



# MARITIMO PORTUARIO



## Valparaíso: Un puerto que crece para Chile



www.maritimoportuario.cl • Edición N°066 Octubre / Noviembre 2013

**ARMASUR: El motor del Sur de Chile**

Pág. 25

**Las otras inversiones portuarias de 2013**

Pág. 37

**Expertos del ITF desmenuzan proyecto del PGE**

Pág. 08

**Transporte de refrigerados: ¿En buques o en contenedores reefers?**

Pág. 14



## Agencias Marítimas Agental Ltda.



### BRINDAMOS SERVICIOS PORTUARIOS Y LOGISTICOS DE EXCELENCIA

POSEMOS UNA RED NACIONAL PARA CLIENTES SATISFECHOS

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

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

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

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

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

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

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

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

## Agencias Marítimas Agental Ltda.

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

## NUESTRA MISION

Informar y ser un apoyo seguro para el desarrollo de la industria marítima portuaria, para así fortalecer efectivamente al comercio exterior de Chile en este mundo globalizado.

### 04 OHL presentó su proyecto para Puerto Valparaíso



### 08 Expertos del ITF desmenuzaron proyecto del PGE



### 37 Las otras inversiones portuarias de 2013



### 14 Transporte de refrigerados: ¿En buques o en contenedores reefers?



### 03 Editorial

### 12 IST premió a Puerto Colombo de San Antonio

### 20 Sociales: Puerto Arica fortalece relación comercial con Bolivia

### 22 Buenas proyecciones y novedades en temporada de cruceros 2013-2014

### 25 ARMASUR: El motor del Sur de Chile

### 28 Directemar y la XX Reunión sobre Control de Buques por el Estado Rector del Puerto

### 30 Historias de Mar: Cuerpo de Voluntarios del Bote Salvavidas

### 32 RSE: Empormontt apoya torneo "Marítimo Portuario"

### 34 Destacados

### 41 Estadísticas Portuarias



**Director**  
Marítimo Portuario  
Oscar Díaz - Pinto Ch.

**Gerente de Comunicaciones**  
Macarena González U.

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

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

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

**Director de Arte**  
Adrián Bettini Y.

**Suscripciones**  
Elizabeth Silva E.

**Servicios Administrativos**  
Luis Mendoza

**Preimpresión e Impresión**  
Salesianos Impresores S.A.

**Envíe sus comentarios y sugerencias:**  
mgonzalez@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

**N°66 Octubre/Noviembre 2013**  
ISSN 0717-5507

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

# 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





## Chile, una irregular faja de tierra y agua

Casi junto con aprender a leer y escribir, a los chilenos se nos enseña a conocer nuestra geografía. Que estamos lejos del resto del mundo, aislados por extremas condiciones impuestas por una caprichosa naturaleza: cordillera, océano, desierto y hielos eternos. Es cierto que el avance tecnológico y digital nos han acercado virtualmente las distancias, pero existen un sinnúmero de situaciones en que ello no basta, puesto que para muchos compatriotas, la era digital no pasa de ser una mera estadística país.

En efecto, problemas de conectividad terrestre, marítima y aérea son muy reales para un número relevante de compatriotas y muchas veces no lo tenemos suficientemente presente desde la comodidad de nuestros centros urbanos. No obstante, eso a veces se nos hace presente y tangible al viajar por algunas regiones de nuestro país, sea por trabajo, razones familiares o simplemente por turismo.

Vamos al ámbito marítimo y portuario, en particular. Lo que puede ser aplicable y eficiente para un puerto, no tiene que serlo necesariamente y en la misma medida para otro, dado que distintos terminales de nuestro extenso litoral enfrentan realidades y demandas muy diversas entre sí. Un buen ejemplo de lo anterior se aprecia en la situación en la que viven día a día los puertos de nuestra Zona Sur Austral, donde la disponibilidad de conectividad es el gran desafío para el transporte de la carga y pasajeros.

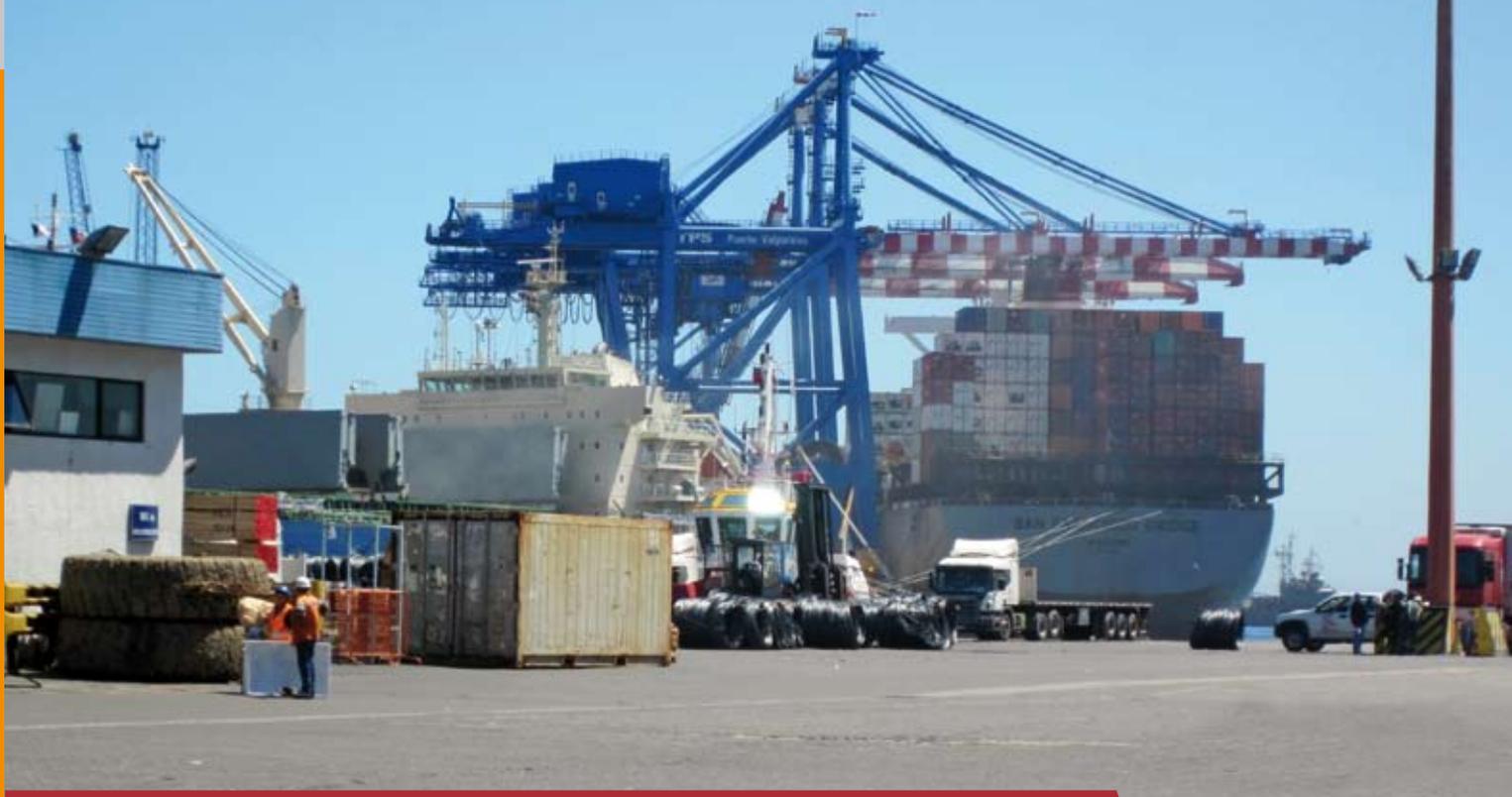
Basta recorrer las regiones australes para apreciar en toda su magnitud las duras condiciones que la geografía y naturaleza les imponen a sus habitantes. No es fácil planificar el comercio, la transferencia de mercancías, en fin, la vida cotidiana, cuando una marejada, temporales de viento, corte de un puente, falta de visibilidad, lluvia y nieve nos impiden simplemente el traslado de un punto a otro. Por tanto, condiciones excepcionales respecto de las cuales el ser humano no puede modificar, sino que enfrentar de la mejor manera posible, implican contar también con medidas y medios excepcionales.

En este sentido, actores del mercado naviero nacional han sostenido que el cabotaje en la Zona Sur Austral de Chile no tan solo es vital para las economías regionales, sino que cumple con los roles geopolíticos de conectividad e integración. Aceptar el cabotaje extranjero en esa región conllevaría, para muchos, un negativo impacto para los puestos de trabajo nacionales, donde existen más de 20.000 personas laborando directa e indirectamente en actividades relacionadas a la transferencia de carga y pasajeros entre puertos nacionales.

Dentro del ámbito específico y particular de la Zona Sur Austral, consideraciones en cuanto a aspectos laborales, técnicos y tributarios deberían ser observadas antes de promover este tipo de iniciativas, pues generarían un grave impacto geopolítico al posibilitar que en la conectividad e integración de dichas regiones sur australes participen naves extranjeras con dotaciones foráneas. En este mismo sentido, se produciría un grave desmejoramiento del servicio al usuario, pues los servicios con itinerarios regulares se verían afectados al permitirse que naves extranjeras tomen, ocasionalmente, en su paso por Chile, carga y pasajeros, impidiendo así que el nacional pueda mantener una continuidad. Hay que considerar que la mantención de servicios regulares en la Zona Sur Austral tanto por condiciones de aislamiento, poder adquisitivo y escasos volúmenes de movimiento de carga y pasajeros generan que en muchas de estas rutas, el Estado deba actuar en su rol subsidiario para mantener dichos servicios regulares.

No obstante, las necesidades parecen no tener límites y acá pareciera relevante introducir mayor competencia, más servicios, más soluciones reales.

Finalmente, si de competitividad se trata, resultaría aconsejable efectuar un profundo análisis de las condiciones, regulaciones y normas a las cuales está sujeta la industria naviera nacional en tráficos de cabotaje y, en especial, el cabotaje en mar interior. Lo anteriormente expuesto debiera inducir a la creación y desarrollo de una **Marina Mercante Costera**. 



TCVAL adquirió grúa móvil de última generación, que será utilizada en las operaciones que desarrollará en el puerto de Valparaíso.

# OHL PRESENTÓ SU PROYECTO PARA PUERTO VALPARAÍSO

**DENOMINADO TERMINAL CERROS DE VALPARAÍSO (TCVAL), NUEVO TERMINAL GENERARÁ CERCA DE 1.300 PUESTOS DE TRABAJO, PROYECTANDO MOVILIZAR UN MILLÓN DE CONTENEDORES ANUALES.**

En el paseo Yugoslavo de Valparaíso, OHL Concesiones Chile llevó a cabo una presentación de lo que se ha denominado Terminal Cerros de Valparaíso (TCVAL), el nuevo terminal que desarrollará el Puerto de Valparaíso y que promete duplicar su actual transferencia de carga.

El gerente general de TCVAL, Alvaro Espinoza, explicó que se proyecta que esta iniciativa ingrese durante el primer semestre de 2014 al Sistema de Evaluación Ambiental (SEA), estimándose que para el año 2016 ó 2017 el Terminal esté en pleno funcionamiento y comiencen a ser rentables los US\$ 330 millones que se invertirán.

TCVAL generará cerca de 1.300 puestos de trabajo y su extensión será hasta la calle Edwards de la ciudad de Valparaíso, asegurando que el molo de abrigo permitirá que dos barcos súper Post Panamax puedan cargar o descargar simultáneamente. En total, esperan transferir un millón de contenedores al año.

Según Espinoza, *"este proyecto y su nombre refleja que queremos estar cerca de la comunidad de Valparaíso, pues vamos a ser un terminal portuario que va a ser parte de la comunidad y de esa manera vamos a ir recogiendo las inquietudes y las necesidades de la ciudad"*. Agrega que

*"es un mito que se tapaná la vista; toda vez que el tráfico de contenedores es dinámico, previo a la llegada de un buque se hace un acopio de contenedores que eventualmente podría molestar, pero son 3 ó 4 contenedores, es decir, 3 pisos".*

En cuanto a la accesibilidad, *"está contemplado el Acceso Sur, y en caso de la carga que no pueda circular por el Camino La Pólvara, se van a emplear los accesos tradicionales pero como excepción, ya que no vemos inconveniente con la existencia del mall en Barón".*

Por su parte, el representante del movimiento "Puerto para Ciudadanos", arquitecto Daniel Morales, se hizo presente en el paseo Yugoslavo y le entregó a Alvaro Espinoza, un proyecto alternativo que ellos han desarrollado y que busca una apertura para que los porteños accedan al borde costero.

Según Morales, *"uno ve la imagen del TCVAL y piensa que es un puerto moderno, pero detrás de él podría existir un desierto o una selva. Detrás de este proyecto tenemos una ciudad Patrimonio de la Humanidad maravillosa que va a quedar de espaldas a esta mega infraestructura".* No obstante, precisó que el ánimo de "Puerto para Ciudadanos", es que *"todos ganen"*, pues *"el ánimo de nuestro movimiento es establecer un diálogo, una visión de país. Si el Estado de Chile considera que Valparaíso vale la pena defenderlo o cuidarlo, debería destinarle más recursos para hacer un proyecto mejor, contemplando a OHL como legítimo concesionario pero ejecutando una iniciativa que le entregue beneficios a OHL, pero donde también la ciudad gane".*



## Grúa de última generación para TCVAL

TCVAL cerró un acuerdo para la compra de una grúa móvil de última generación, que será utilizada en las operaciones que desarrollará en el puerto de Valparaíso. La grúa corresponde al modelo GHMK 6407 y fue fabricada en Dusseldorf, Alemania, por Gottwald Port Technology. Pertenece a la generación 5, pues se trata de una grúa bicable, con capacidad de alcance a 13 contenedores de manga y elevación de grandes pesos, a una distancia de radio de 50 [m]. Además, estará equipada con dos spreaders automáticos con el fin de asegurar su operatividad integral.

TCVAL informó que en la adquisición de esta grúa móvil se consideró de manera prioritaria el cumplimiento de estrictos parámetros medioambientales, que permitan minimizar el impacto propio de su operación.

Catalogada como "Green Range Gottwald", la grúa estará equipada para lograr estándares de alta eficiencia acústica, pues contará con una conexión eléctrica a tierra, de manera que las emisiones de CO2 a la atmósfera, en situaciones de emergencia, sean las mínimas.

El embarque de la grúa en el puerto del norte de Europa está previsto para fines de noviembre y, tras siete semanas de navegación y dos de montaje en tierra, se espera que esté operativa para fines de enero de 2014.

### Características de TCVAL

En abril de 2013, la Empresa Portuaria de Valparaíso (EPV) adjudicó a OHL Concesiones Chile el concurso para la explotación, en régimen de concesión, del nuevo Terminal N° 2 de contenedores del Puerto de Valparaíso por un plazo de 30 años. Con ello, se espera tenga la capacidad para operar simultáneamente dos barcos Super-Post Panamax y un tráfico anual de 950.000 TEUs. Tendrá una capacidad superior a 1.250.000 toneladas anuales de mercancía en general, en tanto la inversión prevista en el terminal es de US\$ 330 millones, con la cual se duplicará la capacidad actual del puerto. Su puesta en operación está prevista para el año 2017. Las características más relevantes de la infraestructura son las siguientes:

- Línea de atraque: 725 m (terminal de contenedores) y 550 m (mercancía general)
- Calado: 16 m
- Superficie: 13,6 hectáreas (ha)

## Grupo OHL en Chile

Su presencia en nuestro país se remonta a los años 80 y, desde entonces, mantiene una presencia permanente en Chile con numerosos proyectos en obra civil e infraestructura de transporte. Durante la última década, destacan en obra civil y edificación los proyectos de construcción y explotación de la planta desalinizadora en Antofagasta, la mayor de América Latina; la edificación del Centro de Justicia de Santiago, múltiples proyectos ferroviarios y el Hospital Militar de La Reina, el primer hospital construido en Chile bajo la modalidad llave en mano.

En el sector de infraestructuras de transporte, OHL Concesiones Chile mantuvo entre los años 2002 y 2012 participaciones de control en tres sociedades concesionarias que conforman una importante red vial de 343 km que integra la Región Metropolitana y la Región de Valparaíso. Las obras de construcción y ampliación realizadas contribuyeron a mejorar la conectividad entre los puertos de San Antonio y Valparaíso con la ciudad de Santiago de Chile, el Valle del Aconcagua y el principal paso fronterizo con Argentina. En diciembre de 2012 culminó el proceso de venta de estos activos concesionales a Abertis, en la cual OHL Concesiones mantiene una participación financiera del 15%.

Durante este período, el estudio permanente de nuevas oportunidades de desarrollo dio lugar a la propuesta de autopista urbana denominada Costanera Central y declarada de interés público por el Ministerio de Obras Públicas en 2007.



El proyecto de Valparaíso es la tercera concesión de OHL Concesiones en el sector portuario. Actualmente, participa en la Ampliación Sur del Puerto de Alicante y en el Terminal de Contenedores de Tenerife, ambos en España.

## Breve historia de OHL

En mayo de 1911 nació en Bilbao (España) la Sociedad General de Obras y Construcciones Obrascón, S.A. Su primera obra, en 1912, fueron dos dársenas en el Puerto de Lisboa. Entre 1953 y 1973 es propiedad del Banco de Bilbao, para pasar después a Altos Hornos de Vizcaya. En 1987, Juan-Miguel Villar Mir, junto a José Luis García Villalba y otros profesionales del sector, adquieren la empresa a su entonces propietario. Desde 1991, la sociedad cotiza en Bolsa.

