



Cruceros: Vientos a favor en aguas chilenas

www.maritimoportuario.cl • Edición N°067 - Diciembre 2013

¿Quiénes
ganan con la
Alianza P3?

Pág. 36

Ciudades puerto:
En la batalla contra
el centralismo

Pág. 22

Balance portuario
2013: De dulce y
de agraz

Pág. 08

Tareas pendientes
de nuestra Marina
Mercante

Pág. 25



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

Agencias Marítimas Agental Ltda.

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

NUESTRA MISIÓN

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.

08 Balance portuario 3T/2013: De dulce y de agraz



22 Ciudades puerto: En la batalla contra el centralismo



25 ARMASUR: "Necesitamos un reglamento específico que haga más competitiva a nuestra marina mercante"



36 ¿Quiénes ganan con la Alianza P3?



03	Editorial
04	Nuevo sistema logístico para la Comunidad Portuaria de Valparaíso
16	IST premió empresas con buenas prácticas preventivas y laborales
18	Mejillones, un muy buen año
20	Chile, reelegido miembro del Consejo de la OMI
28	RSE: Puerto Arica con Norma ISO 50001 de eficiencia energética
30	Historias de Mar: RAM Poderoso, la lenta extinción de un gigante
32	Destacados
34	Cruceros
40	Van y Vienen
41	Estadísticas Portuarias

Foto: Centizea de Emporment.



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

Nº67 Diciembre 2013 
ISSN 0717-5507

www.maritimoportuario.cl

AGUNSA

Más de 50 años *generando confianza* en nuestros clientes

Agenciamiento
Portuario



Lanchas y
Remolcadores



Representaciones
Aéreas



Pilotaje
Estrecho de
Magallanes



Equipos
Portuarios



Representaciones
Marítimas



Bunkering



www.agunsa.com

Proyecciones de crecimiento para Chile en 2014

En su último Informe de Política Monetaria (IPOM) de 2013 presentado ante la Comisión de Hacienda del Senado, el Banco Central (BC) sostuvo que la desaceleración de la economía continuará durante el año en curso, rebajándose la proyección de crecimiento y abriéndose la puerta a nuevos recortes en las tasas de interés. En efecto, el BC en su Informe estimó que el PIB crecerá entre 3,75% y 4,75% durante 2014, proyección algo más moderada que la de su IPOM de septiembre, cuando había señalado un crecimiento para 2014 de entre un 4% y 5%.

Al respecto, el presidente del BC, Rodrigo Vergara, explicó que *"no cambia la visión general de la economía, hay una situación financiera sólida, una situación fiscal muy solvente, una política monetaria con un Banco Central autónomo y con espacio en términos de política monetaria, por lo tanto, creemos que el país tiene las herramientas necesarias para enfrentar este escenario externo algo menos favorable"*.

Desde los gremios y Hacienda, las proyecciones son dispares. Mientras Hacienda cree que Chile crecerá entre un 4,5% y 4,9%, la Sociedad Nacional de la Minería sitúa ese porcentaje entre un 4 y 4,5%, con una baja en el precio del cobre (rondando entre US\$ 3 y 3,2/libra); la Cámara de Comercio de Santiago estima un 4,3%, con una moderación en el consumo de los hogares y la Sofofa, más pesimista, considera que el PIB crecerá menos de un 4%.

¿Por qué interesan estas proyecciones? Porque que el crecimiento económico de una nación se refleja directamente sobre su comercio exterior y el correspondiente nivel de transferencia por sus terminales portuarios. Si nuestro intercambio de mercancías merma, nuestros puertos deben enfrentar dicha coyuntura adversa con una gestión más eficiente, optimizando costos a lo largo de toda su cadena de valor. La competitividad y productividad de un puerto no sólo se mide en su velocidad de transferencia (número de unidades TEU's movilizadas por buque) y menores tiempos de espera y estancia del buque en puerto. También se valoriza respecto de estar capacitados para ofrecer una administración moderna a la carga, haciendo uso eficiente de las instalaciones portuarias, además de aplicar correctamente indicadores de productividad, considerando factores como la modernización de la infraestructura, conectividad vial y ferroviaria del puerto, facilidad en los accesos, disponibilidad de mano de obra, espacios adecuados, y grúas de última generación, entre muchos otros.

