle.

(2019- 2020) Ejecución de obras.

8) MEJORAMIENTO DE RUTA 78

Problema:

Congestión vial en Ruta 78, en el tramo urbano entre Autopista Central y Talagante principalmente en horarios punta y provocada fundamentalmente por los vehículos livianos.

Solución:

Extender por 2 años más la actual concesión de la Ruta 78, a cambio de construir terceras pistas entre el kilómetro 4,5 (Lo Errázuriz) y el kilómetro 39,1 (Talagante).

Inversión [MM\$] 53.069 (Preliminar) VAN [MM\$] 171.342 (Preliminar) TIR 23,5% (Preliminar)

Estado del proyecto

(2015- 2017) Estudio de demanda y evaluación social, Ruta 68 y Ruta 78.

Planificación tentativa

(2017) Realización de estudios restantes Ruta 78.

(2018- 2019) Construcción de obras asociadas a extensión de la concesión.

9) MEJORAMIENTO DE RUTA 66

Problema:

Bajo estándar en Ruta 66 o Camino de la Fruta. La ruta posee problemas de seguridad vial, debido a que presenta sectores con alta fricción lateral, intersecciones a nivel restrictivas, sectores de fuertes pendientes y restricciones de velocidad por su actual diseño.

Solución:

Concesionar la Ruta 66 que actualmente es de tuición de la Dirección de Vialidad Regional. El proyecto contempla el mejoramiento de la Ruta 66, desde su conexión en Ruta 5 (Pelequén) hasta el acceso al Puerto de San Antonio, con una longitud aproximada de 138 kms. Además, se plantea ampliar a segundas calzadas entre los sectores de Pelequén y Peumo, y una calzada bidireccional ya sea emplazada por la ruta actual o en variante, para el resto del trazado.

Inversión [MM\$] 420.931 VAN [MM\$] 32.489 TIR 6,80%

Estado del proyecto

(2016- 2017) Preparación bases de licitación de la Ruta 66.

Planificación tentativa

(2017) Llamado a Licitación de la Ruta 66.

(2017- 2018) Adjudicación de concesión Ruta 66.

(2018- 2019) Realizar estudios de ingeniería restantes.

(2020- 2021) Expropiaciones y ejecución de obras de la concesión Ruta 66. 



Puerto Central (PCE).

¿CÓMO OPERAN LOS CONCESIONAMIENTOS PORTUARIOS?

POR EL AÑO 2030, LA MAYORÍA DE LOS CONTRATOS DE CONCESIONAMIENTO DE LOS TERMINALES PORTUARIOS DE LOS PRINCIPALES TERMINALES DE LA QUINTA REGIÓN FINALIZAN, LO CUAL PODRÍA SER UNA OPORTUNIDAD PARA ADJUDICARSE LOS PRÓXIMOS CONCESIONAMIENTOS DE LOS PROYECTOS DE GRAN ESCALA

Actualmente, los concesionarios de frentes de atraque de la quinta región que atienden carga son cinco, entre el puerto de Valparaíso y San Antonio.

• Valparaíso

Terminal Pacífico Sur Valparaíso S.A. (TPS): Se adjudicó la concesión en el año 1999 e inició sus operaciones en enero del año 2000 con un plazo de 20 años con opción de extensión a 30. Su objetivo es la operación y administración del Terminal N° 1 de Puerto Valparaíso.

Terminal Cerros de Valparaíso S.A. (TCVAL): El año 2013 fue el comienzo de sus operaciones, las cuales tienen fecha de término hasta dentro de 30 años. Su función es la operación y administración del Terminal N° 2 de Puerto Valparaíso.

• San Antonio:

San Antonio Terminal Internacional (STI): Posee un contrato de concesión del frente de atraque Molo Sur del puerto de San Antonio, que tiene una vigencia de 20 años a partir del 10 de noviembre de 1999. Por medio de este contrato STI tiene una concesión exclusiva para desarrollar, mantener y explotar el frente de atraque, incluyendo el derecho a cobrar a los usuarios tarifas básicas por servicios básicos, y tarifas especiales por servicios especiales prestados en el frente de atraque. Su contrato tiene vigencia hasta el 31 de diciembre de 2024.