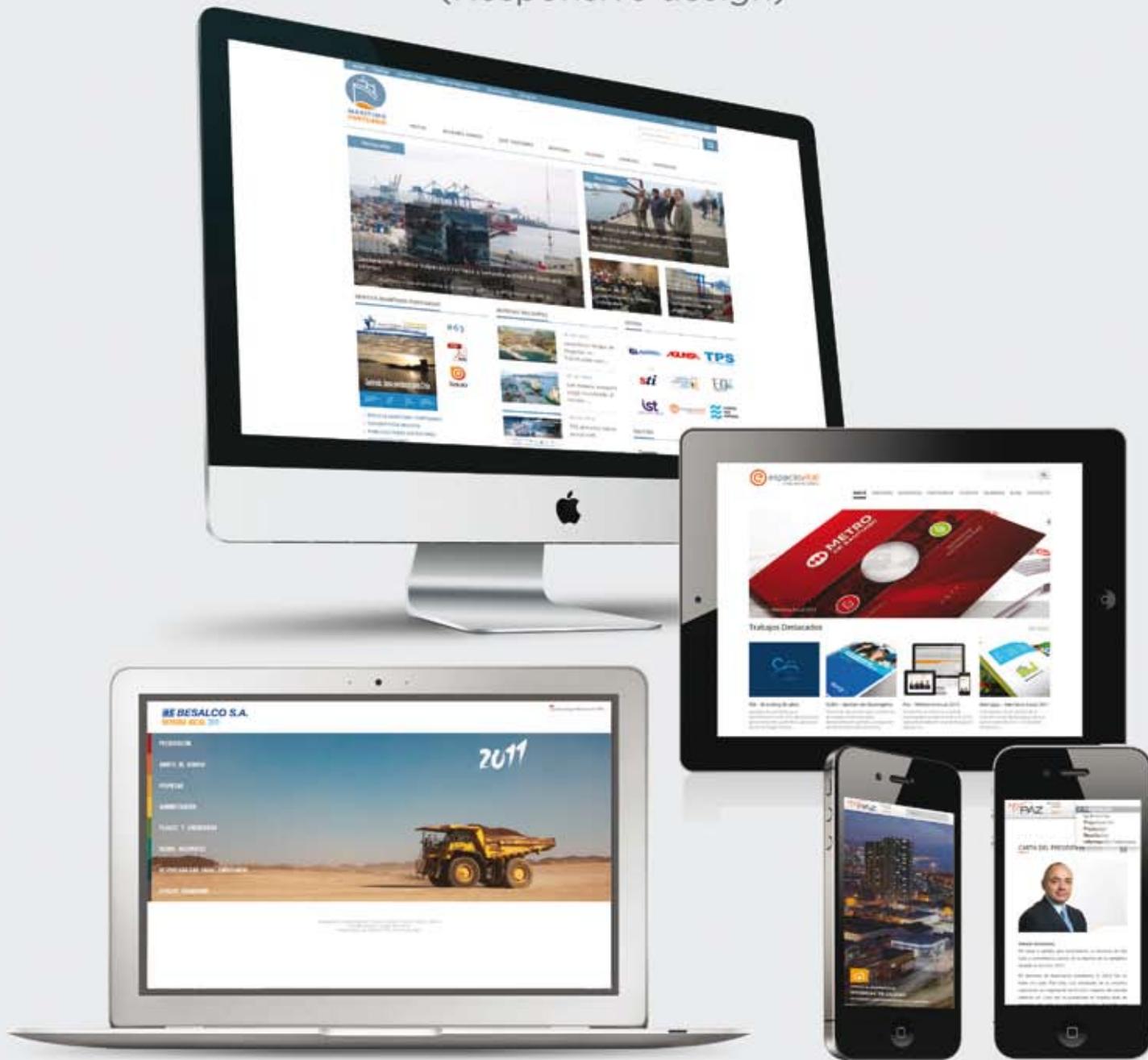
En tanto, en 1927 nace Huarte fundada en Pamplona por las familias Huarte y Malumbres. Dirigida por Félix Huarte, consigue ocupar un puesto de privilegio en el ranking sectorial. En 1996 se produce la entrada de Obrascón como socio industrial y en 1998 se hace efectiva la fusión, naciendo el sexto grupo constructor de España.

Mientras, en 1963 Construcciones Lain se constituye como empresa filial del grupo británico John Laing Construction, hasta que en 1988 un grupo de profesionales adquiere el 90% de la sociedad cambiando su denominación por la de Construcciones Lain. En 1991 comienza a cotizar en Bolsa y en 1999 se integra a Obrascón Huarte, formando OHL.

Obrascón Huarte Lain (OHL) es en la actualidad un grupo internacional de concesiones y construcción. Con una experiencia centenaria, tanto en el ámbito local como en el internacional, está presente en cerca de 30 países de los cinco continentes.

El Grupo OHL es líder mundial en construcción de hospitales y ferrocarriles, décimo mayor constructor de infraestructuras del transporte, vigesimotercero mayor contratista internacional, cuarto mayor contratista en Latinoamérica y socio de referencia de Abertis, líder mundial en concesiones de infraestructuras de transporte. El Grupo OHL se organiza en cinco divisiones: OHL Concesiones, OHL Construcción, OHL Servicios, OHL Industrial y OHL Desarrollos. 

# Diseño integral de Webs **MULTIPLATAFORMA** (Responsive design)



15 años de experiencia en el diseño corporativo, contamos con los últimos avances para el diseño de sitios web ajustados a cada necesidad.

Algunos de nuestros clientes:

 BESALCO S.A.

 BancoEstado

 LDD  
Universidad del Desarrollo

 METROGAS

 METRO  
DE SANTIAGO

 PAZ

 Telefonica

 ENAP

 sura



Los Leones 382, Of. 602, Providencia, Santiago / Teléfono: (56) 2333 39 00 / [www.espaciovital.cl](http://www.espaciovital.cl)

 **espaciovital**  
COMUNICACIONES



# EXPERTOS DEL ITF ANALIZARON PGE PARA CHILE

**REUNIÓN DE EXPERTOS PORTUARIOS DEL OCDE DEBATIÓ SOBRE EL PGE, ¿CHILE, HUB PORTUARIO?, LA CONVENIENCIA DE LOS GRANDES BUQUES EN LA COSTA OESTE DE AMÉRICA LATINA Y LA NECESIDAD DE INVERTIR EN INFRAESTRUCTURA VIAL Y FERROVIARIA, ENTRE OTROS.**

Por primera vez en Chile tuvo lugar la Ronda de Inversión Portuaria y Mercados de Transporte de Contenedores (Port Investment and Container Shipping Markets), organizada por el International Transport Forum (ITF), agencia dependiente de la Organización para la Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE) el que actúa como *think tank* estratégico de la política de transportes de dicho organismo, y el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT) de Chile, entre el 7 y 8 de noviembre en Santiago. Se trató de la primera cita de esta categoría que reúne a los representantes de transportes de la OCDE y que organiza Chile, tras su reciente incorporación al ITF, en 2012 en la reunión anual de Leipzig, Alemania. Además,

los expertos visitaron los principales puertos de la Zona Central. Expertos de ITF-OCDE recorrieron las instalaciones del Puerto Valparaíso, incluyendo el Terminal 1 operado por Terminal Pacífico Sur (TPS), corroborando en terreno la eficiencia, tecnología y coordinación en las operaciones que se realizan en el puerto.

Las conclusiones recabadas por los miembros del ITF como también los paneles de discusión desarrollados en el marco de esta Ronda, serán posteriormente publicadas en un informe que será distribuido entre los países miembros de la OCDE.

## Sin carga, no se requieren puertos

El primer día de la Ronda consideró una mesa redonda sobre inversión portuaria y el mercado naviero de contenedores. Disertó Alexis Michea del MTT, sobre el Proyecto de Gran Escala para Chile, entregando detalles sobre las iniciativas de EPV (Yolanda, Ritoque y La Ligua) y EPSA, indicando que se estudia reservar áreas en La Ligua a 20-30 años con miras a futuras extensiones y que el PGE debe ser capaz de agregar valor más allá de la transferencia misma.

Al respecto, la Subsecretaria de Transporte, Gloria Hutt, hizo ver que se requieren servicios de apoyo, una ciudad y que no es menor que La Ligua sea un epicentro de terremotos, por tanto, debe considerarse su riesgo sísmico. En ese sentido, debe pensarse a largo plazo, aprovechando las condiciones que brindan la naturaleza y la existencia de bahías abrigadas. Vincent Poirier (Ver nota parte con listado de participantes) señaló que es necesario efectuar análisis de riesgo económico, mientras que Michele Acciano sostuvo que no es fácil proyectar la demanda a 20 años, pero que es un tema crítico, vital. Beatriz Tovar dijo que deben hacerse esfuerzos para mejorar las proyecciones de demanda y que es relevante no adelantar las inversiones, pues debe cuidarse el gasto público, ya que si no hay carga, no se requiere puerto. G. Raghuram explicó que en India una distancia de 200 Km (Stgo-La Ligua) es una extensión considerada normal, corta, por tanto La Ligua debería considerarse como opción válida. Thanos Pallis, por su parte, indicó que crecer al 6% puede ser un problema y que llegar al 80% de ocupación del puerto de Valparaíso es una situación crítica, por tanto, esperar llegar al 75% para decidir, puede ser peligroso y costoso.

Concluyeron los expertos indicando que el desarrollo del PGE ya está atrasado y que con relación a la demanda, debe analizarse la dispersión/concentración de la carga.

A continuación, Gordon Wilmsmeier de CEPAL, analizó diversos escenarios y factores claves que deben tomar en cuenta las navieras más relevantes para poner en servicio grandes buques y la interacción de dichas naves y los puertos a lo largo de la costa oeste de América Latina. Entre los comentarios, se analizó la eventual existencia de un Hub para Callao, descartando esa posibilidad, la que sólo podría ser para Chile. Ello por cuanto las Regiones de Valparaíso

y Biobío generan ya suficiente carga individual, entonces Callao no resultaría conveniente como Hub debido a los costos del transbordo. En tanto, para ser Feeder, los puertos requerirán a futuro un calado de al menos 15 m. En cuanto al Canal de Panamá, naves de gran calado ya operan, puesto que no tendrá mayores efectos sobre EE.UU.

Michele Acciaro y Alan McKinnon, de la Kuhne Logistics University (Hamburgo, Alemania), disertaron sobre contar con un Hinterland eficiente en cuanto a infraestructura y servicios, la competitividad portuaria y buenas prácticas en la gestión de los impactos ambientales del tráfico portuario. Al respecto, se indicó que los terminales de contenedores deben tener la capacidad de crear valor y ofrecer facilidades de control, transporte por camión y tren, tendiendo al concepto de puerto seco. Se destacó la relevancia de incrementar la coordinación para minimizar el riesgo de embotellamiento del desarrollo y que se requieren soluciones que ensamblen los conceptos portuarios en una visión de corto y largo plazo. Se mencionó el caso de España, en donde experiencias fallidas obligaron a recurrir de urgencia a fondos fiscales ante el fracaso de los operadores privados.

En el caso de Chile, la debilidad la presentan las autopistas, especialmente los fines de semana largos. Quizá deberían construirse nuevas carreteras en la Zona Central.

## Aprendiendo del pasado

El experto Andrés Rengifo indicó que Chile debiera aprender algunas lecciones, dejando de lado fórmulas aplicadas en el pasado tales como: a) considerar obras complementarias proyectadas a 20 años para concesiones; b) dejar en manos del TDLC la decisión de modelos y políticas portuarias, pues el resultado ha sido más puertos y no más servicios portuarios; c) superar los problemas de Agencia: el interés del Concesionario/Operador Privado no es el mismo que el del Puerto/Estado; d) el desafío es una decisión del Estado, por tanto, se requieren políticas de Estado; y e) es necesario una decisión de PGE con visión de Estado y no con el criterio del empate.

Por su parte, Gabriel Aldoney sostuvo que Chile tiene problemas en su logística general, más allá de los puertos y que el actual sistema de FF.CC. es deficiente. Se mostró escéptico respecto a Argentina, puesto que carga chilena

*Continúa en Pág.11*

## LOS PARTICIPANTES

- Mary Brooks, Dalhousie, Nova Scotia, Canadá
- Gordon Wilmsmeier, ECLAC/CEPAL.
- Michele Acciaro, Kühne Logistics University, Hamburgo, Alemania
- Jose Luis Guasch, World Bank.

### Expertos:

- Alberto Camarero, Politécnica de Madrid, España
- Carlos Canamero, Zurich, Suiza
- Ronald Fischer, U. de Chile, Santiago, Chile
- Stephen Fitzroy, Economic Development Research Group, EE.UU.
- Graham Fraser, Focus Maritime, Reino Unido
- Joseph Hiney, Dublin City University, Irlanda
- Andreas Meyer, AMCLogistics, Argentina
- Vincent Poirier-Garneau, Apoyo Consultorio, Perú

- Thanos Pallis, University of the Aegean, Grecia
- G. Raghuram, Indian Institute of Management, Ahmedabad, India
- Dong-Wook Song, Napier University, Reino Unido
- Beatriz Tovar de la Fé, University of Las Palmas de Gran Canarias, España

### Por Chile:

- Andrés Rengifo
- Harald Jaeger, gerente general Puerto Valparaíso
- Gabriel Aldoney
- Patricio Arrau
- Gloria Hutt, Subsecretaria de Transportes (MTT)
- Alexis Michea (MTT)



Expertos de ITF-OCDE recorrieron las instalaciones del Puerto Valparaíso, incluyendo el Terminal 1 operado por Terminal Pacífico Sur (TPS).

sale por Buenos Aires, por menores fletes. Los argentinos cuentan con subsidios a su transporte interno. Por tanto, el énfasis debe estar en la carga chilena, donde el escenario más probable sea un polo Callao + puertos chilenos, donde se registre una mayor frecuencia de naves aunque sin aumentos significativos de tamaño en ellas.

Finalmente, José Luis Guasch (Banco Mundial) analizó aspectos relativos al PGE en cuanto a la estructuración financiera del proyecto y sus riesgos, "El caso de Chile". Entre sus planteamientos, destacó que considera que San Antonio sería la mejor opción para el PGE, y que debiera separarse el proyecto Molo del Muelle. Señala que es inevitable tener que garantizar un ingreso mínimo para garantizar el éxito del proceso y que deberá haber al menos dos operadores.

### La voz del MTT

Sobre este Foro, el ministro de Transportes y Telecomunicaciones, Pedro Pablo Errázuriz, manifestó que llama la atención el porcentaje de movimientos de carga que tiene Chile en comparación con el resto de los países OCDE. *"Estamos bien en eficiencia portuaria y en entregar la concesión a operadores privados, pero estuvimos mal en no llegar a tiempo con nuevas concesiones. También nos hemos equivocado en no dar el foco suficiente a mejores accesos e infraestructura de trenes"*. No obstante, se ha considerado mejorar la vía ferroviaria Santiago-Valparaíso, donde se podrían invertir fácilmente US\$ 2 mil millones.

Por su parte, el jefe de investigación de ITF, Stephen Perkins, sostuvo en entrevista con el Diario Financiero, que es necesario robustecer el sistema ferroviario hacia los puertos en el país. *"El sector público debe concentrarse en el vínculo entre los puertos y el transporte interior, como lo es con el sistema de ferrocarriles. Ahí el Gobierno tiene que tomar una decisión"*. Respecto a la eventual competencia entre los puertos peruanos y chilenos, Perkins sostuvo que *"la prosperidad de los puertos de Chile dependen de la economía del país, que se está mostrando extremadamente fuerte. Perú, al igual que Chile, también está al final de la línea de transporte. Los cambios para el transporte internacional y los hubs se darán donde esté el cruce entre el Este y el Oeste del continente, y el polo de desarrollo portuario estará en Panamá. Perú y Chile estarán abocados a sus situaciones locales y no competirán mayormente entre sí"*. 🚢





Maurício Silva, seremi de Economía; Juan Mancilla, gerente general de Puerto Colombo; y Richard Hughes, gerente Zonal Centro de IST.

# IST PREMIÓ A PUERTO COLUMBO DE SAN ANTONIO POR GESTIÓN PREVENTIVA

IST ENTREGÓ SUS DISTINCIONES EN PREVENCIÓN 2013 DE LA ZONAL CENTRO, DESTACANDO DEL ÁMBITO MARÍTIMO – PORTUARIO A PUERTO COLUMBO, ULTRAMAR AGENCIA MARÍTIMA (SAN ANTONIO) Y AGUNSA CON LOS PREMIOS A LA EXCELENCIA.

Buenos resultados en materias preventivas y accidentalidad y compromiso efectivo de las organizaciones por mejorar la calidad de vida y las condiciones laborales de sus trabajadores premió el Instituto de Seguridad del Trabajo (IST) a través de la entrega de las Distinciones en Prevención 2013 de la Zonal Centro.

Es así como la empresa Puerto Columbo S.A. de San Antonio, recibió el Premio a la Excelencia para empresas de hasta 100 trabajadores, por su compromiso con la prevención, basado en el sistema de seguridad, higiene y salud ocupacional que trabaja actualmente con IST con el objetivo de dar cumplimiento a los más altos estándares que aplican para empresas del ramo, asegurando con ello la salud e integridad de su personal y la comunidad.

Con estos premios, IST reconoce a las personas y empresas a nivel regional que se han destacado por su gestión en la prevención de los accidentes del trabajo y enfermedades profesionales, reduciendo sus tasas de lesiones e incorporando actividades innovadoras en esta materia.

Richard Hughes, gerente Zonal Centro de IST, felicitó a las personas y empresas premiadas en esta oportunidad, destacando su rol de liderazgo en la gestión preventiva y su preocupación por las personas, valor que comparten con IST. *“La mirada de IST ha incorporado la preocupación por las habilidades blandas en la gestión preventiva, complementando el enfoque ingenieril”,* dijo.

Por su parte, la secretaria regional ministerial del Trabajo y Previsión Social, Lavinia Ceballos, expresó la gratitud del Gobierno porque tanto IST como las organizaciones premiadas se han sumado a la tarea de mejorar la seguridad laboral.

El evento contó con la concurrencia de más de 60 empresarios y autoridades de la región, entre quienes se encontraba también el secretario regional ministerial de Economía, Mauricio Silva.

En materia de prevención de riesgos laborales, IST premió las acciones y resultados más importantes, que en el caso de algunas empresas se refleja en varios períodos sin accidentes, destacando Servicios e Inversiones Diagnostika Alemana, Puerto Columbo S.A., Ultramar Agencia Marítima – San Antonio y Agunsa con los Premios a la Excelencia; y Jenike and Johanson Chile y Tomaval con los Premios al Mérito.

También se distinguió al ejecutivo Leopoldo Bascuñán, gerente de Planta Reñaca de empresas Carozzi, con el Premio Liderazgo Efectivo en Prevención; y Marcos Méndez, jefe del Departamento de Prevención de Riesgos de Conafe, con el galardón Asesoría Destacada; a Óscar Fernández, trabajador de Container Operators, como Trabajador Destacado; y a Constructora Índico por Gestión Destacada de Comité Paritario de Higiene y Seguridad. 🌐





# TRANSPORTE DE REFRIGERADOS: ¿EN BUQUES O EN CONTENEDORES REEFERS?

**CRECE EL COMERCIO INTERNACIONAL DE PRODUCTOS REFRIGERADOS, DONDE LOS BUQUES REEFERS Y CONTENEDORES REEFERS CORREN POR CAMINOS NO SIEMPRE CONVERGENTES.**

A nivel mundial, el comercio de mercancías perecederas refrigeradas aumentó en 52,1 millones de toneladas [t.] entre los años 2002 y 2012, lo que implica un índice de crecimiento anual combinado (CAGR) del 3,6%, según sostiene el último reporte de Drewry sobre el mercado reefer, "Reefer Shipping Market Annual Review and Forecast". En tanto, el transporte marítimo de perecederos refrigerados se ha incrementado en un CAGR de 3,3% (25,6 millones de [t.]) desde 66,8 millones [t.] en 2002 a 92,4 millones [t.] en 2012.

El mayor crecimiento porcentual sigue siendo en la categoría de frutas exóticas (piña, kiwi y palta). A pesar del relativamente pequeño volumen de 4,5 millones [t.] en 2012, este sector ha crecido a una tasa compuesta anual del 9,1% desde 2002.

En términos de tonelaje, el mayor aumento está en la categoría de carnes (que comprende aves de corral, cerdo, res/ternera, desechos y carne ovina), pues pasó de 22,8 millones [t.] en 2002 a 36,3 millones [t.] en 2012, a una tasa compuesta anual del 4,8%. El comercio marítimo de la categoría de carne, ha aumentado en 8,3 millones [t.], a una tasa compuesta anual del 4,6%.

