



marítimo portuario

Ports Policy Review of Chile:

# La Radiografía de la OCDE a las políticas portuarias chilenas



www.maritimoportuario.cl - Edición N°078 - Noviembre - Diciembre 2016

Túnel Agua Negra,  
cada vez más  
cerca  
Pág. 04

Los alcances  
del Cabotaje en Chile  
Parte 1  
Pág. 34

Nuevas teorías  
en torno el  
hundimiento del Titanic  
Pág. 22

Especial  
Exponaval-  
Transport 2016  
Pág. 12



## Agencias Marítimas Agental Ltda.



### BRINDAMOS SERVICIOS PORTUARIOS Y LOGISTICOS DE EXCELENCIA

POSEMOS UNA RED NACIONAL PARA CLIENTES SATISFECHOS

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

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

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

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

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

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

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

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

## Agencias Marítimas Agental Ltda.

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



**Director Marítimo Portuario**  
Marcelo Valencia G.

**Gerente Comercial**  
Nicolás Díaz – Pinto A.

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

**Subgerente de Admin. y Finanzas**  
Eduardo González G.

**Periodista**  
Daniela Valenzuela V.

**Colaboradora**  
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](mailto: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

**Nº78 NOVIEMBRE/DICIEMBRE 2016**   
**ISSN 0717-5507**

- 03** Editorial
- 04** Túnel Agua Negra, cada vez más cerca
- 10** IST premió a empresas adherentes por su compromiso con el cuidado de la vida
- 12** Especial Exponaval- Transport 2016
- 16** La radiografía de la OCDE a las políticas portuarias chilenas
- 22** Nuevas teorías en torno al hundimiento del Titanic
- 24** Puerto Valparaíso cierra un año auspicioso y planea un 2017 para seguir trabajando en sus proyectos
- 28** Destacados
- 30** Nueva aplicación para telefonía móvil pone a la Autoridad Marítima al alcance de un click
- 32** Cruceros
- 34** Los alcances del Cabotaje en Chile. Parte 1
- 40** Exponaval- Transport 2016: el evento más esperado por la industria
- 42** Estadísticas



# AGUNSA

## Más de 50 años *generando confianza* en nuestros clientes

Agenciamiento  
Portuario



Lanchas y  
Remolcadores



Representaciones  
Aéreas



Pilotaje  
Estrecho de  
Magallanes



Equipos  
Portuarios



Representaciones  
Marítimas



Bunkering



[www.agunsa.com](http://www.agunsa.com)

---

# CABOTAJE, DIFERENTES REALIDADES DE NORTE A SUR

---

El cabotaje es sin duda, una actividad importante dentro de la economía de nuestro país, ya que representa un 20% de la carga transferida en los puertos chilenos según cifras de la Cámara Marítima y Portuaria. Es más, en el año 2010 el tonelaje de transportado en cabotaje en los puertos chilenos fue de 11.806.559, aumentando a 14.897.895 en 2015 (Boletín estadístico Directemar 2016).

Últimamente el tema de cómo opera el cabotaje se levantó nuevamente como tema contingente, puesto que el International Transport Forum, organismo de la OCDE planteó en el documento *Ports Policy Review of Chile* que había que liberalizar el cabotaje para banderas extranjeras.

Sin embargo, en Chile, el movimiento de estas cargas y tráfico naviero por concepto de cabotaje es diferente para la zona norte y centro, donde la mayoría son graneles líquidos y sólidos; en cambio en el sector sur-austral, el cabotaje es base fundamental de la integración física y económica de la conectividad de la zona, movilizandno sólo carga, sino también pasajeros.


Reiteramos nuestra posición de que la liberalización del cabotaje debe ser para la Marina Mercante de Altura. De esta forma, se pueden optimizar los recursos potenciales de naves internacionales que llegan a nuestras costas, debido a que se puede aprovechar su régimen de servicios regulares.

No obstante, también consideramos que se deben mantener las normas de cabotaje actual para proteger las operaciones

marítimas de conectividad existentes en la zona sur-austral donde hay servicios muy regulares relacionados con la materia desarrollados por la Marina Mercante costera existente en esa zona.

Por otra parte, las naves bajo otras banderas -que no se rigen por la normativa chilena en términos tributación, salarios y leyes sociales- tienen ventajas competitivas que a mediano plazo podrían impactar negativamente a los armadores de la zona sur, y de paso, a los servicios regulares que requiere la comunidad.

Se podría ocasionar un grave desmejoramiento del servicio al usuario, al afectarse los servicios con itinerarios regulares al permitirse que naves extranjeras tomen, ocasionalmente, en su paso por Chile, carga y pasajeros. Se impediría que la industria local pueda mantener sus servicios regulares en la Zona Sur Austral tanto por condiciones de aislamiento, poder adquisitivo y escasos volúmenes de movimiento de carga y pasajeros.

Finalmente, asociado al concepto de la eficiencia y del costo/beneficio, existe la necesidad de mejorar las condiciones marítimo-oceánico en los tramos largos intermedios, y que presentan un concepto muy distinto al del transporte marítimo costero. Esto lo podemos ver en los altos componentes de costos finales de transporte marítimo que presentan diversas empresas cuyas cargas usan necesariamente el cabotaje, fluctúan entre un 20% y 35% del valor total. 



# TÚNEL AGUA NEGRA, CADA VEZ MÁS CERCA

---

EL PASO FRONTERIZO QUE CONECTA CON ARGENTINA, ESPERA DAR VIDA A UN MEGAPROYECTO QUE MODERNIZARÁ LAS ACTUALES RUTAS, CONVIRTIÉNDOLO EN UNO DE LOS PRINCIPALES HITOS LOGÍSTICOS DE LA ACTUALIDAD.

---



El complejo fronterizo Agua Negra tiene una altura de 4.779 metros y está ubicado en la IV región en la provincia de Elqui, en las coordenadas Latitud Sur 30° 12' - Longitud Oeste 69° 50'. De acuerdo a las cifras de la Unidad de Pasos Fronterizos del ministerio del Interior y Seguridad Pública, en el año 2013, transitaron 33.436 personas y 9.798 vehículos.

Durante los últimos años los gobiernos de Chile y Argentina han estado trabajando en uno de los proyectos más ambiciosos del último tiempo, el Túnel Agua Negra, que comunicará la región de Coquimbo y la provincia de San Juan a través de la cordillera de Los Andes.

### **¿En qué consiste?**

La obra que permitirá disminuir el Paso en 44 kilómetros de longitud y mil metros de altura., consistirá en dos túneles paralelos de unos 13,9 kilómetros entre ambos países. Uno para cada sentido de circulación; ascendente desde Chile hacia Argentina y descendente en sentido contrario. Las estructuras tendrán entre sí una separación variable de entre 40 y 50 metros.

En nuestro país la entrada al túnel se ubicaría a 3.620 metros sobre el nivel del mar, y por el lado de Argentina, la entrada estaría localizada a 4.085 metros sobre el nivel del mar.

A su vez, están contempladas en el interior de los túneles, curvas de radios altos y calzadas con un total de 7,5 metros de ancho, las que contarán con espacios laterales para la circulación de los peatones. Cabe destacar que la altura para el paso de los vehículos será de 4,8 metros.

Asimismo, para mayor seguridad contará con galerías para emergencias que conectan ambos túneles cada 250 metros y galerías de interconexión vehicular cada 1.550 metros.

### **Obras exteriores**

Además de la gran obra, se construirán instalaciones en las proximidades del túnel. Entre éstas se destacan:

- Edificios de control fronterizo.
- Una subestación, el patio de alta tensión y el grupo generador ubicados el Centro de Control Operativo a distancia.
- El Centro de Mantenimiento e intervención a distancia.

Presidenta Michelle Bachelet junto al ministro de Transporte de Argentina, Guillermo Dietrich entre otras autoridades en el Palacio de La Moneda en el marco del acuerdo Túnel Agua Negra. Imagen Prensa Presidencia.



Así luce la frontera a la altura del Paso Agua Negra, donde se espera construir el megaproyecto.



El proyecto cuenta con dos túneles de dos pistas cada uno (imagen referencial).

### Financiamiento

El Banco Interamericano de Desarrollo aseguró que financiará el Proyecto Binacional del Túnel de Agua Negra con US\$1.500 millones y en préstamos acumulativos a lo largo del período de construcción que se estima de 8 a 10 años.

### Beneficios del proyecto

En el documento “Túnel Internacional Paso de Agua Negra y sus desafíos” del año 2014, el ministerio de Obras Públicas dio a conocer los impactos positivos del proyecto:

- Refuerza descentralización e integración en un eje de 10 millones de habitantes.
- Aumenta atractivo del eje para comercio, industria, servicios y desarrollo de las ciudades y centros poblados. Principalmente Coquimbo-La Serena, San Juan, Córdoba, Rosario.
- Aumento del turismo en el área y de beneficios para los proveedores de servicios del sector. Mayor desarrollo del turismo sol y playa, astronómico, deportes extremos, paleontológico, etc.
- Reducción del recorrido actual en 44 kilómetros y de los costos de transporte para actividades económicas instaladas principalmente en el eje Córdoba-San Juan-Coquimbo-La Serena: Cal, insumos mineros, comercio exterior de productos mineros, vinos,



puertosantonia



@puertosantonia



REALIZAMOS  
**2.000**  
MANIOBRAS  
CADA AÑO  
y vamos por +



PUERTO  
SAN  
ANTONIO



El puerto de Coquimbo va a ser uno de los más beneficiados con el túnel Agua Negra.

aceite de oliva, carnes, lácteos, otros productos agropecuarios y productos industriales desde Córdoba.

- Mayor demanda de servicios del puerto de Coquimbo y de los aeropuertos de San Juan y de la región de Coquimbo.
- Aumenta posibilidades de desarrollo de proyectos mineros binacionales.
- Nueva alternativa en caso de cierre de Paso Cristo Redentor.

### Flujo vehicular

Se espera que por el paso transiten unos 2.200 vehículos diarios, de los cuales un 70 % correspondería a transporte de carga. (Gore Coquimbo)

### Empresas interesadas

De acuerdo a las bases entregadas del 19 de octubre del año 2016, las compañías interesadas debían contar con US\$150 millones en capital de trabajo y haber realizado un túnel de montaña, carretero o ferroviario, con cinco kilómetros de longitud, una altura de 1.000 metros y una tapada de 500 metros como mínimo.

No obstante, el plazo de precalificación que vencía el 8 de febrero se debió modificar a una fecha que aún no se ha estipulado, ya que se decidió bajar las exigencias técnicas y financieras para lograr una mayor participación de los consorcios.

### Cronograma estimado

**Octubre 2016:** Precalificación de empresas

**Mayo 2017:** Finalización de la precalificación de empresas

**Junio 2017:** Inicio ofertas de las empresas en junio.

**Inicios 2018:** Adjudicación de las obras

### Vialidad

Además de la construcción de la megaobra, el mejoramiento vial de las zonas aledañas es fundamental para el buen funcionamiento de toda la cadena logística.

El compromiso de integración de caminos entre Chile y Argentina hasta el año 2030 es invertir en los 26 pasos prioritarios US\$ 2.067,8 millones en el lado chileno y US\$ 1.269 millones en el lado argentino.

De acuerdo a estos compromisos de inversiones viales 2015-2030 en pasos fronterizos prioritarios, el paso Agua Negra suma un total estimado de US \$ 130,5 millones en pavimentación. En la parte de Chile, en la zona de Coquimbo se prevén US \$ 100,5 millones y en San Juan, Argentina unos US \$ 30,0 millones.



Obras exteriores al túnel ( imagen referencial).

Dentro de las principales obras viales contempladas a mediano plazo para el período 2016-2020 en pasos prioritarios entre Chile-Argentina están: el mejoramiento Ruta 41 Ch S: Juntas del Toro, el Puente El Camarón, el Embalse La Laguna, el Llano Las Liebres y diseño de la doble calzada La Serena-Las Rojas. Todas estas obras suman US \$ 32,0 millones aproximadamente.

### Conexión con el Corredor Bioceánico

El Túnel Agua Negra además de ser una vía de integración con Argentina, forma parte de un proyecto aún más colosal, se trata del Corredor Bioceánico Central (CBC) que uniría a Brasil con Chile, de Atlántico a Pacífico.

Este corredor tendría unos de 2.472 kilómetros y permitiría unir Porto Alegre con Coquimbo, lo cual según un estudio de la

## Corredor Bioceánico Central



Imagen: @gorecoquimbo

Escuela de Ciencias Empresariales de la Universidad Católica del Norte, permitiría a Chile recibir cargas de Brasil, Argentina, Paraguay y Uruguay, además de contar con una mayor facilidad logística de acceso a 21 puertos, nueve aeropuertos y una red de carreteras aledañas para permitir otras conexiones. 🇨🇱



Claudio Orrego, intendente de la Región Metropolitana, estuvo presente en la ceremonia.

# IST PREMIÓ A EMPRESAS ADHERENTES POR SU COMPROMISO CON EL CUIDADO DE LA VIDA

PUERTO VENTANAS RECIBIÓ EL GRAN PREMIO IST, HERMANN VON MÜHLENBROCK EL PREMIO FUNDADORES, Y LA PSICÓLOGA SUSANA BLOCH EL RECONOCIMIENTO AL CUIDADO DE LA VIDA, ENTRE OTRAS DISTINCIONES.