Puerto Panul: Administra el Sitio N°8 del Terminal Norte. Inició sus operaciones en San Antonio el año 2000 y su contrato finaliza el 31 de diciembre de 2029.

Puerto Central (PCE): Opera el frente de atraque Costanera- Espigón del Puerto de San Antonio. Se adjudicó la concesión en el año 2011, por lo que el contrato finaliza el 11 de noviembre de 2031.

¿Qué dice la Ley acerca de los concesionamientos?

Duración: De acuerdo a la ley 19.542, las empresas podrán dar en arrendamiento u otorgar concesiones portuarias de sus bienes hasta por treinta años. Sin embargo, cuando la finalidad del arrendamiento o de la concesión sea ajena a la actividad portuaria, su duración no podrá exceder de diez años.

Obligaciones: El concesionario, por el solo ministerio de la ley, quedará obligado a destinar los bienes concesionados a la atención de naves y movilización de carga, mantenerlos adecuadamente, dar servicio y establecer tarifas públicas en condiciones no discriminatorias.

Participación de terceros: Tratándose de frentes de atraque, la participación de terceros sólo se efectuará a través de concesiones portuarias. Para que proceda otorgarlas, en los puertos o terminales estatales de la región deberá existir otro frente de atraque capaz de atender la nave de diseño de aquel frente objeto de la concesión portuaria; de lo contrario, el directorio deberá contar con un informe de la Comisión Preventiva Central, establecida en el decreto ley N° 211, de 1973, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado fue fijado por decreto supremo N° 511, de 1980, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción. En este caso, las concesiones deberán realizarse en los términos que establezca el citado informe.

Constitución: Deberán constituirse, dentro de los noventa días siguientes a la fecha de adjudicación de la concesión como sociedad anónima, cualquiera que sea el número de sus accionistas, de giro exclusivo, y se registrarán por las normas de las sociedades anónimas abiertas. Su objeto será el desarrollo, mantención y explotación del frente de atraque respectivo.



Relación con otros concesionarios: Sólo podrán relacionarse en los términos que señala el Título XV de la ley N° 18.045, sobre Mercado de Valores, con otros concesionarios que desarrollen, conserven o exploten frentes de atraque dentro del mismo puerto o terminal, así como con aquellos concesionarios de una misma región que desarrollen, conserven o exploten un frente de atraque en que pueda operar la máxima nave de diseño en los puertos estatales de esa región, de conformidad y con estricta sujeción a las condiciones que para dicho efecto hayan sido previamente fijadas por la Comisión Preventiva establecida en el decreto ley N° 211, de 1973, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado fue fijado por decreto supremo N° 511, de 1980, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción.

Fin de concesión/ nueva licitación: Concluida la vigencia de una concesión portuaria, la empresa respectiva deberá proceder a licitar una nueva, pudiendo mantener, disminuir o aumentar los bienes y derechos que incluya. La correspondiente licitación deberá efectuarse con la anticipación necesaria para que no exista interrupción en la prestación de servicios entre ambas concesiones.

Construcción de nuevos frentes: La construcción y desarrollo de nuevos frentes de atraque deberá realizarse mediante concesiones portuarias, licitadas públicamente. En caso de no haber interesados o que las ofertas no se adecuen a las bases, las empresas podrán emprender tales inversiones con recursos propios.

Subsidios: Las empresas, en caso alguno, podrán obtener créditos, subsidios, fianzas o garantías del Estado o de cualquiera de sus organismos, entidades o empresas, sino en los casos en que ello fuere posible para el sector privado y en iguales condiciones. Asimismo, las empresas no podrán otorgar subsidios o subvenciones de ninguna naturaleza a las inversiones de terceros en los puertos y terminales de su competencia. 🇨🇱

Algunos alcances

Los 2 principales concesionarios de los terminales de la región de Valparaíso finalizan su contrato de concesión el 2029, fecha que coincide con la que se considera debiera estar en el funcionamiento los nuevos frentes de atraque, lo cual les brinda una alternativa para poder ofertar nuevamente sus servicios como concesionarios.