Dado lo anteriormente expuesto, resulta interesante tener a la vista el último Informe de Competitividad Mundial (2013-2014) que elabora el Foro Económico Mundial (*World Economic Forum, Davos*) año a año. En dicho reporte, Chile lidera en términos de competitividad la región de América Latina, ocupando el lugar número 34 sobre un total de 148 países. Un sólido entorno macroeconómico (17º) con una adecuada estructura institucional (28º), un presupuesto público equilibrado y bajos niveles de deuda pública, proveen a nuestro país de sólidas bases que le permiten sostener y mantener su liderazgo competitivo en la región.

Este informe de Competitividad presenta un índice compuesto por 12 pilares. Uno de ellos, el de Infraestructura registra un leve retroceso con respecto a la medición anterior, pasando del lugar 45 al 46. Ello se explicaría puesto que Chile ha ido perdiendo lugares en infraestructura aérea, vial y ferroviaria. Dada nuestra ubicación geográfica y la apertura de nuestro mercado, la conectividad es un tema relevante para nuestra competitividad. No obstante lo anterior, el indicador que mide la calidad de la infraestructura portuaria –dada su importancia en el desarrollo del comercio internacional–, denota una mejoría con respecto a la anterior medición, subiendo del puesto 34 al 32. Cifras como para tener en cuenta. 🌐



COMUNIDAD PORTUARIA DE VALPARAÍSO ANALIZÓ IMPACTOS DE SU NUEVO SISTEMA LOGÍSTICO

EFICIENCIA, INNOVACIÓN Y COMPETITIVIDAD SON LOS CONCEPTOS SOBRE LOS CUALES SE LEVANTA EL SILOGPORT, SISTEMA QUE HACE SUYAS LAS NECESIDADES DEL CLIENTE FINAL Y LA SUSTENTABILIDAD DE LA TOTALIDAD DE LAS OPERACIONES PORTUARIAS.

Cerca de 450 personas participaron en el Segundo Encuentro de Logística y Comercio Exterior que el 27 de noviembre pasado reunió en Viña del Mar a importadores y exportadores pyme, proveedores de servicios para el comercio exterior, académicos y miembros de la comunidad logística regional.

Este Encuentro de Logística, organizado por Puerto Valparaíso en conjunto con el Foro Logístico de Puerto Valparaíso (Folovap), busca convertirse en una instancia donde los actores públicos y privados más relevantes de la cadena logística-portuaria comparten información

de primera línea para sus operaciones, así como las modalidades de venta en el comercio exterior, los acuerdos de libre comercio del país y programas de fomento a las exportaciones, entre otros.

En esta ocasión, se revisó la presente situación del comercio exterior y se analizó el funcionamiento de la plataforma de interacción entre pymes y proveedores de la cadena logística-portuaria, oportunidad propicia para que Puerto Valparaíso presentara las ventajas del nuevo Sistema de Información Logístico de Puerto Valparaíso (Silogport), que comenzará a operar durante el primer semestre de 2014.

Este, nació luego de un acabado estudio de las problemáticas de toda la cadena, dando origen a una mirada integral, con foco en la eficiencia, innovación y competitividad y que hace suyas las necesidades del cliente final y la sustentabilidad de la totalidad de las operaciones portuarias.

La jornada comenzó con la ponencia “El comercio exterior chileno en la actualidad y sus tendencias”, a cargo de Ana María Villena, Phd en Economía de la Universidad de Miami y académica de la UC de Valparaíso. Luego, fue el turno de Álvaro Echeverría, vicepresidente ejecutivo de la Cámara de Comercio Asia Pacífico, quien disertó sobre “¿Qué pasa con el gigante asiático: China?”.