Con la presencia del superintendente de Seguridad Social, Claudio Reyes, el intendente de la Región Metropolitana, Claudio Orrego, y la subsecretaria de Previsión Social, Jeanette Jara, se realizó el martes 6 de diciembre la Distinción Anual en Prevención 2016, instancia donde el Instituto de

Seguridad del Trabajo reconoció a las personas y entidades que se han destacado por su compromiso con el cuidado de la vida y la seguridad de sus colaboradores, reflejado en sus resultados y aportes en la prevención de accidentes del trabajo y enfermedades profesionales.

El evento, que se realizó en el Club Manquehue de Vitacura, Santiago, contó con la asistencia de más de 200 empresarios y autoridades del sector, quienes, además, pudieron presenciar la exposición magistral de Marco Antonio de la Parra, destacado Psiquiatra, dramaturgo y escritor nacional.

En relación a la premiación, el gerente general de IST, Gustavo González Doorman, destacó que “los adherentes y personas que reconocemos en esta ocasión han incorporado nuevas miradas, logrando resultados que contribuyen a la tarea que tenemos como país en el ámbito del mejoramiento de la seguridad, la salud y la calidad de vida de las trabajadoras y trabajadores de Chile”.

En relación a las premiaciones, la destacada psicóloga Susana Bloch, especialista en psicofisiología y creadora del método Alba Emoting, recibió el Reconocimiento al Cuidado de la Vida, por su aporte en la investigación de las emociones y las derivaciones que éstas han tenido en el ámbito del trabajo. Por su parte, se destacó con el Reconocimiento Mujer Líder, a la periodista Mónica Rincón, por su destacado liderazgo en el ámbito de las comunicaciones y aporte a una cultura más informada, reflexiva y de inclusión social.

El presidente de la Sofofa, Hermann von Mühlenbrock, fue distinguido con el Premio Fundadores, por su destacada trayectoria empresarial, en especial, por su compromiso con el cuidado de la vida en los 29 años que estuvo liderando la empresa Gerdau Aza. Rodolfo García, presidente del Directorio IST, explicó que este premio es un homenaje a los empresarios visionarios de Valparaíso que tomaron la iniciativa creando la primera mutualidad en el país, IST, y distingue a quien a lo largo de su trayectoria encarna ese espíritu innovador y solidario.

### **Distinciones en prevención**

En materia de prevención de riesgos laborales, IST premió las acciones y resultados más importantes, que consideran, en algunos casos, varios períodos sin accidentes del trabajo. Así, el Gran Premio IST fue otorgado a Puerto Ventanas, el



Diego Bulnes, gerente general de Terminal Puerto Arica recibiendo el reconocimiento.

Reconocimiento a la Innovación en Prevención, Sebastián García Tagle de Carozzi, los Premios a la Excelencia, a las empresas Corval, Petrex Agencia en Chile, y Maderas Arauco; los Premios al Mérito, para Electromecánica Isluga, Alimentos Providencia y Concremag.



El Gran Premio IST fue para Puerto Ventanas.

También fueron distinguidos el Comité Paritario de Higiene y Seguridad de Compañía Minera del Pacífico, Minas El Romeral; Diego Bulnes, gerente general de Terminal Puerto Arica; Ángel Cabrera, trabajador de Servicios Mineros Jorge Romero Gómez; y Manuel Guzmán, gerente de Prevención de Riesgos y Medio Ambiente de Metso Chile. 🇨🇧



La Presidenta Michelle Bachelet inauguró la Exponaval 2016.

# ESPECIAL EXPONAVAL TRANS-PORT 2016

---

CON LA PRESENCIA DE LA PRESIDENTA DE LA REPÚBLICA MICHELLE BACHELET SE LLEVÓ A CABO LA FERIA MÁS IMPORTANTE DE LA INDUSTRIA NAVAL Y MARÍTIMA PORTUARIA DE LATINOAMÉRICA.

---

El día martes 29 de noviembre se efectuó la inauguración oficial de Exponaval: X Exhibición de la Industria Naval y Marítima Portuaria de Latinoamérica y Trans-Port, V Exhibición de la Industria Marítima Portuaria para Latinoamérica. Ambos eventos desarrollados en paralelo hasta el 2 de diciembre en la Base Aeronaval Viña del Mar, en Concón, bajo la organización de la Armada de Chile y FISA.

El certamen se alza como una de las principales plataformas de negocios para empresas y organismos estatales logrando reunir a más de 160 empresas del sector y 31 delegaciones navales de todo el mundo en un solo lugar.

Es así como las diversas compañías mostraron sus avances e innovaciones tecnológicas en el desarrollo y producción de



Almirante Enrique Larrañaga saludando a la comitiva rusa.

submarinos, fragatas, buques de transporte anfibio, rompehielos, buques de patrulla oceánica (OPVs), remolcadores y lanchas patrulleras.

### **Sustentabilidad como eje principal**

En su discurso Michelle Bachelet señaló: *“la celebración del décimo aniversario de Exponaval, así como cinco versiones de Trans-Port es motivo de orgullo, tanto para la Armada y para mí como Presidenta”,* agregando que ambos eventos son hoy encuentros imprescindibles para el continente y poniendo énfasis en la oportunidad de generar importantes conexiones para la industria naval y marítima con representantes de todo el mundo.

*“Estos encuentros marchan en la misma dirección en que hemos estado trabajando como gobierno, al declarar grandes extensiones de nuestro océano como áreas de protección de la biodiversidad, y al respaldar decididamente las acciones de la comunidad internacional contra el calentamiento global, a través del Acuerdo de París”,* señaló Bachelet.

La Mandataria destacó especialmente que este año se abordará *“un asunto de capital importancia”,* como el de la sustentabilidad naval y marítima. Añadiendo que, en un mundo donde este tipo de problemas son más urgentes, tratar asuntos como el impacto en los sistemas portuarios, del mayor tamaños de las naves, de los proyectos portuarios en desarrollo en América Latina o la iniciativa de sustentabilidad de las marinas es esencial no sólo para nosotros, sino para las generaciones del porvenir.

### **Rompehielos**

Este año Chile reemplazó el rompehielos *“Almirante Viel”* por un buque antártico de última generación, lo que permitirá, según la Presidenta: *“proyectar la presencia nacional hacia el interior del Territorio Antártico Chileno, apoyar a la ciencia, la hidrografía y la oceanografía en la Antártica, así como apoyar y proveer a las bases nacionales e internacionales en el continente helado”.*

Asimismo, la Autoridad destacó el estado de avance del proyecto del futuro rompehielos de la Armada de Chile, cuyo diseño está en desarrollo, a cargo de la empresa canadiense Vard, proyecto que se estima estar en funcionamiento para 2018, año en que se conmemora el bicentenario del zarpe de la Escuadra Nacional. La nueva unidad será construida en los astilleros Asmar Talcahuano.

## Exposiciones y paneles

El evento fue inaugurado con las intervenciones del presidente de Exponaval, Vicealmirante Francisco García-Huidobro, y el subsecretario de Transportes, Carlos Melo, quienes resaltaron el rol de la sustentabilidad en el desarrollo de dos de los más relevantes sectores productivos del país.

Luego de estas intervenciones, se dio el puntapié inicial al primer panel titulado: *“El impacto de los nuevos tamaños de buques: Marco General”* que contó con las intervenciones de Felipe Joannon, presidente del directorio de SAAM; Olaf Merk, administrator ports and shipping en la International Transport Forum (ITF) de la Organización para la Cooperación y Desarrollo Económico (OCDE) y Andreas Nordseth, director general de la Autoridad Marítima de Dinamarca.

El director general de la Autoridad Marítima de Dinamarca, Andreas Nordseth, explicó que en primer lugar, el tamaño no es todo. La eficiencia en el impacto general y ambiental también es parte de la ecuación. En segundo lugar, la tecnología en sentido amplio es un factor clave para los futuros envíos. Seguido por la intervención de Olaf Merk, miembro de la Organización para la Cooperación y Desarrollo Económico (OCDE), explicó que el tamaño de los buques portacontenedores se ha cuadruplicado en las últimas dos décadas, mientras que los puertos de todo el mundo están luchando para adaptarse a barcos cada vez más grandes.



Contenedor Trotamundos de SAAM y la Corporación de Patrimonio Marítimo en San Antonio.

En tanto, Felipe Joannon, presidente del directorio de SAAM, abordó la temática a través de la presentación *“Efecto Mariposa: cómo los cambios de la industria naviera están transformando a la cadena logística portuaria y terrestre en Chile”*, en el cual presentó lo que ha sucedido en la práctica en Chile a través de la propia SAAM, con los desafíos e inversiones que ha debido afrontar en puertos, remolcadores y logística.

El segundo panel titulado *“El impacto de los nuevos tamaños de buques: Casos de países”* fue encabezado por el presidente de la Asociación Nacional de Armadores, Roberto Hetz. En la primera exposición, Jorge Marshall, presidente de Camport, explicó que *“con el inicio de las operaciones de la ampliación del Canal de Panamá, en junio de 2016, se sacó de los informes de los consultores y puso en la agenda las aprensiones sobre la capacidad de nuestros puertos para atender las mayores naves que ahora cruzan el canal, como también las que se han incorporado a las rutas de Asia”*.

Agregó también que *“la llegada paulatina de estas mayores naves, es una ocasión oportuna para recalcar la preocupación del sector por revisar la operación del sistema logístico – portuario nacional, incluyendo la institucionalidad; las regulaciones; la real efectividad de la coordinación público – privada; y el funcionamiento de los organismos públicos que participan en esta cadena. Es también una señal de alerta respecto de la velocidad con que el país está reaccionando ante a los cambios en los entornos internacionales”*.

Finalmente, el tercer panel, encabezado por el contraalmirante Cristián Ramos, abordó los *“Desafíos e Iniciativas de la Sustentabilidad de las Marinas de Guerra”*, que contó con la participación del contraalmirante Louis Cariello, de la Armada de los EE.UU., con el tema *“La Estrategia Energética de la Armada”*; Dan McGreer, de VARD Canadá que abordó el tema de las *“Consideraciones de Eficiencia y Emisiones en la Propulsión Híbrida”*; el Capitán de Navío de la Royal Navy, Paul Carroll, que presentó *“Las Emisiones de Diesel en Buques: Un Enfoque de la Marina Británica para los Futuros Diseños de los Buques de Combate”*; y Jonathan Kameman de la empresa alemana Thyssenkrupp Marine Systems que habló sobre la *“Configuración de Plataforma y Sistemas en Buques de Guerra Modernos: Sustentabilidad a través de Diseños Inteligentes y Gestión Eficaz de Activos y Logística”*.

## Ejercicios demostrativos

En esta oportunidad el ejercicio que se llevó a cabo hizo alusión a la detección de un grupo terrorista que transportaba residuos radioactivos a bordo de una motonave fondeada en el puerto de Valparaíso, situación que activó el código I.S.P.S (Código Internacional Para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias) y la movilización inmediata de efectivos de la Armada.

La operación para neutralizar al grupo terrorista estuvo a cargo del Grupo de Abordaje y Registro de la Armada (GARA), mientras las restantes unidades procedieron al control de la amenaza radioactiva y la contención del derrame de hidrocarburos.



Con este ejercicio se dio cuenta de las capacidades alcanzadas en la operación de buques patrulleros en el rol del combate a las amenazas asimétricas, como también de la capacidad de respuesta inmediata por parte de la Armada ante una emergencia en resguardo de los intereses marítimos, seguridad marítima portuaria, preservación del medio ambiente acuático y el combate a la contaminación, con el propósito de presentar la relevancia de las capacidades navales y marítimas institucionales, su modernidad e innovación, lo que contribuye a la seguridad y desarrollo del país.

El evento contó la asistencia de autoridades civiles y militares nacionales y extranjeras a bordo de la Fragata Williams, pudiendo apreciarse este ejercicio desde toda la bahía de Valparaíso, en el que además de los efectivos del GARA, intervinieron el OPV "Piloto Pardo", el petrolero "Araucano", un avión P-3 Orión, helicópteros "Cougar" y "Dauphin", además de lanchas rápidas y otras unidades menores.



Los asistentes pudieron disfrutar de la muestra de aeronaves.



Ejercicios demostrativos en la bahía de Valparaíso.



IST, presente en la feria.



Directemar, presente en la feria.

El director ejecutivo de Exponaval y Trans-Port 2016, Carlos Parada señaló: *“los objetivos comerciales proyectados se cumplieron de acuerdo al balance inicial. Tuvimos una muy buena recepción del lugar donde realizamos este año la feria, por lo que todo indica que seguiremos aquí en 2018”.*

*“La Exponaval es una feria profesional, de negocios, que está enfocada en un mundo más acotado, pero el hecho de incorporar al mundo privado o civil también le entrega una connotación importante, debido a que todo lo que tiene que ver con la actividad militar apunta al resguardo de la actividad civil”,* sentenció.