Considerando los megaproyectos en la macrozona central de manera individual, se debe tener presente el mejor dimensionamiento y segregación en distintos concesionarios, para no producir ineficiencias y costos productivos, desde el punto de vista de las restricciones generales del Puerto y propias de cada concesionario.



Presidente de Panamá, Juan Carlos Varela, junto a su comitiva, autoridades locales y ejecutivos de Puerto Valparaíso.

VISITA DEL PRESIDENTE DE PANAMÁ A PUERTO VAPARAÍSO

EL ENCUENTRO ESTUVO MARCADO POR LA PRESENCIA DE AUTORIDADES LOCALES COMO EL INTENDENTE DE VALPARAÍSO, GABRIEL ALDONEY, EL ALCALDE DE LA CIUDAD, JORGE SHARP Y EJECUTIVOS DE EPV.

El pasado miércoles 26 de abril, la Empresa Portuaria de Valparaíso recibió en sus instalaciones a una visita ilustre: Juan Carlos Varela, Presidente de Panamá junto a su comitiva en el marco de su misión oficial a Chile.

Luego de reunirse el día anterior con la Mandataria Michelle Bachelet, el gobernante panameño pudo recorrer el puerto de

Valparaíso, conocer su funcionamiento y parte los proyectos de su Plan de Desarrollo.

Cabe destacar que Chile es el tercer usuario del Canal de Panamá y el intercambio comercial entre nuestro país y Panamá es de casi 800 mil toneladas anuales, especialmente de fruta, cobre, plásticos y textiles. 🇵🇷



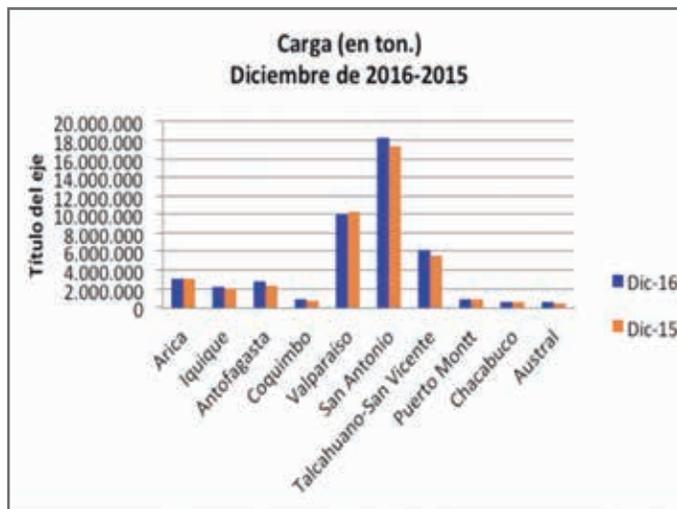
1.- Gonzalo Davagnino, Gerente general EPV; José Antonio Sosa, embajador de Panamá; Jorge Sharp, alcalde de Valparaíso; Gabriel Aldoney, intendente región de Valparaíso; Raúl Urzúa, presidente Directorio EPV. 2.- Uno de los principales temas tratados por las autoridades fue el impulso en conjunto del eje Valparaíso-Panamá como ruta de cruceros en el futuro próximo. 3.- Raúl Urzúa, presidente Directorio de Empresa Portuaria Valparaíso; Jorge Sharp, alcalde de Valparaíso; Gabriel Aldoney, intendente región de Valparaíso; Juan Carlos Varela, Presidente de Panamá. 4.- Ronal Campbell; Rolando López, director Consejo de Seguridad Nacional; Carlos Cárcamo, coordinador comercial Empresa Portuaria Valparaíso. 5.- Eduardo Carles; ministro de Desarrollo Agropecuario de Panamá; Cristian Jara, cónsul de Chile en Panamá; Roberto Roy, ministro para Asuntos del Canal y Gonzalo Davagnino, gerente general de Empresa Portuaria Valparaíso. 6.- Eduardo Carles; Roberto Roy, ministro para Asuntos del Canal; Cristian Calveti, gerente de Asuntos Corporativos de Empresa Portuaria Valparaíso; Nicole Wong, directora general de Política Exterior; José Antonio Sosa, embajador de Panamá.