El editor del informe, Kevin Harding, precisa que *"es importante tener en cuenta que los patrones de importación han cambiado considerablemente durante la última década. Europa occidental redujo su participación al 38% de las importaciones mundiales, aunque siguió importando 66 millones [t.] de carga en 2012. Fue relevante el crecimiento del Este europeo, donde pasó de una cuota del 11% en 2002 al 13% en 2012, donde el tonelaje de carga creció más de un 76% durante ese período"*.

Con respecto a Sudamérica y Chile en particular, vale la pena detenerse en el Boletín FAL N°4 de 2013 de CEPAL, "El transporte marítimo de productos refrigerados en América del Sur: Comparación entre la costa occidental y la costa oriental", el que sostiene que *"el rápido crecimiento del mercado de productos refrigerados en América del Sur provocó un aumento de la demanda de transporte marítimo por contenedores y dio lugar a cambios estructurales en esta industria. Esto no solo representa una mayor competencia para los buques frigoríficos tradicionales, dadas las grandes inversiones efectuadas por los servicios de líneas regulares, sino que también modifica el escenario del comercio de productos perecederos, por ejemplo, en términos de infraestructura portuaria y estructura de servicios. En 2011, las exportaciones de productos refrigerados representaron un 12% del valor total exportado por las costas oriental y occidental de América del Sur, equivalente a US\$ 40.000 millones"*.

América del Sur tiene una participación importante en el tráfico de exportaciones de productos refrigerados: en 2011 alcanzó el 30% del volumen mundial, es decir, 30 millones [t.] de productos perecederos. En 2011 las exportaciones de cargas frigoríficas de la costa occidental sumaron US\$ 17.700 millones. Esta zona es la principal exportadora de frutas, que constituyen el 90% del volumen exportado y el 85% del valor exportado de la subregión. La pesca representa el 10% del volumen exportado de ambas costas, pero equivale al 41% del valor de las exportaciones de productos refrigerados. La costa occidental exporta mayoritariamente plátanos, seguidos por manzanas y uvas, así como pescado fresco y congelado, frutas tropicales y crustáceos y moluscos.

El informe precisa que el principal exportador de la costa occidental es Ecuador, con casi el 51% del volumen total de la subregión. Desde 1995, las exportaciones del país aumentaron a una tasa de

crecimiento compuesto anual (TCCA) del 5% en valor y del 3% en volumen, el crecimiento más bajo de la costa oeste. El plátano es el principal producto perecedero exportado (5,7 millones [t.]), seguido por el pescado y mariscos (300.000 [t.]).

Chile es el segundo exportador de la costa occidental (4,8 millones [t.]) y realiza el 35% de las exportaciones de esta subregión. Desde 1995, las exportaciones de productos refrigerados crecieron a una TCCA del 7% en valor y del 4% en volumen. En 2011 los principales productos exportados fueron frutas y vegetales (80%), seguidos de pescado y mariscos (13%). Se observaron volúmenes de exportación similares en el caso de las uvas y las manzanas (850.000 [t.] respectivamente). Las exportaciones de manzanas crecieron significativamente en los últimos años, gracias a la durabilidad y resistencia de esta fruta. En cambio, las de uvas descendieron pues su conservación es más dificultosa y, por lo tanto, el método de producción y la cadena de frío requerida son más rigurosos. El pescado fresco ocupa el tercer lugar en volumen de exportación entre los productos perecederos y alcanzó las 550.000 [t.] en 2011, un 22% de aumento en comparación con 2010. Los envíos de pescados y mariscos muestran un rápido crecimiento, recuperados del brote del virus ISA que afectó al salmón entre 2007 y 2011.

La mayoría de las exportaciones de productos perecederos de América del Sur se destinan al norte de Europa. En el Gráfico N° 1 se presentan los principales destinos de las exportaciones de las costas oriental y occidental. Para el caso de Chile, registra el mayor porcentaje de la subregión, destinando el 18% del total de sus exportaciones de productos refrigerados al mercado asiático.

La capacidad para contenedores frigoríficos y de carga seca ha aumentado drásticamente en las principales rutas comerciales de

Porque conocemos el valor  
**de estar bien informado**

MEDIOS DIGITALES

RADIO

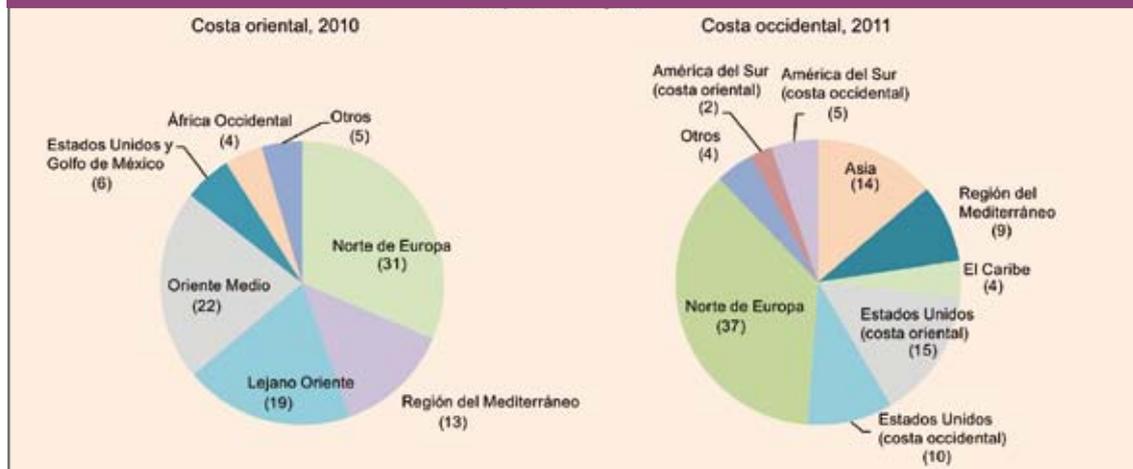
PRENSA ESCRITA

TELEVISION

REDES SOCIALES

**LITORALPRESS** Monitoreo y análisis de medios | Teléfono : (56-2) 287 37 600 | [www.litoralpress.cl](http://www.litoralpress.cl)

## AMÉRICA DEL SUR: DESTINOS DE LAS EXPORTACIONES DE PRODUCTOS PERECEDEROS (En porcentajes)



América del Sur desde el año 2000. En promedio, la capacidad en TEUs se incrementó un 130% entre 2000 y 2012, y la capacidad para contenedores frigoríficos se elevó un 200% en el mismo período. El mayor incremento de capacidad en TEUs, equivalente al 200%, se registró en la ruta entre la costa occidental sudamericana y Asia. En cuanto a las conexiones para contenedores frigoríficos, la capacidad se expandió en mayor medida en la ruta entre Asia y la costa oriental de América del Sur, y alcanzó un 350% de aumento en el mismo lapso.

Actualmente, los buques con mayor número de conexiones para contenedores frigoríficos, en relación con su capacidad total para contenedores, se encuentran en la ruta que une la costa oeste de América del Sur con Europa (20%), la que une la costa norte sudamericana con ese continente (21%) y la que va desde esta costa hasta América del Norte (18%). Estos porcentajes elevados se deben al rápido crecimiento del número de conexiones para contenedores refrigerados por buque y el consecuente modesto aumento de la capacidad para contenedores de carga seca, que contribuyó a incrementar la capacidad general. En la actualidad, la mayor capacidad para los contenedores frigoríficos se ofrece en la ruta que une la costa este de América del Sur con Europa. Los buques con menor número de conexiones para este tipo de contenedores operan en las rutas que unen América del Norte con las costas oeste y norte sudamericanas, respectivamente.

### Buques frigoríficos convencionales

Se ha prestado mucha atención al descenso de la cuota de mercado de los buques frigoríficos convencionales. La causa principal sería el aumento de la capacidad de los servicios de líneas regulares. Desde mediados de 2011, estos servicios cuentan con una capacidad de 236 millones de pies cúbicos (Drewry, 2011). A pesar de la reducción observada, aún existe un sólido

mercado para el transporte convencional. Estos buques presentan flexibilidad y autonomía, pues prestan un servicio rápido y directo, y tienen la ventaja competitiva de acceder a regiones con infraestructuras inferiores o instalaciones portuarias básicas.

Chile ocupa el segundo lugar en presencia en el mercado de buques frigoríficos convencionales, y realiza aproximadamente un 16% del total de escalas en América del Sur. Su cuota de mercado alcanza el 25%, porcentaje inferior al de Ecuador. Los buques operan en los mercados de exportación de la costa este de América del Norte (con una cuota de mercado del 45%), la costa oeste de esa región (con una cuota del 30%) y el norte de Europa (un 12% de cuota de mercado). El puerto de Valparaíso recibe a la mayoría de los buques (60%), en tanto que al puerto de San Antonio llega un 5%. El puerto de Coquimbo es el segundo en magnitud, y recibe un 22% de los buques frigoríficos convencionales, que llevan principalmente paltas y uvas.

### Cifras del mercado de reefers

A nivel global, y a pesar de las pérdidas para muchos operadores de fullcontainers, en conjunto la industria del transporte marítimo obtuvo pequeños beneficios en 2012. En el segmento especializado de los reefers, Seatrade conserva su posición como el mayor operador de contenedores refrigerados, pero con una reducida flota de 77 barcos, con 51 millones de pies cúbicos de capacidad sobre y bajo cubierta, que es alrededor del 12,5% inferior a la capacidad de hace un año. Sin embargo, todavía controla más del 20% de capacidad de la flota mundial de buques especializados en carga reefer de más de 100.000 pies cúbicos.

En tanto, la edad promedio de la flota de 600 buques frigoríficos de más de 100.000 pies cúbicos se incrementó a 24 años, pese al continuo desguace que existió durante los últimos 12 meses. Star

Reefers tiene la flota más nueva entre los principales operadores (con una edad promedio de 14 años), mientras que Baltic Reefers tiene la más antigua con una edad promedio de 28 años.

La primera mitad de 2013 pareció anunciar el comienzo de una larga y esperada recuperación para la industria reefer. Las tarifas de time charter mejoraron, el desguace de la flota se redujo a niveles más manejables y la industria de los fullcontainers finalmente pareció entender que en la vida no todo pasa por la cuota de mercado.

En su informe, Harding resume el estado del mercado sosteniendo que *"los dos modos de transporte de refrigerados, buques reefers y contenedores reefer, han tenido una suerte dispar. Con la continua reducción que se produjo en la flota reefer, es inevitable que aumenten los volúmenes de carga y, no importa cuán pequeño sea este aumento, la carga tendrá que ser enviada por medio de contenedores refrigerados en buques fullcontainers"*.

La cuota de mercado entre los dos modos continúa moviéndose a favor de los portacontenedores y, con la cartera de pedidos de buques especializados reefer en cero (al menos por el momento), es inevitable que esta tendencia vaya a continuar.

Se prevé que el modo de fullcontainer ofrecerá un 94% más de tonelaje total reefer en los próximos años. Sin embargo, la industria especializada de buques reefer se centra exclusivamente en la carga refrigerada y es capaz de optimizar el transporte de ésta y los tiempos de travesía, proporcionando de este modo un mayor porcentaje anual de capacidad de carga, pese a que las cifras sugieren lo contrario.

Por lo tanto, las estadísticas siguen demostrando que los volúmenes de carga se pueden acomodar en los dos modos de transporte. Los niveles de utilización a futuro para los buques especializados reefer tienen un pronóstico estable, aunque también se pronostica que el total de toneladas de carga disminuirá año a año mientras la flota continúe reduciéndose.

### **Nuevos contenedores refrigerados, nuevos buques frigoríficos**

Un informe de Hamburg Süd indica que el número de embarques refrigerados y, por tanto, el número de contenedores refrigerados se ha incrementado nivel mundial en los últimos años. La proporción de los contenedores refrigerados en el transporte marítimo es más del 70% y seguirá creciendo. Dentro de la variedad de productos transportados por Hamburg Süd, están carnes (res, pollo, pescado), mariscos, frutas y verduras.

Para el año 2015 se busca lograr una reducción del 15% en los niveles de consumo de sus contenedores refrigerados usados y esta cifra se incrementará hasta en un 20% en los de nueva fabricación. Ello gracias a que las nuevas unidades serán más eficientes, con compresores programables y motores "inteligentes" para los ventiladores. La mayor eficiencia a una temperatura controlada se obtiene utilizando los compresores "Inverter" con velocidad controlada.

De igual forma, un nuevo diseño de buque frigorífico se presentó en la conferencia Cool Logistics de Rotterdam. Per Westling, director general de Stena Ro Ro, y Birger Lindberg Skov, director general de Reefer Intel, presentaron un nuevo diseño de buque refrigerado. Lindberg Skov dijo que *"si no hacíamos nada, el transporte en buques frigoríficos desaparecería. Hay que hacer esto para conservar a los exportadores de plátanos"*.

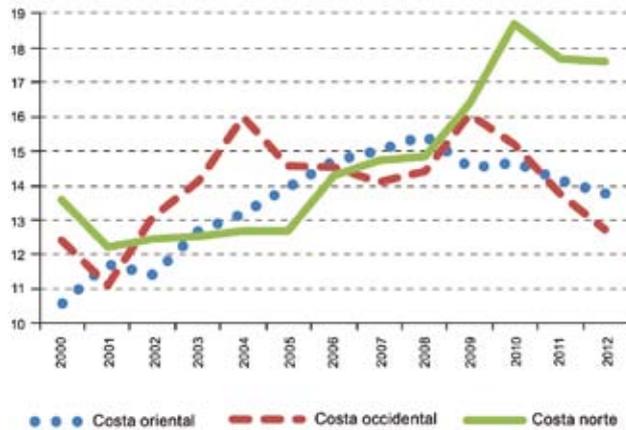
**Puerto San Antonio**

- Cuatro terminales especializados
- Plataforma del comercio exterior
- Gran conectividad caminera y ferroviaria

**Líder en Transferencia de Carga**

Empresa Portuaria San Antonio - Alan Macowan 0245 (San Antonio, V Región - Chile) - Fono: (35) 586000 - [www.sanantonioport.com](http://www.sanantonioport.com)

AMÉRICA DEL SUR: PROMEDIO DEL NÚMERO DE ENCHUFES PARA CONTENEDORES FRIGORÍFICOS, POR COSTA, 2000-2012  
(En porcentajes de conexiones por TEU)



Fuente: Elaboración propia, sobre la base de Compair Data World Liner Supply, 2012.



Per Westling explicó que el diseño es similar al de un buque de gran calado Ro Ro, con una rampa en la popa que permite atracar en cualquier puerto. La cubierta de intemperie y la cubierta inferior pueden cargarse y descargarse de forma independiente. Las cubiertas inferiores se cargan a través de una puerta que utiliza un sistema de cartucho. Los cartuchos pueden apilarse, lo que ahorra espacio para el viaje de vuelta. Hay cuatro cubiertas inferiores que pueden cargarse mediante rampas fijas que permiten una carga y descarga rápidas. Las cubiertas inferiores también están divididas en diez secciones separadas cuya temperatura puede controlarse de forma independiente. En la cubierta de intemperie se pueden cargar dos capas de contenedores.

La capacidad del buque sería de 11.500 pallets de alta calidad ó 621 mil cajas de plátanos, dos tercios estarían en las cubiertas inferiores y el resto en la cubierta de intemperie, es decir, logrando un 45% más de capacidad que los buques frigoríficos tradicionales. Debido a la altura adicional, el buque podría alojar también las cajas de plástico que las multinacionales están estudiando utilizar en estos momentos. Se prevé que la vida útil del buque ronde los 40 años.

Una de las características principales del nuevo buque es el tiempo ahorrado en puerto. Los buques frigoríficos tradicionales pasan de 24 a 48 horas en puerto; con este nuevo diseño, la carga y descarga puede realizarse en 12 horas, lo que permite al buque bajar el ritmo, lo que ahorra en costo de combustible, pero sigue siendo capaz de operar en el plazo de cuatro semanas del

transporte de plátanos entre Sudamérica y Europa Occidental. La capacidad de bajar el ritmo también se traduce en que el buque tendrá una menor huella de CO2 y cumplirá con las normativas sobre emisiones, cada día más estrictas en la UE y EE.UU. Usando el nuevo buque se podría reducir un 40% el precio unitario, además, el buque puede transportar mercancías tradicionales como automóviles en el viaje de vuelta.

*"Actualmente se utilizan 300 buques para el transporte de plátanos, pero solo 10 se han construido durante la última década", explica Lindberg Skov. "Si no comenzamos a construir nuevos buques, será un desastre. Este buque ha sido diseñado expresamente para transportar plátanos, porque es un negocio de todo el año y todos sabemos que los buques deben operar los 365 días del año; pero si se necesita utilizarlo para otra fruta, no veo por qué no podría adaptarse para ese fin".*



## 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)





Presidente de Puerto Arica, Francisco Javier González Silva, entregó el Premio al Importador a Masterline.

## PUERTO ARICA CON INVERSIONES Y EFICIENCIA FORTALECE RELACIÓN COMERCIAL CON BOLIVIA

CERCA DE 200 EMPRESARIOS DE SANTA CRUZ, LA PAZ Y COCHABAMBA PARTICIPARON EN EL ENCUENTRO “ARICA Y BOLIVIA, UNIDOS POR UN PUERTO”, INICIATIVA QUE BUSCA FORTALECER LOS LAZOS CON UNO DE LOS PRINCIPALES MERCADOS DEL TERMINAL ARIQUEÑO.

La cita fue encabezada por el presidente de Puerto Arica, Francisco Javier González; su vicepresidente, Sebastián Montero; el presidente del Directorio de Terminal Puerto Arica, Alvaro Brunet; el gerente general de Puerto Arica, Rodolfo Barbosa y el gerente de TPA, Diego Bulnes, quienes coincidieron en destacar la importancia del mercado boliviano y el compromiso de la Empresa por continuar fortaleciendo los lazos con los clientes del terminal.

Durante los últimos años, Puerto Arica ha demostrado mantener un compromiso con sus clientes y las distintas industrias bolivianas, y de esta manera ha logrado posicionarse como uno de los puertos preferidos por emprendedores y grandes empresas de Bolivia.

Durante el encuentro, se entregó el Premio al Exportador, que recayó en la empresa Industrias Oleaginosas (IOL), el que fue recibido por su gerente general, Vesna Marinkovic.

También se entregaron el Premio al Importador, el que fue entregado a la gerente general de la compañía Masterline y el Premio al Transporte, que recayó en Exprinter.

Los ejecutivos de Puerto Arica también entregaron reconocimientos por su aporte y trabajo conjunto a la Cámara de Industria y Comercio de Santa Cruz (Cainco), a la Cámara de Exportadores de Santa Cruz (Cadex), al Instituto Boliviano de Comercio Exterior (IBCE) y a la Cámara de Transportes del Oriente, todas instituciones vinculadas directamente con el desarrollo del terminal local.