Respecto a Trans-Port 2016, el director ejecutivo de la feria resaltó que registró un importante aumento y que cada versión se desarrolla con el objetivo de ser una muestra cada vez más representativa del sector marítimo-portuario y, en ese sentido, destacó que *“estamos conversando con autoridades del sector para propiciar un mayor crecimiento”.* 🚢



Ports Policy Review of Chile:

# LA RADIOGRAFÍA DE LA OCDE A LAS POLÍTICAS PORTUARIAS CHILENAS

---

DENTRO DE LAS PRINCIPALES FALENCIAS ENCONTRADAS ESTÁN LA FALTA DE UNA ESTRATEGIA DE POLÍTICAS PORTUARIAS, TRANSPORTE MULTIMODAL DE CARGA NO EFICIENTE, LEYES DE CABOTAJE MUY ESTRUCTAS, FALTA DE REGULACIONES MEDIOAMBIENTALES, ENTRE OTROS PUNTOS.

---



San Antonio Terminal Internacional.

A finales de 2016, la International Transport Forum (ITF), organismo de la OCDE publicó el estudio: *"Ports Policy Review of Chile"*, donde hace un detallado análisis de las políticas portuarias chilenas, identifica sus principales obstáculos y finalmente ofrece una serie de recomendaciones basadas en la experiencia de casos exitosos internacionales.

## ¿Cuál fue el diagnóstico?

### **Chile no tiene una estrategia explícita de políticas portuarias**

Es decir, Chile no tiene una visión global concreta de políticas portuarias como parte de una cadena de suministro más amplia, ya que los planes y las iniciativas tienden a estar fragmentadas entre los diversos actores que participan en la materia (más de

30 organizaciones, incluyendo a los ministerios de Transporte y Telecomunicaciones, de Obras Públicas, de Hacienda, de Bienes Nacionales y de Defensa). Sin embargo, el Estado está conciente de que no existe tal visión, por lo que a lo largo del tiempo y bajo diferentes gobiernos diversas comisiones han realizado estudios y propuestas a largo plazo.

A lo anterior, los expertos agregan que, el sistema portuario se ve afectado por la velocidad para la toma de decisiones para legislar, concretar proyectos, o realizar cambios en general etc. El posponer decisiones provoca un gran costo económico y social, lo cual aún no ha sido internalizado por parte de las autoridades encargadas.

## Sistema dual de puertos

Chile posee un sistema portuario dual con puertos públicos y privados, de los cuales el ministerio de Transportes y Telecomunicaciones está a cargo de los puertos públicos y el ministerio de Defensa de los puertos privados. De éstos, el número de puertos privados aumentó de 22 en 1994 a 52 en 2014. En cambio, el número de puertos públicos se mantuvo estable, 12 durante todo ese período.

La proliferación de los puertos privados está facilitada por un marco legal que le otorga al ministerio de Defensa la facultad para decidir y, que no está integrado a la política nacional de transporte de Chile. A lo anterior, se agrega que las concesiones para los puertos privados están garantizadas sin la evaluación de las inversiones necesarias para conectar el puerto con la zona interior del país. Es más, en algunos casos los puertos privados han presionado para lograr la construcción de carreteras que los puertos públicos en la misma región aún no han conseguido. De este modo, el desarrollo de los puertos privados ha generado costos adicionales para el sector público.



Terminal Pacífico Sur.

## Carencia de una estrategia multimodal coherente para el transporte de carga

Los puertos en Chile dependen en gran medida del transporte por camión para la conexión con las zonas interiores. Sin embargo, es un asunto de suma importancia para el sistema portuario chileno establecer una mayor multimodalidad en el transporte entre el puerto y la zona interior. Con los volúmenes de carga proyectados para los puertos, particularmente en el centro de Chile, un mejor transporte terrestre será esencial para evitar la congestión en las principales ciudades puerto y carreteras del país.

Lo anterior se encuentra reconocido en las políticas chilenas: En los planos del nuevo Puerto de Gran Escala (PGE) se menciona un mínimo de 30% de participación ferroviaria en la división modal puerto – zona interior. Para lograrlo, se necesitaría un cambio en el paradigma; no obstante, en la actualidad, Chile no cuenta con una estrategia multimodal coherente para el transporte de carga. Esto demuestra de distintas formas incluyendo la falta de inversión, la nula priorización del transporte ferroviario de carga, los desafíos gubernamentales, la infrautilización de las conexiones ferroviarias privadas y los subsidios al transporte por camión.

## Leyes de cabotaje “muy estrictas”

La ITF considera que la navegación costera en Chile no es una modalidad de transporte competitiva. Es costosa y no existe una red de servicios extensa, por lo que para los embarcadores la llegada de la carga embarcada a destino puede tomar un largo tiempo. Ésta se ve dificultada por leyes de cabotaje muy estrictas, las cuales estipulan que naves de bandera chilena y compañías navieras chilenas con tripulación también chilena deberían realizar el cabotaje.

Las compañías extranjeras pueden solicitar una exención, sin embargo, esta conlleva altos costos adicionales, procedimientos burocráticos, los cuales también implican altos costos de transacción. Por lo tanto, las compañías navieras extranjeras generalmente no solicitan dicha exención, ya que no existe argumento comercial para ellas. El resultado son mayores riesgos en la cadena de suministro, costos de transporte y congestión vial.

## Orientación externa limitada

Los puertos chilenos generalmente prestan limitada atención a lo que ocurre fuera del área portuaria. Esta falta de orientación externa representa un riesgo para la futura expansión de los puertos.

Un motivo para esta falta de visión de futuro es que el mandato legal de un operador portuario está restringido al área del puerto. Además, las autoridades portuarias están limitadas por una falta de medios financieros, ya que gran parte de las ganancias están sujetas a impuestos o son retiradas, teóricamente hasta el 100%.



A pesar de que las directivas de los puertos tienen la misión de asegurar que las oportunidades de expansión no sean dificultadas, en la práctica las posibilidades son limitadas. Por lo general, la expansión de los puertos sólo ocurre en zonas adyacentes. No es imposible expandir puertos a otros lugares, por ejemplo, a terminales en zonas interiores, pero para hacerlo posible es necesario un decreto especial.

Del mismo modo, el desarrollo de puertos secos y áreas de espera para camiones sólo es posible dentro del municipio al cual el puerto pertenece. Pero, debido a que la mayoría de los puertos chilenos se encuentran ubicados en ciudades, el espacio necesario para dichas áreas a menudo no se encuentra disponible.

### **Ciudades puerto obtienen beneficios limitados**

Generalmente, las ciudades portuarias en Chile se enfrentan a los impactos negativos de los puertos sin obtener mucho del beneficio financiero de las actividades portuarias. Por ejemplo,

no existen impuestos portuarios locales, a pesar de que la población de la ciudad portuaria debe soportar la mayoría de las externalidades ocasionadas por el puerto, tales como, ruido, congestión y contaminación.

Por consiguiente, en Chile las relaciones entre las ciudades y sus puertos no están libres de tensión. Los reconocidos Comités Ciudad – Puerto fueron introducidos en 1997 como un mecanismo legal para el diálogo entre la ciudad y el puerto, sin embargo, su implementación ha sido lenta.

En la actualidad, las ciudades chilenas obtienen limitados beneficios económicos de sus puertos. A pesar de esto, hay aquí oportunidades que podrían ser exploradas, tales como, la creación de agrupaciones de negocio marítimo que puedan mejorar la contribución económica de los puertos con sus ciudades y regiones cercanas.

### **Falta de desarrollo de políticas portuarias ambientales**

En Chile, el impacto ambiental de los puertos no se monitorea sistemáticamente. De modo que, por lo general, los puertos no pueden informar a los ciudadanos de sus alcances y ni tampoco si este impacto aumenta o disminuye. No obstante, dicho impacto ambiental podría ser considerable.

**ÚNETE AL NUEVO SISTEMA LOGÍSTICO PORTUARIO DE VALPARAÍSO**

**SILOGPORT**  
SISTEMA LOGÍSTICO PORTUARIO

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

**BENEFICIOS:**

- ▣ Visibilidad y trazabilidad del flujo de las cargas dentro y fuera del puerto.
- ▣ Anticipación de la demanda de servicios logísticos, planificando la oferta y disponibilidad de recursos.
- ▣ Fluidez en el traslado físico de las cargas, optimizando el uso de la infraestructura instalada.
- ▣ Sincronización del traslado físico de las cargas con su tramitación documental.
- ▣ Reducción de los trámites manuales, presenciales y la re-digitación de datos.
- ▣ Unificación de las comunicaciones eliminando las brechas tecnológicas en la comunidad logística - portuaria.

silogport@puertovalparaiso.cl      puertovalparaiso.cl      los productos Puertos, logísticos

La mayoría de los puertos más grandes de Chile son urbanos, por lo tanto, sus impactos afectan a relativamente gran parte de la población. No existe una estructura nacional o internacional que proporcione incentivos para las políticas portuarias ambientales en Chile. También hay una notable falta de políticas ambientales voluntarias por parte de los puertos chilenos.

### Otros obstáculos

Asimismo, en el informe los expertos advierten que Chile es uno de los países de Sudamérica en que surgen más conflictos con los trabajadores portuarios, debido a que hay condiciones laborales mediocres y en general no hay una instancia de negociación estructurada entre empleadores y empleados. De la misma manera, indican que no hay incentivos en cuanto al practicaje (en casos de mal tiempo por ejemplo), y que la actividad es un monopolio en nuestro país. De la misma manera, señalan que existe una falta de coordinación entre el puerto y la planificación urbana, ya que la mayoría de los puertos están ubicados en ciudades pobladas.



Puerto Angamos.

## Las recomendaciones

El informe luego de analizar la situación actual de las políticas portuarias chilenas, propone una serie de recomendaciones para ejecutar de manera de que se pueda avanzar en dichas materias:

### Formular una estrategia logística y portuaria unificada para Chile

- Establecer una jerarquía nacional de puertos, mientras no dificulte la habilidad del sector privado para reaccionar e invertir rápidamente. Posiblemente, descentralizar la responsabilidad de los puertos públicos que no son de interés nacional a los gobiernos regionales.
- Desarrollar una estrategia nacional de transporte de carga para que los puertos sean parte de una red logística.
- Hacer que las concesiones marítimas, emitidas por el ministerio de Defensa, sean una responsabilidad en conjunto del ministerio de Defensa y ministerio de Transporte y Telecomunicaciones.
- Dar término a las concesiones marítimas en caso de que estas no sean utilizadas; detener la práctica de extensión de los períodos de concesión cuando no haya actividad.
- Hacer que los puertos privados paguen por la infraestructura necesaria para conectar el puerto con la zona interior. Solicitar a los puertos privados publicar los precios de los servicios ofrecidos a terceras partes y hacerlos no discriminatorios. Considerar extender al sector portuario privado los principios aplicados a los puertos públicos, tales como, transparencia y la no discriminación de usuarios portuarios.

### Introducir incentivos de desempeño para el practicaje

- Proporcionar incentivos a los prácticos con objeto de mejorar su desempeño y reducir las ineficacias.
- Definir criterios objetivos para el cierre de puertos, ya que fueron calificados como impredecibles.
- Considerar introducir la competencia al campo del practicaje.

### Desarrollar un acuerdo laboral portuario en conjunto a largo plazo

- Optimizar la legislación laboral del empleado portuario, con objeto de converger con el régimen laboral general de Chile y estimular el empleo permanente.

- Mejorar las condiciones básicas del trabajador, tales como, cobertura médica y horario laboral máximo.
- Desarrollar una cultura de negociaciones más consensual.

### **Liberalizar el cabotaje**

- Implementar exenciones a las regulaciones de cabotaje en caso de que el cierre de un puerto impida la recalada de una nave en dicho puerto.
- Cancelar las sanciones fiscales actuales para firmas extranjeras (un 6% de sanción y un 20% de impuesto adicional al valor de arrendamiento de la nave) que soliciten una exención de las regulaciones de cabotaje.
- Facilitar las exenciones para ciertos tipos de carga. Promover programas pilotos para averiguar si hay mercado y cuáles son los impactos de la liberalización.
- Facilitar el cabotaje para un número seleccionado de puertos principales, mientras se garantice la conectividad de las regiones remotas.
- Debatir dentro de la Alianza del Pacífico acerca de una política de cabotaje supranacional.

### **Crear igualdad de condiciones para todos los medios de transporte terrestres**

- Formular un plan de acción ambicioso para aumentar el transporte ferroviario de carga.
- Eliminar gradualmente los subsidios al transporte por camión.
- Implementar sistemas de reserva de acceso a puerto y programas de incentivo para mejorar el flujo regular de carga hacia y desde dicho acceso.
- Proporcionar incentivos a los camiones que lleguen fuera de horas punta.

### **Modernizar la gestión de los puertos**

- Extender el mandato de las autoridades portuarias, tanto en términos espaciales como en términos de autoridad.
- Proporcionar a las autoridades portuarias más instrumentos, por ejemplo, más posibilidades para conservar los ingresos generados a partir de las actividades portuarias.
- Llevar a cabo un estudio anual acerca de los impactos económicos de los puertos en Chile.
- Estimular un diseño de concesión que promueva mayores ganancias sociales.