La hora del branding y marketing

Las ponencias que sintetizaron los consejos para pequeños y medianos exportadores e importadores, estuvieron a cargo de Carlos Escudero, jefe de Fiscalización de la Dirección Regional de Aduana, denominada “Lo que importa cuando importas”, y de Carlos Amin, director de Asexma, quien explicó “¿Cómo y por qué exportar productos manufacturados?”.

Bill Bocic, gerente comercial de Servicios a la Minería y Contenedores de Agunsa, expuso sobre “El impacto de la gestión logística en los costos de una operación del comercio exterior”, señalando que el costo del transporte no es el principal valor, sino que lo que cuenta es quién lo hace mejor para llegar just in time con la carga. *“El desafío actual es ver a la cadena logística como un todo, un sistema, donde todo cuenta: la modernidad y mantención de los camiones, la capacitación de los choferes, los seguros, costos financieros, costos fijos como combustibles, viáticos, peajes, etc. Considerando que los costos fijos son crecientes, entonces hay que procurar mantener los camiones en movimiento, y reduciendo al mínimo los tiempos de espera en puertos”*. Para ello, es necesario mantener una perfecta coordinación con los terminales, Aduana y controles, documentación y otros. *“A la vez que disponer de políticas de Estado a largo plazo, toda vez que nuestros terminales no pueden entrar en colapso dentro de los próximos 20 años. Para ello, también será necesario optimizar los accesos viales y ferroviarios y avanzar hacia un sistema multimodal”*, precisó Bocic.

Silogport: un market place on line

Luego, Gonzalo Davagnino, gerente de Logística de Puerto Valparaíso, desarrolló: “Silogport: comercio exterior eficiente”.

Harald Jaeger, gerente general de Puerto Valparaíso, detalló que este nuevo sistema de información cambiará la forma de gestionar las operaciones logísticas del comercio exterior en Chile.

A la fecha, el sistema logístico implementado en 2008 por Puerto Valparaíso ha significado ahorros por US\$ 66 millones anuales a la cadena portuaria. Con la próxima entrada en vigencia de Silogport, se recibirán nuevos impactos positivos en tiempo y dinero, asociado a la reducción de trámites presenciales y digitación de datos.

Silogport es una herramienta desarrollada por Puerto Valparaíso, que ha implicado una inversión superior a los US\$ 10 millones y que asume los desafíos que impone el mercado con relación a mejorar la competitividad del comercio exterior chileno, anticipándose a los desarrollos de infraestructura que proyecta el puerto.

El sistema permite el intercambio y difusión de información del estado documental y físico de las cargas y su medio de transporte, durante las distintas fases del proceso logístico-portuario, además de la sistematización de las acciones necesarias para la realización y coordinación de operaciones de comercio exterior. La idea será integrar a todos los operadores de la cadena logística con el objeto de optimizar la gestión documental, obteniendo una trazabilidad completa de la carga. Con ello, se transparentarán los procesos y se podrá anticipar a la demanda de servicios en el sistema portuario. En síntesis, generar un *market place* en una plataforma de servicios para los importadores y exportadores, donde los distintos proveedores de servicios estarán rankeados según su eficiencia.



Marítimo Portuario, en su calidad de media partner, asistió al Encuentro de Logística.

Silogport eliminará procesos documentales, la duplicidad de información, reducirá las gestiones presenciales y algunas informalidades con las que se trabaja hoy en algunos nodos de la cadena logística portuaria. Además, podrá anticipar demanda en distintos puntos, lo que permitirá planificar los recursos.

Consejos de Escudero y Amin para exportadores e importadores

- Llegar directo a los consumidores finales
- Conocer efectivamente los mercados a los cuales se quiere llegar
- Participar en giras oficiales del país y en ferias temáticas en el extranjero
- Estar presentes en duty-free, grandes cadenas, hoteles y aviones
- Registrar las marcas propias
- Apoyarse en los servicios que ProChile y otras entidades ofrecen
- Construir planes estratégicos de publicidad, marketing e imagen de marca
- Contar con folletería, catálogos y brochures en el idioma local de los mercados de destino



Gerentes de Hamburg Süd, Hapag Lloyd y MOL Chile analizaron los principales desafíos que enfrenta el mercado naviero en la actualidad.