Resumen puertos SEP

Transferencia de Carga (en ton.)

Empresa Portuaria	Dic-16	Dic-15	Var 16/15
Arica	3.089.182	3.067.205	0,72%
Iquique	2.205.371	2.061.573	6,98%
Antofagasta	2.751.018	2.287.872	20,24%
Coquimbo	829.675	733.232	13,15%
Valparaíso	9.974.479	10.235.260	-2,55%
San Antonio	18.210.121	17.405.822	4,62%
Talcahuano-San Vicente	6.187.388	5.622.777	10,04%
Puerto Montt	827.511	864.138	-4,24%
Chacabuco	523.888	485.361	7,94%
Austral	471.795	450.521	4,72%
Total	45.070.429	43.213.762	4,30%

Fuente: SEP



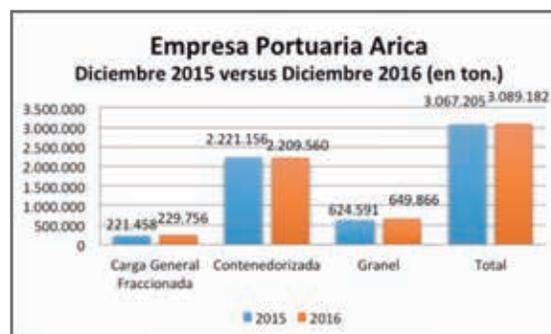
Fuente: SEP

Puerto de Arica

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

Carga	Carga		Variación
General Fraccionada	Contenedorizada	Granel	Porcentual
221.458	2.221.156	624.591	3.067.205
229.756	2.209.560	649.866	3.089.182
			0,72%

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	13.597	233.676	62.188	309.461
Agosto	21.222	187.844	68.347	277.413
Septiembre	1.809	177.169	39.543	218.521
Octubre	36.201	228.064	61.776	326.041
Noviembre	13.244	172.592	45.987	231.823
Diciembre	21.772	193.928	54.404	270.104
Total	229.756	2.209.560	649.866	3.089.182

Fuente: SEP

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

Carga General Fraccionada	Carga Contenedorizada	Granel	Total	Variación Porcentual
425.793	1.578.364	57.416	2.061.573	
370.270	1.795.386	39.715	2.205.371	6,98%

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	43.142	170.233	0	213.375
Agosto	29.710	173.013	1.965	204.688
Septiembre	31.123	156.544	0	187.667
Octubre	39.822	173.526	29.800	243.148
Noviembre	25.499	141.963	0	167.462
Diciembre	37.522	174.179	0	211.701
Total	370.270	1.795.386	39.715	2.205.371

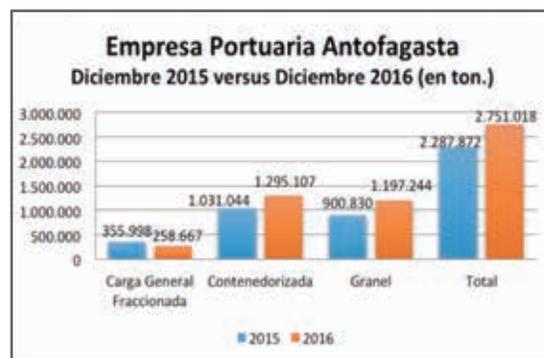
Fuente: SEP

Empresa Portuaria de Antofagasta

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

Fuente: SEP

Carga General	Carga Fraccionada	Carga Contenedorizada	Granel	Total	Variación Porcentual
355.998	258.667	1.031.044	900.830	2.287.872	
258.667		1.295.107	1.197.244	2.751.018	20,24%



Fuente: SEP

Carga Transferida Total Puerto Antofagasta (en ton.)