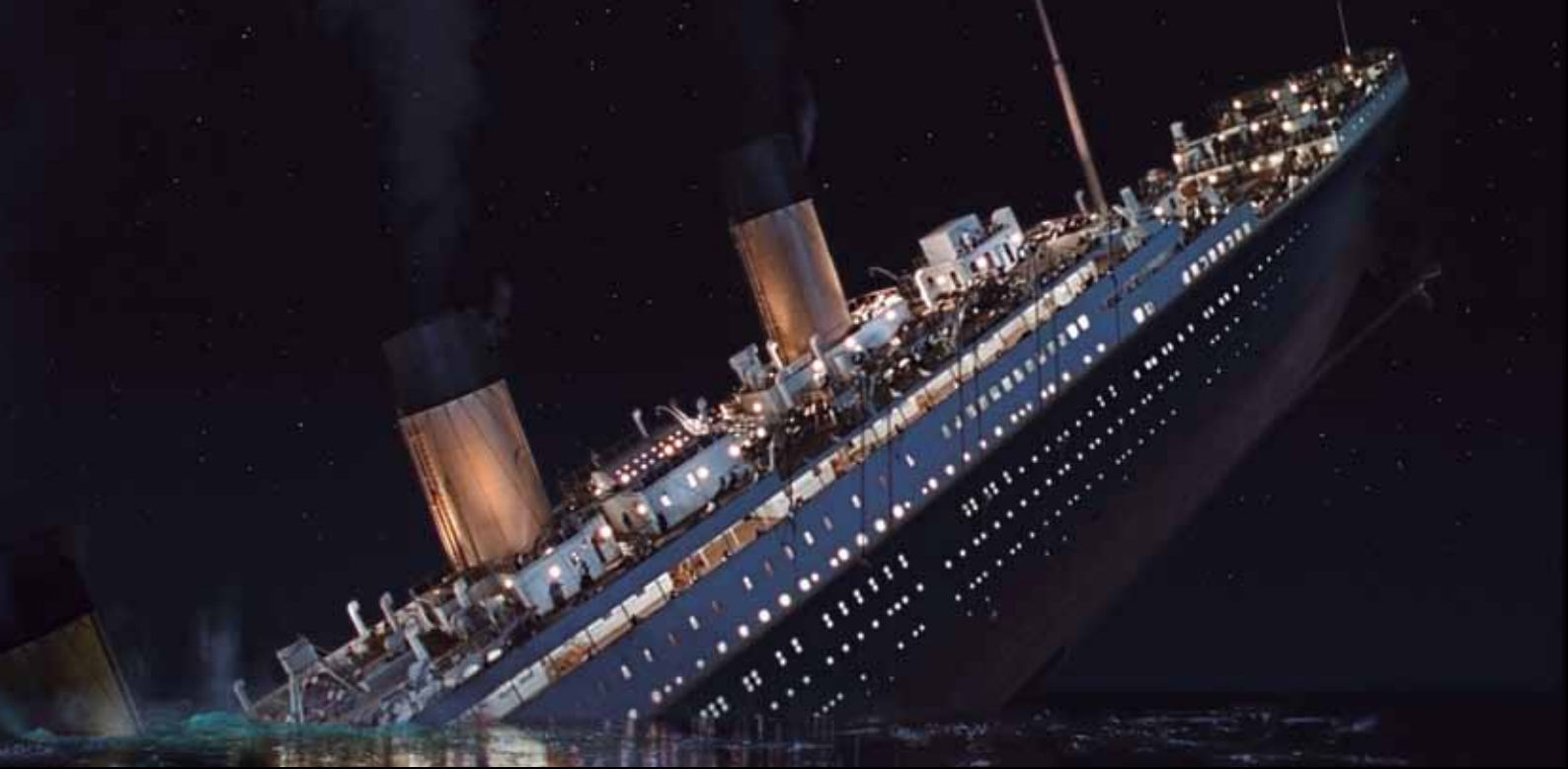
Iquique Terminal Internacional.

### **Crear una plataforma para políticas portuarias ambientales**

- Establecer un programa de medición continua de la calidad de aire en el puerto.
- Definir los principales objetivos para el desempeño ambiental de los puertos, incluyendo la contaminación del aire.
- Desarrollar una propuesta completa para abordar la contaminación del aire generada a partir de la actividad portuaria.
- Permitir a los puertos el desarrollo de sus propios instrumentos.

### **Mejorar las relaciones puerto-ciudad**

- Fortalecer la cooperación entre ciudades y puertos públicos.
- Elaborar esquemas que proporcionen a las ciudades una parte de los ingresos portuarios.
- Fomentar la creación de oportunidades para la utilización del puerto como impulsor de desarrollo económico local.
- Coordinar de forma más estrecha la planificación urbana y portuaria. 🏡



# NUEVAS TEORÍAS EN TORNO AL HUNDIMIENTO DEL TITANIC

HACE YA MÁS DE UN SIGLO, ZARPÓ DE SOUTHAMPTON, INGLATERRA, CON RUMBO A NUEVA YORK, ESTADOS UNIDOS EL TITANIC, EL CRUCERO MÁS GRANDE Y LUJOSO DE LA ÉPOCA. EL VIAJE QUE PROMETÍA SER DE ENSUEÑO TERMINÓ CON LA VIDA DE 1.514 PASAJEROS, TRAS EL HUNDIMIENTO DE LA NAVE A UNOS 600 KI- LÓMETROS AL SUR DE TERRANOVA LA NOCHE DEL 14 DE ABRIL DE 1912.

## **¿Qué ocurrió?**

Cuando el Titanic fue diseñado se le calificó como insumergible, ya que poseía un doble casco formado por 16 compartimientos a prueba de agua. Es decir, si cuatro de ellos se inundaban no se afectaba su línea de flotación.

De acuerdo a los reportes de la época, los vigías del barco divisaron la gigantesca masa de hielo - que pesaba entre 150 mil y 300 mil toneladas- cuando estaba exactamente frente al Titanic. Hecho que fue notificado de inmediato, por lo que se ordenó virar a estribor y poner en reversa la marcha de las máquinas. Toda esta operación demoró 40 segundos.

El impacto se ocasionó en el lado derecho, 4 metros arriba de la quilla (pero debajo de la línea de flotación) y rompió entre 90 y 100 metros longitudinales de casco, causando una abertura total (además de los agujeros) de entre 1.11 y 1.17 m<sup>2</sup>, lo que terminó por inundar 6 compartimientos: la bodega de proa, los números 1, 2 y 3 de carga y los cuartos de calderas 5 y 6.

Como los compartimientos pertenecían a la proa, fue por allí que comenzó a hundirse el barco. Debido a la entrada de agua, la popa empezó a elevarse y los esfuerzos de flexión generados entre el peso del agua en la proa y el de la estructura con el peso de los motores en la popa, dividieron a la gran nave en dos. Finalmente, en 1985 se localizó al Titanic dividido en dos partes, separadas por 600 metros una de otra.



## ¿Un incendio?

Si bien, lo que se sabe es que el Titanic chocó con un iceberg y luego de 2 horas y media se hundió completamente en el Atlántico, surgen nuevas teorías acerca del deceso de la nave.

Se trata de un incendio, ocurrido antes de zarpar en uno de los almacenes de carbón, lo cual habría debilitado el casco metálico del buque. Esto habría provocado que el casco quedara sin resistencia ante el impacto del témpano de hielo y precipitara la tragedia.

Esta nueva hipótesis surge luego del documental "*Titanic: the new evidence*" (Titanic: la nueva evidencia), el cual se basa en las investigaciones del periodista irlandés Senan Molony, quien tuvo acceso a un álbum inédito de fotografías del barco.

De acuerdo a Molony, en dos fotos aparece una misteriosa mancha en el casco del barco, por lo que sustenta su teoría del incendio en una de las carboneras del Titanic que comenzó mientras estaba en el astillero en Belfast, Irlanda del Norte.

## Titanic 2.0

Ya está confirmado, una réplica del Titanic navegará los mares en 2018 y más de 40.000 personas han expresado su interés en ser parte del viaje inaugural. La nave que funcionará como crucero está siendo construida por Clive Palmer, propietario de Blue Star Line y contará con todas las medidas de seguridad necesarias actuales; tales como control de satélite y sistemas de navegación digital.

El RMS Titanic II tendrá capacidad para 2.400 pasajeros, los cuales además de estar divididos en 3 clases, podrán vestirse con atuendos de la época y disfrutar del mismo menú del barco a principios del siglo XX.

El buque tendrá casi 270 metros de eslora y 53 metros de altura y podrá alcanzar una velocidad de 24 nudos. En cuanto a su capacidad, podrá acomodar a 2.400 pasajeros, 177 más que el Titanic original. Sin duda, una buena alternativa para reescribir la historia de este clásico gigante de los mares.



En la imagen de acuerdo al documental se puede apreciar la abolladura provocada por el incendio.

La tragedia del Titanic influyó en la creación en 1914 del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS), que aún sigue vigente.


El periodista afirma que el incendio debilitó el casco de acero, y evitó que el crucero hubiese permanecido mucho más tiempo a flote y en consecuencia, limitó el tiempo de rescate de los pasajeros y la tripulación.

De la misma manera, el docente del Departamento de Ingeniería Mecánica del Imperial College, Londres y especialista en combustión latente, Guillermo Rein, declaró a la BBC Mundo que la teoría de Molony es totalmente creíble y que la mancha se podía interpretar como una abolladura de 10 metros en el casco, lugar exacto en que el iceberg chocó.

El documental relata que para controlar el siniestro, los operarios trasladaron rápidamente el carbón a las calderas, lo que puso al Titanic a marchar a toda máquina. Este hecho también es consistente con los 23 nudos de velocidad máxima que alcanzó la nave antes del accidente y que no era recomendable ante aguas con presencia de icebergs.

A su vez, existen testimonios escritos de trabajadores de los cuartos de máquinas describiendo "*una abolladura hacia adentro y hacia afuera*" en la placa de acero que limitaba con la carbonera.

Rein enfatizó que, "*Es probable que si el último compartimento no se hubiera inundado, el barco se hubiera mantenido a flote*", tal como estaba diseñado.

Sin embargo, el experto señaló que es una teoría posible, y para madurarla llevará de dos a tres años. Por esta razón en la actualidad el científico enviará una propuesta al gobierno británico para obtener financiamiento y llevar a cabo una nueva investigación. 



Tras un intenso año, este 2017 continuará la senda de concreción de las diversas iniciativas que en materia portuaria, logística y urbana impulsa Puerto Valparaíso.

# PUERTO VALPARAÍSO CIERRA UN AÑO AUSPICIOSO Y PLANEA UN 2017 PARA SEGUIR AVANZANDO EN SUS PROYECTOS

---

INNOVACIÓN, SOSTENIBILIDAD, RELACIÓN CON LA CIUDAD, EFICIENCIA LOGÍSTICA Y DESARROLLO DE NUEVA INFRAESTRUCTURA SERÁN LOS EJES DE SU LABOR ESTE NUEVO AÑO.

---

*“Fue un año distinto, auspicioso en diversos ámbitos para Puerto Valparaíso, y por cierto no exento de complejidades. Sin embargo, la suma es positiva: seguimos con un importante movimiento de carga; destacamos con nuestro modelo logístico y la consolidación de nuestra comunidad portuaria FOLO-VAP; la innovación, la sostenibilidad y la relación con la ciudad fueron ejes importantes del quehacer de nuestra empresa”,* señala Gonzalo Davagnino, gerente general de Puerto Valparaíso, a modo de balance de lo que fue el trabajo en 2016 de la empresa.

Los doce meses transcurridos dejaron importantes frutos al trabajo impulsado por el puerto principal. Un foco principal fue el avance relacionado con el Plan Maestro de Desarrollo de Puerto Valparaíso, *“la guía de navegación y corazón de los esfuerzos que hacemos como empresa y que este año ha tenido hitos concretos muy relevantes, como la construcción y reciente inauguración de nuestro nuevo Terminal de Pasajeros VTP, y la inminente entrada en operaciones de la nueva extensión del Sitio 3 del Terminal”,* agrega el ejecutivo, quien refleja la voluntad que mueve a Valparaíso de seguir siendo un referente portuario a nivel país y continental.

En ese sentido, también han destacado en el último tiempo los avances en los estudios relacionados con el futuro proyecto de Terminal Intermodal Yolanda y el de Mejoramiento de la Accesibilidad al Puerto; y los acuerdos que permitirán en un futuro próximo concretar la renovación del ex Palacio Subercaseaux como nuevo edificio corporativo de la empresa.

## Cifras

Con una transferencia de carga que superó los 10 millones de toneladas durante 2016, Puerto Valparaíso cerró un correcto año en materia logística.

Entre las principales cifras destacan las 10.188.948 toneladas de transferencia de carga general movilizadas por sus terminales 1 (TPS) y 2 (TCVAL), donde destacó el aumento de la carga contenedorizada en 1,2% respecto a 2015, completando así 8.466.777 toneladas transferidas entre enero y diciembre. Septiembre (+21,4%); octubre (+18,1%) y diciembre (+18,6) fueron los meses con mayores alzas en la transferencia en la comparación entre años.