Al cierre, el presidente del Directorio de Puerto Arica señaló como relevante el hecho que *"podimos reiterar ante nuestros clientes que hemos cumplido como puerto con las exigencias del mercado, con capacidad de gestión, competitividad, innovación y una permanente optimización de los servicios, tarea en la que están involucrados todos los actores que participan en la cadena logística"*.

Por su parte, el presidente del Directorio de TPA, Alvaro Brunet, destacó el compromiso permanente de la Compañía con los clientes, buscando para ello ofrecer servicios más competitivos y respondiendo a la demanda permanente –no sólo en términos tarifarios- sino también en operaciones.

La gerente general de IOL, Vesna Marinkovic de Hockman, junto con agradecer el reconocimiento, destacó la importancia de Puerto Arica en el escenario marítimo portuario, afirmando que se ha consolidado como una alternativa competitiva para que los empresarios bolivianos lleguen con su carga a los distintos puntos del mundo. *"En Puerto Arica se han realizado inversiones esenciales, se han optimizado los procesos logísticos, todo lo cual, nos permite seguir creciendo"*, afirmó.

El presidente de la Cámara de Exportadores, Willy Rojo, sostuvo que Puerto Arica es una buena opción para los empresarios, por cuanto ofrece servicios de alta calidad.

La actividad organizada en Santa Cruz permitió que los ejecutivos de Puerto Arica compartieran con los clientes en Bolivia, quienes a su vez pudieron apreciar videos sobre las operaciones en el terminal, de manera de conocer el proceso que se realiza durante la transferencia de carga. 🌐



Presidente del Directorio de TPA, Alvaro Brunet, entregó el Premio al Exportador a Industrias Oleaginosas (IOL).



El gerente general de Puerto Arica, Rodolfo Barbosa, a través de un reconocimiento destacó el trabajo de la Cámara de Exportadores de Santa Cruz.



El gerente de TPA, Diego Bulnes, destacó el trabajo realizado por la Cámara de Transporte del Oriente.



El gerente comercial de TPA, Luis Fernando Ortiz, destacó el trabajo desarrollado por el Instituto de Comercio Exterior de Bolivia (IBCE).



El vicepresidente de Puerto Arica, Sebastián Montero, entregó un reconocimiento a la Cámara de Industria y Comercio de Santa Cruz (Cainco) por el apoyo prestado en materias comerciales.



Más de 200 empresarios de Bolivia asistieron a "Arica y Bolivia, Unidos por un Puerto", desarrollado en forma conjunta por la Empresa Portuaria Arica y Terminal Puerto Arica.



Marítimo Portuario a bordo del "Costa NeoRomántica", crucero que llegó a por primera vez a nuestras costas y que además pernoctó en Valparaíso.

## CON BUENAS PROYECCIONES Y NOVEDADES SE INICIÓ TEMPORADA DE CRUCEROS 2013-2014

**CON EL ARRIBO DE NUEVAS LÍNEAS DE CRUCEROS, ESTADÍAS MÁS PROLONGADAS Y SERVICIOS EXCLUSIVOS PARA LAS TRIPULACIONES COMENZÓ LA PRESENTE TEMPORADA QUE OFRECE FAVORABLES PERSPECTIVAS PARA TOUROPERADORES Y AFINES.**

En una ceremonia encabezada por Carlos Geisse, presidente del Directorio de la Empresa Portuaria de Puerto Montt (Empormontt), el intendente regional, Jaime Brahm y el alcalde de Puerto Montt, Gervoy Paredes, y que contó con la presencia de representantes vinculados al rubro portuario, comenzó oficialmente, el 5 de noviembre pasado, la temporada de cruceros 2013-2014 en Puerto Montt, que coincidió con el arribo a este puerto del crucero "Costa NeoRomántica", de propiedad de la línea italiana Costa Crociere, uno de los armadores más grandes del mundo en la industria turística. La nave recaló en Puerto Montt en el marco de un itinerario que contempla viajar durante cuatro meses dando la vuelta al mundo.

Geisse indicó que el "Costa NeoRomántica" forma parte de las 20 naves, que con más de 44 recaladas arribarán esta temporada a Puerto Montt. *"Sin duda alguna, la llegada de los más de 75 mil turistas esperados, contribuirán enormemente al turismo y comercio local"*. En efecto, Fernando Ortúzar, director Regional de Turismo, recaló la importancia de los cruceros en el turismo y desarrollo de esta zona austral. *"Sernatur ha estado en constante trabajo y coordinación con la comunidad, agentes turísticos y con las autoridades, para que esta temporada sea todo un éxito y la región se consolide como un destino mundial para el turismo de cruceros"*, precisó Ortúzar.



*“Estoy muy contento de estar en este lugar y apreciar este lindo paisaje. Mis amigos capitanes me han comentado lo bien que se come acá y estoy ansioso por ir a almorzar mariscos a Angelmó”,* comentó Salvatore Donato, capitán del “Costa NeoRomántica”, quien destacó que es su primera visita a Puerto Montt, pues recién en 2013 se incluyó a nuestro país dentro de la ruta. A bordo viajan casi 1.400 pasajeros y más de 600 tripulantes.



Por su parte, Alex Winkler, gerente general de Empormontt, agregó que *“Empormontt ha coordinado con mucha antelación el dispositivo de desembarque y embarque de pasajeros con todos los servicios involucrados, como Armada, SAG, Carabineros, operadores turísticos, transportistas y los involucrados en la salida y destino de pasajeros que desembarcan. Es muy importante que los turistas disfruten de las ofertas locales. Estamos confiados en que esta será una gran temporada”.*

### Favorables perspectivas en Puerto de Arica

Unos días antes –el 16 de octubre– comenzó en Arica la temporada de cruceros 2013-2014 con el arribo del “Sea Adventurer”, que llegó desde Perú y cuyos pasajeros visitaron la región durante dos días, convirtiéndose en el primer crucero que permaneció durante la noche en Arica.

La presente temporada tiene 10 naves confirmadas, lo que significa que más de 11 mil turistas recorrerán los atractivos turísticos de la zona. Sobre el particular, el gerente general de la Empresa Portuaria Arica, Rodolfo Barbosa, indicó que se ha preparado una intensa agenda para recibir y despedir a los cruceros, como asimismo, fortalecer los vínculos con las autoridades de las naves a fin de invitarlos a conocer la ciudad y que sean embajadores de las bellezas de la región.

Destacó el trabajo desarrollado por la Mesa de Cruceros conformada por la Empresa Portuaria Arica, Terminal Puerto Arica, Sernatur, la Dirección Regional de Cultura, las Municipalidades de Camarones y de Arica, quienes desde sus respectivos ámbitos han generado las mejores condiciones para recibir a los turistas y mostrar por qué Arica y Parinacota es parte de los circuitos de las grandes compañías.

*“Estamos convencidos que debemos entregar lo mejor de nosotros como ciudad para recibir a los turistas. Por eso, queremos como Mesa de Cruceros*

*hacer una amplia invitación al comercio, a los ariqueños, a los taxis y a todos quienes ofrecen servicios turísticos a que entreguemos lo mejor de nosotros. Un trato amable nunca es olvidado por un visitante”,* sostuvo Barbosa.

Al igual que en la temporada anterior, la Mesa de Cruceros organizó una serie de actividades para los turistas, como la recepción en el Puerto con las réplicas de las Momias Chinchorro, presentación de bailes típicos de la región y entrega de información sobre los principales lugares a visitar.

Barbosa indicó que, como en otros años, la Municipalidad de Arica instalará la Feria de Artesanos, a lo que se suman las visitas que realizarán los turistas a los museos de la ciudad, al Lago Chungará y Codpa, *“como región estamos ofreciendo una amplia gama de atractivos, orientados a todos los intereses de los viajeros, lo que sin duda, es un plus importante al momento de que las líneas elijan el destino de sus cruceros para las próximas temporadas”.*



Turistas franceses que arribaron a Arica a bordo del crucero “Le Boreal”, fueron recibidos con bailes de “Los Tobas Jaguares Sajama”.

En el inicio de la temporada, estuvo presente el presidente de la Corporación de Puertos del Cono Sur y vicepresidente de Puerto Arica, Sebastián Montero, quien sostuvo que la difusión de los atractivos de la región en las grandes ferias especializadas está rindiendo frutos, lo que se espera se incremente a futuro. La anterior temporada finalizó con 11 cruceros que visitaron la región con alrededor de 14 mil visitantes, impactando favorablemente a la economía regional.

FECHA	Arribo a Arica	NAVE
16.10.2013	12:30	SEA ADVENTURER
06.11.2013	7:00	LE BOREAL
13.11.2013	7:00	ZAANDAM
19.12.2013	7:00	CELEBRITY INFINITY
19.01.2014	7:00	PRINSENDAM
29.01.2014	8:00	MINERVA
16.02.2014	9:00	BLACK WATCH
19.03.2014	7:00	CELEBRITY INFINITY
19.03.2014	7:00	LE BOREAL
15.04.2014	7:00	ZAANDAM

Días después arribó a Arica el crucero “Le Boreal”, cuyos pasajeros fueron recibidos con bailes de la agrupación “Los Tobas Jaguares Sajama”. Cerca de 150 turistas franceses provenientes de los puertos peruanos de Callao y Matarani



recorrieron la zona. El capitán del crucero, Erwan Le Ronzic, destacó la belleza de la costa ariqueña, afirmando que *“es muy distinta a otros puntos de América del Sur”*.

## Valparaíso lanzó inédito programa de beneficios

Por su parte y a bordo de la nave *“Costa NeoRomántica”*, la primera en atracar en Valparaíso con un itinerario de más de tres días, el 7 de noviembre se realizó la inauguración oficial de la temporada de cruceros 2013-2014 en dicho puerto, en una ceremonia en la que además se lanzó un inédito programa de beneficios dirigido a las tripulaciones cruceristas.

*“Costa NeoRomántica”* arribó a Chile luego de una serie de gestiones realizadas por el municipio, Puerto Valparaíso y Sernatur, desde la feria Seatrade de Miami, en 2012, y que implicó una articulación de hoteles, touroperadores y empresas turísticas y de servicios.

La ceremonia, que fue encabezada por el vicepresidente de Puerto Valparaíso, Sergio Núñez, y por el alcalde Jorge Castro, contó con la presencia de diversas autoridades y ejecutivos de empresas del sector portuario y turístico de la zona, quienes reconocieron las altas expectativas que esta creciente industria del crucerismo está generando en la Región y otras zonas del país.



En efecto, para la temporada 2013-2014 que comenzó con el arribo de tres naves, se espera un incremento en el número de pasajeros alcanzando cerca de 90 mil visitantes que llegarán a Valparaíso entre noviembre y marzo, con un total de 36 recaladas. Este tipo de turismo, durante las últimas tres temporadas ha exhibido un notable incremento, con un aumento del 20% en la cantidad de naves.

Ello marca una consolidación de Valparaíso en su calidad de *“homeport”* o puerto base para la industria en Chile, y abre insospechadas expectativas a futuro, más aún con el arribo de la línea que incorporó a la ciudad como destino definitivo en sus rutas.

*“Para Puerto Valparaíso es tremendamente significativo participar en esta inauguración de temporada, que demuestra no sólo nuestro liderazgo en materia de comercio exterior, sino nuestro compromiso con otra de las vocaciones principales de Valparaíso como es el turismo, que en los últimos años se ha convertido en una de sus actividades económicas y sociales más relevantes. Con alegría damos la bienvenida a los viajeros del mundo que han hecho de esta ciudad patrimonial su puerta de entrada a Chile”,* señaló Núñez.

El alcalde Jorge Castro, también mostró su optimismo por las expectativas que el turismo de cruceros abre para la ciudad, y destacó el trabajo mancomunado que el municipio ha venido realizando con Puerto Valparaíso, Sernatur, Corporación de Puertos del Cono Sur y una serie de gremios y actores privados ligados al turismo local. *“Destaco el arribo del Costa NeoRomántica que será el primer crucero que tendrá estadía en Valparaíso y va a permanecer acá, disfrutando y recorriendo nuestra ciudad, Patrimonio de la Humanidad. Además, y tal como nos dijo el capitán, ésta es la primera vez en el mundo que se inaugura una tarjeta que va directamente al tripulante y que está asociado al comercio local, beneficio que les permitirá tener acceso a la gastronomía, a nuestra recién inaugurada Ruta del Vino y otros atractivos”,* dijo Castro.

También el director regional (s) de Sernatur, Javier Gómez, proyectó una buena temporada, pues *“tenemos grandes expectativas. El trabajo ha sido muy intenso y el resultado será fruto de una comunión de actores, tanto del sector público como privado, que vemos en esta industria, una gran oportunidad para nuestra Región y sus habitantes. Este año además, tendremos una gran línea de cruceros que permanecerá por un par de días en la Región, lo que se suma a la tarjeta Just for Crew, iniciativas que permiten seguir fortaleciendo esta industria, para el beneficio de la Región y de nuestra comunidad”*.

En Valparaíso, Salvatore Donato, capitán del *“Costa NeoRomántica”*, agradeció la acogida recibida en Chile, manifestando que *“en esta primera visita de la línea Costa en estas latitudes, la tierra chilena nos ha recibido con los brazos abiertos. Su gente ha calado hondo en nuestros corazones. No olvidaremos nunca nuestra navegación por los fiordos, la belleza de los glaciales y lagos. Y la emoción de atravesar por el Cabo de Hornos. Una experiencia que nos ha llenado de satisfacción. Momentos que nunca olvidaremos, por eso, al zarpar esperamos decir no adiós, sino que hasta muy pronto”*.

## Just for Crew

El nuevo programa *“Just for Crew”* es una experiencia piloto dirigida a los tripulantes de cruceros y que fue desarrollada por Puerto Valparaíso y la Municipalidad, con el objetivo de incentivarlos a que bajen del buque y puedan aprovechar la oferta turística de Valparaíso, y a la vez mejorar la percepción de una parte de los visitantes, haciendo más atractiva la estadía de las naves en la ciudad-puerto.

Mediante este programa se entregará la tarjeta *“Puerto Valparaíso Discount Card”*, que ofrece descuentos en más de 40 hoteles, tours, restaurantes, bares, pubs, locales de artesanía y souvenirs, en una primera etapa cubriendo cerca del 25% de los casi 12 mil tripulantes que arribarán durante esta temporada.

*“Este programa se vincula con nuestra vocación de puerto sustentable. Puerto Valparaíso ha establecido un compromiso con la comunidad y con el fomento de una de sus industrias más relevantes, como es el turismo, cosechando el fruto de un largo trabajo de gestión realizando por nuestra Empresa, el municipio, Sernatur y los operadores de cruceros AJ Broom, Agunsa, Inchcape y Ultramar”,* concluyó Franco Gandolfo, gerente de Desarrollo de Puerto Valparaíso.



Orlando Almonacid, presidente de ARMASUR, sostiene que un reglamento específico, es la vía que aportará más al dinamismo que hoy exige la industria, la conectividad y el turismo en el sur del continente.

## ARMASUR: EL MOTOR DEL SUR DE CHILE

CON DOS DÉCADAS DE TRAYECTORIA Y 23 EMPRESAS ASOCIADAS -JUNTO A SUS EQUIPOS- ABARCA VARIADAS ACTIVIDADES PRODUCTIVAS DE LA ZONA SUR AUSTRAL COMO CONECTIVIDAD, TURISMO MARÍTIMO Y LACUSTRE; SERVICIOS PARA LA ACUICULTURA Y DESARROLLO PORTUARIO, CONVIRTIENDO A ARMASUR EN EL GREMIO MARÍTIMO MÁS GRANDE A NIVEL NACIONAL.

Un 19 de agosto de 1992 se conformó en Puerto Montt la Asociación de Armadores de Transporte Marítimo, Fluvial, Lacustre y Turístico Sur Austral, ARMASUR, integrado por un grupo de empresarios que acunaron esta organización para promover el desarrollo de la actividad marítima sur austral.

Entre ellos, se encontraban la señora Helga Georgi, representando a Naviera Isla Margarita, Eduardo Salazar a Naviera Magallanes y Patagonia Travelling Service; Constantino Kochifas Cárcamo (Q.E.P.D.) por Naviera y Turismo Skorprios, Héctor Henríquez Negrón de Naviera Transmarchilay, Orlando Almonacid Villarroel en representación de Naviera Cruz del Sur y de su armador don Juan Almonacid Soto (Q.E.P.D.), Héctor Barría Muñoz de Terminales Marítimos Chilenos y Carlos Tudela Aroca por la Compañía Naviera Puerto Montt.

El sur de Chile, por excelencia, es una zona donde la navegación ha sido el medio de transporte obligado, es la carretera natural, por lo tanto, donde la actividad marítima es muy activa en el traslado de carga y de pasajeros, tanto residentes como turísticos.

El primer presidente de ARMASUR, Eduardo Salazar, recuerda los inicios del gremio: *“los intereses relacionados con cabotaje eran muy distintos a los intereses del tráfico internacional. Existía la Asociación Nacional de Armadores (ANA), asociación que agrupaba a las grandes compañías navieras que realizaban principalmente tráfico internacional, no existiendo ninguna agrupación que representara la problemática del cabotaje”.*

Salazar indica que cada naviero regional se valía por sí solo y las autoridades no tenían una contraparte con quien entenderse y poder discutir la problemática del sector. *“En esas circunstancias, paralelamente se presentó un problema con Conaf, para los navieros que transportaban pasajeros a los Parques Nacionales como es el caso de la Laguna San Rafael y el Lago Todos Los Santos, situación que afectaba a varios navieros. Esto permitió darnos cuenta que teníamos muchos problemas en común y que para lograr resolverlos, se hacía necesario levantarlos y discutirlos como sector”.*

El Ministerio de Transportes creó entonces una mesa de trabajo donde participa ARMASUR. Entre los logros alcanzados, la Armada acogió la recepción radial de las naves, lo que simplificó y modernizó la productividad del servicio público y la del sector privado. Se consiguió que se mejorara la señalización marítima de varios pasos, como la entrada a la Laguna San Rafael; de pasos que no eran navegables de noche como el Canal Poluche, de pasos alternativos a accidentes geográficos que no permitían la navegación por no estar habilitados como el Canal Ladrillero, Canales Pérez Norte y Pérez Sur, el Canal Santa María que se habilitó como una opción del paso Kirke, permitiendo que la nave que hacía el cabotaje de Puerto Montt a Puerto Natales, hiciera el viaje en menor tiempo y en días fijo.

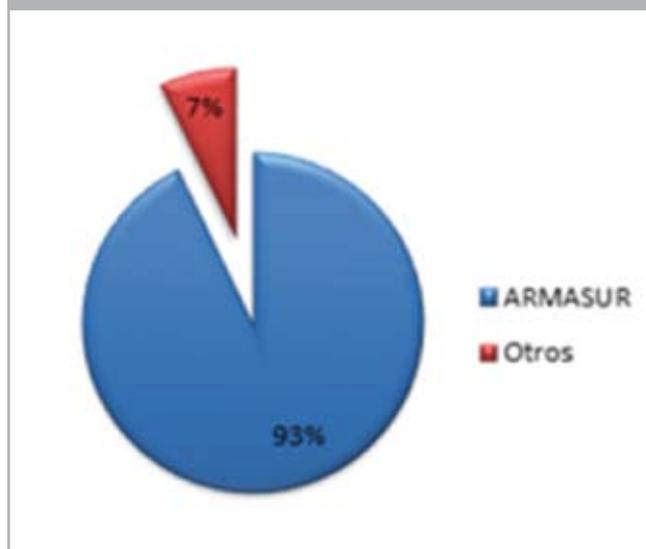
En el caso de Aduanas, se eliminaron las aduanas de destino, controlándose solo en origen, esto es desde donde venía la embarcación, lo que trajo consigo ahorros de costos y mejoró la productividad pública y privada. Se obtuvo, asimismo, que se pavimentara el Terminal de Transbordadores, en esos años, recién había sido entregado en administración a la Empresa Portuaria de Puerto Montt.