Valores Mensuales	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	153.710	152.463	330.871
Junio	6.330	44.654	67.525	118.509
Julio	17.043	105.969	108.909	231.921
Agosto	5.942	86.297	96.485	188.724
Septiembre	45.950	65.156	91.153	202.259
Octubre	23.834	112.121	111.079	247.034
Noviembre	26.930	139.780	84.483	251.193
Diciembre	19.953	113.692	118.705	252.350
Total	258.667	1.295.107	1.197.244	2.751.018

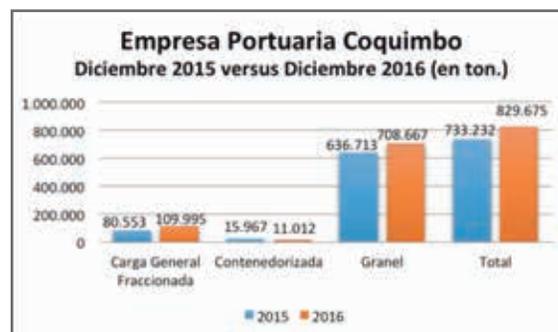
Fuente: SEP

Puerto de Coquimbo

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

Fuente: SEP

Carga General	Carga Fraccionada	Carga Contenedorizada	Granel	Total	Variación Porcentual
80.553	109.995	15.967	636.713	733.232	
109.995		11.012	708.667	829.675	13,15%



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	13.019	0	80.107	93.126
Agosto	563	6	48.479	49.047
Septiembre	0	0	69.627	69.627
Octubre	15.021	0	38.450	53.471
Noviembre	6.279	0	82.835	89.113
Diciembre	23.546	8.238	78.040	109.824
Total	109.995	11.012	708.667	829.675

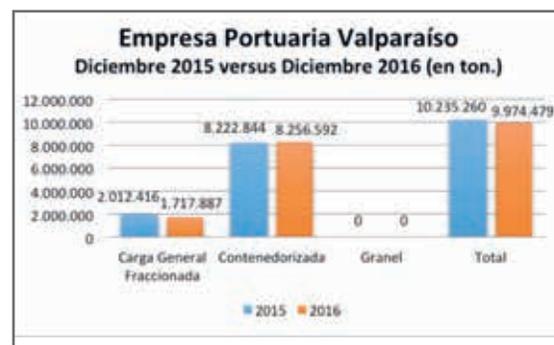
Fuente: SEP

Puerto de Valparaíso

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

Fuente: SEP

Carga General	Carga Fraccionada	Carga Contenedorizada	Granel	Total	Variación Porcentual
2.012.416	8.222.844	0	10.235.260		
1.717.887	8.256.592	0	9.974.479 (*)	-2,55%	



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	99.765	632.334	0	732.100
Agosto	114.624	729.379	0	844.002
Septiembre	120.215	861.345	0	981.560
Octubre	191.399	673.608	0	865.006
Noviembre	88.054	633.241	0	721.294
Diciembre	169.585	781.662	0	951.247
Total	1.717.887	8.256.592	0	9.974.479 (*)

Fuente: SEP

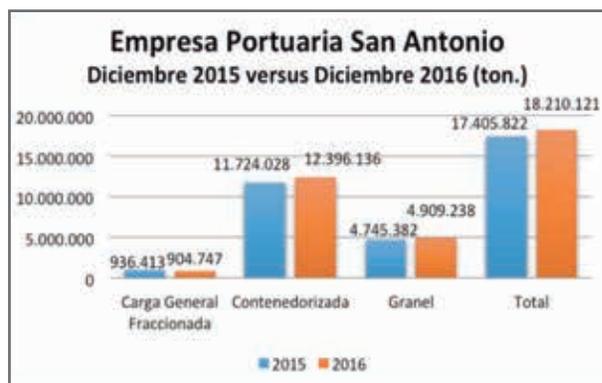
(*) Puerto Valparaíso registra 10.188.948 toneladas (incluye Falso Embarque)

Puerto de San Antonio

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

Fuente: SEP

Carga	Carga			Variación
General Fraccionada	Contenedorizada	Granel	Total	Porcentual
936.413	11.724.028	4.745.382	17.405.822	
904.747	12.396.136	4.909.238	18.210.121	4,62%



Fuente: SEP

Carga Transferida Total Puerto San Antonio (en ton.)

