



Desarrollo Ferroviario en la zona central Transporte fundamental



www.maritimoportuario.cl - Edición N°082 - Julio - Agosto

Definiciones ministeriales
relativas al desarrollo
portuario

Pág. 04

Mercado relevante de
contenedores en la V región
1er Semestre 2018

Pág. 13

¿Cómo quedaron conformados
los directorios de las Empresas
Portuarias?

Pág. 10



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





Director Marítimo Portuario
Marcelo Valencia G.

Gerente Comercial
Nicolás Díaz – Pinto A.

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

Subgerente de Admin. y Finanzas
Eduardo González G.

Periodista
Daniela Valenzuela V.

Director de Arte
Adrián Bettini Y.

Suscripciones
Francesca Apablaza P.

Servicios Administrativos
Luis Mendoza

Preimpresión e Impresión
Orgraf Impresores

Envíe sus comentarios y sugerencias:
dvalenzuela@maritimoportuario.cl

Casa Editora: Marítimo Portuario Ltda.
Los Militares 5885, Of. 205,
Las Condes, Santiago.
Tel.: 56 2 2896 3340

Oficinas en la Región de Valparaíso
Uno Poniente 123, Oficina 601,
Viña del Mar, Región de Valparaíso.
Tel.: 56 32 215 7121

Suscripciones por 6 ejemplares (1 año)
En Chile

Anual	\$ 32.000
Dos años	\$ 52.000
Estudiantes	\$ 28.000
Valor cada ejemplar	\$ 6.000

Al exterior (envío aéreo incluido)

	South America	Other Countries
1 año	US\$ 122	US\$ 154
2 años	US\$ 154	US\$ 220

Nº82 Julio - Agosto 2018
ISSN 0717-5507



- 03** Editorial
- 04** Gloria Hutt: Definiciones ministeriales relativas al desarrollo portuario
- 10** ¿Cómo quedaron conformados los directorios de las Empresas Portuarias?
- 13** Mercado relevante de contenedores en la V región, 1er Semestre 2018
- 26** Destacados
- 28** Velas Sudamérica, un encuentro que une a las Armadas locales
- 30** Desarrollo ferroviario en la zona central: Transporte Fundamental
- 38** Cruceros
- 40** Visita ministerial a Puerto Valparaíso
- 42** Estadísticas



AGUNSA

Más de 50 años *generando confianza* en nuestros clientes

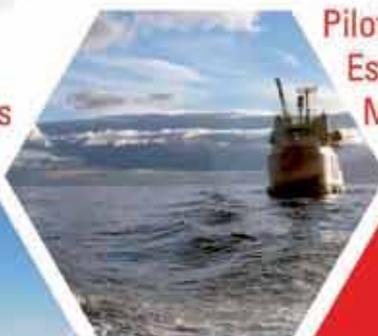
Agenciamiento
Portuario



Representaciones
Aéreas



Pilotaje
Estrecho de
Magallanes



Lanchas y
Remolcadores



Bunkering

Equipos
Portuarios



Representaciones
Marítimas



LAS PRIMERAS DEFINICIONES MINISTERIALES PARA EL DESARROLLO PORTUARIO QUE REQUIEREN VALIDAR DEMANDA, TAMAÑOS Y PLAZOS DE PROYECTOS

Dentro de la implementación logística de corto mediano plazo, que hemos planteado, donde se prioriza invertir pronto en los factores que componen la Red Logística de Gran Escala, es preciso actualizar y validar ahora los argumentos y factores que han determinado las decisiones y proyecciones respecto del incremento de infraestructura portuaria regional.

Estas definiciones que deben establecer fehacientemente las ubicaciones, plazos y frecuencias de incorporación de los recursos para frentes de atraque en los puertos de la región, deben ser consecuentes con lo que el Estado y los ministerios respectivos han definido y trazado como líneas de acción para el desarrollo de la infraestructura portuaria para los próximos años.

Por una parte, la ministra de Transportes y Telecomunicaciones, Gloria Hutt ha declarado la necesidad de aumentar las instalaciones en más de un puerto, lo que conlleva a invertir complementariamente en toda la macrozona central. *“Se deben concretar los dos proyectos de Puerto a Gran Escala contemplados, uno en San Antonio y el otro en Valparaíso (sector de Yolanda), y que las inversiones debieran hacerse por etapas en forma alternada, partiendo por San Antonio”* (El Mercurio, 12/05/2018).

De la misma manera, la ministra se ha referido a la necesidad de desarrollos logísticos oportunos requeridos por estos proyectos tales como; conectividad vial, uso de ferrocarriles y terminales intermodales, incorporación del Terminal 2 en Valparaíso, implementación de tecnologías, funcionamiento de PCS, además de establecer las tareas para los directorios de las empresas portuarias.

Consecuentemente, el subsecretario de la cartera, José Luis Domínguez, determinó las acciones a seguir para llevar a cabo el desarrollo portuario y logístico de nuestro país basándose en 5 puntos fundamentales (Líder San Antonio 23/05/2018):

1) La demanda determinará el número de sitios que tendrá el Puerto de Gran Escala en San Antonio. Esta afirmación hace alusión a la necesidad de un estudio de demanda actualizado de acuerdo a los nuevos escenarios económicos y coherentes con las tendencias de la industria para poder aproximarse al tamaño óptimo.

2) Tamaño óptimo. Si bien no se refiere literalmente al concepto de tamaño óptimo, el hecho de determinar nuevamente cuántos sitios se necesitan para el denominado “Puerto Exterior”, es una medida inteligente para evitar caer en una sobreoferta de sitios de atraque.

3) Logística de Gran Escala. El subsecretario argumenta que no basta con desarrollar solo un megaproyecto, sino que es un todo. *“el PGE de San Antonio hay que mirarlo en un contexto general, el proyecto más bien es una Red Logística de Gran Escala, que no solo contempla al puerto, sino que también a los caminos de acceso, al tren que une con los centros de demanda, de tal forma de hacer un proyecto más general y más compacto”*

4) Complementariedad de puertos. Este punto es fundamental, ya que de acuerdo a la autoridad, el gobierno no cesará en que Valparaíso como San Antonio sean puertos complementarios.

5) Tiempo. Aún hay tiempo, está en sus inicios y recién se están haciendo los análisis para hacer el Estudio de Impacto Ambiental, por lo tanto, hay mucho camino por delante. El PGE debe estar terminado hacia fines de la próxima década, falta mucho por realizar.

No obstante esos sustantivos avances en decisiones del sector, existen factores que se deben tener presentes al momento de implementar las acciones concretas y definitivas, tales como; las relicitaciones de las concesiones portuarias vigentes que finalizan al término de la próxima década, la revisión y redefinición de los mercados relevantes de los futuros y actuales terminales, y por supuesto la construcción del Terminal 2 por TCVL, el muelle para cruceros en Valparaíso y por supuesto el desarrollo del transporte ferroviario. Este último es un tema de preocupación manifestado por las autoridades ministeriales, parlamentarios y también por la Cámara Marítima y Portuaria, quienes enfatizan que es clave integrar el sistema ferroviario como parte de la solución integral de largo plazo, lo que incluye además un terminal intermodal ferroviario en el puerto de Valparaíso y en el área metropolitana. 



Ministra durante su presentación en el encuentro: "Nuevos desafíos para el sector Marítimo – Portuario: ¿Estamos Preparados?".

Gloria Hutt:

DEFINICIONES MINISTERIALES RELATIVAS AL DESARROLLO PORTUARIO

ENTRE LOS PRINCIPALES PRONUNCIAMIENTOS SE ENCUENTRAN LA CONSTRUCCIÓN ALTERNADA ENTRE LOS PROYECTOS DE AMPLIACIÓN DE INFRAESTRUCTURA PORTUARIA DE SAN ANTONIO Y VALPARAÍSO, LA EJECUCIÓN DEL TERMINAL 2 COMO PRIORIDAD, CONECTIVIDAD VIAL Y FERROVIARIA, ESPACIOS DE DIÁLOGO Y ENCUENTRO ENTRE EL PUERTO Y LA CIUDAD, LA DIGITALIZACIÓN DE LOS PROCESOS, ENTRE OTROS.

Con una vasta trayectoria en materia de transportes, la ministra Gloria Hutt conoce bien cómo funciona el sistema logístico en Chile. Es ingeniera civil de la Universidad Católica de Chile, certificada por los programas de Administración de Negocios y Finanzas Internacionales de la Universidad de Georgetown, EE.UU. Fundó la consultora Quiz y fue socia y directora regional para América Latina en la consultora británica Steer Davies Gleave. Integró el Consejo de Políticas de Infraestructura (CPI) y entre 2010 y 2014 se desempeñó como subsecretaria de Transportes.

Desde que llegó a presidir su cartera, se ha pronunciado en diversas ocasiones en cuanto a los temas elementales para el mejoramiento y desarrollo logístico del país, en un escenario donde unos meses antes, Michelle Bachelet habría anunciado la construcción del Puerto de Gran Escala en San Antonio.

A continuación en Marítimo Portuario mostraremos las principales declaraciones que ha realizado la ministra Gloria Hutt y que corresponden a los lineamientos oficiales en cuanto al sector:

• ***“Desarrollo marítimo portuario es fundamental para el país”***

Durante una presentación que realizó en el seminario *“Nuevos desafíos para el sector Marítimo - Portuario: ¿Estamos Preparados?”*, organizado por la Cámara Marítima y Portuaria de Chile (Camport), Hutt expresó que el cambio se debe hacer ahora en cuanto a soluciones de corto, mediano y largo plazo. *“El desarrollo marítimo portuario es fundamental para el país y no queremos heredarle a las futuras generaciones el costo de no hacerlo. Hoy podemos dar el salto”*, declaró la ministra.

• ***Apoyo al Puerto de Gran Escala***

Dentro del mismo encuentro, la ministra se refirió a la necesidad de ampliar la capacidad portuaria en la zona sur de la región: *“Necesitamos también anticipar la construcción del Puerto de Gran Escala en San Antonio, porque también -en el largo plazo- se va a necesitar disponer de esa capacidad adicional y tratándose de las dimensiones de ese puerto es posible que diez años todavía sea poco para disponer de esos sitios nuevos en la macro zona central”*, sentenció.



La construcción del Terminal 2 de Valparaíso fue definida como prioritaria.



• **Construir de manera alternada**

Un punto de inflexión dentro de los lineamientos en materia logística, fue cuando la ministra se pronunció con respecto a la decisión de edificar las instalaciones portuarias de manera alternada, es decir, dándole la posibilidad a ambos proyectos (San Antonio y Valparaíso) de ejecutarse a medida que fueran requeridos por la demanda.

A respecto, la ministra Hutt indicó que además del Terminal 2 “se deben concretar los dos proyectos de Puerto a Gran Escala contemplados, uno en San Antonio y el otro en Valparaíso (sector de Yolanda), y que las inversiones debieran hacerse por etapas en forma alternada, partiendo por San Antonio”. (El Mercurio, 12/05/2018)

A su vez, la máxima autoridad en Transportes añadió que ambos puertos deben incrementar su capacidad de manera equilibrada y permitiendo que haya competencia. *“A mi juicio es importante que crezca tanto Valparaíso como San Antonio. La capacidad portuaria la necesitamos en la región pensando en el largo plazo. Construir puertos toma cada vez más tiempo, entonces es una buena opción que los dos puertos crezcan armónicamente y que exista en cierta forma competencia entre ellos mismos. De modo que independientemente que se avance en los estudios y la licitación, el desafío para nosotros es cómo hacemos que en los dos puertos haya crecimiento de capacidad”.* (Seminario Campport, 8/05/2018)

• **Construcción del Terminal 2 como prioritario**

Otro momento clave, es cuando la secretaria de Estado afirma que todos los esfuerzos se concentrarán en una primera instancia en la concreción del Terminal 2 en Valparaíso, ya que de lo contrario se produciría un efecto “desastroso” para el comercio exterior.

“Nosotros sí creemos que es necesaria la capacidad y por algo se licitó, está adjudicado, existe un concesionario. Ha tenido una historia larga y es necesario contar con esa capacidad en un Plazo mediano. Está previsto que eso sea así” (El Mercurio de Valparaíso 09/04/2018)

• **Conectividad vial y ferroviaria**

Sin embargo, si hablamos de ampliación portuaria, no se puede dejar atrás la conectividad, puesto que sin una conectividad pensada estratégicamente es imposible el tránsito de la carga de manera eficiente. Asimismo, la ministra reconoció el papel preponderante de la gobernanza del sector.

“Todos los esfuerzos están enfocados en potenciar la conectividad vial y ferroviaria de la ciudad y el conjunto del territorio, los centros logísticos, los sistemas de información y coordinación, así como en promover las mejoras necesarias al marco regulatorio y de gobernanza y el desarrollo de los mecanismos que garanticen la sostenibilidad de la cadena logística” (Nuestro Mar, 14/05/18).

• **Digitalización de los procesos**

Acerca de avanzar hacia la digitalización de los procesos, la ejecutiva señaló que estamos lejos de una logística sin papeles, y

puertosantonia



@puertosantonia



REALIZAMOS
2.000
MANIOBRAS
CADA AÑO
y vamos por +



PUERTO
SAN
ANTONIO



“que digitalizar los procesos es básico dentro de la cadena logística y que es necesario evitar las fricciones entre las propias organizaciones y agentes, señalando que cambiarlo es perentorio para no afectar el comercio exterior del país”. (Seminario Camport, 8/05/2018)

• Las Tareas a las Empresas Portuarias

Las Tareas a las Empresas Portuarias

A principios de julio, la ministra de Transportes y Telecomunicaciones, se reunió, junto al presidente del Sistema de Empresas Públicas (SEP), Ricardo de Tezanos Pinto Domínguez, con los presidentes de las diez empresas portuarias estatales, ocasión en que entregó lineamientos estratégicos (a continuación), desafíos y metas que impacten positivamente en el crecimiento económico del país.

1) Fortalecer la eficiencia de gestión: constituir directorios de excelencia, que cumplan el Código SEP y desarrollen empresas que destaquen por su eficiencia operacional y que ejecuten inversiones pertinentes en el tiempo y costos presupuestados.

2) Adaptabilidad a los cambios: Leer adecuadamente los cambios de la industria y los requerimientos del entorno, anticipando necesidades, planificando de forma oportuna el desarrollo de infraestructuras.

3) Asegurar la oportuna disponibilidad de información para la toma de decisiones de planificación, inversión y gestión, generando mecanismos de recolección, procesamiento y análisis de datos que permitan hacer análisis prospectivos del sector.

4) Relación con las comunidades: Configurar a las empresas como buenos vecinos, transparentes y comunicativos, proponiendo mecanismos de integración con las ciudades y sus comunidades.

5) Cuidado del entorno y el medio ambiente: Impulsar la generación de instrumentos para la medición de los efectos



Puerto de Iquique, concesión Iquique Terminal Internacional.

de la actividad portuaria sobre el conjunto de la economía, las comunidades y el medio ambiente.