ProChile y BancoEstado dieron a conocer sus respectivos programas de fomento a las exportaciones.


Lo que dijeron los expertos

Luego de las exposiciones, se desarrollaron tres paneles de expertos. El primero, fue "Financiamiento exterior y Programa de Fomento a las exportaciones", a cargo de María José Godoy, de ProChile y Alexis Herrera, subgerente comercial de Comex, de BancoEstado.

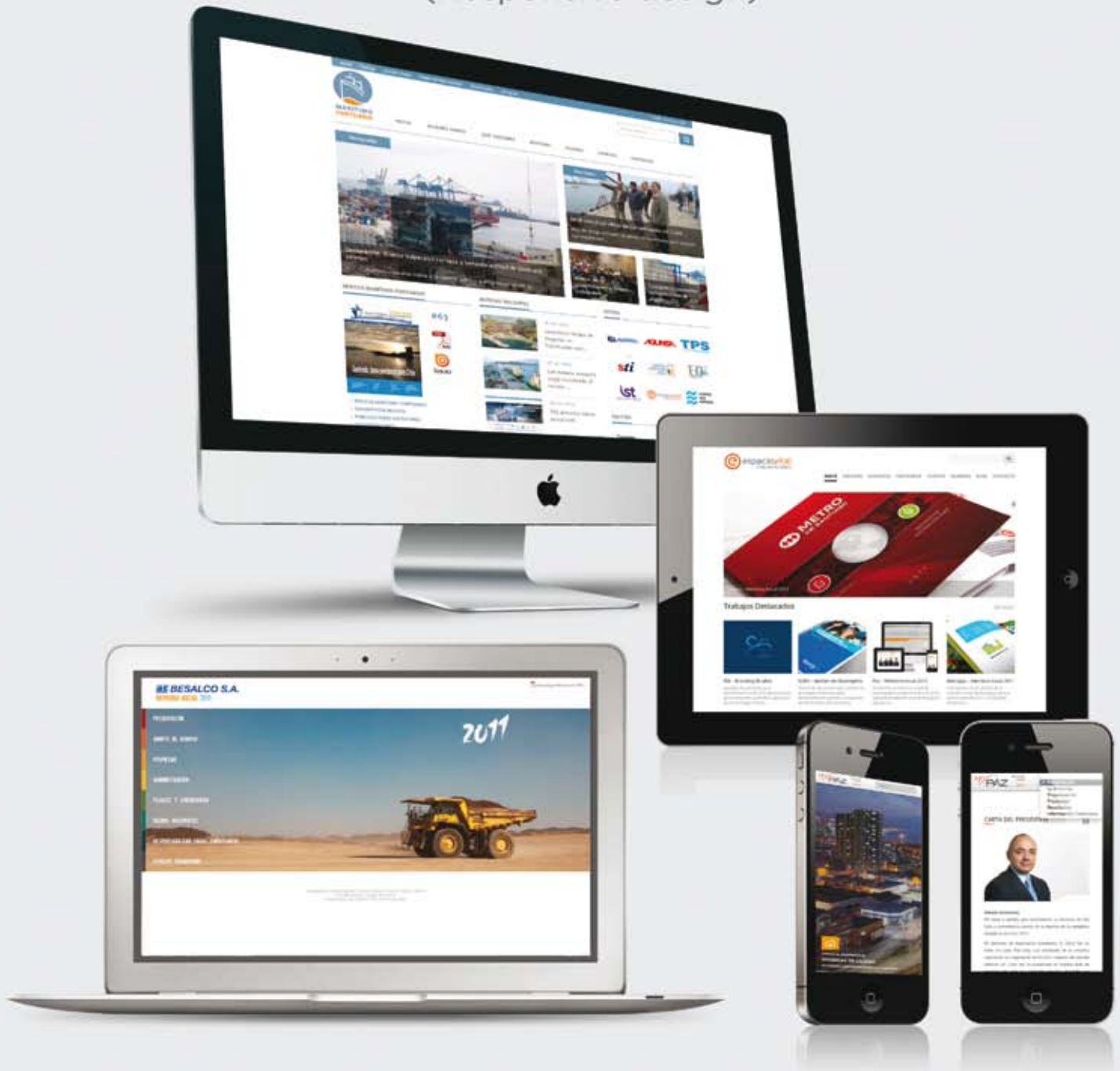
El segundo panel fue "Puerto conectado al mundo: Servicios navieros liner que operan en Puerto Valparaíso", a cargo de Teresa Otero, sales manager-West Coast South America de Hamburg Süd; Carolina Facusse, sales manager execution de Hapag Lloyd; y Paulo Biazotti, regional comercial manager de MOL Chile. Los representantes de estas navieras analizaron diferentes desafíos que la industria deberá enfrentar a mediano plazo, como lo que implicará para el comercio internacional la expansión del Canal de Panamá, la sobre oferta de fletes y naves de gran calado, cambios en los tramos West Coast y Sudamérica y los nuevos problemas de caja que podrían enfrentar las principales navieras a nivel global.