Así el auge económico ligado a la industria salmonera y al turismo en las Regiones de Los Lagos, Aysén y Magallanes, influye favorablemente para potenciar la actividad marítima e ir convirtiendo a la zona sur austral en un referente nacional de la navegación costera.



El gerente general de ARMASUR, Manuel Bagnara, destaca que la zona sur se ha transformado en un referente nacional en materia de marina mercante. *“Somos el corazón de la Marina Mercante Nacional, y esto no lo digo yo, lo dice la principal autoridad de transportes del país”.*

## NAVES ZONA SUR AUSTRAL



Más del 90% de la flota de Naves Mayores de la Zona Sur Austral está asociada a ARMASUR.

ARMASUR hoy cuenta con dos décadas de trayectoria y con 23 empresas asociadas, quienes junto a sus equipos abarcan variadas actividades productivas de la zona sur austral como conectividad, turismo marítimo y lacustre; servicios para la acuicultura y desarrollo portuario, convirtiéndola en función del tamaño de su flota y número de empresas asociadas que la integran, en el gremio marítimo más grande a nivel nacional.

### Somos el corazón de la Marina Mercante

El gerente general de ARMASUR, Manuel Bagnara, destaca que la zona sur se ha transformado en un referente nacional en materia de marina mercante. *“Somos el corazón de la Marina Mercante Nacional, y esto no lo digo yo, lo dice la principal autoridad de transportes del país”*, indica aludiendo a las expresiones del Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, Pedro Pablo Errázuriz.

Efectivamente, el secretario de Estado, visitó las dependencias de este gremio y expresó en una entrevista que los logros alcanzados por ARMASUR forman *“un eslabón fundamental para el desarrollo de la zona sur austral en términos generales y por el grado de actividad que registran año a año, constituyen el corazón de la Marina Mercante de Chile”.*

Errázuriz llamó al gremio a dar un salto cualitativo, dado por la profesionalización de la actividad en ámbitos como la formación de las dotaciones, la oferta y presentación de servicios en temas tan complejos como el turismo, renovación de flota, la reconocida capacidad de sus empresarios y la modernización del gremio para alcanzar una fisonomía que trascienda a lo regional y que comience a tener un espectro nacional e internacional.

Tras el proyecto de ley que modifica la Ley de Fomento a la Marina Mercante (D.L. N°3.059/79) y la Ley sobre el Impuesto a la Renta (D.L. N°824/74), el Gobierno busca generar un mayor dinamismo al sector marítimo, haciendo más competitiva a la marina mercante nacional de aguas interiores o de cercanía a la costa a través de la apertura unilateral del cabotaje a las naves extranjeras.

Frente a esta medida el Gremio de la Marina Mercante Sur Austral plantea ¿por qué no hacer más competitiva a nuestra marina mercante? La propuesta de ARMASUR es que se desarrolle una ley con reglamentaciones acordes a la navegación en aguas interiores o de cercanía a la costa, tal cual como se hace en países que desarrollan de manera intensiva la navegación interior y costera.

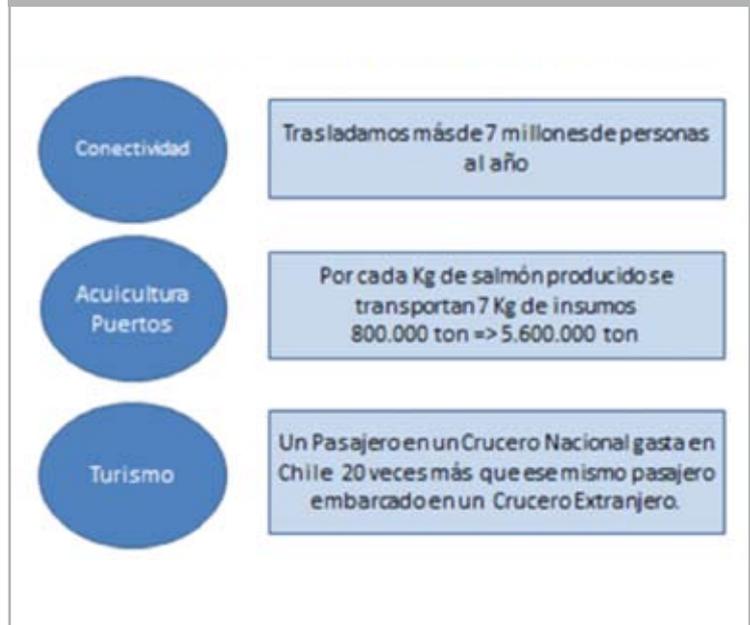
Esta es la apuesta de Orlando Almonacid, presidente de ARMASUR, quien declara que un reglamento específico, es la vía que aportará más al dinamismo que hoy exige la industria, la conectividad y el turismo en el sur del continente. El armador indica que *“la acción, la modernidad, el ocuparnos de nuestro mar, sin descuidar de las medidas de seguridad, nos hará altamente competitivos. No es a nuestro juicio, la vía de la apertura del cabotaje la que logrará este fin”*.

Al respecto, Bagnara considera que hoy existe evidencia para demostrar que la Marina Mercante Sur Austral no sólo se ha desarrollado fuertemente, si no que hoy Puerto Montt es la capital de la marina mercante nacional, por lo que *“se hace necesario consensuar y generar un reglamento de aguas interiores y costeras, en esta zona ya que al usar normativa diseñada para navegación internacional, la industria nacional se hace menos competitiva frente a otros medios de transportes”*.

Las empresas asociadas a ARMASUR han ido creciendo a pesar de las dificultades y diversas crisis que se han producido dentro de este rubro, con varias historias de esfuerzo y pujanza a lo largo de las Regiones de Los Lagos, Aysén y Magallanes; teniendo dentro de sus fundadores y asociados a pioneros del turismo nacional y empresas familiares simbólicas; sus 160 naves transportan al año más de 5 millones de toneladas, en capacidad de transferencia de carga marítima, constituyendo el 77% de la flota de naves mayores del país.

ARMASUR, entre sus navieras y siete puertos asociados, concentra más del sesenta por ciento de los puestos laborales para tripulantes del país, otorgando más de siete mil puestos de trabajo directos y conectando a través del transporte marítimo a miles de personas que se movilizan por diversos motivos como turismo, conectividad, salud, educación y negocios. *“En recaladas concentramos más del noventa por ciento de los movimientos del país, con 174 mil recaladas entre las regiones X y la XII”*, señala Almonacid.

## EL DESARROLLO SOCIAL - ECONÓMICO DE LA ZONA SUR AUSTRAL ESTÁ SUSTENTADO EN EL MAR.



Los representantes de este gremio han solicitado a las diversas autoridades que es tiempo de generar condiciones para avanzar y lograr ser más competitivos en las rutas costeras, fluviales y lacustres. Bagnara sostiene que *“del paralelo 41° al sur, Chile requiere grandes desafíos de conectividad de pasajeros y carga, la Marina Mercante Sur Austral debe estar a la altura de ellos y para esto se requiere un reglamento que dé cuenta de la realidad”*.

El profesional afirma que la Asociación ha tomado como desafío incrementar la cultura y la conciencia marítima de la nación y especialmente en la zona austral, proceso que está indisolublemente ligado con la educación. *“ARMASUR quiere impulsar y generar mayores oportunidades para contar con técnicos y personas con habilidades y experiencia marinera, no sólo para tripular los barcos de las empresas asociadas, sino también para cubrir una amplia gama de puestos de trabajo en tierra, en los sectores relacionados con la Industria Marítima”*.

Hoy el gremio de la marina mercante sur austral está liderado por Orlando Almonacid, de Naviera Cruz del Sur, como presidente; Constantino Kochifas, de Naviera y Turismo Skorpios, como vicepresidente; Álvaro Contreras, Transmarchilay, como secretario general; y Folke Bergstrom, de Naviera Isla Margarita, como director tesoro. Además integran el directorio: Héctor Henríquez, de Navimag; Jorge Pacheco de Empresas Oxean, Jaime Jonshon de Transmarko y Cristián Fernández de Naviera La Península. 

# HOTEL SAN MARTIN



## XX REUNIÓN DEL COMITÉ DEL ACUERDO LATINOAMERICANO SOBRE CONTROL DE BUQUES POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO

EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO CONSISTE EN LA INSPECCIÓN DE NAVES EXTRANJERAS, EN PUERTOS NACIONALES, A LAS CUALES LES SON APLICABLES LAS NORMAS MARÍTIMAS INTERNACIONALES QUE EL ESTADO HAYA ACEPTADO E INCORPORADO EN SU LEGISLACIÓN.

Con la asistencia de los representantes de las Autoridades Marítimas de Argentina, Brasil, Colombia, Cuba, Ecuador, Guatemala, Honduras, Panamá, Perú, República Dominicana y Chile, se efectuó en la ciudad de Viña del Mar la Vigésima Reunión del Comité del Acuerdo Latinoamericano sobre Control de Buques por el Estado Rector del Puerto y la 5ª Reunión de Administradores de Centros de Información y Grupos Técnicos de Trabajo.

La ceremonia inaugural, efectuada en los salones del Hotel San Martín, contó con la presencia del Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, Contraalmirante Humberto Ramírez Navarro, de los Directores Técnicos de Dirsomar y Dirinmar, Oficiales Superiores de Directemar e invitados especiales, quienes dieron el marco propicio para tan especial ocasión.

En su intervención, el almirante Ramírez señaló que desde su origen el Acuerdo de Viña del Mar ha tenido como propósito *“contribuir decididamente al desarrollo de todas aquellas actividades que hicieran posible una implementación eficaz de inspecciones, que permitieran en forma coordinada y armonizada supervisar el cumplimiento de la normativa internacional marítima aplicable a los buques que operan en nuestra región”*. *“Creemos haber ido cumpliendo paulatinamente ese compromiso en esta singladura conjunta con todos los países miembros del acuerdo”*, puntualizó.

Como prueba del compromiso de la Autoridad Marítima nacional, el almirante Ramírez destacó que se ha hecho un gran esfuerzo por optimizar las tareas de inspección a lo largo del litoral nacional. *“En cuanto a las inspecciones del Estado Rector del Puerto, podemos mostrar un sostenido incremento de ellas llegando durante el año 2012 a un total de 1.213, de las cuales, 907 son inspecciones iniciales y 306 son reinspecciones”* precisó el Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante.

Por su parte, el Secretario del Acuerdo de Viña del Mar, Prefecto General Manuel Andrés Monzón, (Argentina) destacó el liderazgo de Chile en éste ámbito lo que se refleja en el hecho que el acuerdo, que congrega a 14 naciones latinoamericanas, lleva el nombre de la ciudad jardín. Agregó que si bien se han alcanzado logros significativos, el futuro depara nuevas tareas que abordar. A modo de ejemplo destacó el trabajo que se está desarrollando con la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO) para que a través del Estado Rector del Puerto se pueda fiscalizar ilícitos como la captura de especies que no cumplen con las normativas.

Vale precisar que el Estado Rector del Puerto consiste en la inspección de naves extranjeras, en puertos nacionales, a las cuales les son aplicables las normas marítimas internacionales que el Estado haya aceptado e incorporado en su legislación. Esta normativa considera la seguridad y la protección de la navegación, la salvaguarda de la vida humana en el mar y la prevención de la contaminación marina y atmosférica, causadas por los buques. 🌐





Con su infaltable pipa, sus compañeros de navegación y sus perros, el capitán Cristhiansen era muy ordenado, pero también alegre, divertido y tocaba el acordeón.

## CUERPO DE VOLUNTARIOS DEL BOTE SALVAVIDAS: HOMBRES DE MAR, HOMBRES DE ACERO

CON CASI 90 AÑOS DE TRAYECTORIA, EL CVBS HA SALVADO CIENTOS DE VIDAS HUMANAS Y CONTINÚA VELANDO POR LA SEGURIDAD EN EL MAR, TAL COMO LO HICIERA SU FUNDADOR, EL VALEROSO CAPITÁN CHRISTIANSEN.

Un fuerte temporal y marejadas sacude en 1929 a la bahía de Valparaíso. En el mar, una nave a punto de chocar con un pontón e irse a pique lucha contra los elementos. En ese instante, *"llega el capitán Christiansen con su bote. Él no era como los demás hombres, era un hombre de acero que luchó contra un mar embravecido arriesgando su bote y su vida. Ahora que se ha ido, es mi deber hacer pública mi gratitud a este hombre de mar, a este hombre de acero"*, relató el testigo y tripulante de dicha nave, Carlos de la Fuente, quien entregó este testimonio durante el funeral del capitán Oluf Cristhiansen Lund, fallecido en Valparaíso el 10 de mayo de 1963. Fue velado en el cuartel del Muelle Prat y luego, un numeroso cortejo porteño acompañó sus restos hasta el Cementerio de Disidentes, encabezado por la banda de Carabineros y seguida por delegaciones de la Armada, Fuerza Aérea, Carabineros y la Dirección General de Bomberos.

¿Quién fue el capitán Cristhiansen? Proveniente desde Copenhague (Dinamarca), donde nació en enero de 1886, se hizo a la mar a los 14 años, pese a la oposición de su familia, pues debía completar 60 meses de navegación para ingresar a una escuela náutica. Se casó con su compatriota Karen Christoffersen, con quien llegó a Chile en 1913, contratado por la CSAV y luego por otras navieras. En nuestro país, nacieron sus dos hijas, avciándose en una casa del cerro Alegre y luego en una quinta de Placilla. Su vida siempre estuvo vinculada al océano, pues cruzó varias veces el Cabo de Hornos en medio de temporales, encabezó el rescate de centenares de personas, se hizo aviador a los 54 años, fue bombero y en 1925 fundó el Cuerpo de Voluntarios del Bote Salvavidas (CVBS) de Valparaíso.



Tal como relata el actual presidente del CVBS, Camilo Cabrera Parada, la fecha oficial de fundación es el 15 de abril de 1925, *“pero ya en los años previos, el capitán Oluf Cristhiansen Lund había iniciado la asistencia y rescate de bienes y naufragos en la bahía a través de pequeñas embarcaciones que tripulaba con gente de la orilla, trabajadores y peones de la actividad portuaria de aquella época. Oluf Cristhiansen era ex capitán del dique que había en esos tiempos en Valparaíso”*.

Según crónicas de época, era un hombre alto y fornido, muy ordenado, pero también alegre y divertido, que tocaba el acordeón. Fue y es fuente de inspiración para todos quienes han participado de esta noble iniciativa, cuya finalidad muy bien la explica Cabrera: *“el propósito del Bote Salvavidas es salvaguardar la vida humana en el mar, enfocado principalmente a la actividad de prevención. Hoy esto lo hacemos con una presencia en playas y capacitaciones a personas que laboran en este ambiente”*.

Esta profunda motivación proviene *“principalmente del capitán Oluf Cristhiansen, marino de nacimiento, casado con una dama de su misma nacionalidad y que echó sus raíces en nuestro Puerto, llegando a poseer una linda casa en Placilla. Todos sus colaboradores y obviamente él mismo eran Voluntarios, que reflejaban la característica de los habitantes de Valparaíso, que se agrupaban en torno a sociedades de socorro o mutualidades según los diferentes oficios. Valparaíso es pionera en la formación de organizaciones solidarias y benefactoras y así lo demuestra por lo demás la fundación en este Puerto del primer Cuerpo de Bomberos de Chile. No es de extrañar entonces, que los primeros integrantes de nuestra organización hayan pertenecido a los más variados oficios y actividades administrativas del Puerto. Los más antiguos aún recuerdan a la “mami” como llamaban a la esposa del Capitán Cristhiansen, trayendo en una cesta, sándwich y café para los intrépidos Voluntarios que se internaban en el mar acompañando a su marido”*, relata Cabrera.

### **¿Cómo ha ido cambiando la organización, desde su fundación hasta la fecha?**

*“Antes era una labor desarrollada en invierno. Hace más de una década estamos orientados además al período estival, asistiendo a la prevención y rescate en playas y todo el sector costero, dando un apoyo efectivo a la labor de la Gobernación Marítima y su Capitán de Puerto. Hemos incorporado unidades de mayor velocidad como botes semirígidos y motos de agua para llegar oportunamente a los sitios de emergencia. Además, mantenemos dos unidades mayores, que aunque antiguas, aun se mantienen operativas.*

*Hemos dado creación a la Junta Nacional de Botes Salvavidas de Chile, un antiguo anhelo, que debe permitirnos ayudar en la formación de otras organizaciones similares a través de nuestro país para ser consecuentes con la tenencia de una larga costa y fomentar la participación de la persona civil en esta área”*, explica Cabrera.

Para poder participar del Bote Salvavidas sólo se requiere tener la condición física y el entusiasmo necesario. *“No esperar retribución monetaria alguna. Participar fuertemente en las actividades de formación y asistencia”*. Actualmente, cuenta con una dotación activa cercana a los 35 integrantes, entre Voluntarios, aspirantes y postulantes.

### **Hoy en día la Institución está abierta a la incorporación de hombres y mujeres.**

Cabrera destaca finalmente, que *“el Estado de Chile debiera tener una política que incentive la participación ciudadana en actividades voluntarias de ayuda a la comunidad, que permita favorecer a los Voluntarios, para que cuando éstos trabajan, puedan desplazarse a cubrir emergencias (incendios, terremotos, inundaciones, temporales), sin la preocupación de perder sus fuentes de empleo, tanto en el sector público como privado”*.

### **Sobre el CVBS**

El Cuerpo de Voluntarios del Bote Salvavidas, institución genuinamente porteña, está constituida como una corporación privada sin fines de lucro, conformada por Voluntarios y que acude con prontitud en cualquier condición de tiempo ante el llamado de auxilio de cualquier embarcación que le sorprenda el mal tiempo o sufra alguna avería; transporta víveres a las naves que lo requieran, especialmente en días de mal tiempo; durante la época estival presta apoyo de seguridad y resguardo en los balnearios y playas de la zona; concurre al rescate de heridos en los acantilados, para lo cual en ocasiones efectúa trabajos en conjunto con Bomberos y/o Carabineros; y en las competencias náuticas, presta apoyo, resguardo y seguridad.

Cuenta con dos embarcaciones mayores, el B.S. 06 “Guardián Brito” y el B.S. 07 “Capitán Eduardo Simpson” y con dos embarcaciones menores de casco semirígido, modelo Atlantic 21, equipados con motores fuera de borda.