6) Mejora de los índices de seguridad y productividad: Promover, junto a los actores que operan en sus recintos, la definición y aplicación de estándares de seguridad e higiene en las faenas portuarias y protección de los derechos laborales de sus trabajadores.

De la misma forma, se establecieron metas comunes a las 10 empresas portuarias enfocadas en fomentar proyectos de accesibilidad vial portuaria, el desarrollo de las comunidades Logístico-Portuarias y el Comité Portuario de Coordinación de Servicios Públicos (CPCSP) y el Consejo de Coordinación Ciudad-Puerto. Así también, generando una medición y mejora de la eficiencia en la atención de naves, avances en materia de seguridad laboral y entregando estadísticas periódicamente al Ministerios Transportes y Telecomunicaciones.

• **Generar espacios de "diálogo y encuentro" entre el puerto y la ciudad**

Si bien dentro de las tareas a las empresas portuarias ya se considera este punto, la ministra tuvo posteriormente una reunión con el presidente de EPV, Raúl Celis, para enfatizar la necesidad de llegar a espacios de acercamiento entre puerto y ciudad, especialmente por el Terminal 2.

"Hemos encomendado al directorio de EPV, así como a las demás empresas portuarias estatales, la elaboración de un plan de relacionamiento con la ciudad, que tenga como objetivo generar espacios de encuentro y diálogo con los actores locales" (...) "De esta forma, se busca avanzar en un desarrollo integral de la actividad portuaria en la ciudad, mediante una mirada conjunta respecto a cómo debe crecer el puerto, garantizando la vocación portuaria de la ciudad, y mantener la calidad de vida de sus habitantes". (El Mercurio 23/07/ 2018) 

¿CÓMO QUEDARON CONFORMADOS LOS DIRECTORIOS DE LAS EMPRESAS PORTUARIAS?

Durante junio el Consejo Directivo del Sistema de Empresas Públicas (SEP), dependiente del Ministerio de Economía, Fomento y Turismo, informó la designación de los nuevos miembros de los Directorios de las 10 Empresas Portuarias estatales.

A continuación la lista de los nuevos directorios:

• **Empresa Portuaria Arica**

Francisco Javier González Silva
Loreto Seguel King
Marcelo Urrutia Aldunate

• **Empresa Portuaria Antofagasta**

León Cohen Delpiano
Manuel Rojas Molina
Andrea Rudnik García

• **Empresa Portuaria Iquique**

José Manuel Mendiá Infante
Giogio Macchiavelo Yuras
Nora Andrea Fuchslocher Hofman

• **Empresa Portuaria Coquimbo**

Juan Cristóbal Rollán Rodríguez
Mario Bertolino Rendic
María Alzarreca Luna

• **Empresa Portuaria Valparaíso**

Raúl Celis Montt
Raimundo Cruzat
Ana María Orellana
Jorge Arancibia Reyes
Erwin Hahn Huber

• **Empresa Portuaria San Antonio**

Francisco Silva Donoso
Fernando Ramírez Gálvez
Joanna Davidovich Gleiser
Victoria Vásquez García
Ignacio Ossandón Irrarrázabal

• **Empresa Portuaria Talcahuano- San Vicente**

María Consuelo Raby Guarda
Claudio Arteaga Reyes
Andrés Arriagada Laissle
Jennifer Soto Urra
Juan Jorge Lazo Rodríguez

• **Empresa Portuaria Puerto Montt**

Josefina Montenegro Araneda
Fernando Amenábar Morales
Marisol Turres Figueroa

• **Empresa Portuaria Chacabuco**

Eduardo Vera Wandersleben
Francisca Yáñez Castillo
Verónica Moya Escárte

• **Empresa Portuaria Austral**

Alejandro García-Huidobro Ochagavía
Laura Álvares Yercic
Verónica Peragallo Quijada

¿Cuáles son sus funciones?

De acuerdo a la Ley 19.542 artículo 31, a los directorios les corresponde la administración y representación de la empresa con las más amplias y absolutas facultades, y dentro de sus funciones se encuentran:

- 1) Promover la competencia en el interior de los puertos;

- 2) Procurar un trato no discriminatorio a los usuarios de los puertos y terminales;

- 3) Velar por que no se limiten las posibilidades de desarrollo y expansión de los puertos;

- 4) Preservar y fortalecer los niveles de productividad, eficiencia y competitividad alcanzados en la operación portuaria;

- 5) Designar, en su primera sesión y de entre sus miembros, al director que se desempeñará como Vicepresidente del mismo. El Vicepresidente reemplazará al Presidente en caso de ausencia o imposibilidad transitoria de éste para ejercer el cargo;

- 6) Designar al gerente general y al ejecutivo de la empresa que deba reemplazarlo transitoriamente, en caso de ausencia o imposibilidad temporal de éste para el ejercicio del cargo;

- 7) Dictar los reglamentos y normas que estime conveniente para regular la organización interna de la empresa y su adecuado funcionamiento;

- 8) Establecer las bases de toda licitación a que deba llamarse, en conformidad a lo dispuesto en esta ley. Asimismo, deberá aprobar expresamente el texto de los contratos de concesión y los estatutos de las sociedades anónimas que acuerde constituir;

- 9) Establecer y modificar las dotaciones del personal, fijar y determinar sus remuneraciones y beneficios, y aprobar los reglamentos internos de trabajo que someta a su decisión el gerente general;

- 10) Aprobar y modificar los presupuestos anuales de ingresos, gastos e inversiones, y establecer las normas necesarias para controlar su cumplimiento;

- 11) Pronunciarse sobre los estados financieros trimestrales y anuales que debe presentarle el gerente general, conforme a las normas establecidas por el directorio y a los principios y sistemas de contabilidad aplicables a las sociedades anónimas abiertas;

- 12) Conferir poderes generales al gerente general, y especiales a otros ejecutivos o abogados de la empresa y, para casos específicos y determinados, a terceras personas. Estos poderes los podrá revocar y limitar en cualquier momento, sin expresión de causa. 



MERCADO RELEVANTE DE CONTENEDORES EN LA V REGIÓN PRIMER SEMESTRE 2018

LA TRANSFERENCIA DE CONTENEDORES TOTAL DE LA MACROZONA CENTRAL, CONSIDERANDO EL MOVIMIENTO DE TEUS DE PUERTO VALPARAÍSO Y PUERTO SAN ANTONIO INCREMENTÓ EN UN 5.46% DURANTE EL PRIMER SEMESTRE DE 2018 CON RESPECTO AL MISMO PERIODO DEL AÑO 2017. NO OBSTANTE, HAY UNA DISMINUCIÓN EN LA TASA DE CRECIMIENTO, SI COMPARAMOS EL COMPORTAMIENTO DE ENERO- JUNIO DE 2017 V/S EL MISMO PERÍODO EN 2016, OBTENEMOS QUE EL CRECIMIENTO ALCANZÓ LA CIFRA DE 9.47%.

Entender lo trascendental que resulta la demanda de contenedores en la macrozona central es el primer paso para poder tomar decisiones en función al desarrollo logístico de nuestro país y en consecuencia, para ser eficientes con los requerimientos del comercio exterior.

Es elemental observar cuál es el contexto actual de la demanda de contenedores de la V región para poder determinar los tiempos oportunos y tamaños óptimos para los proyectos de desarrollo; ya sea desde el punto de vista de infraestructura portuaria en ambos puertos, de proyectos que resuelvan los problemas viales y ferroviarios en el traslado de cargas, principalmente.

A continuación analizaremos la demanda de transferencia total de contenedores de la V región (TEUS) correspondiente al primer semestre de 2018 v/s el mismo período 2017 y 2016 con información oficial proporcionada a Marítimo Portuario por Puerto Valparaíso y Puerto San Antonio.

Es así como al referirnos a Puerto Valparaíso, se considera la transferencia total de contenedores en TEUs de su concesionario Terminal Pacífico Sur (TPS) y en San Antonio por su parte, se incluye el movimiento total de contenedores en TEUS de Puerto Central (PCE) y San Antonio Terminal Internacional (STI).

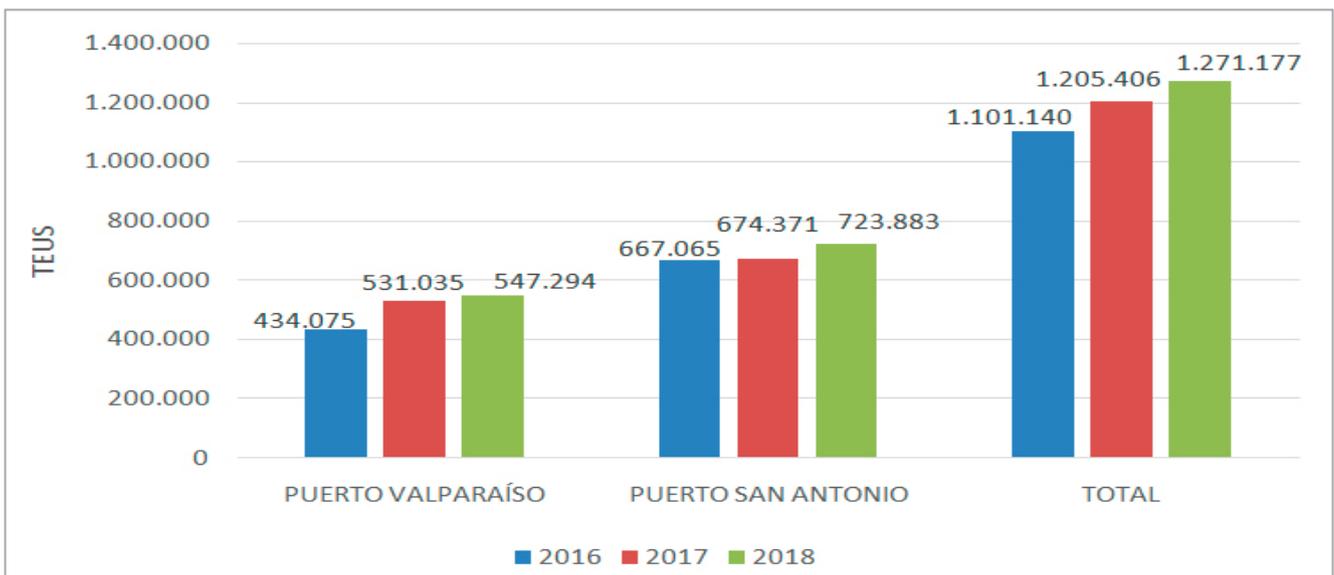
Comparativo 1er Semestre Regional

Durante el primer semestre de 2018 el total de TEUs transferidos en la V región fue de 1.271.177, lo cual corresponde a un alza del 5,46% en comparación con el mismo período en 2017, donde el total de TEUs movilizados fue de 1.205.406.

Si desglosamos el total regional por ambos puertos, obtenemos 547.294 TEUs movilizados por Puerto Valparaíso en el primer semestre 2018, cifra que se traduce en un alza sostenida con respecto al mismo período del año 2017, donde se registró la cifra de 531.035 TEUs y en 2016, 434.075 TEUs.

Por otra parte, la transferencia total de TEUs por Puerto San Antonio en el primer semestre del año 2018 fue de 723.883 TEUs, donde hubo un incremento en el tiempo comparación con el año anterior donde se reportaron 674.371 TEUs movilizados y en 2016 con 667.065 TEUs.

TRANSFERENCIA TOTAL DE CONTENEDORES EN TERMINALES DE LA V REGIÓN EN TEUs POR PUERTO (ENERO - JUNIO)



Fuente: Elaboración propia

OFERTA V/S OCUPACIÓN DE SITIOS DE ATRAQUE

	VALPARAISO		SAN ANTONIO		VALPARAISO		SAN ANTONIO	
	Enero - Junio		Enero - Junio		Enero - Junio		Enero - Junio	
	2017	2016	2017	2016	2018	2017	2018	2017
Incremento %	22,34%		1,10%		3,60%		7,34%	
Participación Regional %	44%		56%		43%		57%	
Nº de Terminales para contenedores	1		2		1		2	
Nº de sitios de Atraque	2		4		2		4	
Transferencia en TEU/sitio equivalente	265.518		168.593		273.647		80.871	
Capacidad de oferta en TEUS/6 Meses/sitio	312.500		312.500		312.500		12.500	
Ocupación media de sitios	85%		54%		88,0%		58,0%	

Tal como se vio anteriormente, el total regional del primer semestre en transferencia de TEUs en la V región corresponde a 1.205.406, sin embargo, debemos revisar de qué manera se reparte la carga contenedorizada en los sitios de atraque disponibles actualmente.

De esta manera, si se analiza la **participación regional** del primer semestre tenemos que en el año 2018 Puerto Valparaíso alcanzó un 43%, lo que corresponde a un punto menos si se compara su participación de un 44% en 2017. Por su parte, Puerto San Antonio entre los meses de enero y junio de 2018 tuvo una participación mayoritaria regional con un 57%, un punto a favor con respecto al año 2017 donde su participación regional fue de un 56%.

A su vez, hay que tener cuenta la **oferta actual de terminales para carga contedorizada** en la macrozona central y los sitios de atraque disponibles para poder calcular la ocupación de dichos sitios. De esta forma, podemos observar que Puerto Valparaíso posee 1 terminal para atender carga de contenedores que cuenta con 2 sitios de atraque, a cargo del concesionario Terminal Pacífico Sur (TPS). En paralelo, San Antonio presenta 2 terminales para carga contedorizada y cada uno con 2 sitios de atraque, bajo el alero de los concesionarios: San Antonio Terminal Internacional (STI) y Puerto Central (PCE).

Luego de conocer estos datos, tenemos que Puerto Valparaíso durante el primer semestre transfirió 273.647 TEUs por **sitio equivalente** en el año 2018 y en 2017 265.518 TEUs, es decir la totalidad de TEUs dividida en las unidades disponibles de sitios de Valparaíso. En el caso de Puerto San Antonio, se transfirió en promedio durante el primer semestre de este año 180.871 TEUs por sitio equivalente y en 2017 168.593 TEUs, teniendo en consideración los 4 sitios existentes.

Asimismo, si analizamos la **capacidad de oferta en TEUs por 6 meses y por sitio**, tenemos que en el primer semestre 2018 y 2017 en Puerto Valparaíso se movilizan 312.500 TEUs, al que igual que en Puerto San Antonio durante esos mismos períodos.

Podemos concluir entonces, que la **ocupación media de sitios durante el primer semestre 2018** en Puerto Valparaíso corresponde a un 88% y de Puerto San Antonio es de un 58%, sin síntomas de congestión en ninguno de los dos puertos. Con relación al primer semestre de 2017, en Valparaíso la ocupación media de sitios corresponde a un 85%, en cambio en San Antonio, llega a un 54%

En paralelo, al analizar el primer semestre 2018 v/s 2017, resulta interesante hacer el mismo ejercicio pero con los años 2017 v/s 2016. Es así como se puede ver que durante el primer semestre de 2017 se llegó a 1.205.406 TEUs en los puertos de la V región, en comparación con 1.101.140 TEUs que se alcanzaron en el mismo período pero del año 2016. Esta cifra corresponde a un alza de un 9,47% en la transferencia de TEUs en el primer semestre entre 2016 y 2017.