Valores Mensuales				
Mes	Carga Fracc. 2016	Contenedorizada 2016	Graneles 2016	Total 2016
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	65.744	1.094.358	503.464	1.663.567
Agosto	63.690	979.818	554.027	1.597.535
Septiembre	79.773	629.304	516.357	1.225.435
Octubre	82.901	1.121.750	574.648	1.779.299
Noviembre	102.233	903.043	394.984	1.400.260
Diciembre	48.730	1.070.151	394.700	1.513.581
Total	904.747	12.396.136	4.909.238	18.210.121

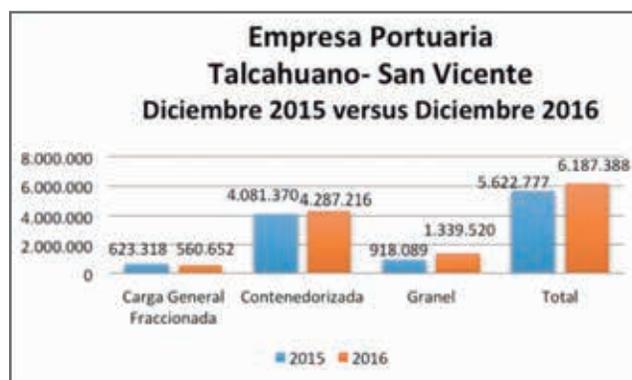
Fuente: SEP

Puerto Talcahuano – San Vicente

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

Fuente: SEP

Carga	Carga			Variación
General Fraccionada	Contenedorizada	Granel	Total	Porcentual
623.318	4.081.370	918.089	5.622.777	
560.652	4.287.216	1.339.520	6.187.388	10,04%



Fuente: SEP

Puerto Talcahuano – San Vicente

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	60.772	362.959	11.683	435.414
Junio	35.415	350.270	211.140	596.825
Julio	34.345	391.609	5.140	431.094
Agosto	45.544	334.633	137.931	518.107
Septiembre	47.819	399.825	167.534	615.177
Octubre	40.860	391.950	155.420	588.230
Noviembre	57.001	374.322	70.146	501.468
Diciembre	35.391	374.854	139.309	549.553
Total	560.652	4.287.216	1.339.520	6.187.388

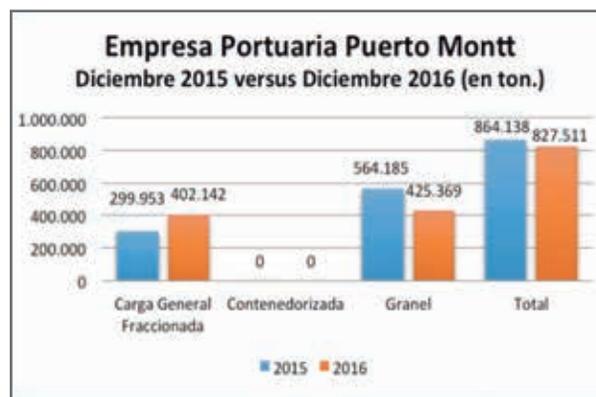
Fuente: SEP

Empresa Portuaria de Puerto Montt

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

Fuente: SEP

Carga General	Carga Fraccionada	Carga Contenedorizada	Granel	Total	Variación Porcentual
299.953	0	564.185	864.138		
402.142	0	425.369	827.511		-4,24%