Protagonista ha sido la carga frutícola, que registró un aumento de 8,5% el año 2016, es decir se realizó una transferencia total de 1.392.187 toneladas. Al respecto, destaca la uva como el producto con mayor salida por Valparaíso, con 421.484 toneladas, un 30%

de la fruta total embarcada, siendo marzo el mes de mayor demanda operacional, con 188.243 toneladas se exportaron en dicho mes.

*“Valparaíso viene haciendo bien las cosas, con la gestión de un modelo logístico eficiente, con rendimientos en las terminales a nivel mundial y un trabajo junto a los concesionarios. Además de lograr un buen desempeño en la transferencia, lo anterior redundó en la llegada de nuevos servicios navieros o en noticias relevantes como la reciente entrada del Grupo MSC en la participación de uno de nuestros concesionarios”,* agrega Davagnino.

## Proyectos

Otro ámbito de avance fue a nivel de los proyectos del Plan de Desarrollo. Al respecto, el gerente general de Puerto Valparaíso proyecta lo ocurrido en 2016 –con la concreción de VTP y la extensión del Terminal 1- al año que recién se inicia. *“Creo que en 2017 seguiremos avanzando en la concreción de las iniciativas que impulsamos junto a nuestros concesionarios, siempre con el sentido de aportar a nuestra ciudad y al comercio exterior de Chile”,* indica acerca de esta carta de navegación que, en su globalidad, aspira a concretar inversiones por más de US\$ 1.800 millones en ocho iniciativas de mediano y largo plazo, generando más de 6 mil empleos.

*“Sabemos que el comercio exterior de Chile tiene en Valparaíso a un socio clave, y entendemos a la vez que la historia y la identidad de la ciudad se han construido a partir del rol de la actividad portuaria en dos siglos de historia. Es ese el foco principal de este plan que aspira que EPV y sus cinco concesionarios sigamos siendo un actor*



El proyecto Terminal 2 busca duplicar la capacidad del puerto de Valparaíso. (imagen referencial)



Proyecto Terminal 3 Yolanda. (imagen referencial)

*involucrado en el progreso de los porteños y el crecimiento del comercio del país”, explica el gerente general.*

En ese marco serán dos las iniciativas importantes –a nivel de consolidación portuaria-, las que este 2017 vivirán momentos importantes.

### • Terminal 2

En 2013 se inició la concesión del Terminal, entregada a la empresa Terminal Cerros de Valparaíso (TCVAL). En ese marco, se concretará la construcción de un frente de atraque 725 metros y 9,1 hectáreas de área de respaldo ganadas al mar y 2,6 hectáreas de muelle, completando una superficie total de 18,1 hectáreas, con una inversión aproximada de US\$ 500 millones, esperándose su entrada en operaciones en 2018.

Entre sus beneficios está la generación de alrededor de 3 mil plazas de empleo directo e indirecto. Además su construcción permitirá recaladas múltiples de naves de carga y de cruceros y dará dinamismo a un sector históricamente portuario, incrementando la capacidad de transferencia del puerto hasta en 10 millones de toneladas anuales.

Actualmente TCVAL se encuentra en pleno desarrollo de la segunda adenda, en el marco de su trámite medioambiental, la cual se espera sea entregada en abril de este año. *“El proyecto Terminal 2 es un proyecto urgente y necesario para Valparaíso y el país. Es lo que el comercio exterior de Chile requiere y lo que los porteños esperan, que es recuperar y reactivar la ciudad de la mano de su principal vocación histórica: ser el puerto principal”, resume Gonzalo Davagnino.*

### • Terminal 3

Este proyecto, denominado puerto “a escala de la ciudad”, propone 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 potenciar el resto de sus vocaciones.

Esta infraestructura plantea poder atender tres naves New Post Panamax en forma simultánea, 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. Preliminarmente Terminal 3 Yolanda estima construirse en dos fases, la primera tendrá una capacidad 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 una 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 el 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.* 🇨🇱



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





## CSAV registra utilidades y remonta

Luego de tres trimestres consecutivos de pérdidas, la Compañía Sud Americana de Vapores (CSAV) cerró el tercer trimestre de 2016 con utilidades por US\$ 3,8 millones, revirtiendo la tendencia de los trimestres anteriores.

Los resultados acumulados hasta septiembre de ese año, registran una pérdida de US\$ 55,8 millones. Sin embargo, la positiva gestión de la compañía le ha permitido revertir un escenario económico volátil y adverso.

Si bien las condiciones del mercado siguen siendo desfavorables para América del Sur, los programas de eficiencia, además de la reorganización comercial y de operaciones le permitieron a CSAV revertir las caídas significativas en tarifas de flete, permitiéndole enfrentar una demanda por transporte muy deprimida.

## Maersk adquiere a la naviera Hamburg Süd

Maersk finalmente compró a su rival germano Hamburg Süd, incrementando su capacidad hasta los 3,8 millones de TEUs -el 18,6 % del total en el mundo-, y su flota hasta los 741 barcos.

Søren Skou, director ejecutivo de la naviera danesa y del grupo A.P. Møller-Mærsk, calificó a la compra como un "hito" en la historia de la compañía y resaltó el liderazgo de Hamburg Süd en las transacciones entre norte y sur.

La alianza pone en énfasis el impulso hacia la consolidación de la industria de transporte de contenedores que ha tenido que luchar con bajos fletes y el exceso de oferta. La adquisición ayudará además a Maersk Line a impulsar su presencia en el comercio mundial, especialmente en América Latina.

## Portuaria TSV firma convenio de colaboración con puerto Bahía Blanca

En la búsqueda de promover acciones conjuntas destinadas al desarrollo de los complejos portuarios de Bahía Blanca y Talcahuano, representantes de ambos consorcios firmaron un convenio de cooperación, en el marco del Encuentro de Ciudades Hermanas realizado en noviembre.

Rodrigo Monsalve, gerente general de Portuaria TSV, manifestó que el acuerdo apunta a coordinar esfuerzos en objetivos comunes, que permitan gestionar y potenciar el desarrollo sostenible portuario y comercial de ambos complejos portuarios.

De la misma manera, el ejecutivo subrayó que uno de los puntos más significativos del convenio es promover entre las autoridades de ambos países la "adopción de medidas adecuadas para la facilitación del trasbordo de las cargas provenientes de ambos puertos, con destinos a los mismos o a terceros países".

A su vez, la alianza pretende identificar y consensuar iniciativas destinadas a facilitar las relaciones entre empresas de ambos países en sectores relacionados a la actividad portuaria y a promover la transferencia de tecnologías innovativas en materias de sostenibilidad y producción limpia.

## NYK Line renueva su flota de contenedores

La naviera japonesa Nippon Yusen Kaisha (NYK Line) ha recibido hasta ahora 4.700 nuevas unidades de las 5.500 unidades de contenedores refrigerados que encargó el año 2015.

El pedido recibido incluye 600 contenedores de atmósfera controlada que garantizan la frescura de los productos agrícolas en las travesías interoceánicas. Estos contenedores serán utilizados principalmente para transportar frutas desde América Latina hasta Japón. Se espera que la demanda de transporte de productos perecederos en contenedores refrigerados aumente en los próximos años de forma sólida, por lo que la naviera en pos de adaptarse a las nuevas demandas del mercado ha retirado algunos de sus buques de navegación con el objetivo de ofrecer un servicio competitivo y de alta calidad.



## Presentan barcasas que proveerán de servicios logísticos a Isla de Pascua

Las barcasas construidas en Arica: Rano Raraku II y Rano Aroi II iniciaron en noviembre el viaje hacia la Isla de Pascua, donde a contar de 2017 proveerán de servicios logísticos a su comunidad. El seremi de Economía de Arica y Parinacota, Franz Castro, encabezó la ceremonia de bautizo y botadura de las embarcaciones, rescatando la relevancia estratégica de uno de los productos de exportación ariqueños de mayor valor surgidos desde la región. Astilleros Arica se adjudicó en diciembre de 2015 la licitación de SASIPA, que busca sumar dos nuevas embarcaciones a su flota en el contexto de un robusto plan de inversiones para modernizar y reforzar su gestión en la distribución de servicios básicos en la Isla de Pascua.

Con una inversión de 71.500 UF, la construcción de las 2 nuevas barcasas, de 22 metros de largo cada una, es un proyecto adicional a la labor habitual del Astillero, lo que significó además mayor producción y la creación de 20 nuevos puestos de trabajo. 🇨🇱





# NUEVA APLICACIÓN PARA TELEFONÍA MÓVIL PONE A LA AUTORIDAD MARÍTIMA AL ALCANCE DE UN CLICK

LA APP GRATUITA "PLAYAS HABILITADAS" ESTÁ DISPONIBLE PARA ANDROID E IOS (APPLE)



Cuál será el destino de las merecidas vacaciones, es una decisión no menor, ya que involucra seleccionar entre una amplia gama de ofertas dispuestas para la presente temporada estival.

Como una forma de facilitar la elección, la Autoridad Marítima pone a disposición una nueva aplicación para plataformas Android e IOS (Apple), totalmente gratis.

La nueva aplicación tiene cuatro servicios destinados para veraneantes, para los usuarios marítimos y público en general.

**PLAYAS HABILITADAS** despliega seis íconos. El primero es “Aptas para el baño”, el cual indica qué playas son apropiadas para nadar. Basta posicionarse sobre el destino escogido hacer click y acceder a información útil como cuáles son las condiciones de tiempo y la forma más expedita de llegar a ella, gracias a la vinculación con aplicaciones como *Waze* y *Google Maps*.

El segundo es “No Aptas para el baño”, el que identifica a las playas que no son adecuadas para el baño, pero que si pueden ser visitadas para un sinnúmero de actividades.



“Buscar Playa” y “Mapa Playas” permiten al usuario localizar e identificar donde se encuentra el destino deseado y los servicios a su alrededor.

“Preguntas Frecuentes” es una herramienta que responde, en forma clara y precisa, a consultas como: ¿Qué es una playa habilitada?; ¿Cuál es la diferencia entre Playa Apta y Playa No Apta?; ¿Qué recomendaciones debo seguir para nadar en una playa con seguridad?; si no sé nadar, ¿Puedo aprender en el mar?; si veo a alguien ahogándose o con problemas ¿Qué debo hacer?; si yo estoy en problemas en el mar ¿Qué debo hacer?


Finalmente, “Canal YouTube” abre una galería multimedia de la Autoridad Marítima, el que permite acceder a contenido educativo atractivo y de interés para toda la familia.

**CONTACTOS:** accede a información asociada a la ubicación, teléfonos y correos electrónicos de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, de las Direcciones Técnicas, de las Gobernaciones Marítimas, Capitanías de Puertos presentes a lo largo de todo nuestro territorio nacional y enlaces con páginas web de la Armada de Chile, que permiten ampliar la gama de información.

**LLAMADA DE EMERGENCIA:** está destinado a informar de la ocurrencia de emergencias que pongan en riesgo la vida humana en el mar discando automáticamente el número de emergencia **137**, conectando en forma inmediata con la Autoridad Marítima local más cercana de zona.

Por último, **OTRAS APP** es un servicio de utilidad para los usuarios marítimos frecuentes, quienes podrán acceder y requerir contenidos de las herramientas de “Servicios Marítimos” y “Tabla de Mareas”.

La nueva app tiene en la zona inferior un ícono de Twitter, que permite acceder a todas las cuentas vigentes de la Autoridad Marítima, y a información de interés más actualizada.

Todo este esfuerzo busca entregar a la comunidad, en forma más amigable y en tiempo real, información útil y necesaria al alcance de un click, con la finalidad de brindar un “Servicio Público Marítimo de Excelencia”. 

## Inauguran nuevo Terminal de Pasajeros de Valparaíso

La renovada edificación consta de una superficie de 5.300 metros cuadrados y está preparado para la atención de hasta 6 mil pasajeros de dos cruceros de grandes dimensiones en forma simultánea en embarque y desembarque, lo que en un aeropuerto equivaldría a atender a 10 aviones al mismo tiempo.

Se encuentra operativo desde octubre de 2016 y en su primera temporada de funcionamiento 2016-2017 atenderá a más de 108 mil visitantes provenientes de todas partes del mundo. Según las autoridades, el terminal permitirá consolidar la posición puerto principal de Valparaíso en el crucerismo, además de abrir nuevas oportunidades de negocio ya sea como centro de convenciones o de eventos de primer nivel, amplificando así su beneficio al turismo y a otros sectores de la ciudad.


En la actividad participaron diversas autoridades encabezadas por el subsecretario de Transportes, Carlos Melo; el intendente de la V región, Gabriel Aldoney; el alcalde (s) porteño, Jaime Varas; el senador Francisco Chahuán, los diputados Aldo Cornejo y Osvaldo Urrutia, además de seremis, directores de servicios, concejales, representantes gremiales, empresarios y dirigentes de organizaciones sociales de la ciudad.



## Cruise Europe y CLIA firman acuerdo de cooperación

CLIA Europa y Cruise Europe firmaron un acuerdo de cooperación para desarrollar, fomentar y consolidar el sector crucerístico en Europa con motivo de la cena anual organizada por CLIA Europa en el Palacio Neptuno de Madrid.