Entonces, comparando los primeros semestres 2018 v/s 2017 y 2017 v/s 2016, podemos determinar que:

En Valparaíso durante el período enero -junio, 2018- 2017, los TEUs incrementaron en 3,06%; mientras que en el mismo período pero de los años 2017- 2016 los TEUs transferidos aumentaron en un 22,34%, cifra que supera con creces al último período.

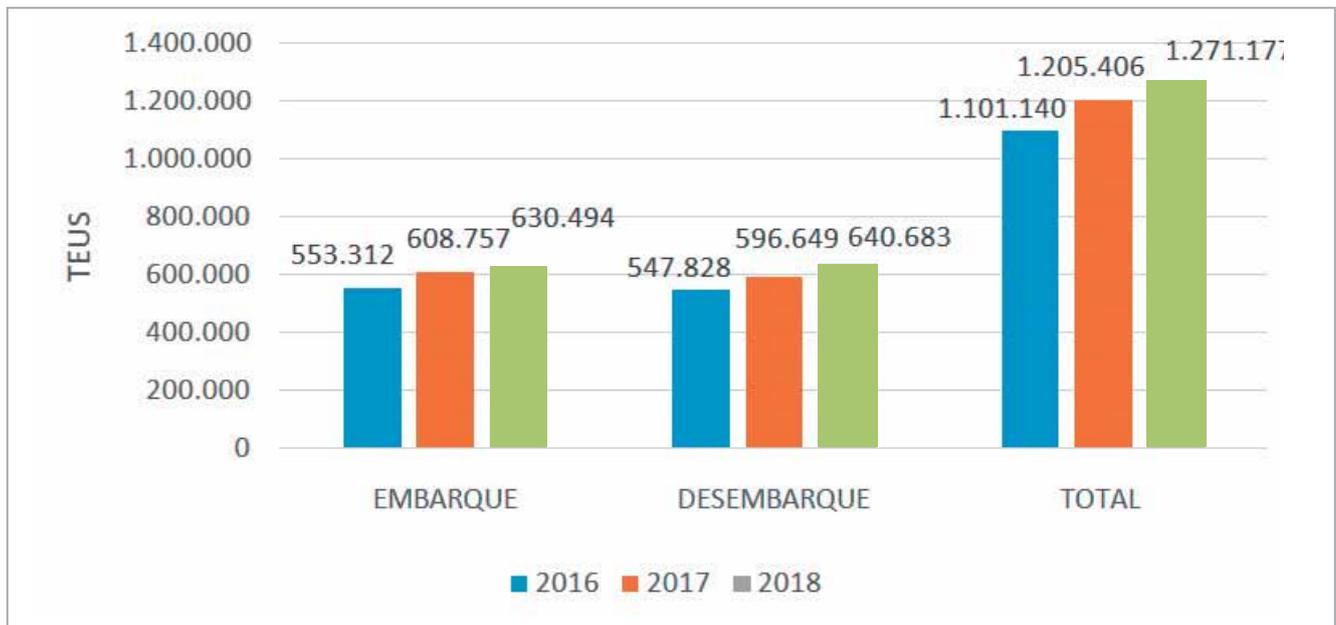
En el caso de San Antonio, durante el primer semestre de los años 2018- 2017, los TEUs incrementaron en un 7,34% situación muy diferente con la misma temporada anterior 2017- 2016, donde los TEUs solo subieron en un 1,1%.

Finalmente, podemos ver que en los tres últimos años ambos puertos han aumentado sus movimientos de TEUs durante el primer semestre.

• Comparativo Total TEUs de Embarque v/s Desembarque

Recapitulando, durante los 3 últimos años, los meses de enero a junio han mostrado una leve alza en cuanto al embarque y desembarque. Es así como los TEUs de embarque en el primer semestre de 2016 alcanzaron los 553.312, para aumentar a 608.757 TEUs en 2017 y llegar a 630.494 TEUs el presente año. Por su parte, los TEUs de desembarque los seis primeros meses de 2016 llegaron a 547.828, para incrementar a 596.649 TEUs en 2017 y a 640.683 en 2018 durante el mismo período.

TRANSFERENCIA TOTAL DE CONTENEDORES EN TERMINALES DE LA V REGIÓN EN TEUs: EMBARQUE Y DESEMBARQUE (ENERO - JUNIO)

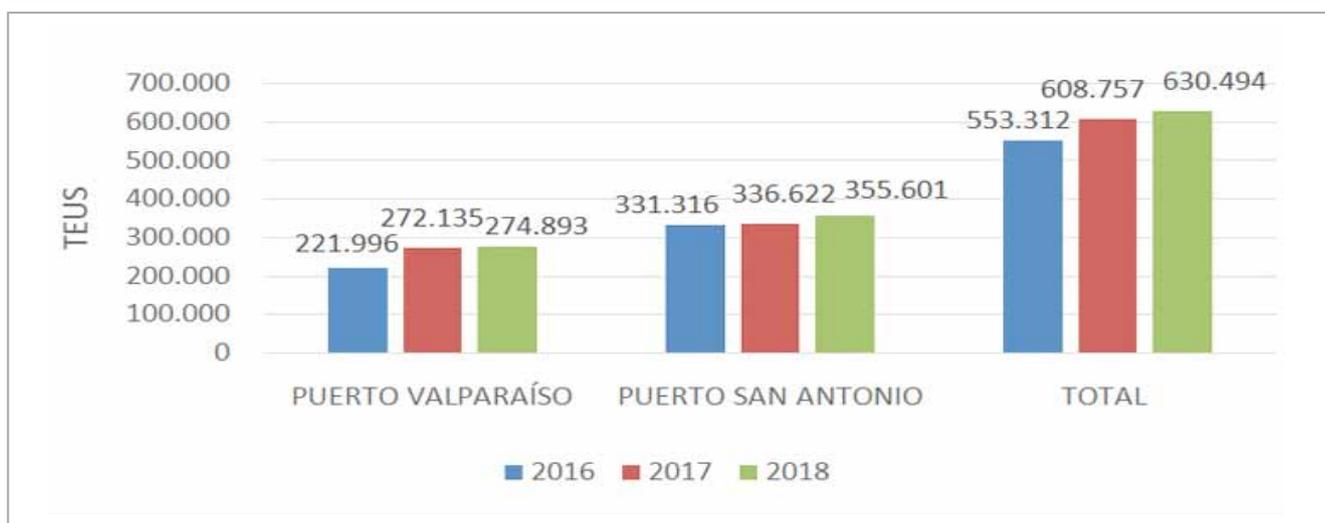


Fuente: Elaboración propia

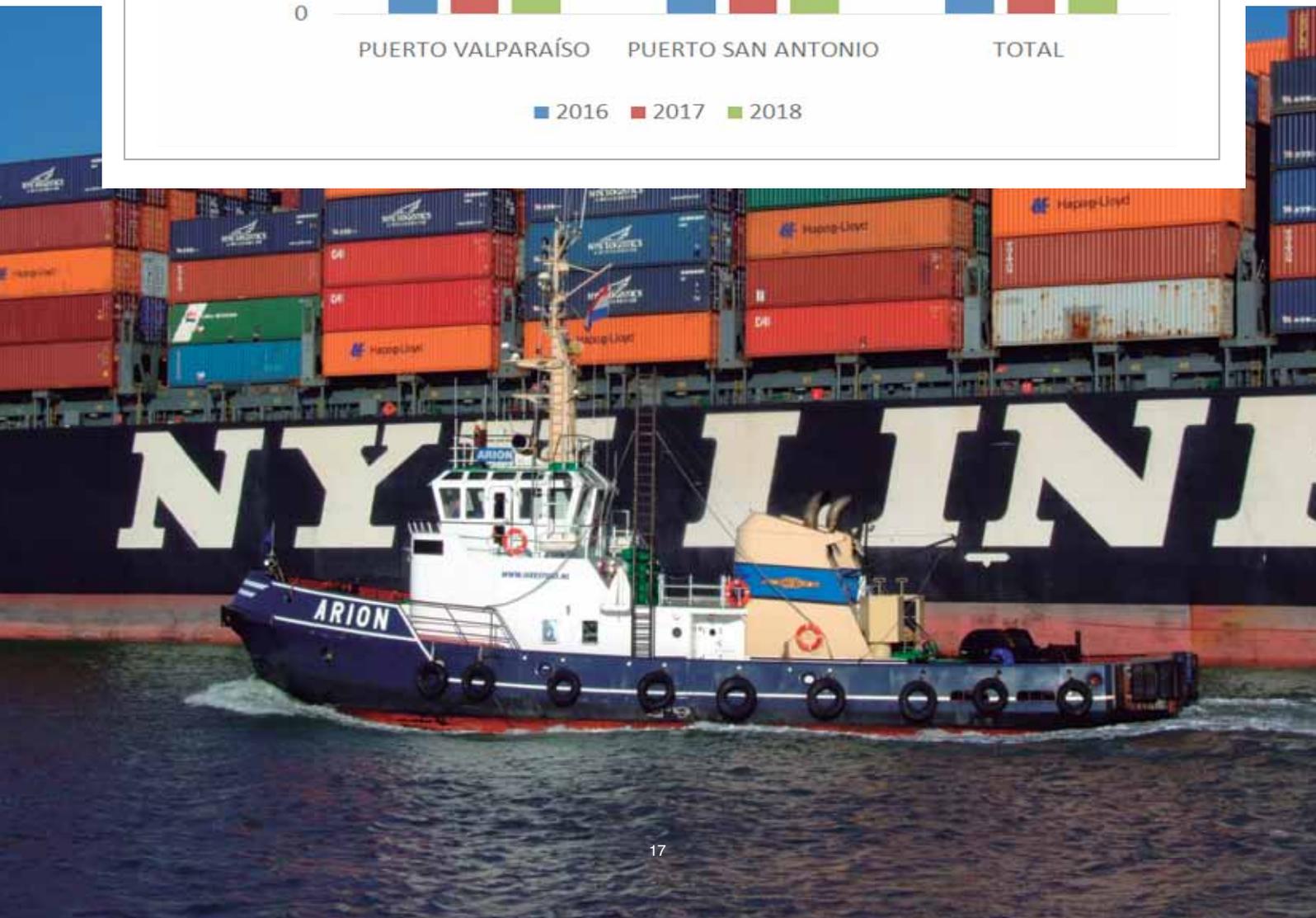
• **Comparativo TEUs de Embarque por Puerto**

Si analizamos los TEUs de embarque durante los meses de enero a junio los 3 últimos años, considerando el actual y desglosamos por puerto, podemos visualizar que ambos puertos siguen una leve tendencia al aumento en el embarque. En el caso de Valparaíso, en 2016 alcanzó los 221.996 TEUs, para pasar en 2017 a los 272.135 TEUs y llegar a una cifra similar en 2018 con 274.893 TEUs. A su vez, San Antonio en 2016, presentó 331.316 TEUs de embarque, mientras que al siguiente año obtuvo una total similar con 336.622 TEUs y finalmente este año, llegó a los 355.601 TEUs durante el primer semestre.

TRANSFERENCIA TOTAL DE CONTENEDORES EN TERMINALES DE LA V REGIÓN EN TEUs: EMBARQUE POR PUERTO (ENERO - JUNIO)



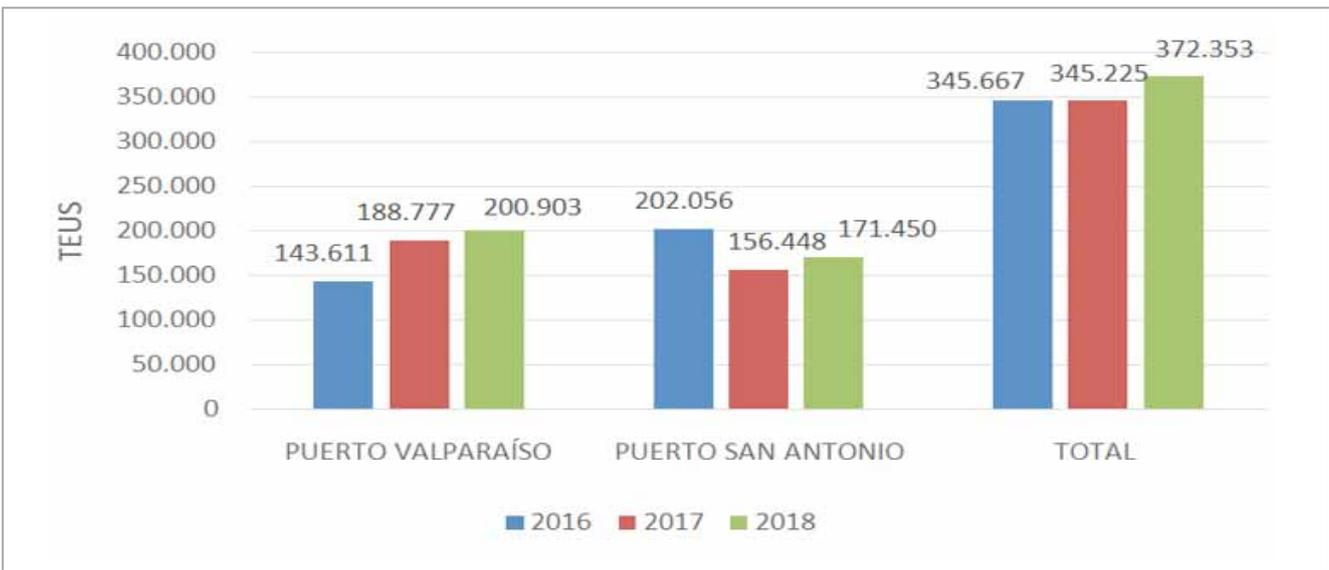
Fuente: Elaboración propia



• **Comparativo TEUs de Embarque Llenos**

Si seguimos desglosando los TEUs de embarque, tenemos TEUs de embarque llenos y vacíos. En relación a los TEUs de embarque llenos por puerto el primer semestre del año, podemos notar que en Valparaíso la tasa ha ido en aumento; en 2016 llegaba a 143.611 TEUs, mientras que en 2017 subió a 188.777 TEUs y durante este año obtuvo 200.903 TEUs, consolidando una tendencia al incremento. En San Antonio, sin embargo, se observa una situación diferente, en 2016 los TEUs de embarque llenos alcanzaban los 202.056, bajando en el año 2017 a 156.448 TEUs y ya este año ha tratado de a repuntar con 171.450 TEUs durante el primer semestre.