Fuente: SEP

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

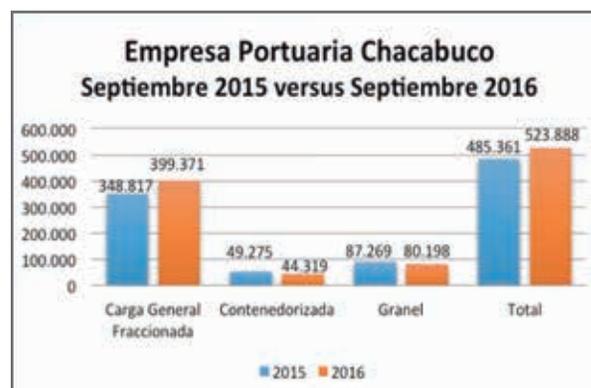
Valores Mensuales				
Mes	Carga Fracc. 2016	Contenedorizada 2016	Graneles 2016	Total 2016
Enero	23.281	0	20.158	43.439
Febrero	20.159	0	41.876	62.035
Marzo	39.920	0	12.352	52.272
Abril	46.235	0	47.610	93.845
Mayo	41.960	0	30.108	72.068
Junio	39.439	0	38.620	78.059
Julio	43.821	0	39.857	83.678
Agosto	26.722	0	56.272	82.994
Septiembre	28.244	0	65.214	93.458
Octubre	26.411	0	37.837	64.248
Noviembre	30.930	0	4.338	35.268
Diciembre	35.020	0	31.127	66.147
Total	402.142	0	425.369	827.511

Fuente: SEP

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

Fuente: SEP

Carga	Carga			Variación
General Fraccionada	Contenedorizada	Granel	Total	Porcentual
348.817	49.275	87.269	485.361	
399.371	44.319	80.198	523.888	7,94%



Fuente: SEP

Carga Transferida Total Puerto de Chacabuco (en ton.)

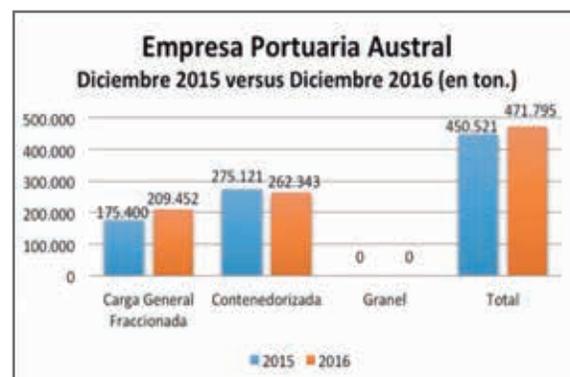
Valores Mensuales				
Mes	Carga Fracc. 2016	Contenedorizada 2016	Graneles 2016	Total 2016
Enero	26.849	4.558	10.270	41.677
Febrero	30.963	2.599	10.477	44.039
Marzo	30.174	3.181	534	33.889
Abril	30.518	3.293	10.650	44.461
Mayo	38.087	2.113	965	41.165
Junio	33.743	3.458	10.624	47.825
Julio	35.198	6.085	451	41.734
Agosto	33.245	2.637	11.156	47.038
Septiembre	34.540	4.332	11.597	50.469
Octubre	42.442	4.461	614	47.517
Noviembre	32.159	2.653	12.021	46.833
Diciembre	31.453	4.949	839	37.241
Total	399.371	44.319	80.198	523.888

Fuente: SEP

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

Fuente: SEP

Carga	Carga			Variación
General Fraccionada	Contenedorizada	Granel	Total	Porcentual
175.400	275.121	0	450.521	
209.452	262.343	0	471.795	4,72%



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	13.072	26.902	0	39.974
Agosto	13.890	16.877	0	30.767
Septiembre	13.172	20.929	0	34.101
Octubre	14.421	25.067	0	39.488
Noviembre	19.489	17.664	0	37.153
Diciembre	40.195	25.795	0	65.990
Total	209.452	262.343	0	471.795

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