El libro bitácora del Bote Salvavidas registra a lo largo de sus 87 años cientos de vidas salvadas de morir ahogadas o rescatadas del eminente peligro, como en el caso del sobreviviente Carlos de la Fuente, rescatado por el Capitán Cristhiansen, y su labor ha sido reconocida por Autoridades, Instituciones y la comunidad en general, quedando demostrado en la cantidad de pergaminos, diplomas y galvanos que así lo señalan.

En 1957 el Presidente de la República, Carlos Ibáñez del Campo, a través del Ministerio de Bienes Nacionales cedió el refugio marítimo del Muelle Prat y que antiguamente era utilizado como refugio para las dotaciones de los buques de escuadra fondeadas en la bahía y desde 1963 se utiliza como cuartel institucional y oficinas administrativas, donde los Voluntarios reciben la capacitación necesaria, comparten en franca camaradería y pernoctan en los acuartelamientos especialmente en las noches de temporal. El CVBS de Valparaíso es Miembro de ILF (Internacional Lifeboat Institution), organización mundial que reúne a todos los Botes Salvavidas existentes. 



# EMPORMONTT APOYA TORNEO "MARÍTIMO PORTUARIO"

POR SEGUNDO AÑO CONSECUTIVO, EMPORMONTT APOYA LA REALIZACIÓN DEL CAMPEONATO INFANTIL DE FÚTBOL "MARÍTIMO PORTUARIO" QUE ORGANIZA LA ESCUELA DE FÚTBOL DEL CLUB DEPORTIVO ESTRELLA BLANCA.

Con 300 menores en la cancha en distintas categorías, se inició en el estadio estrellero de Mirasol, esta fiesta deportiva y formativa, organizada por la Escuela de Fútbol del Club Deportivo Estrella Blanca de Puerto Montt. Sergio Mansilla, director de la Escuela de Fútbol, precisó que entre los objetivos del encuentro se busca familiarizar al niño con el deporte y el medio ambiente donde se desenvuelve la actividad, reuniendo a todos en torno al fútbol y la formación personal. *"Es totalmente recreativo, donde los resultados son sólo una situación puntual"*, explicó Mansilla, quien a su vez destacó el apoyo recibido tanto de la Empresa Portuaria de Puerto Montt (Empormontt) a través de su gerente general, Alex Winkler, como asimismo, de Navimag y de Servicios Marítimos Reloncaví, las otras instituciones que están colaborando con el deporte infantil.

Por su parte, Alex Winkler se mostró muy optimista de colaborar, manifestando que la Empresa Portuaria tiene entre sus objetivos fundamentales de extensión con la comunidad, ser un agente que apoya iniciativas deportivas

como ésta, orientadas a los niños, la familia y la recreación. *"Es responsabilidad nuestra también, contribuir con aquello que signifique estrechar el vínculo efectivo que debe existir entre el rol empresarial con el rol social que se cumple"*, dijo Winkler.

Participan en este certamen que se prolongará hasta aproximadamente el primer domingo de diciembre, menores de categorías de entre 5 y hasta menos de 12 años, de varios colegios de Puerto Montt, tales como el Colegio San Francisco Javier, Domingo Santa María, Escuela N° 7, Arturo Prat de Pichipelluco, Bosque Mar y el anfitrión Estrella Blanca con cuatro equipos en distintas categorías.

La familia puertomontina se reflejó en la presencia de centenares de padres y apoderados que acompañaron la jornada inaugural, estrechando vínculos con el deporte, que es precisamente uno de los propósitos de este encuentro. 🏆





**CEPAL: DISMINUYE ACTIVIDAD DE PUERTOS EN LA REGIÓN, PERO TERMINALES CHILENOS CRECEN**



Panorámica vista de San Antonio Terminal Internacional.

La falta de dinamismo de las exportaciones de la región y las perspectivas de un menor crecimiento de la economía mundial que se arrastran desde fines de 2012, habrían acentuado la desaceleración de la actividad de los puertos durante el primer semestre de 2013, según cifras de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).

Según el ranking de movimiento portuario elaborado por CEPAL, el crecimiento de las operaciones de carga en los terminales marítimos de la región creció solo un 2% durante el primer semestre de 2013, comparado con las alzas de 16% y 9% anotadas en iguales periodos de 2011 y 2012, respectivamente. Esta cifra representa el menor aumento desde 2009. El ranking incluye información oficial suministrada por autoridades portuarias y de transporte de los países de la región.

Dicho ranking indica que los 20 principales puertos de contenedores en América Latina y el Caribe -que representan 74% del movimiento regional- registraron un crecimiento prácticamente nulo en el primer semestre de 2013 (-0,1%). No obstante, unos pocos terminales marítimos de la región muestran incrementos por sobre dos dígitos, entre ellos, Manzanillo, en México (10%), San Antonio, en Chile (10%), Buenos Aires, en Argentina (11%) y Montevideo, en Uruguay (28%).

De igual forma, algunos terminales en Chile y Brasil registraron un alto crecimiento en comparación con el primer semestre de 2012: Coronel (96%), Arica (47%), Chibatao (45%) y Sepetiba (18%).

Según el documento, el difícil panorama de la economía mundial debido a la desaceleración de las mayores economías asiáticas, continúa afectando a los volúmenes de comercio exterior en América Latina y el Caribe, en particular a las operaciones de contenedores en los puertos especializados en este tipo de carga.

Al realizar la comparación semestral por países, los mayores aumentos fueron para Uruguay (27,7%), Argentina (20,1%), El Salvador (19,6%) y Chile (11,6%). El menor crecimiento se observó en Guatemala (-10,2%), Venezuela (-17,6%) y Costa Rica (-22,6%).

**ADEX: ALTOS COSTOS DEL PUERTO DEL CALLAO AFECTAN EXPORTACIONES**

El presidente de la Asociación de Exportadores (Adex) del Perú, Eduardo Amorrortu, sostuvo que la competitividad de las exportaciones peruanas se ve contrarrestada por los altos costos logísticos que genera la deficiente gestión portuaria en el Callao. Dichos costos son alrededor del 30% del valor de la mercadería que sale por el puerto, cuando a nivel mundial éstos oscilan entre 12% y 18%, refirió. *“Gran parte de este costo se debe, sin duda alguna, al desorden que tenemos en el sistema de gestión (del puerto) en general. Uno de los temas más importantes pasa por el tema de lo que implica llegar al punto de salida de los productos”,* señaló Amorrortu.

Agregó que el puerto del Callao, por donde transita el 85% de los productos peruanos que se envían al extranjero, tiene un *“problema gravísimo”* en el sistema de acceso vial que lo rodea. *“El sistema de control de acceso al puerto ha hecho que las unidades de transporte que antes daban dos o tres vueltas en un viaje, ahora dan una vuelta y media o dos vueltas (adicionales). Esto hace que los costos de transporte excedan cualquier expectativa”,* explicó.

Amorrortu informó que Adex ha propuesto al Gobierno que declare en emergencia el acceso vial, para que pueda establecerse una única autoridad con las competencias suficientes para realizar una planificación ordenada del sistema. Consideró que existe una superposición de funciones entre dos autoridades del Callao, el Gobierno Regional y la Municipalidad, lo que *“no contribuye a que se consolide un proyecto portuario con un solo modelo de gestión frente a la fuerte competencia que representan otros puertos con grandes inversiones en países vecinos como Chile y otros de la región”*.

**OCDE Y CEPAL PRESENTAN INFORME SOBRE LOGÍSTICA Y COMPETITIVIDAD**

Después de una década de un crecimiento relativamente fuerte, América Latina experimenta vientos en contra, como una menor demanda externa, la moderación de los precios de las materias primas y la incertidumbre creciente acerca



de las condiciones financieras externas. Así lo explica el documento "Perspectivas Económicas de América Latina 2014: Logísticas y Competitividad para el Desarrollo", publicado de manera conjunta por el Centro de Desarrollo de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE), la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), y el Banco de Desarrollo de América Latina (CAF), presentado recientemente durante la XXIII Cumbre Iberoamericana, en Ciudad de Panamá.

Según el informe, factores como un débil desempeño económico en la zona euro, la desaceleración de algunas economías emergentes, y la incertidumbre sobre la política monetaria y de presupuesto de EE.UU. influyen en que las perspectivas de América Latina sean más débiles.

Según el Secretario General de la OCDE, Angel Gurría, *"para poder afrontar los nuevos retos y oportunidades que se derivan de una economía global cada vez más interconectada, los países de la región deben aumentar la competitividad mediante la diversificación de la economía, un mayor desempeño logístico y posicionarse dentro de las cadenas de valor hacia actividades de mayor valor agregado"*.

El estudio sostiene que las infraestructuras en transporte siguen siendo deficientes y la inversión en carreteras, vías férreas, puertos y aeropuertos es debe ser una prioridad. Destinar el 5.2% del PIB anual a proyectos de infraestructura contribuiría a que América Latina redujera el margen que existe con otras regiones emergentes y podría aumentar el crecimiento del PIB en aproximadamente 2 puntos porcentuales anuales.

En el corto plazo se puede trabajar para mejorar el transporte de bienes y servicios mediante el uso de infraestructuras ya existentes, de políticas de logística integrada, de instalaciones de almacenamiento modernas, de regímenes aduaneros eficaces, y de la promoción de la competencia en el sector del transporte.

La contribución de América Latina al crecimiento del PIB global no ha sufrido variaciones (entre 7% y 9%) desde principios de 1990, mientras que la de los países emergentes de Asia se ha multiplicado por dos durante el mismo periodo.

### PREVIENEN SOBRE POSIBLE SATURACIÓN DE RUTAS MARÍTIMAS

La práctica que llevan adelante las navieras al volcar el exceso de cargas de las rutas Este-Oeste en las rutas Norte-Sur está provocando un lento estrangulamiento de los niveles de los fletes de esta última ruta, según un estudio publicado por la consultora Drewry. La caída de los precios en las rutas

confirma la proyección negativa que está teniendo dicha estrategia.

Desde inicios del año, se marcó una caída en las tarifas de las rutas, por ejemplo de Shanghai-Santos en julio fue 51% menos, Shanghai-Lagos fue 6% menor, en tanto Shanghai-Durban y Shanghai-Melbourne registraron 19% y 32% respectivamente. Las rutas de Asia a India y la Costa oeste de Sudamérica también registraron entre enero y mayo, previo al incremento de julio, descensos de 13% y 23% en cada caso.

Por otra parte, el tamaño promedio de los buques sufrió variaciones. Entre Asia y Australia aumentó 8% en el último año, alcanzando 4.365 Teus. En tanto, en las rutas que cubren la región Asia y costa este de Sudamérica, los cambios advirtieron un incremento del 13%, lo que significó 5.848 Teus por buque; y entre Asia y África del sur alcanzó el 30%, hasta 6.123 Teus.

Según el informe de Drewry, la ruta entre Oriente y América del Sur cayó 61% a U\$S 780 por Teu, mientras que Asia y Australia registró un descenso de 65%, es decir, U\$S 400 por Teu. *"El crecimiento global de la flota se prevé un 7,4% el próximo año, algo que sigue desafiando la estabilidad del transporte marítimo"*, adelanta el informe de la consultora inglesa.



Vista general del puerto de Hamburgo.

Con relación al tamaño de los buques, la transferencia de los mismos generó un aparente beneficio, al registrar en la utilización media de las rutas de Asia a la Costa oeste de América del Norte y Europa, una estabilidad del 85% desde mediados de 2013. Pese al vaivén registrado entre mayo y julio, los niveles de fletes siguen más altos de lo que eran a principios del año.

*"A pesar que 14 nuevos buques con un promedio de 12.713 Teus se agregaron a los existentes entre Asia y el Norte de Europa en el segundo cuatrimestre de 2013, algunos de los sustituidos, con un promedio de 9.782 Teus, fueron hacia otras rutas, como Asia-Mediterráneo y la Transpacífica"*, explicó Drewry.

Además, algunos de los 22 buques de un promedio de 9.366 Teus, reemplazados por otros de mayor capacidad, también fueron a las rutas Asia y el Norte de Europa, aumentando la capacidad promedio de los mismos en 1,7% hasta alcanzar 10.456 Teus.

Drewry estima que la reestructuración de alianzas y consorcios en las rutas Norte-Sur será inevitable en corto plazo, siendo que se prevé que el crecimiento superior al 7% de la flota mundial en 2014 sea ampliamente mayor a la demanda de bodega. (Fuente: Drewry)

### DOP PUBLICA MAPAS INTERACTIVOS DE OBRAS DE INFRAESTRUCTURA PORTUARIA

*“Gracias a la tecnología, cualquier persona que tenga un dispositivo puede descargar información sobre la infraestructura portuaria de nuestro país”,* destacó el Director Nacional de Obras Portuarias, Ricardo Tejada, quien añadió que este desarrollo refleja la gestión del MOP para poner a disposición de los ciudadanos esta información en las páginas web de las Direcciones de Obras Portuarias (DOP) y de Aguas.

En el caso de la DOP, a través de un catastro realizado a nivel nacional se obtuvo información geográfica referenciada de las obras desarrolladas en el territorio continental, lo cual a través de ArcGIS online, plataforma web capaz de almacenar y hacer disponible datos geo-referenciados, es posible cargar este recurso en su página web ([www.dop.cl](http://www.dop.cl)), entregando detalles acerca de las infraestructuras construidas a lo largo del país. Así, el usuario puede visualizar la infraestructura construida en un mapa dinámico que permite navegar y realizar búsquedas de las distintas obras de la DOP, obteniendo información detallada de la infraestructura en el contexto territorial como es el caso de caletas pesqueras, los principales puertos del país e infraestructura de conectividad.

La relevancia de los datos responde a la necesidad de los usuarios para acceder a distintos tipos de obras, las cuales están categorizadas y detalladas en cada uno de los links que identifican los distintos mapas, entregando una mirada general sobre éstas y su emplazamiento en nuestro territorio, transformándose en un insumo relevante a la hora de identificar aquellas obras que involucran la conectividad en el caso de las regiones australes. El usuario también puede descargar la aplicación a distintos dispositivos móviles con GPS (Smartphones, Tablets, etc.) donde gracias a esta información puede planificar rutas de viajes, calcular distancias y localización propia respecto a una obra utilizando esta herramienta. Link: <http://www.dop.cl/Paginas/MapasInteractivos.aspx>

### MARÍTIMO PORTUARIO LTDA. APOYA AL MTT PARA PGE



El PGE de EPV será capaz de atender a cuatro naves Post-Panamax simultáneamente.

Un equipo multidisciplinario de profesionales de Marítimo Portuario Ltda. se encuentra apoyando al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT) con el propósito de asesorar a dicha cartera en la homologación de los estudios de ingeniería presentados por las empresas portuarias de Valparaíso y San Antonio para el desarrollo de un Puerto de Gran Escala (PGE), el que construirá en el litoral de la Región de Valparaíso.

Esta consultoría comprende efectuar una comparación de los elementos, parámetros y variables relevantes de los proyectos de ambas empresas portuarias. De igual forma, se busca analizar y emitir una opinión sobre los efectos de cada elemento, comparando y estableciendo las diferencias relevantes. Se presentará un informe técnico sobre la incidencia en las decisiones generales del conjunto de diferencias detectadas en ambos proyectos de ingeniería.

Finalmente, se presentarán sugerencias, recomendaciones y cursos de acción tendientes a homologar las bases relevantes, con el objeto de disminuir la incertidumbre para la toma de decisiones. 



El PGE de EPSA busca permitir el atraque simultáneo de cuatro grandes buques portacontenedores.



# LAS OTRAS INVERSIONES PORTUARIAS DE 2013

## ¿CUÁLES SON LOS PRINCIPALES PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA PORTUARIA PRESENTADOS AL SEIA DESDE MAYO DE 2013 A LA FECHA?

Desde nuestra última actualización del catastro de proyectos portuarios publicada en abril de 2013 (Ed. N°63), varias iniciativas han ingresado al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (SEIA). Otras han salido, como el proyecto Octopus de Australis Power, quien retiró del Sistema de Evaluación Ambiental el correspondiente Estudio de Impacto Ambiental para su terminal marítimo Octopus, anunciando que se le introducirán relevantes modificaciones para volver a presentarlo como un estudio unificado de terminal y gasoducto, durante el segundo trimestre de 2014.

Octopus generó el rechazo en comunas de la Región del Biobío, como Penco, Talcahuano y Tomé. Fuentes de Australis Power indicaron que el retiro del proyecto se asumirá como *“una oportunidad para recoger y considerar las inquietudes de la comunidad y volver a realizar un proceso que incluya la participación ciudadana”*.

Como se recordará, Octopus contempla construir y operar un terminal marítimo de gas, que estará habilitado para recibir, descargar y transportar gas a tierra. Para esto, el proceso considera un gasoducto submarino que se extenderá por 2,5 km en la Bahía de Concepción, con la finalidad de abastecer a varias industrias de la zona.

### **Crece inversión privada proyectada a 2017**

Según el reporte al tercer trimestre de la Corporación de Bienes de Capital (CBC), las inversiones privadas contempladas para el período 2013-2017 subieron en US\$ 3.868 millones respecto del informe anterior -con cierre al 30 de junio pasado-, alcanzando los US\$ 88.525 millones con un total de 831 obras.

El mayor monto estimado a 2017 responde al ingreso de 107 proyectos, los que sumaron US\$ 10.422 millones. Mientras, otras 74 iniciativas mostraron aumentos por US\$ 1.884 millones.

Por el contrario, 30 planes salieron del catastro que totalizaban US\$ 2.306 millones. A la vez, 45 proyectos bajaron su inversión en US\$ 6.132 millones, lo que se explica en mayor medida a cambios en los cronogramas.

El impacto del congelamiento del proyecto Pascua Lama, anunciado a fines de octubre, se conocerá en el reporte de diciembre. Con una inversión de US\$ 8.500 millones, situada en la cordillera de Atacama, en una zona fronteriza con Argentina, ya ha desembolsado cerca del 56% de dicho monto.

Nuevos proyectos en los sectores minero, energético e inmobiliario junto al aumento en los montos de iniciativas en marcha son los factores que siguen empujando al alza la inversión en Chile.

En minería, se sumaron al catastro ocho proyectos por US\$ 5.199 millones. Destaca una obra de agua desalinizada para Minera Escondida (por US\$ 3.430 millones), mientras que en el ámbito energético, se integraron 31 iniciativas por US\$ 2.066 millones, tales como centrales fotovoltaicas, líneas de transmisión, centrales de pasada, parques eólicos y obras geotérmicas.

El rubro inmobiliario añadió US\$ 1.311 millones ligados a 31 nuevos planes como edificaciones residenciales, oficinas, centros comerciales, recintos de salud, entre otros. La inversión inmobiliaria prevista a 2017 totaliza US\$ 14.312 millones de los cuales el 68,7% se concentra en la Región Metropolitana. Le siguen en importancia Valparaíso (US\$ 1.100 millones), Biobío (US\$ 618 millones), Atacama (US\$ 589 millones) y Antofagasta (US\$ 571 millones).

También destacan nuevos planes industriales y portuarios, que adicionan US\$ 734 millones.

### Las iniciativas en proceso

A continuación, se describen los principales proyectos de infraestructura portuaria presentados al SEIA desde mayo de 2013 a la fecha. En cada uno se indica el monto involucrado en la inversión y su estado de calificación ambiental a la fecha.