TRANSFERENCIA TOTAL DE CONTENEDORES EMBARCADOS LLENOS EN TERMINALES DE LA V REGIÓN EN TEUs POR PUERTO (ENERO - JUNIO)



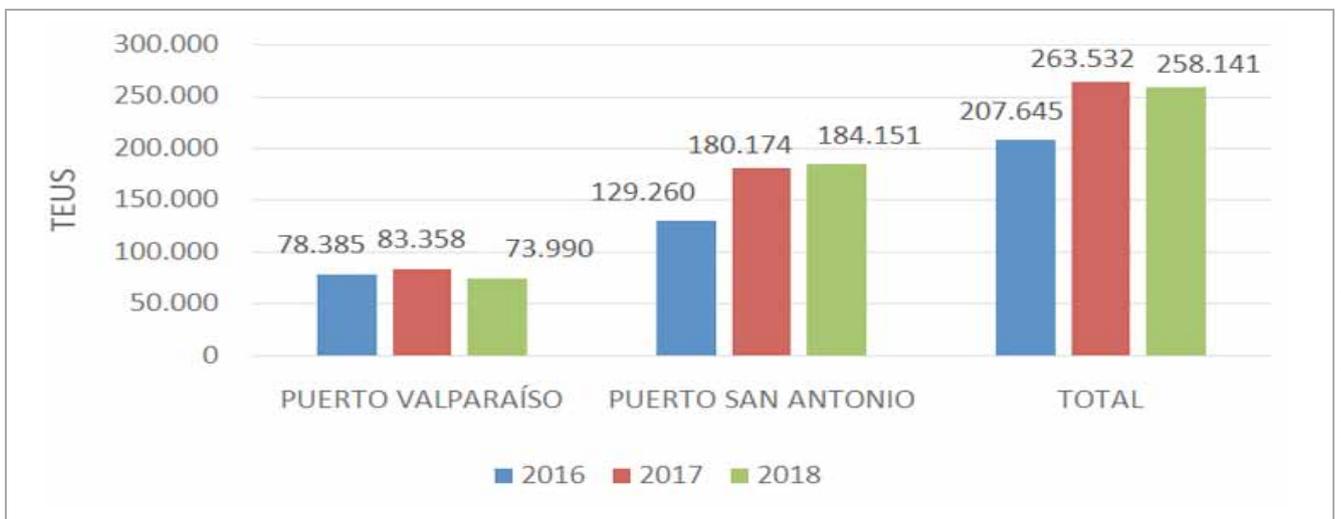
Fuente: Elaboración propia



• **Comparativo TEUs de Embarque Vacíos**

Continuando con los TEUs de embarque durante el primer semestre de los 3 últimos años, al revisar los TEUs de embarque vacíos, tenemos que dos tendencias diferentes entre ambos puertos. En Valparaíso en 2016 la cifra alcanzaba los 78.385 TEUs, luego en 2017 aumentaron los TEUs a 83.358 para disminuir durante este último semestre a 73.990 TEUs de embarque vacíos. Por el contrario, en San Antonio la tendencia que se observa es que los TEUs embarcados vacíos van en alza. Durante el primer semestre de 2016, los TEUs llegaban a los 129.260, para luego crecer considerablemente en 2017 con 180.174 TEUs y mantenerse en los 184.151 TEUs este 2018.

TRANSFERENCIA TOTAL DE CONTENEDORES EMBARCADOS VACÍOS EN TERMINALES DE LA V REGIÓN EN TEUs POR PUERTO (ENERO - JUNIO)



Fuente: Elaboración propia

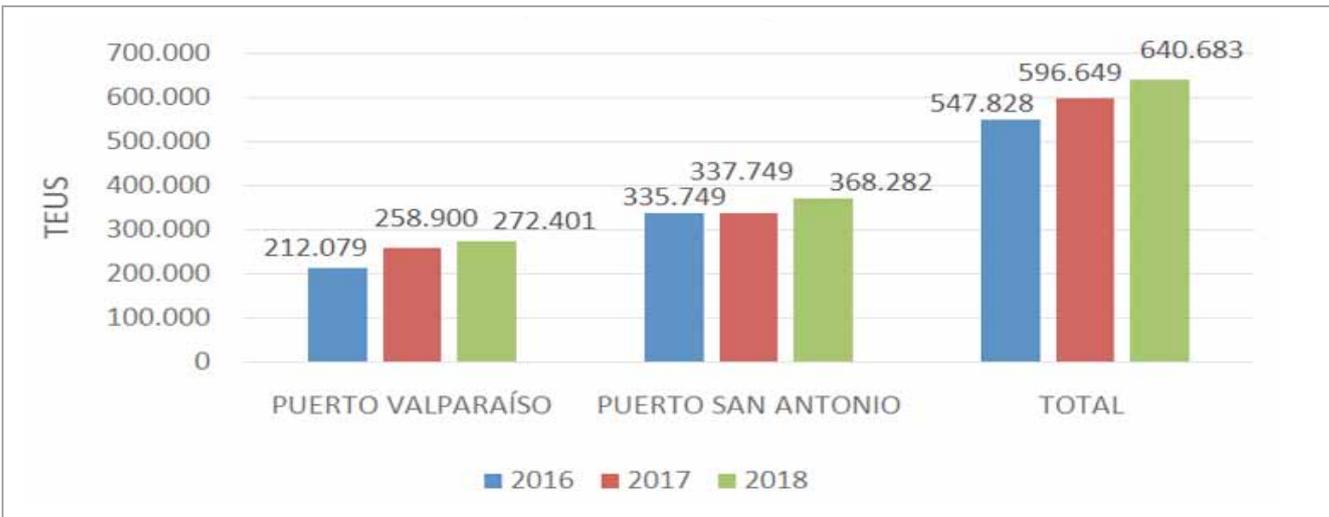


• Comparativo TEUs de Desembarque por Puerto

Al igual que los TEUs de embarque, analizaremos los TEUs de desembarque, donde durante el primer semestre de los últimos 3 años en ambos puertos la tendencia ha ido en aumento. En Valparaíso, en 2016 se alcanzaron los 212.079 TEUs, en 2017 se aumentó a 258.900 TEUs y en 2018 a 272.401 TEUs desembarcados. Por su parte, en San Antonio en el año 2016 se llegó a la cifra de 335.749 TEUs, al año siguiente a 337.749 TEUs y en 2018 a 368.282 TEUs durante el mismo período de seis meses.

TRANSFERENCIA TOTAL DE CONTENEDORES TERMINALES DE LA V REGIÓN EN TEUs DESEMBARQUE POR PUERTO (ENERO - JUNIO)

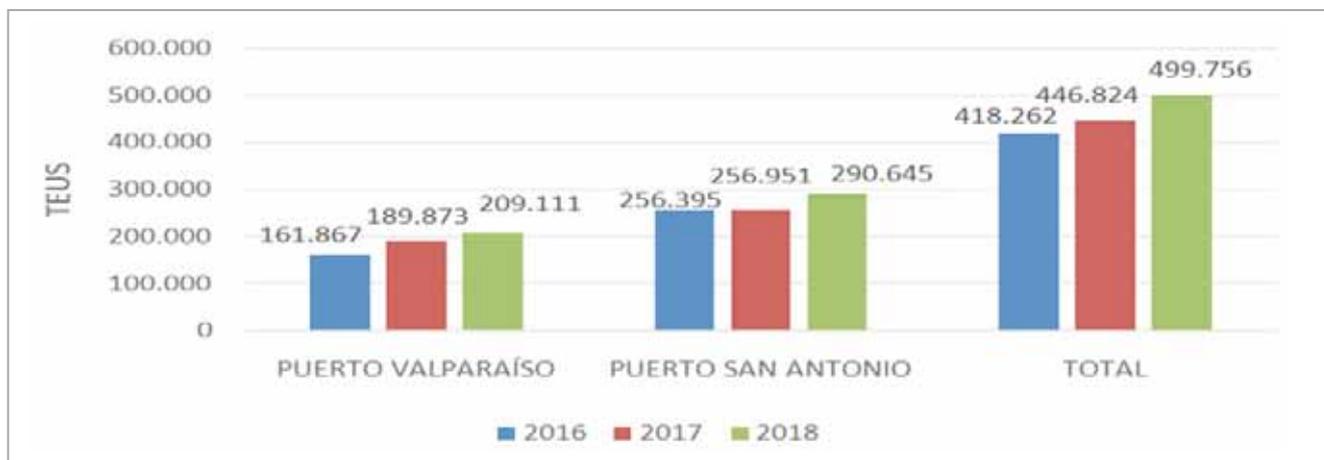
Fuente: Elaboración propia



• Comparativo TEUs de Desembarque Llenos

Al desglosar los TEUs de desembarque llenos, se puede ver que la tendencia va en incremento durante los primeros semestres de los años 2016, 2017 y 2018. En 2016, se llegó a 161.867 TEUs Valparaíso, luego en 2017 acrecentó a 189.873 TEUs y en 2018 a 209.111 TEUs en el mismo período. Con respecto a San Antonio, durante el primer semestre de 2016 se alcanzaron los 256.396 TEUs, en 2017 256.951 TEUs y ya en 2018 290.645 TEUs.

TRANSFERENCIA TOTAL DE CONTENEDORES DESEMBARCADOS LLENOS EN TERMINALES DE LA V REGIÓN EN TEUs POR PUERTO (ENERO - JUNIO)

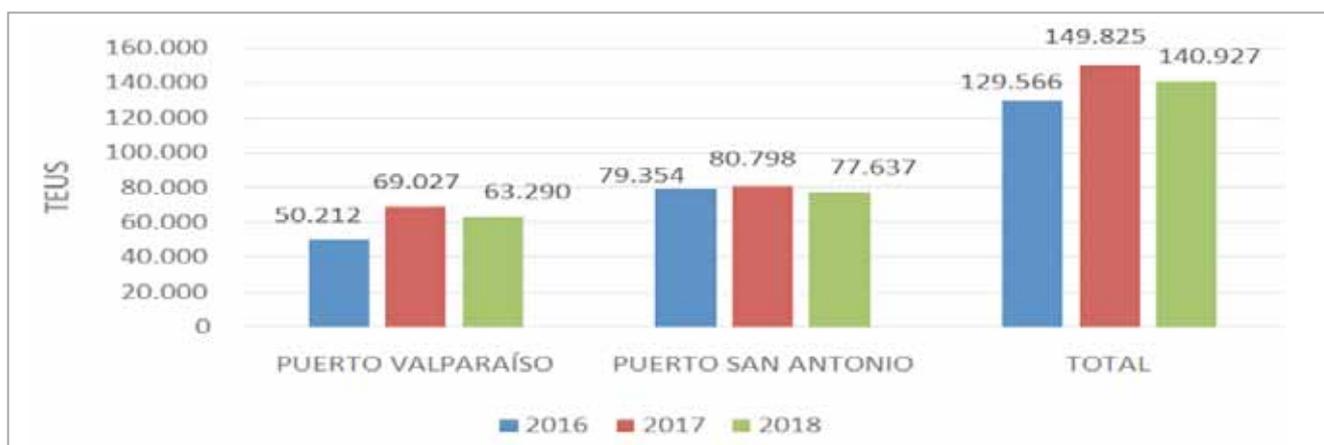


Fuente: Elaboración propia

• Comparativo TEUs de Desembarque Vacíos

En el caso de los TEUs de desembarque vacíos durante los primeros semestres de los últimos 3 años se puede visualizar que en ambos puertos comienzan con menos TEUs, aumentan al próximo año para bajar nuevamente el último año. Es así como en Valparaíso el año 2016 se obtuvo 50.212 TEUs de desembarque vacíos el primer semestre, luego en 2017 la cifra subió considerablemente a 69.027 TEUs y ya en 2018 los TEUs de desembarque vacíos cayeron hasta llegar a los 63.290 TEUs. El escenario de San Antonio es similar, donde en el primer semestre de 2016 llegaron a 79.354 TEUs de desembarque vacíos, al año siguiente se llegó a 80.798 TEUs, manteniendo la cifra y finalmente en 2018 en el mismo período se disminuyó a 77.637 TEUs.

TRANSFERENCIA TOTAL DE CONTENEDORES DESEMBARCADOS VACIOS EN TERMINALES DE LA V REGIÓN EN TEUs POR PUERTO (ENERO - JUNIO)



Fuente: Elaboración propia

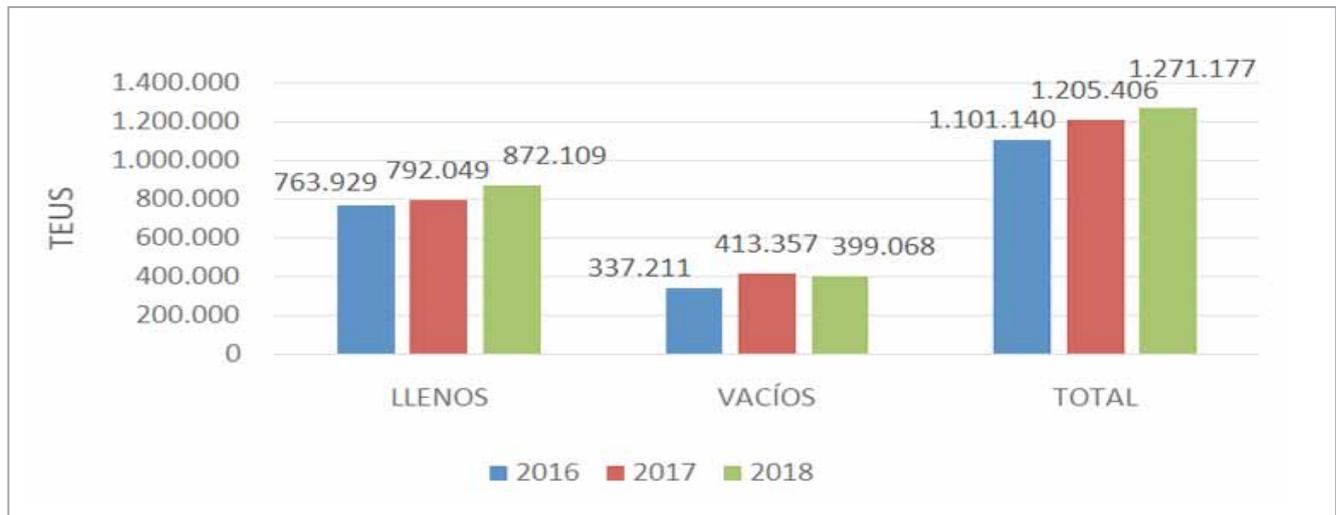
• Comparativo Total TEUs Llenos v/s Vacíos

Si bien ya se describió el comportamiento de los contenedores vacíos v/s los llenos por embarque y desembarque, nos vamos a detener en analizarlos por separado, ya que el proceso logístico que conlleva será diferente en cada caso.

Como nos referíamos en ediciones anteriores los TEUs vacíos son producto de que no hay balance de direccionalidad equivalente, por lo que la carga de contenedores de importación que llega es mayor que la cantidad de contenedores requeridos para cargas de exportación del área. Luego de esto finalmente, las líneas navieras deben reposicionar los contenedores vacíos en los puertos dentro de su tráfico.