Ambas empresas han acordado una serie de iniciativas, entre ellas, la creación de un grupo de trabajo durante los próximos cinco años centrado el aspecto medioambiental, esperando publicar un programa de actividades conjuntas que fomenten un marco de trabajo que impulse la protección del medio ambiente, mediante operaciones de transporte marítimo sostenibles.

Ambos representantes comentaron lo positivo del programa de mutuo acuerdo, enfatizando la responsabilidad social que tiene la industria en la contribución económica europea. Según Pierfrancesco Vago, presidente de CLIA Europa, este proyecto "supone un paso adelante" para contribuir a que el sector marítimo adquiriera unas prácticas y políticas que promuevan la sostenibilidad del medio ambiente. 



# CONCRETAR NUESTROS PROYECTOS ES LO PRINCIPAL

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



## TERMINAL 2

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

## NUEVO VTP

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

## EXTENSIÓN TERMINAL 1

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

## PUERTO BARÓN

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

## ACCESIBILIDAD

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

## TERMINAL 3 YOLANDA

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

## TERMINAL INTERMODAL

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

## EDIFICIO SUBERCASEAUX

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

## SILOGPORT

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





# LOS ALCANCES DEL CABOTAJE EN CHILE

---

LA ACTIVIDAD REPRESENTA UN 20% DE LA CARGA TRANSFERIDA EN LOS PUERTOS CHILENOS, POR LO QUE ES DE SUMA IMPORTANCIA PARA EL DESARROLLO DE NUESTRA ECONOMÍA, PERO TAMBIÉN POR EL ROL SOCIAL QUE CUMPLE EN LAS ZONAS AUSTRALES.

---

Últimamente mucho se ha hablado del sistema utilizado en Chile en términos de cabotaje. Es por eso que en Marítimo Portuario retomamos esta temática y la dividiremos en 2 artículos. En esta primera parte nos referimos al diagnóstico de cabotaje chileno de la International Transport Forum, organismo de la OCDE y además conversamos con Ricardo Tejada, gerente general de la Asociación Nacional de Armadores A.G, quien nos entregó su visión.

Se entiende por cabotaje como el transporte marítimo, fluvial, lacustre, terrestre y aéreo de pasajeros, mercaderías y equipajes nacionales o nacionalizados, entre diversos territorios dentro del país.

Según la restricción conocida como cabotaje, muchos países sólo permiten el comercio costero a naves de bandera nacional, como es el caso de Chile. En este sentido, la navegación en Chile y el cabotaje están principalmente regidos la Ley de Navegación

(Decreto Ley N°2.222), la Ley de Fomento a la Marina Mercante Nacional (Núm. 3.059) y la Ley 6.415 (Reserva el Comercio de Cabotaje a las Naves Chilenas).

### Cabotaje en cifras

De acuerdo a la Cámara Marítima y Portuaria (*“Una nueva vuelta de tuerca”* 2016), el cabotaje representa un 20% de la carga transferida en los puertos chilenos, y se utiliza para transportar carga dentro del país, principalmente graneles líquidos y sólidos.

Asimismo, las toneladas transportadas por cabotaje han incrementado paulatinamente en los últimos años en nuestro país. Según las estadísticas de la Directemar, durante el año 2006 se movilizaron 12.182.785 toneladas, luego por el año 2009 debido a los efectos globales de la crisis subprime el tonelaje decreció a 11.789.929, para luego en 2012 repuntar en unas 12.612.197 toneladas y ya en 2015 alcanzar la cifra de 14.897.895 toneladas.

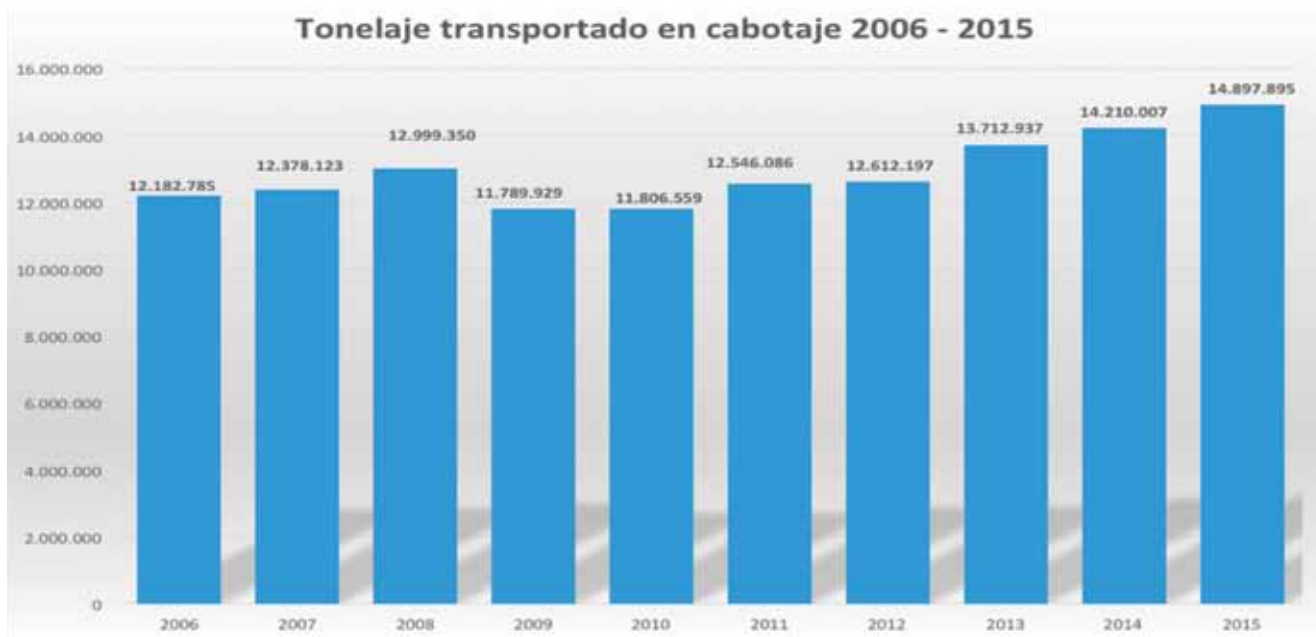
### Políticas estrictas de cabotaje

El International Transport Forum (ITF), organismo de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE), a finales de 2016 publicó el documento *“Ports Policy Review of Chile”*, donde catalogó de “estrictas” a las políticas portuarias chilenas en relación al cabotaje.

Dentro de su análisis destacan que el cabotaje no es un modo de transporte, es caro y no hay una gran red extensa de servicios, por lo que para los embarcadores la llegada de la carga embarcada a destino puede tomar un largo tiempo. Estas leyes estipulan que el cabotaje debe ser realizado por buques con bandera chilena y compañías chilenas con tripulación chilena. Ante esto, las empresas extranjeras pueden solicitar una exención, pero esto implica altos costos adicionales, por lo que las compañías internacionales no acceden, ya que no tienen un mayor interés comercial.

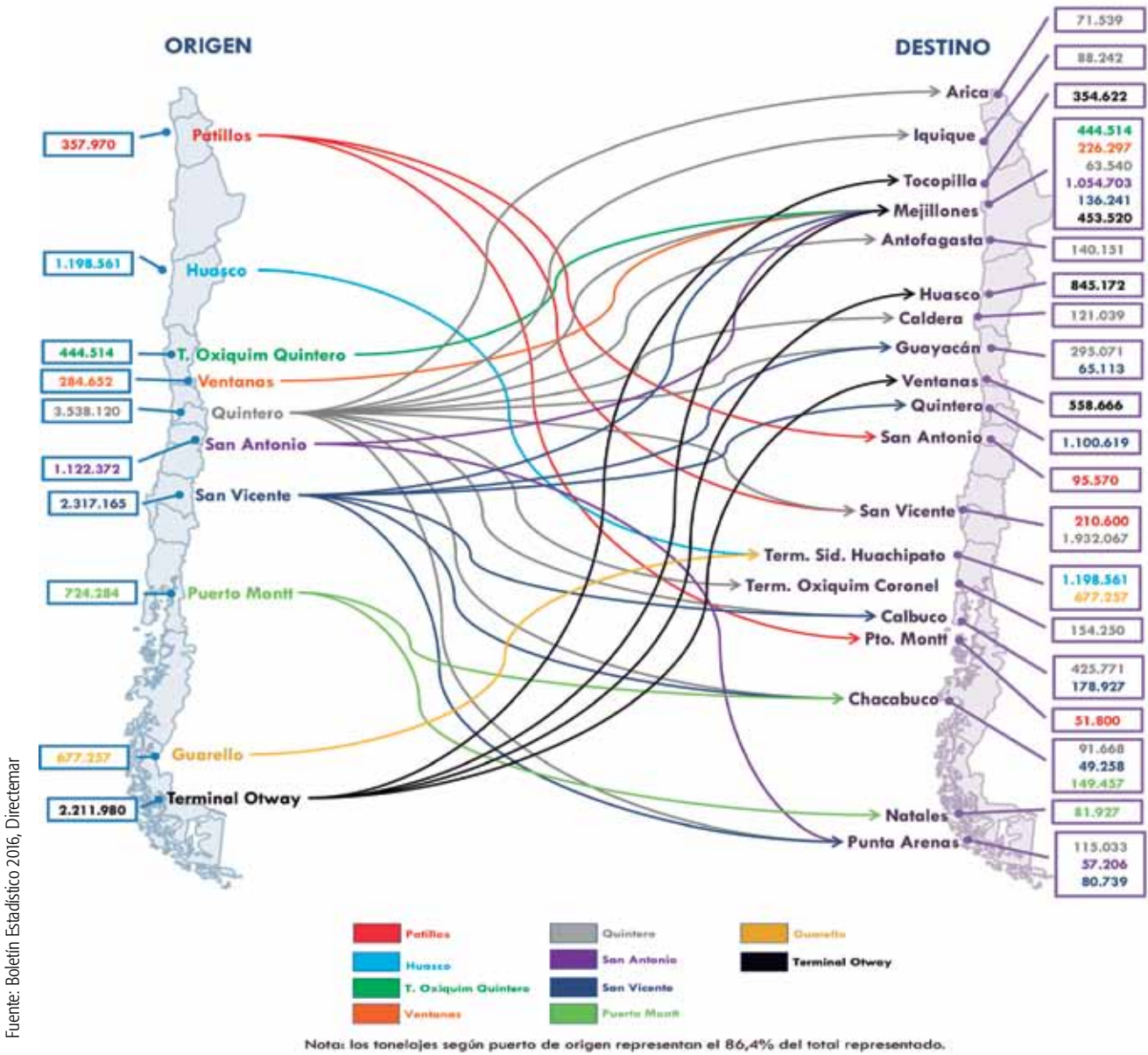
Además, el cabotaje trae riesgos para la cadena de suministro, ya que los cargadores de diversos sectores, como importadores de automóviles y exportadores de frutas, dependen mucho de un puerto (San Antonio), lo que limita su resiliencia. En el caso de que haya una huelga, un evento climático extremo u otro problema, podría significar una interrupción en esa cadena de suministro con graves repercusiones.

Asimismo, las normas de cabotaje implican el tráfico de camiones entre las regiones centrales de Chile y las demás regiones que de otro modo no habrían tenido lugar (como habrían sido los flujos en un barco). Esto contribuye a la congestión de las carreteras. Por otra parte, los expertos sostienen que el actual sistema dificulta el desarrollo regional equitativo, ya que la mayor parte de los bienes importados a Chile pasan por San Antonio y Valparaíso, antes de ser transportados a otras partes del país.



Fuente: Boletín Estadístico 2016, Directemar

### Principales tonelajes transportados en cabotaje según puerto origen - destino (2015)



Fuente: Boletín Estadístico 2016, Directemar

También, consideran que debido a las políticas de cabotaje se producen desequilibrios en los flujos de importación y exportación en los puertos nacionales. Este desequilibrio está ligado a la fragmentación del sistema portuario, puesto que en lugar de tener un número bastante limitado de grandes puertos con flujos tanto de importación como de exportación, el sistema de doble puerto fragmentado ha generado un gran conjunto de puertos privados destinados principalmente a exportar los bienes de su propietario, mientras que algunos de los puertos públicos de Chile central concentran la mayor parte de los

flujos de importación. El resultado de este desequilibrio es la necesidad de reposicionamiento extensivo de contenedores vacíos. Actualmente, la mayoría de los puertos privados están en constante necesidad de contenedores, mientras que los puertos públicos en Chile central tienen una sobreoferta de vaciados.