#### • Puerto Las Losas S.A.

Recepción y embarque de graneles minerales, Puerto Las Losas, Región de Atacama, con una inversión de US\$ 80 millones. Estado: En Calificación. DIA (Declaración Impacto Ambiental) presentada en noviembre/2013.

#### Descripción:

Tiene como objeto ampliar el espectro de graneles minerales a recibir a través del Sitio N°1. Asimismo, construir y operar en el puerto instalaciones para la recepción, almacenaje y embarque de cobre a granel.

Considera dos grandes ejes. El primero de ellos es ampliar el espectro de graneles minerales susceptibles de descargar a través del Sitio N°1, complementando el carbón y caliza actualmente autorizados de acuerdo a la Resolución de Calificación

Ambiental (RCA) N°226/2006. En particular, se considera recibir en dicho sitio barcos de hasta 80.000 DWT con carbón, caliza o mineral de hierro, graneles cuya forma de manejo será análoga a la que se desarrolla actualmente, esto es, descarga a tolvas receptoras, transporte vía correa transportadora cerrada con bandeja en su parte inferior, acopio temporal y carguío y despacho de camiones. Se mantiene el protocolo de limpieza de correas aprobado de acuerdo a la RCA N°226/2006, considerándose como única modificación el cierre total del perímetro del acopio temporal con malla NETPORT análoga a la existente y ya descrita.

El segundo eje considera la recepción de camiones, almacenamiento temporal y carga de concentrado de cobre a través del Sitio N°1 en barcos de hasta 80.000 DWT.

En ambos casos, considera aprovechar la batimetría natural del fondo marino en el Sitio N°1, la cual permite contar con un calado de 16 [m].

#### • Compañía Minera Don Daniel

Aumento de la vida útil en Cancha de Acopio Norte, Región de Atacama, no se indica monto de la inversión. Estado: En Calificación. DIA presentada en octubre/2013.

#### Descripción:

El objeto del proyecto es aumentar en 5 años de la vida útil de la Cancha de Acopio Norte, a través del Terminal Portuario Punta Caleta en Caldera. En esta iniciativa, su titular es la Compañía Minera Don Daniel, en adelante también CMDD. La presente DIA es una ampliación de la vida útil respecto de lo establecido en el proyecto "Cancha de Acopio Norte para Embarque de Concentrado de Hierro desde Puerto Punta Caleta", que cuenta con RCA otorgada mediante Resolución Exenta N° 277, de fecha 17 de noviembre de 2009, de la COREMA, Región de Atacama.

La modificación comprometida no involucra cambios en las obras, partes y actividades del proyecto vigente y actualmente en ejecución, sino únicamente alargar la vida útil del proyecto, respecto al fijado en la RCA indicada. Por tanto, este nuevo proyecto consiste en aumentar el periodo de operación de cancha norte, en un horizonte de 5 años y no requiere incrementar la capacidad de embarque ni de almacenamiento de la cancha, manteniéndose en 1 millón [t.] anuales y 200 mil [t.], respectivamente.

Dado que la cancha de acopio donde se almacenará el concentrado de hierro está construida, no se requerirá realizar movimiento de tierra ni usar maquinarias para su construcción.

La capacidad de almacenamiento de la Cancha de Acopio

Norte es de 200 mil [t.] de concentrado de hierro, y en ella se considerarán medidas de control ambiental para que su operación no implique riesgos para la población o los recursos naturales.

La superficie útil de la cancha es de 1,26 [ha], mientras que la superficie intervenida es de 1,4 [ha], con una altura de las pilas de 8,5 [m] y una altura de cierre perimetral de 10,4 [m].

El concentrado de Hierro que se almacenará en la cancha de acopio y que posteriormente se embarcará por el Terminal Portuario de Punta Caleta en un volumen máximo de 1 millón [t.] anuales, provendrá desde la faena Mina Carmen y de otras minas de la región cuyos respectivos titulares, sea CMDD o un tercero, deberán contar con las correspondientes autorizaciones ambientales que permitan la ejecución de las actividades de transporte hasta el Terminal Portuario.

La actividad de transporte hacia el Terminal Portuario desde Mina Carmen, fue evaluada ambientalmente en un proceso que finalizó con la calificación ambiental favorable de la COREMA Región de Atacama al proyecto minero. El número de viajes para transportar 1 millón [t.] anuales se estima en un promedio de 4 viajes/hora, lo que significa un flujo por las vías de 8 viajes/hora (ida y vuelta) como promedio.

La tasa de embarque permite el carguío de naves de 50 mil [t.] en un periodo promedio de 3,75 días, considerando maniobras de atraque y salida de las naves. Con esto, y en virtud de que existen varios proyectos cuyo objetivo es el embarque de Concentrado de Hierro por el terminal Punta Caleta, se estima que la máxima capacidad de embarque anual por el terminal sería de 4 millones [t.] en el periodo fuera del embarque de fruta, independiente de qué empresa lo realice.

Tanto la actividad de porteo del concentrado desde la cancha de acopio hacia el muelle, como el embarque del producto propiamente tal, no será modificado respecto de la forma de operación actual. Esto es, utilizando camiones tolva con tolvas portátiles dentro de éstas, las que son levantadas mediante grúas propias de las naves para ser introducidas y vaciadas dentro de las bodegas del barco.

El embarque del concentrado se realizará fuera del periodo de estiba de la fruta, en naves tipo Handimax de hasta 50 mil [t.], a una razón de carga de 15.000 ton/día, demorando en promedio 3 a 4 días en su carguío.

Actualmente existen otras empresas con RCA favorable o en proceso de evaluación, que eventualmente podrían realizar embarques por el Terminal Punta Caleta. Dichos proyectos son los siguientes:

- Puerto Caldera S.A., Acopio y Embarque de Hierro Puerto Caldera. En calificación.

- Andino Metal, Embarque de Hierro por Puerto Caldera. En calificación.

- CCA Chile, Cancha de Acopio y Embarque de Minerales de Hierro Puerto de Caldera. Aprobado.

- Shabu Corporation, Poder de Compra, Procesamiento y Exportación de Minerales de Hierro. Aprobado.

#### • Terminal Puerto Coquimbo S.A.

Proyecto de modernización del Puerto de Coquimbo, Región de Coquimbo, Fase I, nuevo Sitio de Atraque N° 3. Considera una inversión de US\$ 86 millones. Estado: En Calificación. DIA presentada en septiembre /2013.

#### Descripción:

Consiste en construir un nuevo Sitio de Atraque en el Puerto de Coquimbo, situado al norte del actual Sitio de Atraque N° 2, que además considera construir una explanada de aproximadamente 2,8 [ha].

La inversión proyectada por Terminal Puerto Coquimbo (TPC) permitirá estimular la economía de la Región de Coquimbo y convertir a la ciudad de Coquimbo en un referente portuario a nivel nacional, incorporando 27.605 m<sup>2</sup> (2,8 ha) a las actividades portuarias.

El objetivo principal del proyecto construir un nuevo sitio de atraque, que permita el acopio y embarque de graneles minerales, el que contará con tecnología de punta para una operación sustentable con el medio ambiente.

Esta iniciativa se justifica, dada la necesidad que impone el negocio del transporte marítimo de potenciar dicho Puerto y mejorar la infraestructura existente, dando un mayor enfoque a las actividades de carga, lo que trasuntará en potenciar un mayor desarrollo de la Región de Coquimbo.

En el futuro, se requerirá generar conectividad entre el Sitio N°3 y las instalaciones portuarias de los actuales sitios de atraque (N° 1 y 2), permitiendo el transporte mecanizado de granel de mineral desde dichas instalaciones actuales hacia las cintas de transporte y/o cargador radial del Sitio de Atraque N°3 objeto de la presente DIA.

#### • Puerto Ventanas S.A.

Ampliación, Mejoramiento y Modernización del Sistema de Embarque de Concentrados de Cobre en Puerto Ventanas, Región de Valparaíso, contempla una inversión por US\$ 32 millones. Estado: En Calificación. DIA presentada en septiembre/2013.

#### Descripción:

Busca optimizar el proceso de embarque de concentrados de mineral desde una perspectiva operativa y, adicionalmente,

mejorar las condiciones desde el punto de vista medioambiental dado que un porcentaje importante de concentrado de cobre que se maneja (aproximadamente 70%), será transferido por el nuevo sistema de porteo y embarque del sitio N° 3, el cual contará con estándares de última generación en cuanto al control de emisión de material particulado.

Contempla el montaje de un nuevo sistema de transferencia de concentrado de cobre que estará compuesto por correas transportadoras tubulares y encapsuladas, torres de transferencia selladas y equipadas con sistemas de captación de polvo de modo de evitar la dispersión de material particulado y adicionalmente, por la incorporación de un cargador de naves del tipo viajero que permite el carguío del buque sin necesidad de que éste cambie de posición. Todo el sistema descrito será de última generación y se montará sobre instalaciones existentes y en operación. En particular, las correas transportadoras se conectarán a bodegas de almacenamiento de concentrado de cobre. El cargador viajero será montado sobre el Sitio N° 3, destacando que no se requiere para los efectos la intervención del medio marino, dado que este sitio fue diseñado y construido con vigas soportantes para este tipo de equipamiento.

#### • Oxiquim, Bahía de Quintero

Terminal Multipropósito de Oxiquim, Bahía de Quintero, Región de Valparaíso. Considera una inversión por US\$ 130 millones. Estado: En Calificación. EIA presentada en agosto/2013.

#### Descripción:

Consiste en implementar un Terminal Multipropósito que posee dos sitios, el Sitio Norte con capacidad para atender naves máximas del tipo Handymax (45.000 DWT) y el Sitio Sur con capacidad para naves del tipo Cape Size (180.000 DWT), y la realización del proceso de transferencia de graneles. Además, ambos sitios podrán recibir buques tanqueros de 60.000 DWT para transferir graneles líquidos. Las capacidades de diseño de desembarque y embarque del terminal serán:

Desembarque de graneles sólidos: 3.000.000 TPA

Embarque de graneles sólidos: 1.800.000 TPA

Transferencia de graneles líquidos: 400.000 TPA

Además, el Terminal Multipropósito podrá recibir graneles sólidos desde tierra por medio de ferrocarril y almacenarlos para su posterior embarque, en dos edificios de almacenamiento de 70.000 [t.] y 110.000 [t.], respectivamente. La materialización de esta iniciativa tiene como objeto principal implementar una alternativa en la Zona Central para el embarque y descarga de graneles sólidos y líquidos, utilizando algunas de las instala-

ciones ya existentes de Oxiquim S.A. en su Terminal Marítimo de Quintero.

#### • Interacid Trading Chile S.A.

Terminal de Graneles Sólidos Interacid en Mejillones, Región de Antofagasta, considera una inversión de US\$ 90 millones. Estado: En Calificación. DIA presentada en julio/2013.

#### Descripción:

Interacid presta servicios logísticos y de comercialización de graneles líquidos de ácido sulfúrico, llegando a tener una capacidad autorizada para almacenar 160.000 [t.] simultáneamente. No obstante lo anterior, la Compañía ha decidido diversificar su negocio, incorporando graneles sólidos de concentrado de cobre y cloruro de potasio.

Debido a lo anterior, proyecta construir y operar un terminal de graneles sólidos de minerales, para recibir, almacenar y embarcar concentrado de cobre y cloruro de potasio. El desarrollo de dichas obras y sus actividades asociadas se realizará dentro de las actuales instalaciones de Interacid, en el barrio industrial de Mejillones.

#### • Puerto de Caldera S.A.

Proyecto de Acopio y Embarque de Hierro en Puerto Caldera, Región de Coquimbo, considera una inversión de US\$ 2 millones. Estado: En Calificación. DIA presentada en julio/2013.

#### Descripción:

Puerto Caldera S.A. ha decidido ampliar sus servicios al rubro minería, para permitir que pequeños y medianos productores de hierro en la región puedan enviar sus productos al extranjero. Para ello, se pretende construir y operar cuatro canchas de acopio de mineral de hierro independientes y contiguas, destinadas al embarque del mineral a través de Puerto Caldera, instalación perteneciente al mismo titular. No forma parte del proyecto el transporte de mineral de hierro desde su origen a las canchas, labor que será responsabilidad de las empresas mineras. Asimismo, no considera ningún tipo de obras en el área de embarque.

El mercado internacional experimenta hoy una demanda creciente de hierro, en especial el mercado asiático, lo cual incentiva a pequeños y medianos empresarios regionales del rubro minero a buscar nuevas vías de exportación, acordes con la disponibilidad de recursos económicos y volúmenes de producción que manejan. Por tanto, esta iniciativa se espera entregue apoyo a la exportación de productos mineros tradicionales de Chile, facilitando la gestión y operación del mineral a la pequeña y mediana minería. 

## Resumen Consolidado Puertos Transferencia carga total (en ton.) - Enero – Septiembre 2013

Puerto Arica	1.883.567
Puerto Iquique	1.798.726
Puerto Antofagasta	2.130.826
Puerto Coquimbo	609.955
Puerto San Antonio	12.776.122
Puerto Valparaíso	7.936.813
Puerto Talcahuano – San Vicente	14.659.738
Puerto de Puerto Montt	1.082.394
Puerto Chacabuco	340.460
Portuaria Austral	410.105

Fuente: Elaboración propia a partir de la información proporcionada por las empresas portuarias.

## Empresa Portuaria de Arica

### Transferencia carga total (en ton.) Enero – Septiembre 2012 / 2013

Fuente: Puerto de Arica

Parámetro	2012	2013	Variación %
N° naves comerciales	217	302	39%
Tonelaje total	1.883.567	2.193.925	16%
<b>Transferencia por tipo de mercado</b>			
Carga regional	288.533	293.497	2%
Carga boliviana	1.398.036	1.692.075	21%
Carga peruana	77.013	64.250	-17%
Otros	119.985	144.103	20%

## Empresa Portuaria de Iquique

### Enero – Septiembre 2012 / 2013 (en ton.)

Fuente: Empresa Portuaria de Iquique

	Transferencia (ton.)	Contenedores (TEUs)	Carga Contened.	Carga Fracc.	Carga Autom.	Graneles Sólidos	Graneles Líquidos	Naves Comerciales
Enero	196.837	18.882	132.478	29.667	17.600	10.993	6.100	44
Febrero	173.090	19.404	134.992	24.676	13.422	-	-	46
Marzo	126.740	13.626	98.092	13.635	15.013	-	-	32
Abril	206.052	17.672	141.691	39.870	24.490	-	-	42
Mayo	287.074	26.107	175.411	63.896	21.400	26.367	-	52
Junio	197.186	21.479	148.200	26.692	22.293	-	-	41
Julio	176.923	20.795	137.942	21.185	17.797	-	-	43
Agosto	236.517	24.350	160.689	30.059	21.158	24.613	-	49
Septiembre	198.307	21.075	145.329	34.620	18.358	-	-	44
<b>Total 2013</b>	<b>1.798.726</b>	<b>183.390</b>	<b>1.274.824</b>	<b>284.300</b>	<b>171.531</b>	<b>61.973</b>	<b>6.100</b>	<b>393</b>
A Septiembre 2013	1.798.726	183.390	1.274.824	284.300	171.531	61.973	6.100	393
A Septiembre 2012	1.800.029	180.893	1.299.705	265.324	163.672	57.864	13.468	380
Var. Sep. 2013 – Sep.2012	0%	1%	-2%	7%	5%	7%	-55%	3%

## Empresa Portuaria Antofagasta

### Enero – Septiembre 2013 (en ton.)

Fuente: Empresa Portuaria Antofagasta

Operación	Ene.	Feb.	Mar.	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Sep.	Total 2013
Importación	54.527	84.977	24.983	57.860	46.505	35.458	59.362	55.997	56.678	476.346
Exportación	102.219	128.510	97.836	143.201	149.473	149.311	128.473	138.541	113.057	1.150.621
Cabotaje	0	0	0	0	0	24	0	0	0	24
Int. boliviana	0	0	0	63	0	0	0	0	0	63
Ex.boliviana	20.610	26.910	38.278	0	22.466	45.668	23.899	37.570	14.547	229.947
Int. argentina	0	0	0	1.988	2.023	1.712	1.999	0	1.525	9.248
Exp. argentina	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Tara TEUs emb.	7.002	8.434	4.263	9.291	9.381	8.200	8.425	10.640	7.451	73.086
Tara TEUs des.	5.259	9.327	5.072	8.654	9.055	9.967	8.496	11.141	8.609	75.581
Falsos	15.328	16.765	15.084	8.949	21.004	13.579	6.365	11.581	7.257	115.912
Totales	204.944	274.921	185.516	230.006	259.907	263.919	237.019	265.469	209.124	2.130.826

## Puerto de Coquimbo

### Transferencia carga total (en ton.) Enero – Diciembre 2011 / 2012 / Septiembre 2013

Meses	2011	2012	2013	Var. %
Enero	105.085	85.637	120.540	40,8
Febrero	45.799	71.442	79.824	11,7
Marzo	84.850	50.953	39.895	-21,7
Abril	19.951	35.053	97.736	178,8
Mayo	31.736	78.694	47.147	-40,1
Junio	10.333	36.968	34.820	-5,8
Julio	39.648	60.506	94.320	55,9
Agosto	21.772	52.176	51.836	-0,7
Septiembre	45.293	93.881	43.837	-53,3
Octubre	60.108	73.177	-	
Noviembre	14.365	69.631	-	
Diciembre	94.437	51.959		

Fuente: Terminal Puerto Coquimbo (TPC)

## Puerto de San Antonio

### Transferencia carga total (en ton.) Enero - Septiembre 2012 / 2013

Meses	2012	2013	Variación %
Enero	1.279.340	1.402.566	9,6%
Febrero	1.298.961	1.367.691	5,3%
Marzo	1.505.449	1.346.504	-10,6%
Abril	1.401.282	1.264.074	-9,8%
Mayo	1.337.460	1.494.564	11,7%
Junio	1.453.374	1.529.771	5,3%
Julio	1.565.894	1.489.770	-4,9%
Agosto	1.467.392	1.500.332	2,2%
Septiembre	1.204.009	1.380.849	14,7%
Total a Septiembre	12.513.162	12.776.122	2,1%

Fuente: EPSA

## Puerto de San Antonio

### Transferencia de carga contenedorizada (en ton.) Enero - Septiembre 2012 / 2013

Meses	2012	2013	Variación %
Enero	755.931	899.583	19%
Febrero	780.462	934.703	20%
Marzo	1.036.921	906.965	-13%
Abril	993.727	937.355	-6%
Mayo	967.576	1.041.345	8%
Junio	1.008.456	1.101.549	9%
Julio	940.330	1.053.977	12%
Agosto	961.433	963.070	0%
Septiembre	709.127	886.729	25%
Acumulado	8.153.962	8.725.275	7,0%

Fuente: EPSA

### Transferencia TEU's Enero - Septiembre 2012 / 2013

Meses	2012	2013	Variación %
Enero	73.697	93.651	27%
Febrero	74.715	100.267	34%
Marzo	104.158	96.364	-7%
Abril	102.950	96.200	-7%
Mayo	99.074	104.815	5,8%
Junio	95.926	113.609	18,4%
Julio	93.024	105.533	13,4%
Agosto	98.714	98.357	-0,4%
Septiembre	73.798	90.002	22%
Acumulado	816.056	898.798	10,1%