Empezaremos por observar el comportamiento del movimiento de contenedores llenos de los 6 sitios de atraque disponibles en la V región, donde durante el primer semestre de 2016 se registró un total de 763.929 TEUs llenos, luego al año siguiente se aumentó a 792.049 TEUs y en 2018 durante el mismo período se llegó a 872.109 TEUs, es decir que los contenedores llenos en la región fueron en ascenso durante el último tiempo. Con relación a los contenedores vacíos regionales durante los últimos tres años en el primer semestre, encontramos que primero aumentan y luego decrecen. En 2016, alcanzaron los 337.211 TEUs, en 2017 413.357 TEUs y en 2018 399.068 TEUs.

TRANSFERENCIA TOTAL DE CONTENEDORES EN TERMINALES DE LA V REGIÓN EN TEUs LLENOS V/S VACÍOS (ENERO - JUNIO)



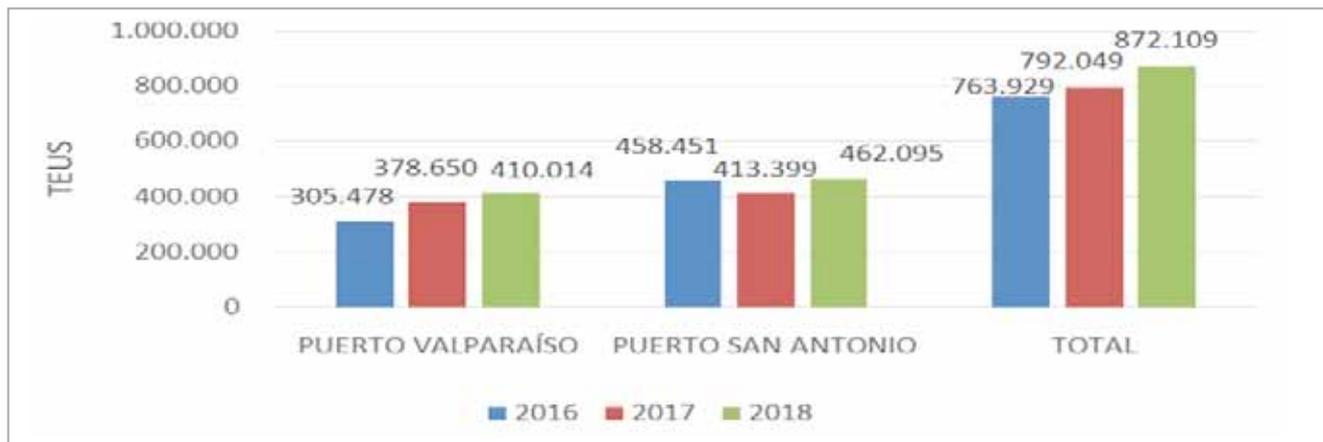
Fuente: Elaboración propia



• Comparativo TEUs Llenos por puerto

Al desglosar los TEUs llenos por puerto durante el primer semestre en los 3 últimos años, se obtiene que en Valparaíso los TEUs Llenos van en aumento, donde en 2016 alcanzan los 305.478 TEUs, luego en 2017 378.650 TEUs y 410.014 TEUs en el mismo periodo en 2018. En el caso de San Antonio, en 2016 alcanzan los 458.451 TEUs, luego bajan a 413.399 TEUs y finalmente en 2018 vuelven a incrementar a 462.095 TEUs.

TRANSFERENCIA TOTAL DE CONTENEDORES EN TERMINALES DE LA V REGIÓN EN TEUs LLENOS POR PUERTO (ENERO - JUNIO)

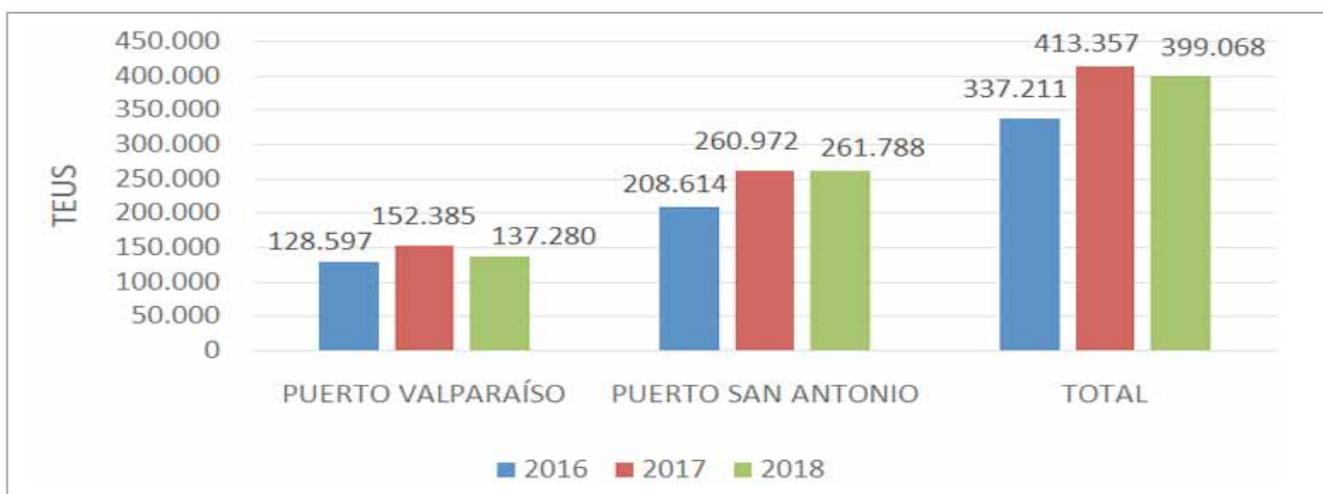


Fuente: Elaboración propia

• Comparativo TEUs Vacíos por puerto

Con respecto a los TEUs vacíos divididos por puerto, se puede observar que las cifras más altas de estos últimos 3 años en el primer semestre corresponden al puerto de San Antonio. Asimismo, en San Antonio a través de los años estudiados los TEUs vacíos van en aumento, en 2016 comienza con 208.614, al año siguiente llegan a los 260.972 y ya en 2018 alcanzan los 261.788 TEUs. Por su parte, en Valparaíso en el año 2016 se obtuvo la cifra de 128.597 TEUs vacíos, mientras que en 2017 aumentaron a 152.385 TEUs, para luego disminuir este último semestre a 137.280 TEUs.

TRANSFERENCIA TOTAL DE CONTENEDORES EN TERMINALES DE LA V REGIÓN EN TEUs VACÍOS POR PUERTO (ENERO - JUNIO)



Fuente: Elaboración propia

PROYECCIONES REGIONALES

Como se expuso anteriormente, el movimiento de TEUs durante el primer semestre de 2018 en la V región fue de 1.271.177. Si nos basamos en la proyección del movimiento de TEUs de acuerdo a la ponderación semestral de carga, para el año 2018 obtendríamos un total de 2.492.504 TEUs, por lo que los TEUs transferidos durante el primer semestre se traducirían en el 51% de los TEUs anuales y el 49% restante, correspondería a la proyección de 1.221.327 TEUs para los meses de julio a diciembre de 2018.

TRANSFERENCIA DE CONTENEDORES EN LA V REGIÓN EN TEUs CARGA REAL 2017 V/S PROYECTADA SEGUNDO SEMESTRE TOTAL PARA EL AÑO 2018

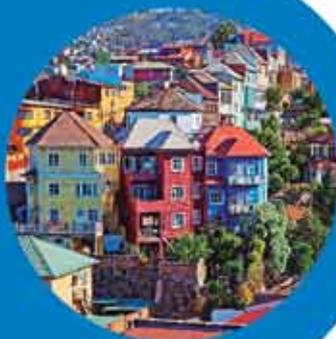


Fuente: Elaboración propia

Tendencias de flujos de Transferencia año 2018

- Los TEUs de desembarque llenos mantienen el crecimiento anual en ambos puertos de la V región.
- En el caso de los TEUs de embarque llenos, San Antonio repunta respecto a 2017, año con decremento en relación al año 2016.
- Con respecto a los TEUs de desembarque vacíos, San Antonio disminuye respecto a una tendencia estable de los años anteriores, y Valparaíso disminuye con relación al año 2017.
- Si nos referimos a los TEUs de embarque vacíos, San Antonio presenta un leve incremento respecto a 2017, año con importante alza en relación a 2016, y por otra parte, Valparaíso disminuye más allá del nivel del año 2016. 🚚

Reporte anual de sostenibilidad
Certificación huella de carbono



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



EXPORTAMOS LO MEJOR DE NUESTRO PUERTO



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

USD 1.800 millones de inversión
Nuevos terminales de carga y pasajeros



MEJOR PUERTO, MEJOR CIUDAD, MEJOR FUTURO PARA CHILE

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

PuertoValparaíso

PUERTO CORONEL ESPERA AUMENTAR ENVÍOS ACUÍCOLAS EN UN 30%

Puerto Coronel proyectó un crecimiento de un 30% en los despachos de productos acuicolas, lo que que salmones y choritos congelados. *"Nos hemos preparado para esta temporada con una nueva infraestructura y gestión de carga en el antepuerto, además de mayor capacidad de enchufes en la zona de Stacking, sumando 160 conexiones adicionales. A eso sumamos un servicio naviero con llegada más rápida a Tokio, además del servicio regular a Europa que permite conectar con el mercado ruso",* recalcó el gerente general, Javier Anwandter. A su vez, consideran posicionar al puerto como un centro logístico de primer nivel por lo que anunciaron a inicios de año que realizarán inversiones por US\$30 millones, para sumar dos nuevas grúas portacontenedores y fortalecer su infraestructura en la operación de contenedores.



AUTORIDADES CHILENAS Y ARGENTINAS SELLARON COMPROMISO PARA PROYECTO DE PASO LAS LEÑAS

El intendente de la región de O'Higgins, Juan Manuel Masferrer, y el gobernador de Mendoza, Alfredo Cornejo, se reunieron para avanzar en el proyecto del Paso Las Leñas, que unirá Chile con Argentina.

"Tuvimos una reunión con el ministro de Obras Públicas y con el gobernador de Mendoza para ir viendo cómo avanzamos concretamente en lo que es el Paso Las Leñas, particularmente el compromiso que tiene Chile de financiar los tres primeros estudios, para que posteriormente Argentina continúe con lo suyo", reveló la autoridad local. Por su parte, Masferrer señaló que *"se están encaminando los estudios geológicos del túnel, de la conectividad de las rutas de ambos lados. (...) Estamos avanzando mucho en esos estudios. Acabamos de convenir con el ministro de Obras Públicas de Chile, la necesidad de una ruta con participación privada vía concesión, licitación que podríamos llamar en forma conjunta"*.



Imagen Revista Área Tres.



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





Vista nocturna desde Valparaíso. .

VELAS SUDAMÉRICA, UN ENCUENTRO QUE UNE A LAS ARMADAS LOCALES

LOS BUQUES ESCUELA DE ARGENTINA, BRASIL, CHILE, ECUADOR, COLOMBIA, PERÚ, URUGUAY, VENEZUELA, MÉXICO, ESPAÑA Y PORTUGAL VISITAN CADA 4 AÑOS DIFERENTES PUERTOS DE LA REGIÓN, OFRECIENDO UN ESPECTÁCULO INIGUALABLE EN LAS COSTAS.

La historia se comenzó a escribir hace 8 años, cuando las Armadas de Chile y Argentina organizaron el primer Encuentro Internacional de Grandes Veleros con motivo de sus celebraciones del bicentenario de sus independencias. Al observar el gran éxito de la convocatoria de 2010, se acordó en la XXV Conferencia Naval Interamericana de 2012 en Cancún, México repetir la cita cada 4 años bajo el nombre de "Velas Latinoamérica".

El principal objetivo sería estrechar y fortalecer los lazos de amistad, entre las distintas Armadas y la población de los países y puertos visitados. Rápidamente otros países se fueron sumando a la iniciativa, tales como las Repúblicas de Colombia, México y Venezuela.

Este año, la Armada de Chile asumió la responsabilidad de organizar el evento Velas Latinoamérica 2018, teniendo en consideración que en 2018 se celebra el Bicentenario Patrio, al igual que el de la Armada de Chile, el cual conmemora también 200 años de otros hitos como

la creación de la Escuela Naval "Arturo Prat", la conformación del Cuerpo de Infantería de Marina, de la Dirección de Abastecimiento y el zarpe de la Primera Escuadra Nacional.

Los buques visitarán puertos de Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, México, Perú, República Dominicana, Venezuela, Uruguay, Panamá y Curaçao en una travesía de 157 días recorriendo más de 12.000 millas náuticas (19.312 kilómetros).

Sin duda, un evento de no muy larga data, pero que se mantendrá en el tiempo debido al sentido de hermandad y camaradería entre los países participantes y sus respectivas Armadas.

RUTA 2018

El recorrido 2018 comenzó el 25 de marzo en Río de Janeiro, Brasil y tendrá fecha de término el día 02 de septiembre en Veracruz, México. Dentro del itinerario además se encuentran los puertos de Punta del Este/ Montevideo, Buenos Aires, Ushuaia, Cabo de Hornos, Punta Arenas, Talcahuano, Valparaíso, Antofagasta, Callao, Guayaquil, Balboa, Curazao, Cartagena de Indias, Santo Domingo y Cozumel.

Buques presentes en la versión 2018

- 1.-Buque Escuela Esmeralda, Chile
- 2.-Buque Capitán Miranda, Uruguay
- 3.-Buque Cisne Branco, Brasil
- 4.-Buque Cuauthémoc, México
- 5.-Buque Dr. Bernardo Houssay, Argentina
- 6.-Buque Fragata Libertad, Argentina
- 7.-Buque Guayas, Ecuador
- 8.-Buque Juan Sebastián Elcano, España
- 9.-Buque Sagres, Portugal
- 10.-Buque Simón Bolívar, Venezuela
- 11.-Buque Unión, Perú



Los 11 buques escuela estuvieron abiertos al público en los principales puertos de América.