Finalmente, la ITF propuso una serie de medidas para liberalizar el cabotaje. (Ver p.16 "La radiografía de la OCDE a las políticas portuarias chilenas")

Ricardo Tejada Curti, gerente general de la Asociación Nacional de Armadores A.G

**“Chile es uno de los países con mayor flexibilidad en términos de permitir el cabotaje a naves de bandera extranjera”**

**¿Cómo opera el cabotaje en Chile?**

El cabotaje en Chile opera de manera correcta amparado en la ley de fomento a la Marina Mercante, ley que regula el cabotaje en Chile y da también las fórmulas bajo las condiciones en las cuales una nave de bandera extranjera podría hacer cabotaje en Chile. En Chile, al igual que la gran mayoría de los países del mundo, incluidos los de Europa, Asia y todo el resto de América, la operación del cabotaje está reservada para naves de bandera del país donde se realiza el cabotaje, en nuestro caso la bandera chilena, y eso es lógico ya que es de interés dentro de cada

estado soberano mantener una flota de naves con la bandera del país y además fomentar el desarrollo de una marina mercante propia cuyos beneficios van mucho más allá del aspecto económico, de los tributos que este tipo de empresas paga en el respectivo gobierno y de oportunidades laborales que entrega a ciudadanos chilenos, no sólo al personal embarcado, sino que a todos aquellos que de alguna manera en tierra se relacionan con el transporte marítimo.

Se deben considerar aspectos tales como los estratégicos y el apoyo que la Marina Mercante chilena, que por ley, tiene que brindar ante situaciones de conflicto, calamidad interna y



**60 minutos máximo desde que entras hasta que sales del Terminal**

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



Si requieres más información escríbenos a [comercial@stiport.com](mailto:comercial@stiport.com). Bases ante notario Ximena Ricci, San Antonio y publicadas en [www.stiport.com](http://www.stiport.com)





Ricardo Tejada, gerente general de la Asociación Nacional de Armadores.



Terminal GNL Quintero.

también en emergencias como lo fue el caso de la evacuación a raíz de la erupción del volcán Chaitén hace algunos años, donde fue la marina mercante chilena la que evacuó a los pobladores de la zona, a las naves con bandera de otros países no se les puede obligar a prestar el apoyo ante lo mencionado.

La Marina Mercante de cada país es la encargada asegurar las líneas de comunicación marítima dentro de los distintos puntos del país, lo que incluye la conectividad y transporte de carga y pasajeros en todo el territorio nacional.

### Diferencias con la ITF

A pesar de existir una reserva de carga, y a diferencia de lo que mencionó el estudio encargado por el ministerio de Transportes realizado por la International Transport Forum (ITF), organización internacional ligada administrativamente a la OCDE, donde se mencionaba y se recomendaba que en Chile se incluyeran ciertas excepciones para permitir el cabotaje en Chile a naves de bandera extranjera, pues si las existen y están contempladas en la ley, siendo éstas las siguientes en caso que no existan naves de bandera chilena que puedan hacer la ruta solicitada:

- Licitación internacional cuando la carga a transportar sea superior a 900 toneladas.
- Autorización por parte de la Autoridad Marítima, la que se entrega en un plazo no superior a 3 días cuando la carga sea inferior a 900 toneladas.
- Reputación de naves extranjeras, permite aprovechar el tonelaje de navieras chilenas para arrendar naves de bandera extranjera por un periodo de tiempo de hasta 1 año.

Las excepciones mencionadas anteriormente dejan a Chile como una de los países con mayor flexibilidad en términos de permitir el cabotaje a naves de bandera extranjera ante la falta de nacionales. El mismo estudio de la ITF, recomendó flexibilizar el cabotaje en Chile, lo que según lo mencionado anteriormente ya es lo suficientemente flexible como para hacer más cambios. Ante los ojos de los Armadores chilenos salta la duda de la objetividad de este estudio, pues nos cuestionamos que si la misma ITF ha recomendado a Estados Unidos, país miembro también de la OCDE, flexibilizar su cabotaje, siendo este país el más restrictivo en este sentido y que no tiene contempladas en su legislación ninguna excepción a la regla que permita en algún momento la operación de naves con bandera extranjera.

Imagen: www.gnlquintero.com



### ¿Cuál sería el escenario ideal?

Debiera ser tendiente a utilizar mucho más nuestras carreteras marítimas mediante el cabotaje, lo que es mucho más lógico que mover cargas entre grandes distancias vía terrestre como se hace actualmente.

Esto implica un fortalecimiento de la Marina Mercante con una mayor competencia, a la cual los armadores chilenos están dispuestos que exista, siempre y cuando sea en igualdad de condiciones para todos los actores del sistema.

No puede venir una nave de bandera extranjera y hacer cabotaje en Chile con las leyes de otro país, no pagar impuestos que en Chile si pagan las naves de bandera chilena, usar tripulaciones extranjeras con costos laborales muy bajos o incluso a veces sin obligaciones desde el punto de vista laboral dependiendo del país de origen, obligaciones que en Chile se cumplen a cabalidad.

Recordemos que el artículo N° 1 de la Ley de fomento a la Marina Mercante dice: *“La política naviera permanente de Chile es fomentar el desarrollo y favorecer la mantención de su Marina Mercante en armonía con el interés general. En tal sentido, el Estado de Chile propenderá a apoyar a las empresas navieras chilenas para obtener acceso a los mercados mundiales de transporte marítimo y para que transporten efectivamente desde o hacia Chile una parte relevante de las cargas marítimas.”*

Entonces, a pesar de lo que el Gobierno ha manifestado la intención de abrir el cabotaje en Chile a naves de bandera extranjera, situación que ya se ha dado en varios países del mundo con un absoluto fracaso, ¿no será más lógico y sensato, fomentar el desarrollo de nuestra marina mercante, tendiente a que exista una mayor competencia generando las condiciones y oportunidades que le permitirían a todos los chilenos beneficiarse del uso del transporte marítimo como primera opción ante grandes distancias necesarias para poder movilizar los pasajeros y la carga en Chile? 🇨🇱



Central termoeléctrica Guacolda del puerto de Huasco. (Imagen Flickr Jorge Molina)



Oscar Sumonte, alcalde de Concón; Andrés Van Wersch, presidente de FISA S.A.; José Antonio Gómez, ministro de Defensa; Presidenta de la República, Michelle Bachelet; comandante en jefe de la Armada, almirante Enrique Larrañaga y Andrés Gómez-Lobo, ministro de Transportes de Telecomunicaciones.

# EXPONAVAL- TRANSPORT 2016: EL EVENTO MÁS ESPERADO POR LA INDUSTRIA

LUEGO DE DOS AÑOS, LA GRAN COMUNIDAD NAVAL, MARÍTIMO Y PORTUARIA SE VOLVIÓ A REUNIR EN EL ENCUENTRO MÁS IMPORTANTE DE LATINOAMÉRICA.

Entre el 29 de noviembre y 2 de diciembre se desarrolló la tradicional X Exhibición de la Industria Naval y Marítima Portuaria de Latinoamérica y al mismo tiempo, Trans-Port: V Exhibición de la Industria Marítima Portuaria para Latinoamérica en la Base Aeronaval Viña del Mar, que se enmarca en un ciclo de debates bajo la temática: *“Desafío de Sustentabilidad de la Industria Naval y Marítima”*.

Dentro de las autoridades asistentes se destacó la presencia de la Presidenta Michelle Bachelet; el presidente de FISA S.A., Andrés Van Wersch; el ministro de Defensa José Antonio Gómez; el

comandante en jefe de la Armada, almirante Enrique Larrañaga; el ministro de Transportes y Telecomunicaciones, Andrés Gómez-Lobo y el alcalde de Concón, Oscar Sumonte.

El exitoso encuentro reunió además a más de 160 empresas del sector y 31 delegaciones navales de todo el mundo. Dentro de los países presentes estuvieron Alemania, Angola, Arabia Saudita, Argentina, Australia, Brasil, Canadá, China, Colombia, Costa Rica, Ecuador, EEUU, España, Francia, Honduras, Israel, Italia, México, Panamá, Paraguay, Perú, Polonia, Reino Unido, Rusia, Tailandia, Uruguay y Venezuela. 🇨🇱



1



2



3



4



5



6

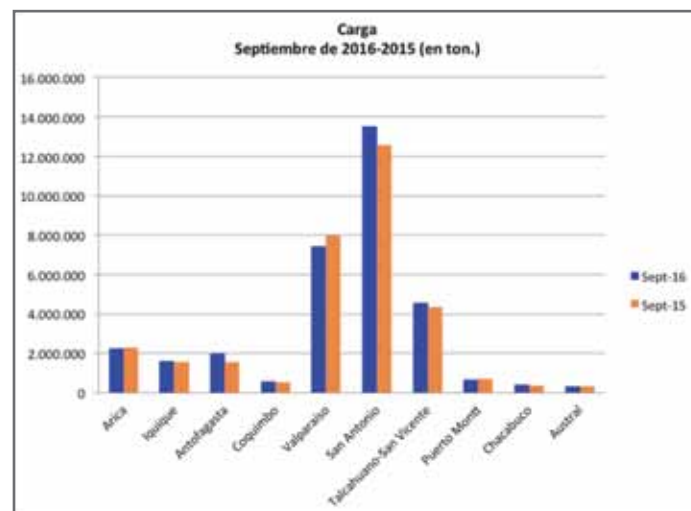
1.- José Manuel Monardes, jefe claims de Puerto Central; Constanza Ramírez, asistente comercial de Puerto Central y Juan Acuña, jefe comercial de Puerto Central. 2.- Andrés Ginsberg, comandante (r) Ginsberg ingeniería EIRL; Matías Alessandrini, ingeniero de Ultratug y Felipe Bastias, ingeniero de Ultratug. 3.- José María Luquero, product senior manager de Navantía España; María del Carmen González, senior area manager de Navantía España y José Luis Inogés, senior area manager de Navantía España. 4.- Cabo primero de la Armada, Álex Meza y cabo primero de la Armada, Carlos Saso. 5.- Skip Witunski, national president de la Navy League, Estados Unidos; Michael Manley, jefe y compra venta naves y Vince Mediavilla, ceo de Mediavilla. 6.- Marcelo Guzmán, subgerente de construcción de Empresa Portuaria San Antonio y Aldo Signorelli, gerente general de Empresa Portuaria San Antonio.

Resumen puertos SEP

Transferencia de Carga (en ton.)

Empresa Portuaria	Sep-16	Sep-15	Var 16/15
Arica	2.261.214	2.278.619	-0,76%
Iquique	1.583.060	1.549.458	2,17%
Antofagasta	2.000.441	1.545.593	29,43%
Coquimbo	577.267	530.077	8,90%
Valparaíso	7.436.931	7.988.053	-6,90%
San Antonio	13.516.981	12.575.973	7,48%
Talcahuano-San Vicente	4.548.055	4.362.691	4,25%
Puerto Montt	661.848	704.377	-6,04%
Chacabuco	392.297	364.434	7,65%
Austral	329.164	322.374	2,11%
<b>Total</b>	<b>33.307.258</b>	<b>32.221.650</b>	<b>3,37%</b>

Fuente: SEP



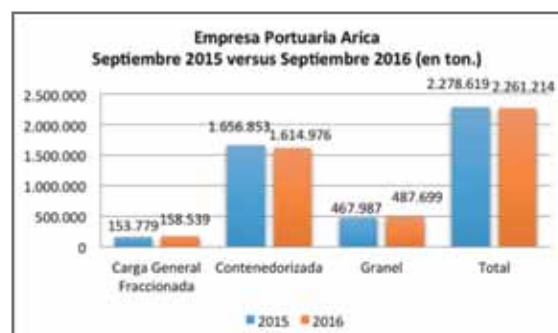
Fuente: SEP

Puerto de Arica

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

Carga	Carga			Variación
General Fraccionada	Contenedorizada	Granel	Total	Porcentual
153.779	1.656.853	467.987	2.278.619	
158.539	1.614.976	487.699	2.261.214	-0,76%

Fuente: SEP



Fuente: SEP

Carga Transferida Total Puerto de Arica (en ton.)