Fuente: EPSA

### Contenedores Enero - Septiembre 2012 / 2013

Meses	2012	2013	Variación %
Enero	44.927	57.217	27%
Febrero	44.290	59.683	35%
Marzo	59.576	55.611	-7%
Abril	59.674	55.382	-7%
Mayo	58.389	61.620	6%
Junio	57.335	68.205	19%
Julio	56.396	64.409	14%
Agosto	60.388	60.645	0%
Septiembre	45.027	89.735	99%
Acumulado	486.002	572.507	17,8%

Fuente: EPSA

### Transferencia de carga fraccionada (en ton.) Enero - Septiembre 2012 / 2013

Meses	2012	2013	Variación %
Enero	96.185	127.202	32%
Febrero	92.367	131.220	42%
Marzo	110.226	111.610	1%
Abril	106.581	57.773	-46%
Mayo	82.199	73.890	-10%
Junio	111.838	95.973	-14%
Julio	151.621	93.159	-39%
Agosto	119.693	91.862	-23%
Septiembre	86.468	80.346	-7%
Acumulado	957.178	863.035	-9,8%

Fuente: EPSA

## Puerto de San Antonio

### Transferencia de graneles sólidos (en ton.) Enero - Septiembre 2012 / 2013

Meses	2012	2013	Variación %
Enero	312.860	332.929	6%
Febrero	324.325	200.847	-38%
Marzo	241.613	245.192	1%
Abril	189.965	152.844	-20%
Mayo	183.900	237.182	29%
Junio	235.700	242.408	3%
Julio	367.197	222.124	-40%
Agosto	288.202	333.009	16%
Septiembre	320.984	311.657	-3%
Acumulado	2.464.746	2.278.192	-7,6%

Fuente: EPSA

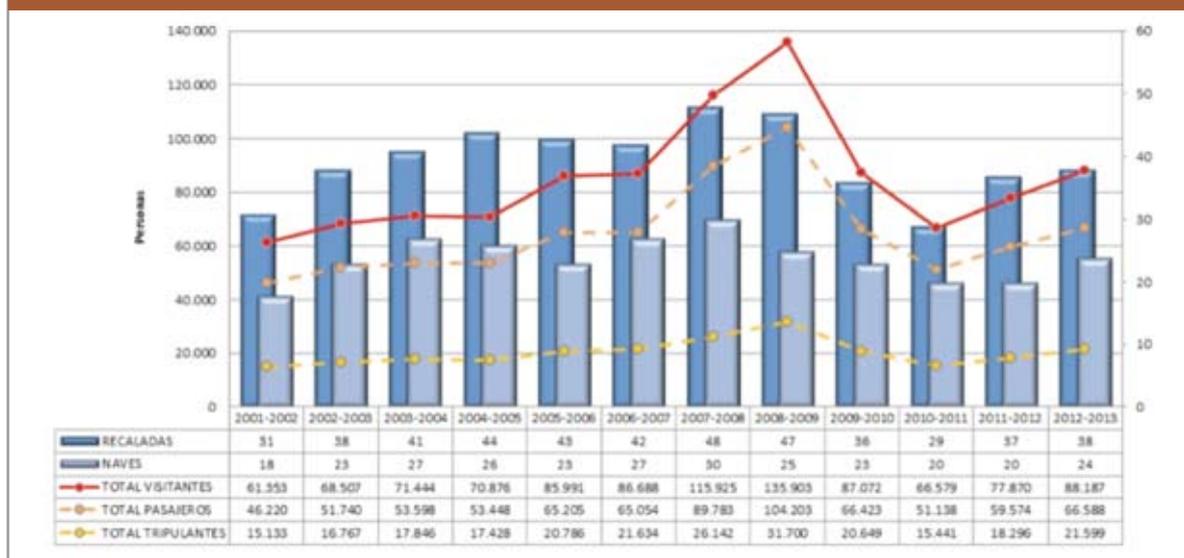
### Transferencia de graneles líquidos (en ton.) Enero - Septiembre 2012 / 2013

Meses	2012	2013	Variación %
Enero	114.364	42.852	-63%
Febrero	101.806	100.921	-1%
Marzo	116.689	82.737	-29%
Abril	111.008	116.102	5%
Mayo	103.785	142.147	37%
Junio	97.381	89.842	-8%
Julio	106.747	120.511	13%
Agosto	98.065	112.391	15%
Septiembre	87.430	102.117	17%
Acumulado	937.276	909.619	-3,0%

Fuente: EPSA

## Puerto de Valparaíso

### Evolución Mercado Cruceros Puerto Valparaíso



Puerto Valparaíso

## Puerto de Valparaíso

Carga general (en ton.) Enero - Septiembre 2013			
Meses	2012	2013	Variación %
Enero	623.941	92.476	716.417
Febrero	630.341	200.238	830.580
Marzo	859.037	208.746	1.067.783
Abril	926.271	191.491	1.117.762
Mayo	725.518	220.723	946.241
Junio	727.433	151.290	878.723
Julio	704.046	205.261	909.307
Agosto	660.481	89.045	749.526
Septiembre	633.027	87.447	720.474
Acumulado	6.490.095	1.446.718	7.936.813

Puerto Valparaíso

## Puerto Talcahuano – San Vicente

### Empresa Portuaria de Chacabuco Transferencia de carga por muelles (en ton.) - Enero - Agosto 2013/2012

Regional	Mes septiembre			Comparación acumulados		
	2011	2012	2013	Acumulado septiembre 2011	Acumulado septiembre 2012	2013 v/s 2012(%)
Toneladas	1.365.287	1.529.140	1.594.966	13.409.530	13.728.635	14.659.738 6,78%
Nº de Naves	82	75	66	761	663	615 -7,24%
Nº de Teus	59.427	66.876	62.520	657.219	653.819	579.375 -11,39%

Fuente: Puerto Talcahuano – San Vicente

### Informe Regional desglosado por puerto Acumulado a Septiembre 2013

Puerto	Mes septiembre			Acumulado septiembre		
	Toneladas	Teus	Naves	Toneladas	Teus	Naves
Talcahuano	1.100	-	-	18.964	-	-
San Vicente	423.877	15.979	22	4.334.819	191.960	222
Lirquén	348.402	11.136	14	3.270.523	95.986	125
Penco	15.220	-	2	269.603	-	31
Coronel	530.261	35.405	22	4.676.605	291.429	193
Cabo Froward	276.107	-	6	2.089.224	-	44
<b>Total</b>	<b>1.594.966</b>	<b>62.520</b>	<b>66</b>	<b>14.659.738</b>	<b>579.375</b>	<b>615</b>

Fuente: Puerto Talcahuano – San Vicente

## Empresa Portuaria de Puerto Montt

### Muelle Comercial Abril – Septiembre 2012/2013 (en ton.)

	2012	2013	Desviación
Fertilizantes	202.097	218.322	8,0%
Sal	32.082	44.727	39,4%
Chips eucaliptus	-	59.178	N/A
Cemento	12.071	12.016	-0,5%
Smolt	76.331	66.946	-12,3%
Harina de pescado	40.285	25.898	-35,7%
Aceite de pescado	9.975	-	N/A
Graneles vegetales	124.386	115.454	-7,2%
Otras cargas	90.414	62.609	-30,8%
<b>Subtotales</b>	<b>587.641</b>	<b>605.150</b>	<b>3,0%</b>

Fuente: Empormontt

### Terminales Portuarios de Chiloé Abril – Septiembre 2012/2013 (en ton.)

	2012	2013	Desviación
Tara vehículos	16.749	25.080	49,7%
Carga surtida	2.761	16.294	490,1%
Alimento peces	19.426	30.025	54,6%
Cosecha salmón	9.997	11.216	12,2%
Mortalidad salmón	808	1.178	45,8%
Bins con hielo	2.403	193	-92,0%
Smolts	17.117	9.278	-45,8%
Redes	815	3.017	270,2%
Otras cargas	11.751	9.430	-19,8%
<b>Subtotal</b>	<b>81.827</b>	<b>105.711</b>	<b>29,2%</b>

Fuente: Empormontt

### Terminal de Transbordadores Abril – Septiembre 2012/2013 (en ton.)

	2012	2013	Desviación
Tara vehículos	127.263	140.654	10,5%
Carga surtida	192.792	212.462	10,2%
Otras cargas	20.731	18.417	-11,2%
<b>Subtotales</b>	<b>340.786</b>	<b>371.533</b>	<b>9,0%</b>

Fuente: Empormontt

### Consolidado todos los Terminales Abril – Septiembre 2012/2013 (en ton.)

	2012	2013	Desviación
Muelle Comercial	587.641	605.150	3,0%
Term. Transbordadores	340.786	371.533	9,0%
Term. Port. Chiloé	81.827	105.711	29,2%
<b>Totales</b>	<b>1.010.254</b>	<b>1.082.394</b>	<b>7,1%</b>

Fuente: Empormontt

## Empresa Portuaria Chacabuco

### Transferencia de carga por muelles (en ton.) Enero - Septiembre 2013/2012

	Embarque			Desembarque			Total		
	2013	2012	%	2013	2012	%	2013	2012	%
Muelle Comercial	104.526	96.392	0,08	51.057	70.038	(0,27)	155.583	166.430	(0,06)
Terminal de Transbordadores	75.344	72.574	0,03	109.519	107.299	0,02	184.863	179.873	0,02
Muelle Flotante	10	13	(0,23)	4	4	0	14	17	(0,17)
<b>Total</b>	<b>179.880</b>	<b>168.979</b>	<b>(0,06)</b>	<b>160.580</b>	<b>177.341</b>	<b>(0,09)</b>	<b>340.460</b>	<b>346.320</b>	<b>(0,01)</b>

Fuente: Emporcha

## Empresa Portuaria Chacabuco

### Desembarque de carga por muelles y productos (en ton.) Enero - Septiembre 2013/2012

U. Negocio Productos	Ene.	Feb.	Mar.	Abr.	May.	Jun.	Jul.	Ago.	Sept.	Total 2013	Total 2012	%
<b>Muelle Comercial</b>												
Salmón fresco	215	188	256	540	706	748	863	528	852	4.896	29.307	(0,83)
Otra pesca fresca	1.692	1.070	1.492	2.108	1.862	1.978	3.461	2.447	2.755	18.865	15.665	0,20
Carga general	1.922	2.208	1.668	2.203	1.402	1.878	2.449	1.940	1.894	17.564	12.352	0,42
Contened. vacíos	478	1.073	781	142	251	490	556	786	299	4.856	5.039	(0,03)
Otros pescados cong.	0	175	0	0	0	0	795	928	368	2.266	5.402	(0,58)
Peligrosos diversos	30	90	125	229	60	256	191	167	400	1.548	858	0,80
Cemento	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	686	(1)
Combustible	0	2	104	0	0	0	0	0	0	106	383	(0,72)
Marisco fresco	0	52	63	66	53	37	58	39	27	395	317	0,24
Otros	0	0	0	0	0	28	0	221	312	561	29	18,34
<b>Subtotal</b>	<b>4.337</b>	<b>4.858</b>	<b>4.489</b>	<b>5.288</b>	<b>4.334</b>	<b>5.415</b>	<b>8.373</b>	<b>7.056</b>	<b>6.907</b>	<b>51.057</b>	<b>70.038</b>	<b>(0,27)</b>
<b>Terminal de Transbordadores</b>												
Carga gen. en veh.	6.682	5.868	7.576	7.221	6.779	5.373	5.781	7.017	6.865	59.162	58.527	0,01
Tara vehículos	4.606	4.435	4.884	5.224	4.680	3.665	4.015	4.347	3.976	39.832	34.912	0,14
Cemento	518	281	687	248	172	218	383	59	243	2.809	5.174	(0,45)
Madera Elaborada	521	535	589	631	503	229	336	561	299	4.204	4.777	(0,11)
Maq. y estruc. ind.	139	206	364	349	179	94	29	68	82	1.510	2.272	(0,33)
Peligrosos diversos	271	59	127	172	86	123	87	60	29	1.014	560	0,81
Otros congelados	0	0	0	0	0	19	0	0	0	19	523	(0,96)
Alimento para peces	70	88	27	59	27	83	25	61	102	542	47	10,53
Ganado	17	0	37	0	16	5	11	0	43	129	215	(0,4)
Otros	19	6	13	15	148	52	0	39	6	298	291	0,02
<b>Subtotal</b>	<b>12.843</b>	<b>11.478</b>	<b>14.304</b>	<b>13.919</b>	<b>12.590</b>	<b>9.861</b>	<b>10.667</b>	<b>12.212</b>	<b>11.645</b>	<b>109.519</b>	<b>107.298</b>	<b>0,02</b>
<b>Muelle Flotante</b>												
Carga general	0	0	2	0	1	0	0	0	0	3	4	(0,25)
<b>Subtotal</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>0</b>
<b>Totales</b>	<b>17.180</b>	<b>16.336</b>	<b>18.795</b>	<b>19.207</b>	<b>16.925</b>	<b>15.276</b>	<b>19.040</b>	<b>19.268</b>	<b>18.553</b>	<b>160.580</b>	<b>177.340</b>	<b>(0,09)</b>

Fuente: Emporcha

### Embarque de carga por muelles y productos (en ton.) Enero - Septiembre 2013/2012

U. Negocio Productos	Ene.	Feb.	Mar.	Abr.	May.	Jun.	Jul.	Ago.	Sept.	Total 2013	Total 2012	%
<b>Muelle Comercial</b>												
Concen. de Zinc	0	5.606	5.915	12.479	0	9.523	0	5.693	0	39.216	31.245	0,25
Carga general	608	683	1.010	968	934	971	1.136	1.099	1.073	8.482	22.748	(0,62)
Salmón congelado	4.828	5.726	2.689	691	304	1.222	1.200	366	1.018	18.044	11.553	0,56
Concen. de Oro	1.119	0	1.447	1.639	0	1.559	1.311	1.094	1.633	9.802	7.342	0,33
Otros pesc. cong.	206	234	453	494	223	195	1.430	1.505	726	5.466	7.472	(0,26)
Alevines	264	0	0	2.677	1.599	2.529	1.704	0	0	8.773	2.953	1,97
Concen. de Plata	557	164	748	497	583	395	393	1.109	1.420	5.866	4.603	0,27
Combustible	427	502	295	575	485	441	679	433	568	4.405	3.758	0,17
Trucha congelada	0	0	0	0	207	646	344	26	0	1.223	2.177	(0,43)
Otros	219	369	192	107	281	1.146	196	437	303	3.250	2.541	0,27
<b>Subtotal</b>	<b>8.228</b>	<b>13.284</b>	<b>12.749</b>	<b>20.127</b>	<b>4.616</b>	<b>18.627</b>	<b>8.393</b>	<b>11.762</b>	<b>6.741</b>	<b>104.527</b>	<b>96.392</b>	<b>0,08</b>
<b>Terminal de Transbordadores</b>												
Tara vehículos	3.558	3.786	4.748	5.047	4.423	3.266	3.894	3.411	3.393	35.526	32.043	0,10
Carga general en veh.	2.060	2.382	2.001	2.265	1.917	1.633	1.875	1.866	1.851	17.850	20.006	(0,10)
Ganado	429	862	1.563	1.712	1.415	1.003	591	672	519	8.766	8.279	0,05
Salmón congelado	426	488	434	832	875	694	717	633	869	5.968	5.410	0,10
Harina de pescado	396	967	1.166	365	566	361	236	391	234	4.682	3.674	0,27
Concen. de Plata	195	0	367	0	0	0	0	0	0	562	0	0
Concen. de Oro	0	200	0	0	0	0	0	0	0	200	285	(0,29)
Otros congelados	0	0	0	0	0	0	0	0	36	36	877	(0,95)
Otros pescados cong.	0	0	0	55	117	0	0	0	85	257	239	0,07
Otros	210	141	291	347	126	84	10	101	187	1.497	1.761	(0,14)
<b>Subtotal</b>	<b>7.274</b>	<b>8.826</b>	<b>10.570</b>	<b>10.623</b>	<b>9.439</b>	<b>7.041</b>	<b>7.323</b>	<b>7.074</b>	<b>7.174</b>	<b>75.344</b>	<b>72.574</b>	<b>0,03</b>
<b>Muelle Flotante</b>												
Carga General	0	0	4	0	1	2	3	0	0	10	15	(0,33)
<b>Subtotal</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>10</b>	<b>15</b>	<b>(0,33)</b>
<b>Totales</b>	<b>15.502</b>	<b>22.110</b>	<b>23.323</b>	<b>30.750</b>	<b>14.056</b>	<b>25.670</b>	<b>15.719</b>	<b>18.836</b>	<b>13.915</b>	<b>179.881</b>	<b>168.981</b>	<b>0,06</b>

Fuente: Emporcha

## Empresa Portuaria Austral

### Transferencia total (en ton.) Enero – Octubre 2013

Fuente: Empresa Portuaria Austral

Meses	Carga total
Enero	53.359
Febrero	37.656
Marzo	49.283
Abril	42.132
Mayo	54.215
Junio	36.931
Julio	42.629
Agosto	43.222
Septiembre	41.678
Octubre	41.448
Acumulado	442.553

### Transferencia de carga contenedorizada (en ton.) - Enero – Octubre 2013

Fuente: Empresa Portuaria Austral

Meses	Carga total
Enero	15.746
Febrero	15.480
Marzo	24.215
Abril	14.852
Mayo	22.668
Junio	21.159
Julio	20.248
Agosto	26.359
Septiembre	23.906
Octubre	20.663
Acumulado	205.266

### Transferencia de carga fraccionada (en ton.) - Enero – Octubre 2013

Fuente: Empresa Portuaria Austral

Meses	Carga total
Enero	27.445
Febrero	13.047
Marzo	18.513
Abril	19.905
Mayo	19.506
Junio	4.782
Julio	17.390
Agosto	10.187
Septiembre	10.688
Octubre	15.640
Acumulado	157.102

### TEU's movilizados Enero – Octubre 2013

Fuente: Empresa Portuaria Austral

Meses	Carga total
Enero	1.991
Febrero	2.074
Marzo	2.740
Abril	1.494
Mayo	2.148
Junio	2.092
Julio	2.092
Agosto	2.858
Septiembre	2.965
Octubre	2.299
Acumulado	22.753

## Hotel Alonso de Ercilla

★★★

EN EL CENTRO COMERCIAL Y  
FINANCIERO DE CONCEPCION

- Confortables habitaciones
- Calefacción central
- Servicio de habitaciones y cafetería las 24 horas
- Sala Privada de Internet e Internet Inalámbrico
- Tv cable y DIRECT TV
- Sala de reuniones equipadas para 10, 18, 35 y 90 personas
- Amplio estacionamiento



Colo Colo 554 Casilla 188 • Tel. (56-41) 222.7984 - Fax (56-41) 223.0053  
e-mail: halonsoe@entelchile.net • <http://www.hotelalonsodeercilla.cl>  
CONCEPCION • CHILE



## *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