2



3



4



5



6



7



8



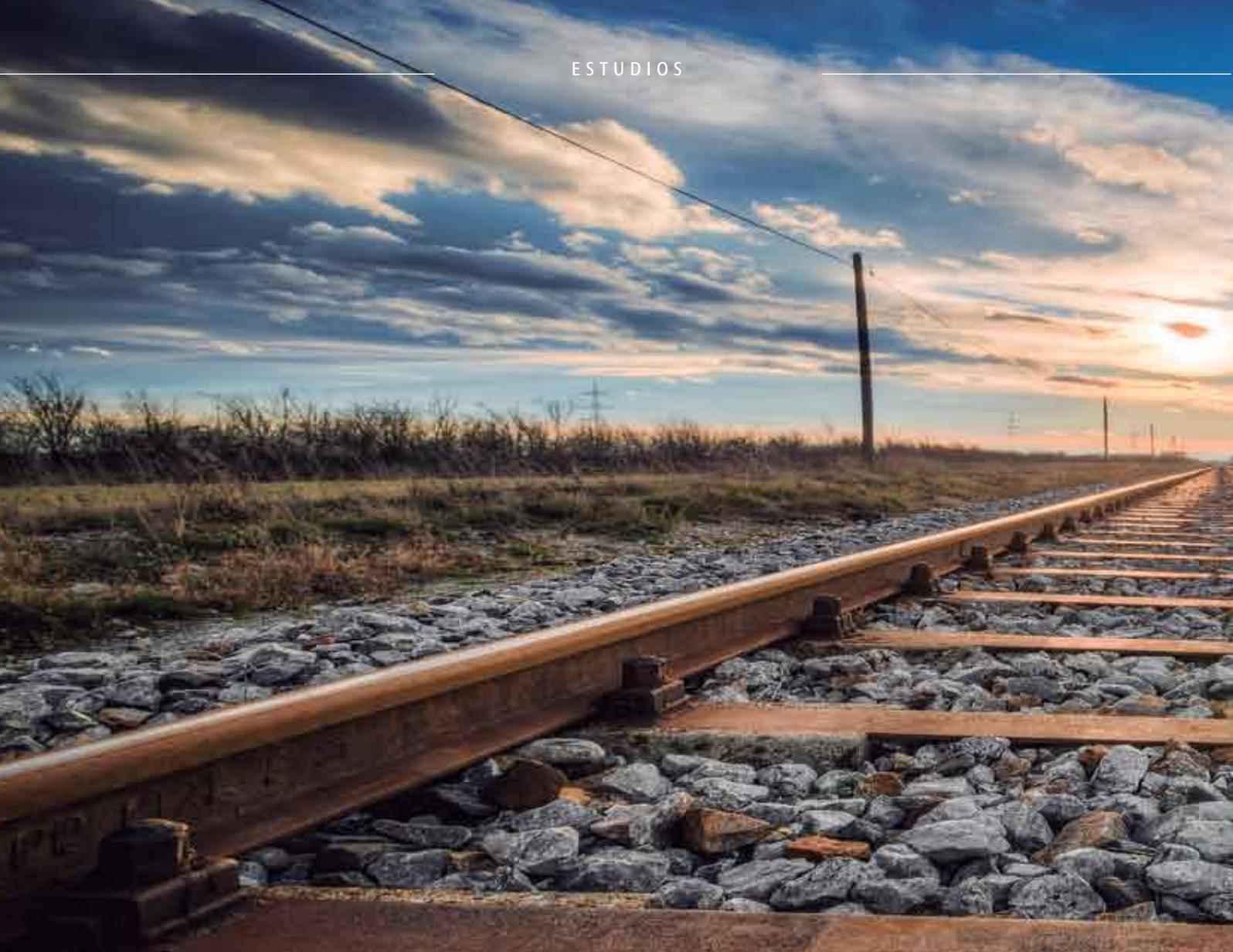
9



10



11



DESARROLLO FERROVIARIO EN LA ZONA CENTRAL: TRANSPORTE FUNDAMENTAL

“LA POLÍTICA DE TRANSPORTE CHILENA CONSIDERA AL FERROCARRIL CON UNA PARTICIPACIÓN MODAL PROYECTADA DEL 30%, LO CUAL REQUIERE CORREDORES FERROVIARIOS DE GRAN CAPACIDAD Y EFICIENCIA, JUNTO CON CENTROS DE TRANSFERENCIA MODAL CONECTADOS AL FERROCARRIL”.

(PLAN TRIENAL DE DESARROLLO 2017-2019 EFE).



El desarrollo ferroviario es un punto clave si hablamos de transporte eficiente de las cargas, especialmente si estamos en un momento decisivo donde se está pensando en aumentar la infraestructura portuaria.

Hoy tenemos diferentes propuestas de proyectos desde el ámbito público como privado, que compiten por trasladar pasajeros y carga desde Valparaíso y San Antonio hasta Santiago, principal lugar donde se concentra la población y la carga demandada.

Durante las últimas semanas el senador Francisco Chahuán aseguró que el Presidente Piñera se ha comprometido a apoyar la iniciativa del tren rápido, por lo cual se realizará una licitación internacional.

Sin embargo, antes de elegir cuál es el mejor proyecto, lo primero es definir cuál es el cuerpo legal que el Estado de Chile utilizará para generar el respaldo de las acciones que deberá ejecutar para su realización.

LEYES VIGENTES POSIBLES DE UTILIZAR

Hoy el país cuenta con dos mecanismos legales que podrían aplicarse, cada una de ellas tiene partidarios y detractores.

1) Ley General de Ferrocarriles, 1931

Del ministerio de Fomento, Decreto Núm. 1.157 (Publicado en el Diario Oficial de 16 de Septiembre de 1931), del que se extractan sus principales puntos:

En su TÍTULO I, Disposiciones generales, indica:

Art. 1 La Ley se refiere a las vías férreas de toda naturaleza existente a la fecha de su dictación, a las que se establezcan en el futuro y a sus relaciones con las demás vías de transportes, terrestre, aérea y por agua.

Con todo, sus disposiciones se aplicarán a los ferrocarriles particulares existentes, en lo que no contraríen los derechos y obligaciones creados a las empresas por las leyes que hubiesen otorgado las concesiones; y a los ferrocarriles explotados por el Estado, en cuanto no sean incompatibles con los preceptos de las leyes especiales que rigen su administración.

Los transportes en lagos y cursos de agua quedan sometidos al régimen de la presente ley, cuando formen parte del sistema de comunicación atendido por las empresas concesionarias de vías férreas.

Las disposiciones contenidas en los Títulos IV y V, se aplicarán a las líneas que tengan por principal objeto el transporte de pasajeros, con las modificaciones que se señalen en un reglamento general para estas líneas vecinales, que dictará el Presidente de la República.

En su TÍTULO II, De las concesiones a particulares, indica:

Art. 2 La concesión de permisos para el establecimiento de vías férreas destinadas al servicio público, así como de ramales y otras líneas de uso privado, corresponderá al Presidente de la República.

No se entenderán comprendidas en esta disposición las líneas destinadas a la explotación agrícola o industrial que se desarrollen dentro del predio rural o del establecimiento respectivo y para el uso exclusivo del propietario de éstos.

Art. 3 Las solicitudes de concesión de vías férreas deberán presentarse al Presidente de la República y en ellas se indicará principalmente:

a) Los puntos de origen y término del ferrocarril, las poblaciones ubicadas en su zona de influencia y la longitud aproximada de aquel;

b) El plazo que se estime necesario para la presentación de los planos definitivos;

c) El plazo para la iniciación de los trabajos y para su terminación por secciones;

d) La forma en que se constituirá el capital necesario para la construcción y explotación;

Art. 7 En cada concesión de ferrocarriles se deberá fijar:

a) El plazo de concesión;

b) El plazo dentro del cual se reducirá a escritura pública el decreto respectivo;

c) El plazo para la presentación de los planos definitivos, los cuales deberán llevar la firma responsable de ingeniero;

d) El plazo para la iniciación y terminación de los trabajos;

e) El plazo dentro del cual deberá constituirse la sociedad anónima a que se refiere el artículo 16;

f) El depósito de garantía para el cumplimiento de las obligaciones del contrato en la parte relativa a la construcción del ferrocarril; y

g) La multa en que incurrirá el concesionario por cada mes de retardo en la terminación de las obras.

Art. 8 El Presidente de la República podrá conceder ampliaciones de los plazos a que se refieren las letras b), c), d) y e) del artículo anterior.

Art. 12 Se devolverán al concesionario los derechos de aduana que hubiere pagado por las maquinarias, equipo y materiales



Establecer la ubicación de un Terminal Intermodal Ferroviario es el primer paso para comenzar a definir las demás propuestas de desarrollo logístico (Estación intermodal del Puerto de New Orleans).

internados para la construcción y explotación del ferrocarril durante los primeros cinco años de vigencia de la concesión. Esta devolución de derechos no podrá aplicarse sino con relación a los artículos que, a juicio del Departamento, no pudieran substituirse por otros de producción nacional, y a las cantidades que determine el Presidente de la República a propuesta del mismo Departamento.

Art. 13 Durante los diez primeros años de vigencia de la concesión, las vías férreas que se construyan después de promulgada la presente ley estarán exentas del impuesto a la renta correspondiente a la primera categoría.

La evaluación de los haberes se efectuará en razón de los terrenos ocupados por el ferrocarril y sus dependencias, atribuyéndoles el mismo precio unitario medio en que se encuentren avaluados los terrenos vecinos hasta 100 metros de distancia.

ANTES DE ELEGIR CUÁL ES EL MEJOR PROYECTO, LO PRIMERO ES DEFINIR CUÁL ES EL CUERPO LEGAL QUE EL ESTADO DE CHILE UTILIZARÁ PARA GENERAR EL RESPALDO DE LAS ACCIONES QUE DEBERÁ EJECUTAR PARA SU REALIZACIÓN.

Los edificios de toda naturaleza afectos a la explotación del ferrocarril se evaluarán al precio de las casas de habitación en la respectiva localidad.

Art. 14 La duración de las concesiones será fijada por el Presidente de la República. Este plazo no podrá ser mayor de noventa años para las empresas de servicio público.

2) Ley de Concesiones de Obras Públicas, 1991

El otro modo posible de generar el desarrollo de ferrocarriles es mediante la ley de Concesiones de Obras Públicas de 1991, donde también serán los concesionarios quienes financien e inviertan durante el período de tiempo que dure su concesión.

“La ejecución, reparación, conservación o explotación de obras públicas fiscales, por el sistema establecido en el artículo 87 del decreto supremo N° 294, del Ministerio de Obras Públicas, de 1985, las licitaciones y concesiones que deban otorgarse, ya se trate de la explotación de las obras y servicios; del uso y goce sobre bienes nacionales de uso público o fiscales, destinados a desarrollar las áreas de servicios que se convengan; de la provisión de equipamiento o la prestación de servicios asociados, se regirán por las normas establecidas en el presente decreto con fuerza de ley, su reglamento y las bases de la licitación de cada contrato en particular, que el Ministerio de Obras Públicas elabore al efecto”.

De la misma manera añade, *“Las concesiones que se otorguen contemplarán la obligación del concesionario de cumplir, durante toda la vigencia de la concesión, con los niveles de servicio, estándares técnicos o ambos, establecidos en las respectivas bases de licitación, para las diferentes etapas y condiciones de la concesión”.*

Por su parte, el Estado en las bases de la licitación de la obra deberá establecer cómo se financiará el proyecto, ya sea por a) Subsidio del Estado al oferente, b) Pagos ofrecidos por el oferente al Estado, en el caso de que éste entregue bienes o derechos para ser utilizados en la concesión o c) Ingresos garantizados por el Estado.

De la misma forma, se deberá determinar si la inversión y la construcción se realiza en una o varias etapas, durante el período de vigencia del contrato de concesión, de conformidad al cumplimiento de los niveles de servicio previamente establecidos.

Pronunciamiento Ministerial

Al fin de esta edición, hubo un pronunciamiento con respecto al tema en la voz de Juan Andrés Fontaine, ministro Obras Públicas *“Está definido por parte del gobierno que la ley más adecuada es la de concesiones” (...)* *“La opinión que hemos manifestado en las distintas instancias, por ejemplo en la comisión de logística, es que la ley más apropiada es la de concesiones, pues la Ley de Ferrocarriles es antigua, no tiene una estructura ni la densidad regulatoria que se requiere”.* (La Tercera 20/ 08/2018)

A su vez, el ministro agregó a La Tercera que una falencia de esta última norma radica en que *“no se puede pedir garantías o establecer mecanismos de conciliación por diferencias”, y que esta regulación no necesariamente exige realizar una licitación, “mientras que la Ley de Concesiones ya está muy probada, pues se ha usado para más de US\$ 20 mil millones en inversiones, entonces no vale la pena innovar en esa materia”.*

Principales proyectos de trazado y transporte FFCC

Actualmente, son dos los proyectos propuestos más conocidos. Sin embargo, con la esperada licitación internacional otros proyectos se sumarían a la lista.

• Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE)

EFE propone la llamada “Plataforma Logística Ferro-portuaria Intermodal” que incluye un centro multimodal. El proyecto tendría un costo de alrededor de US\$2.500 millones, donde unos US\$1.100 millones corresponderían a los trabajos necesarios para la habilitación de la infraestructura de San Antonio. Se pretende además que los trabajos serían realizados por medio de concesiones.



Proyecto Empresa Ferrocarriles del Estado.

El trazado tendría una primera escala en Melipilla, siguiendo hasta San Antonio, y de manera paralela otra vía hacia Valparaíso. Desde Valparaíso llegaría a la Zona de Extensión de Apoyo Logístico (ZEAL) para el caso de la carga, mientras para pasajeros arribaría a Curauma, vinculándose luego con el Metro de Valparaíso. A su vez, el proyecto contempla que el Centro de Intercambio Multimodal (CIM) esté ubicado en Malloco.

El proyecto pretende realizarse mediante la sociedad anónima cerrada, filial de EFE, "Infraestructura y Tráfico Ferroviario (ITF)" junto a la Empresa Portuaria San Antonio (Epsa).

• Tren rápido Valparaíso- Santiago (TVS)

Este proyecto al igual que su similar de EFE, busca conectar Valparaíso con Santiago a través de un tren rápido, que facilitaría el traslado de pasajeros y de carga desde Puerto Valparaíso y San Antonio a la capital.

La inversión de US\$1.600 millones y que advierte que no requiere subsidio estatal estaría a cargo del consorcio integrado por la China Railway Group Limited (CREC), la chilena Sigdo Koppers y Latinoamérica Infraestructura.

Su diseño cruza por el Valle de María Pinto y Casablanca a través de 3 túneles cortos, con un diseño para cercanías. Asimismo, contempla la construcción de cuatro estaciones: Valparaíso (Barón), Viña del Mar, Casablanca y Maipú (Vespucio-Pajaritos). Este trazado facilita la interconexión a la red ferroviaria de carga y permite prestar servicios a los Puertos de Valparaíso y San Antonio. De esta manera, el servicio de carga se conectaría con el proyecto de By Pass Ferroviario en Santiago (EFE) y hará posible el movimiento de carga por la vía actual hasta Nos.



Proyecto Tren rápido Valparaíso-Santiago (TVS).

Proyectos de Terminales Intermodales

• Empresa Portuaria Valparaíso

Con posterioridad a la propuesta del Ministerio de Vivienda y Urbanismo, las autoridades de dicho ministerio y el presidente del directorio de EPV concordaron en que hay que impulsar el Terminal 2 como desarrollo portuario y paño Barón para el uso recreacional. Respecto al tema ferroviario no se descarta que en el sector de Yolanda en el largo plazo se desarrolle infraestructura ferroviaria.

A este hecho se agrega que Corte Suprema declaró que el terreno de Barón es prioritario para uso portuario, y el Municipio tiene su propia propuesta y plebiscito.

• Empresa Portuaria San Antonio

Esta Empresa considera sus Terminales Intermodales Ferroviarios dentro de las explanadas de los frentes de atraque del PGE.