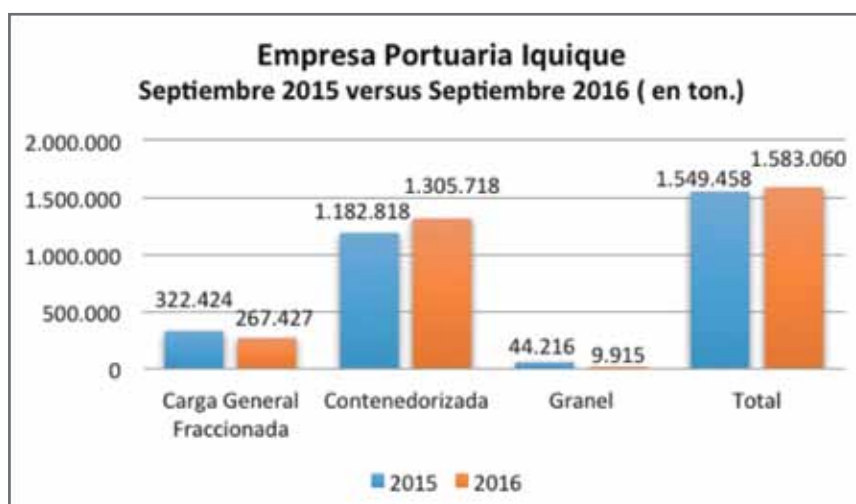
Valores Mensuales				
Mes	Carga Fracc. 2016	Contenedorizada 2016	Graneles 2016	Total 2016
Enero	21.854	182.520	30.834	235.208
Febrero	10.712	161.289	56.187	228.188
Marzo	35.898	161.282	62.015	259.195
Abril	26.172	179.065	24.033	229.270
Mayo	17.659	204.341	84.035	306.035
Junio	9.616	127.790	60.517	197.923
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	0	0	0	0
Noviembre	0	0	0	0
Diciembre	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>158.539</b>	<b>1.614.976</b>	<b>487.699</b>	<b>2.261.214</b>

Fuente: SEP

### Transferencia de Carga septiembre 2015 versus septiembre 2016 (en ton.)

Carga General Fraccionada	Carga Contenedorizada	Granel	Total	Variación Porcentual
322.424	1.182.818	44.216	1.549.458	
267.427	1.305.718	9.915	1.583.060	2,17%

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	0	0	0	0
Noviembre	0	0	0	0
Diciembre	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>267.427</b>	<b>1.305.718</b>	<b>9.915</b>	<b>1.583.060</b>

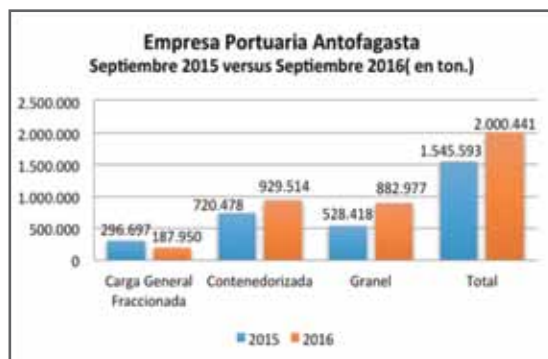
Fuente: SEP

Empresa Portuaria de Antofagasta

**Transferencia de Carga septiembre 2015 versus septiembre 2016 (en ton.)**

Fuente: SEP

Carga General Fraccionada	Carga Contenedorizada	Granel	Total	Variación Porcentual
296.697	720.478	528.418	1.545.593	
187.950	929.514	882.977	2.000.441	29,43%



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	0	0	0	0
Noviembre	0	0	0	0
Diciembre	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>187.950</b>	<b>929.514</b>	<b>882.977</b>	<b>2.000.441</b>

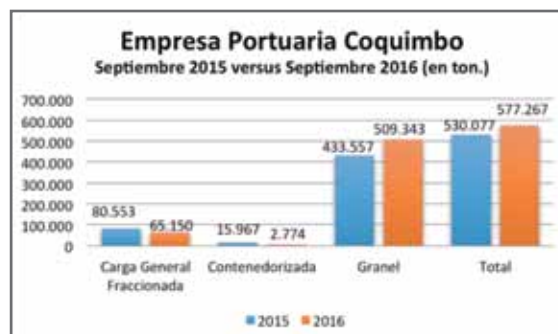
Fuente: SEP

Puerto de Coquimbo

**Transferencia de Carga septiembre 2015 versus septiembre 2016 (en ton.)**

Fuente: SEP

Carga General Fraccionada	Carga Contenedorizada	Granel	Total	Variación Porcentual
80.553	15.967	433.557	530.077	
65.150	2.774	509.343	577.267	8,90%



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	0	0	0	0
Noviembre	0	0	0	0
Diciembre	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>65.150</b>	<b>2.774</b>	<b>509.343</b>	<b>577.267</b>

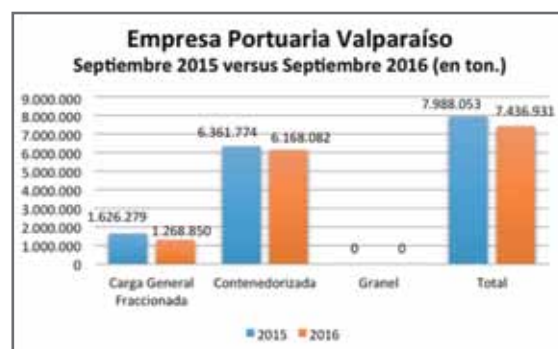
Fuente: SEP

Puerto de Valparaíso

**Transferencia de Carga septiembre 2015 versus septiembre 2016 (en ton.)**

Fuente: SEP

Carga	Carga		Granel	Total	Variación Porcentual
	General Fraccionada	Contenedorizada			
	1.626.279	6.361.774	0	7.988.053	
	1.268.850	6.168.082	0	7.436.931	-6,90%



Fuente: SEP

**Carga Transferida Total Puerto Valparaíso (en ton.)**

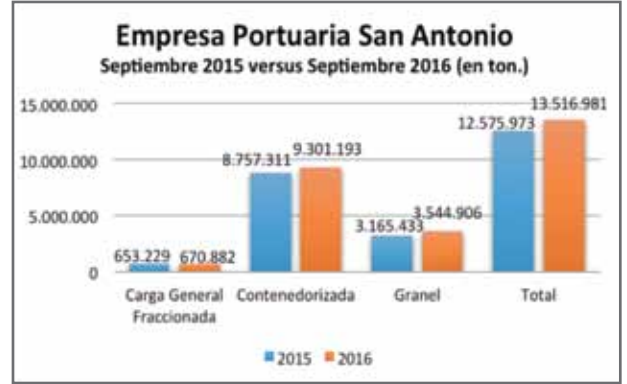
Valores Mensuales				
Mes	Carga Fracc. 2016	Contenedorizada 2016	Graneles 2016	Total 2016
Enero	157.922	608.913	0	766.836
Febrero	233.109	559.246	0	792.355
Marzo	151.215	735.901	0	887.116
Abril	192.863	703.309	0	896.172
Mayo	83.246	651.981	0	735.227
Junio	115.890	685.673	0	801.563
Julio	99.765	632.334	0	732.100
Agosto	114.624	729.379	0	844.002
Septiembre	120.215	861.345	0	981.560
Octubre	0	0	0	0
Noviembre	0	0	0	0
Diciembre	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>1.268.850</b>	<b>6.168.082</b>	<b>0</b>	<b>7.436.931</b>

Fuente: SEP

Puerto de San Antonio

**Transferencia de Carga septiembre 2015 versus septiembre 2016 (en ton.)**

Carga General	Carga Fraccionada	Carga Contenedorizada	Granel	Total	Variación Porcentual
653.229	670.882	8.757.311	3.165.433	12.575.973	
670.882	670.882	9.301.193	3.544.906	13.516.981	7,48%



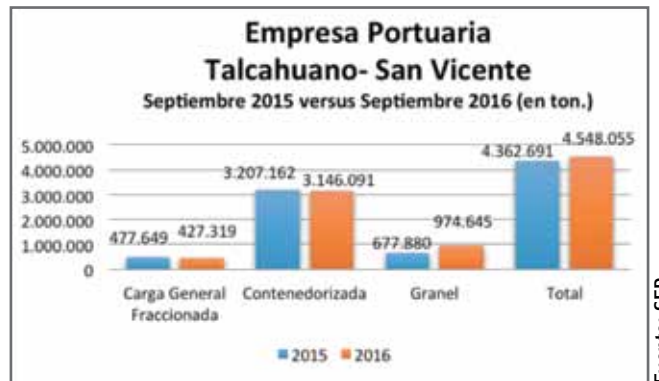
**Carga Transferida Total Puerto San Antonio (en ton.)**

Valores Mensuales	Carga Fracc. 2016	Contenedorizada 2016	Graneles 2016	Total 2016
Mes				
Enero	62.061	991.325	320.663	1.374.049
Febrero	100.912	982.614	387.383	1.470.909
Marzo	61.002	1.239.569	376.854	1.677.425
Abril	72.948	1.181.113	234.954	1.489.015
Mayo	89.945	1.121.978	389.944	1.601.867
Junio	74.808	1.081.114	261.259	1.417.180
Julio	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	0	0	0	0
Noviembre	0	0	0	0
Diciembre	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>670.882</b>	<b>9.301.193</b>	<b>3.544.906</b>	<b>13.516.981</b>

Puerto Talcahuano – San Vicente

**Transferencia de Carga septiembre 2015 versus septiembre 2016 (en ton.)**

Carga General	Carga Fraccionada	Carga Contenedorizada	Granel	Total	Variación Porcentual
477.649	427.319	3.207.162	677.880	4.362.691	
427.319	427.319	3.146.091	974.645	4.548.055	4,25%





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

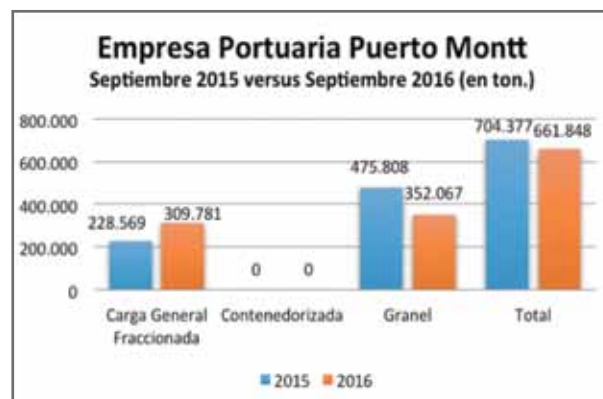
Valores Mensuales				
Mes	Carga Fracc. 2016	Contenedorizada 2016	Graneles 2016	Total 2016
Enero	57.807	261.961	116.516	436.284
Febrero	35.383	342.206	165.562	543.151
Marzo	57.345	351.582	59.564	468.491
Abril	52.971	351.047	99.576	503.594
Mayo	60.698	362.959	11.683	435.340
Junio	35.407	350.270	211.140	596.817
Julio	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	0	0	0	0
Noviembre	0	0	0	0
Diciembre	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>427.319</b>	<b>3.146.091</b>	<b>974.645</b>	<b>4.548.055</b>

Fuente: SEP

## Transferencia de Carga septiembre 2015 versus septiembre 2016 (en ton.)

	Carga		Granel	Total	Variación Porcentual
	General	Fraccionada			
	228.569	0	475.808	704.377	
	309.781	0	352.067	661.848	-6,04%

Fuente: SEP



Fuente: SEP

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

Valores Mensuales				
Mes	Carga Fracc. 2016	Contenedorizada 2016	Graneles 2016	Total 2016
Enero	23.281	0	20.158	43.439
Febrero	20.159	0	41.876	62.035
Marzo	39.920	0	12.352	52.272
Abril	46.235	0	47.610	93.845
Mayo	41.960	0	30.108	72.068
Junio	39.439	0	38.620	78.059
Julio	43.821	0	39.857	83.678
Agosto	26.722	0	56.272	82.994
Septiembre	28.244	0	65.214	93.458
Octubre	0	0	0	0
Noviembre	0	0	0	0
Diciembre	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>309.781</b>	<b>0</b>	<b>352.067</b>	<b>661.848</b>

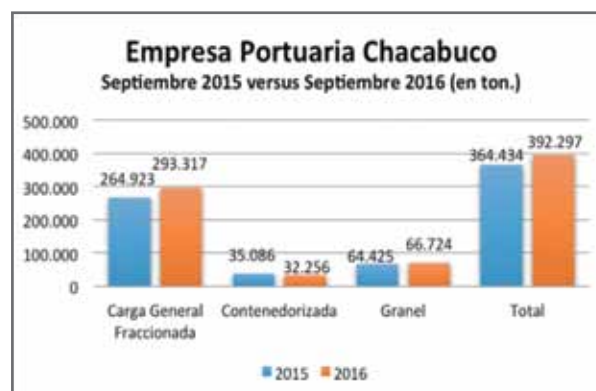
Fuente: SEP

Empresa Portuaria de Chacabuco

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

Fuente: SEP

Carga	Carga			Variación
General Fraccionada	Contenedorizada	Granel	Total	Porcentual
264.923	35.086	64.425	364.434	
293.317	32.256	66.724	392.297	7,65%



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	0	0	0	0
Noviembre	0	0	0	0
Diciembre	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>293.317</b>	<b>32.256</b>	<b>66.724</b>	<b>392.297</b>

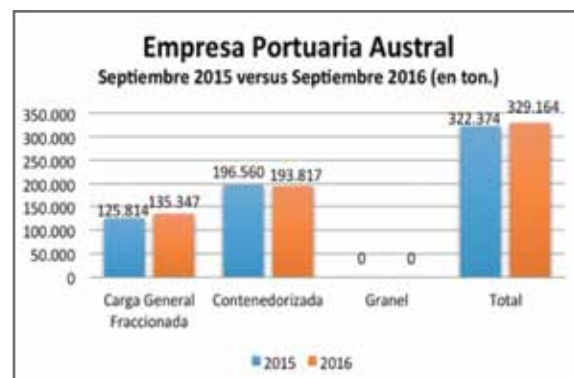
Fuente: SEP

Empresa Portuaria Austral

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

Fuente: SEP

Carga	Carga			Variación
General Fraccionada	Contenedorizada	Granel	Total	Porcentual
125.814	196.560	0	322.374	
135.347	193.817	0	329.164	2,11%



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	0	0	0	0
Noviembre	0	0	0	0
Diciembre	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>135.347</b>	<b>193.817</b>	<b>0</b>	<b>329.164</b>

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](http://www.saamsa.com)**

**600 600 7226**

**[linemanager@saamsa.com](mailto:linemanager@saamsa.com)**



# Nuestro centro: las personas

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

[www.ist.cl](http://www.ist.cl)

**ist**

especialistas en prevención