• Terminales Intermodales ferroviarios en la región Metropolitana

1. CIM (Malloco)
2. Nos

Ministerio de Transportes

Por su parte, la ministra de Transportes de Telecomunicaciones, Gloria Hutt, indicó que al ministerio le interesa fortalecer las opciones disponibles para los usuarios del sistema de transporte y que como parte de esa política general se están estudiando con gran interés las alternativas ferroviarias para conectar ambas regiones, **“cada una en su propio mérito, con el objetivo de determinar si las propuestas resguardan adecuadamente el interés general”** (El Mercurio de Valparaíso 20/07/2018)

Consideraciones finales

A nivel global, antes de elegir qué proyecto es el óptimo para el escenario local, el Estado debe definir las prioridades en materia logística y establecer mediante un cronograma de inversiones cuáles son las inversiones que se harán a corto, mediano y largo plazo, ya que se debe iniciar la construcción previo a que los incrementos del comercio exterior generen una congestión sobre a estructura vial.

De esta forma, cada inversión o cada anuncio debe verse fundamentado de manera transparente y objetiva con estudios que lo respalden, como estudios de demanda actualizados principalmente. Lo esencial es desarrollar el ferrocarril en cuanto al esperado crecimiento.

Lo primero que se requiere es definir prontamente el mecanismo de adjudicación y financiamiento del proyecto. Por lo que el Estado debe evaluar la condición económica de sus aportes a los proyectos logísticos portuarios y de conectividad, dado que las disposiciones de recursos privados internacionales se han planteado con una anticipación oportuna para cuando el comercio exterior requiera del transporte ferroviario.

Una vez que el Estado defina, tiene que generar una pronta implementación y habilitación del proyecto elegido. Asimismo, se debe definir la ubicación de estaciones ferroviarias

para pasajeros, origen, destino e intermedias, Intermodales en los puertos y terminal metropolitano.

Esta necesidad de decisiones inmediatas se justifica porque los inversionistas han planteado su disposición a hacerlo rápido ya que no se pueden esperar 10 años, eso debido a que los capitales hoy están disponibles y conforme a la evolución de la economía mundial mañana pueden estar contraídos o no disponibles.

Estimamos importante que los proyectos sean compatibles y comparables en sus usos y destinos de acuerdo a las necesidades del transporte ferroviario de pasajeros y carga que el país requiera.

Finalmente, el Estado debe evaluar si va a estar en condiciones para invertir y precaver la situación, ya que se requiere invertir en ferrocarriles y también en aguas abrigadas, por lo cual es oportuno pensar en financiamiento privado para el desarrollo del tema. 🇨🇷



MESA DE CRUCEROS BIOBÍO PRESENTA ESTRATEGIA 2019-2022

La Mesa de Cruceros Biobío se reunió para discutir sobre los desafíos de la industria de cruceros en la zona e informar sobre la Estrategia de Cruceros 2019-2020, que incluye participación en ferias, visitas de gerentes de líneas de cruceros, formación especializada de capital humano y la presencia en la nueva versión del Seatrade Global Cruise, la feria mundial más importante en la industria del turismo de cruceros.

Asimismo, compartieron estrategias sobre el proyecto de liberación de cabotaje, que busca que cruceros no chilenos puedan transportar a pasajeros nacionales entre los distintos terminales portuarios del territorio, lo que permitiría un aumento en el flujo

de pasajeros en las ciudades puertos, potenciando el turismo.

En la cita convocada en las oficinas de Puertos de Talcahuano y liderada por Rodrigo Monsalve, gerente general de Puertos de Talcahuano participaron el senador por XII Circunscripción Alejandro Navarro, el alcalde de Talcahuano Henry Campos, el seremi de Economía Mauricio Gutiérrez, el gerente general de Talcahuano terminal Portuario Pablo Passeron, el gerente comercial de Asmar Christian Johnson, el gerente general de Turismo Esquerré, el director regional subrogante de Sernatur Biobío Jonathan Spöerer, la gerente de Desarrollo y Sostenibilidad de Puertos de Talcahuano, Guacolda Vargas, entre otros.



EPA AUSTRAL ESPERA UN INCREMENTO EN ARRIBO DE CRUCEROS PARA LA TEMPORADA 2018- 2019

La Empresa Portuaria Austral confirmó el 14 de agosto que se espera el arribo de 138 cruceros nacionales e internacionales a la región: 107 en Punta Arenas, 11 en Puerto Natales y 20 en Puerto Williams, lo que supone un total de 89.100 pasajeros.

Esta cifra corresponde a un alza del 30% en el total de pasajeros y un aumento del 10% en el arribo de cruceros nacionales e internacionales; lo cual permite proyectar que la región se mantenga como “el Puerto N° 1 de cruceros en Chile”, lugar obtenido los dos últimos años de acuerdo a la información estadística que cada puerto facilita a la Corporación de Puertos del Cono Sur.

ROYAL CARIBBEAN COMPLETA LA ADQUISICIÓN DE ACCIONES DE SILVERSEA CRUISES

A finales de julio Royal Caribbean Cruises cerró la adquisición de una participación accionaria del 66,7% de Silversea tras recibir la aprobación final de los reguladores.

Por su parte, Manfredi Lefebvre d'Ovidio seguirá siendo presidente ejecutivo de Silversea y conservará una participación del 33,3%. "Esta asociación nos permite llevar a cabo nuestro reto de ser el líder indiscutible en crucero y expedición de ultra lujo, llevando a nuestros huéspedes a más de 1.000 destinos a bordo de algunos de los buques más lujosos del mundo", indicó el ejecutivo.

Luego de la adquisición, la flota de Royal Caribbean Cruises Ltd junto a Royal Caribbean International, Celebrity Cruises, Azamara Club Cruises, TUI Cruises y Pullmantur Cruceros, ahora cuenta con 59 barcos y en espera de 15 adicionales.



MSC CRUCEROS ANUNCIA NUEVA TERMINAL EN EL PUERTO DE MIAMI

MSC Cruceros y el condado de Miami-Dade comunicaron la firma de un acuerdo para ampliar los derechos de atraque preferenciales y un Memorandum de Entendimiento para la construcción de una nueva Terminal de Crucero AAA en el Puerto de Miami.

El actual puerto, es de origen exclusivo de la Compañía en los Estados Unidos y el nuevo acuerdo extiende los derechos existentes de atraque preferenciales del sábado hasta los domingos.

A su vez, la nueva terminal prevista para octubre de 2022, podrá recibir a los cruceros de nueva generación World Class que aún están en construcción y que transportarán hasta 7.000 huéspedes. 🇺🇸





Jorge Arancibia, director de la Empresa Portuaria Valparaíso; Oliver Weinreich, gerente general de Terminal Pacífico Sur; Antonio Walker, ministro de Agricultura; Gloria Hutt, ministra de Transportes y Telecomunicaciones; Felipe Larraín, ministro de Hacienda; Francisco Chahuán, senador por Valparaíso; Bernardo Larraín Matte, presidente de la Sofofa y Sergio Baeza, presidente de la Coordinadora Marítimo Portuaria.

VISITA MINISTERIAL A PUERTO VALPARAÍSO

DENTRO DE LOS PRINCIPALES PARTICIPANTES DEL ENCUENTRO SE ENCONTRABAN EL MINISTRO DE HACIENDA, FELIPE LARRAÍN; GLORIA HUTT, MINISTRA DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES; EL MINISTRO DE AGRICULTURA, ANTONIO WALKER, EL PRESIDENTE DE LA SOFOFA, BERNARDO LARRAÍN MATTE, EL ALMIRANTE JULIO LEIVA, EJECUTIVOS DE LA EMPRESA PORTUARIA DE VALPARAÍSO, PARLAMENTARIOS Y REPRESENTANTES DE CONAPYME Y EMPRESARIOS.

La cita se llevó a cabo el jueves 2 de agosto en las dependencias de Puerto Valparaíso y Terminal Pacífico Sur, en el marco del lanzamiento de la interoperabilidad del Sistema Integrado de Comercio Exterior (Sicex) con Silogport, Directemar y Aduanas. En la ocasión el ministro de Hacienda anunció medidas claves para agilizar el comercio exterior nacional, informando que esta

interconexión digital entregará beneficios que ayudarán a mejorar la competitividad y productividad de las exportaciones chilenas y se calcula que con la medida, en promedio, se acortará en 10 días el ciclo documental de una exportación, lo que, a su vez, se traduce en que se podrá solicitar también la recuperación del IVA en promedio 10 días antes. 



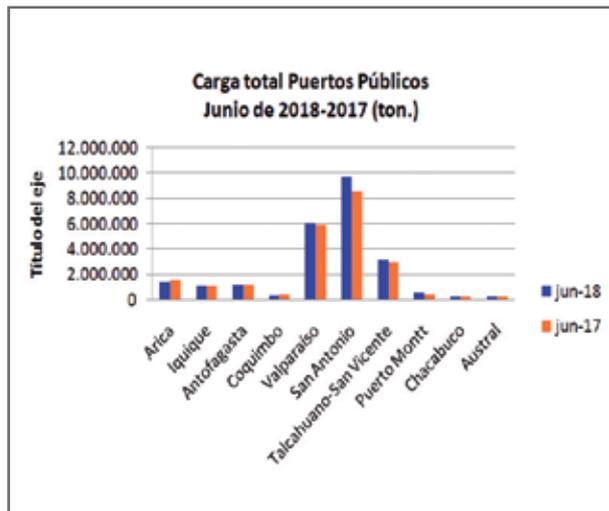
1.- Ministra Gloria Hutt saludando a Jorge Arancibia, director de la Empresa Portuaria Valparaíso y junto a ellos Gonzalo Davagnino, gerente general de la Empresa Portuaria Valparaíso. 2.- Las autoridades y ejecutivos se reunieron en las instalaciones de Puerto Valparaíso 3.- Jorge Arancibia, director de la Empresa Portuaria Valparaíso; Felipe Larraín, ministro de Hacienda y Gonzalo Davagnino, gerente general de la Empresa Portuaria Valparaíso. 4.- Felipe Larraín, ministro de Hacienda. 5.- Jorge Arancibia, director de la Empresa Portuaria Valparaíso. 6.- Gonzalo Davagnino, gerente general de la Empresa Portuaria Valparaíso; Sergio Baeza, presidente de la Coordinadora Marítimo Portuaria Gloria Hutt, ministra de Transportes y Telecomunicaciones; Felipe Larraín, ministro de Hacienda y Oliver Weinreich, gerente general de Terminal Pacífico Sur.

Resumen puertos SEP

**Transferencia de Carga (en ton.)
Junio de 2018- 2017 (ton.)**

Empresa Portuaria	jun-18	jun-17	Var 18/17
Arica	1.452.247	1.556.341	-6,69%
Iquique	1.161.817	1.180.304	-1,57%
Antofagasta	1.237.705	1.193.670	3,69%
Coquimbo	310.648	473.012	-34,33%
Valparaíso	6.052.052	5.902.330	2,54%
San Antonio	9.729.997	8.594.570	13,21%
Talcahuano-San Vicente	3.179.575	2.984.388	6,54%
Puerto Montt	615.590	504.028	22,13%
Chacabuco	288.774	278.156	3,82%
Austral	304.752	257.465	18,37%
Total	24.333.157	22.924.264	6,15%

Fuente: SEP



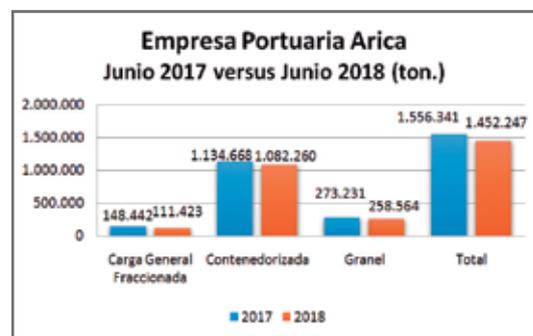
Fuente: SEP

Puerto de Arica

**Transferencia de Carga junio 2017
versus junio 2018 (ton.)**

Carga	Carga		Granel	Total	Variación Porcentual
	General	Fracionada			
	148.442	1.134.668	273.231	1.556.341	
	111.423	1.082.260	258.564	1.452.247	-6,69%

Fuente: SEP



Fuente: SEP

Carga Transferida Total Puerto de Arica (en ton.)

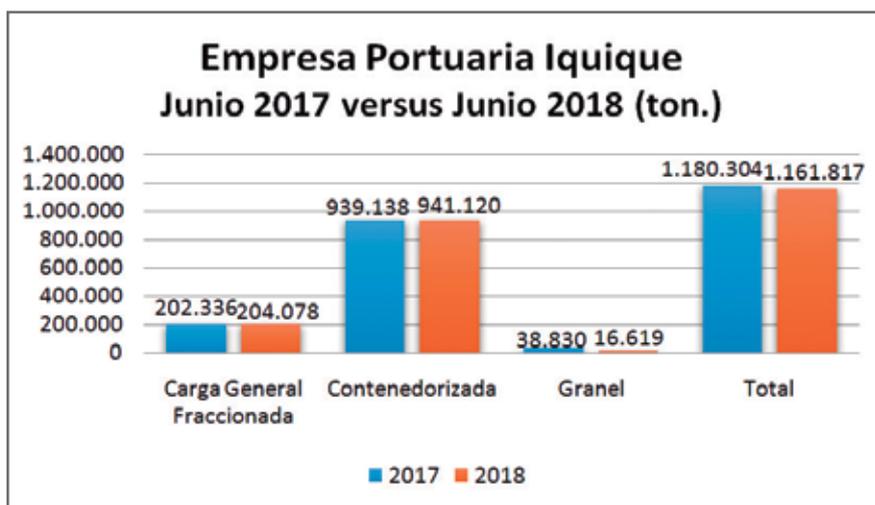
Valores Mensuales	Carga Fracc. 2018	Contenedorizada 2018	Graneles 2018	Total 2018
Mes				
Enero	13.962	187.325	44.406	245.693
Febrero	18.124	198.263	33.420	249.807
Marzo	17.714	169.968	45.001	232.683
Abril	11.220	147.909	30.204	189.333
Mayo	18.339	226.986	79.170	324.495
Junio	32.064	151.809	26.363	210.236
Julio	0	0	0	0
Agosto	0	0	0	0
Septiembre	0	0	0	0
Octubre	0	0	0	0
Noviembre	0	0	0	0
Diciembre	0	0	0	0
Total	111.423	1.082.260	258.564	1.452.247

Fuente: SEP

Transferencia de Carga junio 2017 versus junio 2018 (ton.)

Carga General Fraccionada	Carga Contenedorizada	Granel	Total	Variación Porcentual
202.336	939.138	38.830	1.180.304	
204.078	941.120	16.619	1.161.817	-1,57%

Fuente: SEP



Fuente: SEP

Carga Transferida Total Puerto Iquique (en ton.)

Valores Mensuales	Carga Fracc. 2018	Contenedorizada 2018	Graneles 2018	Total 2018
Enero	33.213	155.086	0	188.299
Febrero	25.138	111.956	2.015	139.109
Marzo	35.673	139.010	0	174.683
Abril	30.554	153.728	1.031	185.313
Mayo	42.847	176.067	0	218.914
Junio	36.653	205.273	13.573	255.499
Julio	0	0	0	0
Agosto	0	0	0	0
Septiembre	0	0	0	0
Octubre	0	0	0	0
Noviembre	0	0	0	0
Diciembre	0	0	0	0
Total	204.078	941.120	16.619	1.161.817

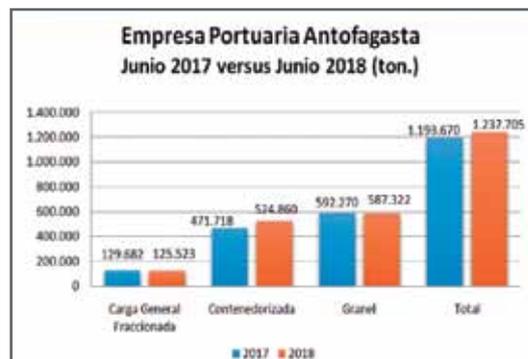
Fuente: SEP

Empresa Portuaria de Antofagasta

Transferencia de Carga junio 2017 versus junio 2018 (ton.)

Fuente: SEP

Carga General Fraccionada	Carga Contenedorizada	Granel	Total	Variación Porcentual
129.682	471.718	592.270	1.193.670	
125.523	524.860	587.322	1.237.705	3,69%



Fuente: SEP

Carga Transferida Total Puerto Antofagasta (en ton.)

Valores Mensuales	Carga Fracc. 2018	Contenedorizada 2018	Graneles 2018	Total 2018
Mes				
Enero	21.727	83.853	104.808	210.389
Febrero	55.969	74.270	128.882	259.121
Marzo	6.408	76.909	85.574	168.891
Abril	10.481	97.132	86.569	194.182
Mayo	29.693	101.268	109.474	240.435
Junio	1.245	91.428	72.015	164.688
Julio	0	0	0	0
Agosto	0	0	0	0
Septiembre	0	0	0	0
Octubre	0	0	0	0
Noviembre	0	0	0	0
Diciembre	0	0	0	0
Total	125.523	524.860	587.322	1.237.705

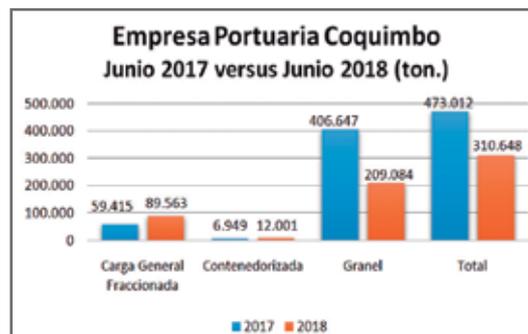
Fuente: SEP

Puerto de Coquimbo

Transferencia de Carga junio 2017 versus junio 2018 (ton.)

Fuente: SEP

Carga General Fraccionada	Carga Contenedorizada	Granel	Total	Variación Porcentual
59.415	6.949	406.647	473.012	
89.563	12.001	209.084	310.648	-34,33%



Fuente: SEP

Puerto de Coquimbo

Carga Transferida Total Puerto Coquimbo (en ton.)

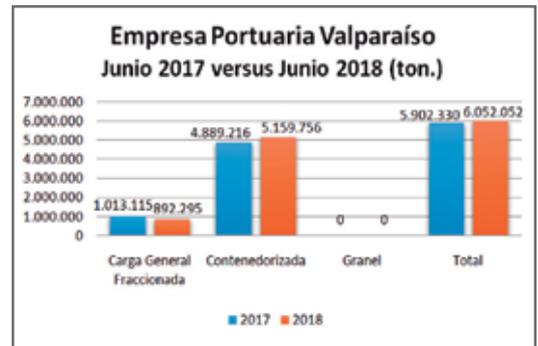
Valores Mensuales				
Mes	Carga Fracc. 2018	Contenedorizada 2018	Graneles 2018	Total 2018
Enero	45.802	6.457	0	54.957
Febrero	6.438	492	76.444	85.316
Marzo	1.127	0	42.881	44.396
Abril	15.059	0	24.510	39.569
Mayo	0	0	43.755	43.755
Junio	21.138	0	21.494	42.656
Julio	0	0	0	0
Agosto	0	0	0	0
Septiembre	0	321	0	0
Octubre	0	321	0	0
Noviembre	0	0	0	0
Diciembre	0	1.762	0	0
Total	89.563	9.353	209.084	310.648

Fuente: SEP

Puerto de Valparaíso

Transferencia de Carga junio 2017 versus junio 2018 (ton.)

Fuente: SEP	Carga		Granel	Total	Variación Porcentual
	General Fraccionada	Contenedorizada			
	1.013.115	4.889.216	0	5.902.330	
	892.295	5.159.756	0	6.052.052	2,54%



Fuente: SEP

Carga Transferida Total Puerto Valparaíso (en ton.)

Valores Mensuales				
Mes	Carga Fracc. 2018	Contenedorizada 2018	Graneles 2018	Total 2018
Enero	122.964	809.534	0	932.498
Febrero	195.833	837.601	0	1.033.434
Marzo	202.120	1.108.048	0	1.310.169
Abril	125.134	865.570	0	990.704
Mayo	139.210	795.914	0	935.124
Junio	107.033	743.088	0	850.122
Julio	0	0	0	0
Agosto	0	0	0	0
Septiembre	0	0	0	0
Octubre	0	0	0	0
Noviembre	0	0	0	0
Diciembre	0	0	0	0
Total	892.295	5.159.756	0	6.052.052

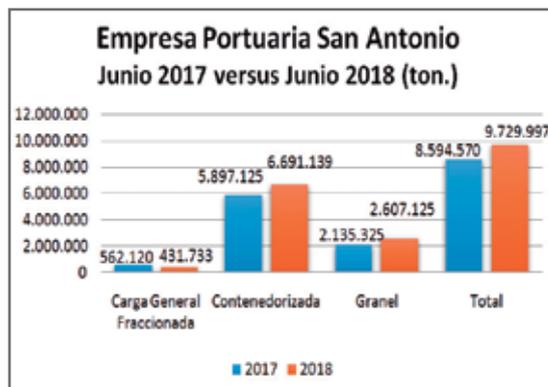
Fuente: SEP

Puerto de San Antonio

Transferencia de Carga junio 2017 versus junio 2018 (ton.)

Fuente: SEP

Carga General Fraccionada	Carga Contenedorizada	Granel	Total	Variación Porcentual
562.120	5.897.125	2.135.325	8.594.570	
431.733	6.691.139	2.607.125	9.729.997	13,21%



Fuente: SEP

Carga Transferida Total Puerto San Antonio (en ton.)

Valores Mensuales	Carga Fracc. 2018	Contenedorizada 2018	Graneles 2018	Total 2018
Enero	79.154	931.702	477.819	1.488.675
Febrero	46.214	916.158	363.137	1.325.509
Marzo	63.514	1.161.069	560.040	1.784.623
Abril	94.649	1.129.041	419.632	1.643.322
Mayo	89.421	1.223.257	396.894	1.709.572
Junio	58.781	1.329.912	389.603	1.778.296
Julio	0	0	0	0
Agosto	0	0	0	0
Septiembre	0	0	0	0
Octubre	0	0	0	0
Noviembre	0	0	0	0
Diciembre	0	0	0	0
Total	431.733	6.691.139	2.607.125	9.729.997

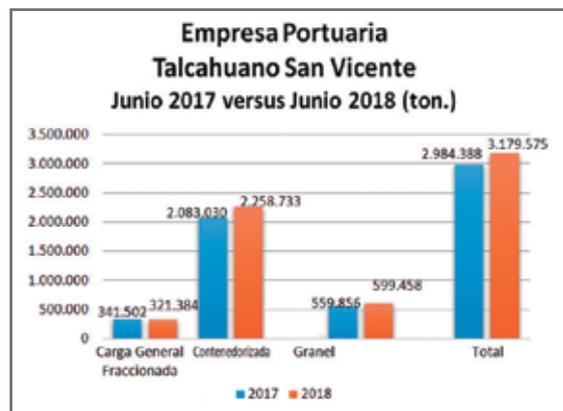
Fuente: SEP

Puerto Talcahuano – San Vicente

Transferencia de Carga junio 2017 versus junio 2018 (ton.)

Fuente: SEP

Carga General Fraccionada	Carga Contenedorizada	Granel	Total	Variación Porcentual
341.502	2.083.030	559.856	2.984.388	
321.384	2.258.733	599.458	3.179.575	6,54%



Fuente: SEP

Puerto Talcahuano – San Vicente

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

Valores Mensuales				
Mes	Carga Fracc. 2018	Contenedorizada 2018	Graneles 2018	Total 2018
Enero	49.330	365.310	153.893	568.534
Febrero	48.437	348.675	133.694	530.806
Marzo	62.630	425.505	104.451	592.585
Abril	52.268	408.056	109.621	569.945
Mayo	63.983	343.026	56.851	463.859
Junio	44.735	368.161	40.949	453.845
Julio	0	0	0	0
Agosto	0	0	0	0
Septiembre	0	0	0	0
Octubre	0	0	0	0
Noviembre	0	0	0	0
Diciembre	0	0	0	0
Total	321.384	2.258.733	599.458	3.179.575

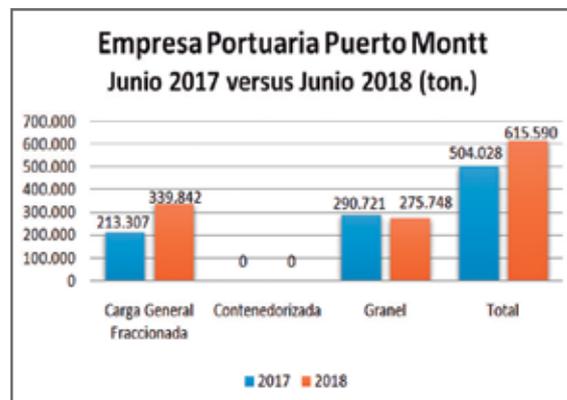
Fuente: SEP

Empresa Portuaria de Puerto Montt

Transferencia de Carga junio 2017 versus junio 2018 (ton.)

Fuente: SEP

	Carga		Granel	Total	Variación Porcentual
	General Fraccionada	Contenedorizada			
	213.307	0	290.721	504.028	
	339.842	0	275.748	615.590	22,13%



Fuente: SEP

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

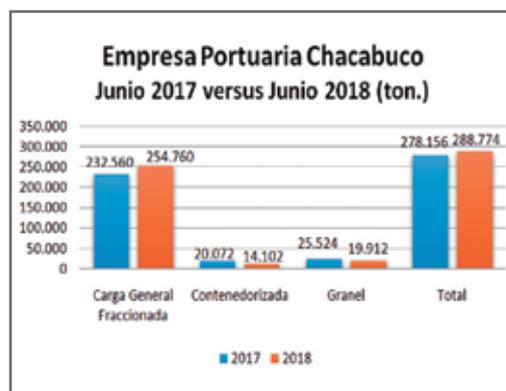
Valores Mensuales				
Mes	Carga Fracc. 2018	Contenedorizada 2018	Graneles 2018	Total 2018
Enero	49.132	0	43.675	92.807
Febrero	65.778	0	18.690	84.468
Marzo	67.571	0	68.126	135.697
Abril	52.947	0	61.112	114.059
Mayo	69.397	0	44.776	114.173
Junio	35.017	0	39.369	74.386
Julio	0	0	0	0
Agosto	0	0	0	0
Septiembre	0	0	0	0
Octubre	0	0	0	0
Noviembre	0	0	0	0
Diciembre	0	0	0	0
Total	339.842	0	275.748	615.590

Fuente: SEP

Transferencia de Carga junio 2017 versus junio 2018 (ton.)

Fuente: SEP

Carga	Carga			Variación
General Fraccionada	Contenedorizada	Granel	Total	Porcentual
232.560	20.072	25.524	278.156	
254.760	14.102	19.912	288.774	3,82%



Fuente: SEP

Carga Transferida Total Puerto de Chacabuco (en ton.)

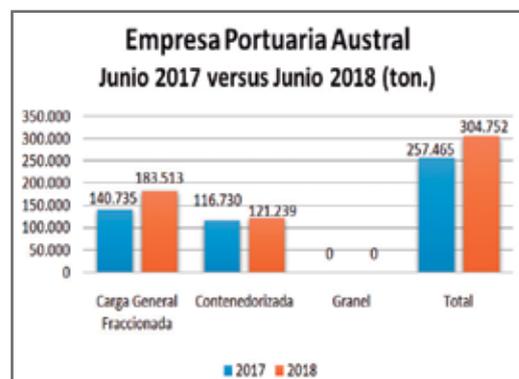
Valores Mensuales				
Mes	Carga Fracc. 2018	Contenedorizada 2018	Graneles 2018	Total 2018
Enero	41.193	4.009	807	46.009
Febrero	44.535	3.272	707	48.514
Marzo	49.748	1.599	10.743	62.090
Abril	38.263	1.439	868	40.570
Mayo	47.906	2.038	6.045	55.989
Junio	33.115	1.745	742	35.602
Julio	0	0	0	0
Agosto	0	0	0	0
Septiembre	0	0	0	0
Octubre	0	0	0	0
Noviembre	0	0	0	0
Diciembre	0	0	0	0
Total	254.760	14.102	19.912	288.774

Fuente: SEP

Transferencia de Carga junio 2017 versus junio 2018 (ton.)

Fuente: SEP

Carga	Carga			Variación
General Fraccionada	Contenedorizada	Granel	Total	Porcentual
140.735	116.730	0	257.465	
183.513	121.239	0	304.752	18,37%



Fuente: SEP

Carga Transferida Total Portuaria Austral

Valores Mensuales				
Mes	Carga Fracc. 2018	Contenedorizada 2018	Graneles 2018	Total 2018
Enero	29.184	23.349	0	52.533
Febrero	27.449	20.166	0	47.615
Marzo	32.649	20.748	0	53.397
Abril	27.673	15.440	0	43.113
Mayo	34.656	18.283	0	52.939
Junio	31.902	23.253	0	55.155
Julio	0	0	0	0
Agosto	0	0	0	0
Septiembre	0	0	0	0
Octubre	0	0	0	0
Noviembre	0	0	0	0
Diciembre	0	0	0	0
Total	183.513	121.239	0	304.752

Fuente: SEP



**SIN FRONTERAS AL SERVICIO
DE SU COMPAÑÍA**



SERVICIOS AGENCIAMIENTO MARÍTIMO

AGENTE PORTUARIO • SERVICIO DOCUMENTAL

AGENTE PROTECTOR • SERVICIO AÉREO • AGENTE EN CRUCE DE CANALES

www.saamsa.com

600 600 7226

linemanager@saamsa.com



Nuestro centro: las personas

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

www.ist.cl

ist

especialistas en prevención