Finalmente, se llevó a cabo el panel "La logística de la carga de contenedores", presentado por Andrea Ramos, gerente de Operaciones de Plus Cargo y Sebastian Stephens, director de la Cámara Aduanera.

El Director Regional del SAG Valparaíso, Pablo Vergara Cubillos, explicó que *"este encuentro se relaciona de manera muy directa con una de nuestras principales líneas de trabajo, que es la cadena logística portuaria, a través de los terminales de Valparaíso, San Antonio, Quintero y Ventanas. Somos parte importante de este eje, que se vincula con las exportaciones e importaciones. En definitiva, y como Ministerio de Agricultura, trabajamos para ser eficientes y entregar un servicio de calidad y que otorgue plena garantía a nuestros clientes"*.

En tanto, Harald Jaeger, resaltó la importancia del Servicio Agrícola y Ganadero dentro de la cadena portuaria, precisando que *"el SAG es fundamental en sus procesos de certificación, inspección y verificación de la calidad de las cargas que ingresan y salen del país. Veo en el SAG a una institución comprometida con la actividad portuaria y con el puerto de Valparaíso en particular, esto se manifiesta a través de un trabajo sistemático que la institución ha desarrollado con los puertos de la región"*. 

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:



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

 **espaciovital**
COMUNICACIONES



BALANCE PORTUARIO 3T/2013: DE DULCE Y DE AGRAZ

DURANTE LOS PRIMEROS NUEVE MESES DE 2013, EL INTERCAMBIO COMERCIAL DE CHILE TOTALIZÓ US\$ 117.849 MILLONES, MONTO UN 3% SUPERIOR AL ANOTADO EN SIMILAR LAPSO DE 2012, REGISTRÁNDOSE UN MAYOR DINAMISMO DE LAS IMPORTACIONES EN EL PERÍODO.

Según el informe *“Comercio Exterior de Chile/ Enero – septiembre 2013”* publicado en noviembre pasado por el Departamento de Estudios de la Dirección General de Relaciones Económicas Internacionales (Direcon) del Ministerio de EE.EE., durante el lapso señalado *“las exportaciones ascendieron a US\$ 57.604 millones con un alza anual de 1,1%. Un menor ritmo de expansión fue afectado por la caída de 0,4% en los envíos de cobre, que sumaron US\$ 29.491 millones. Ello como resultado de los menores precios del mineral, situándose en promedio un 7,3% por debajo del registrado a igual período de 2012 (US\$ 3,61/libra). En tanto, los envíos de celulosa se incrementaron un 8% totalizando US\$ 1.863 millones, favorecidos por mejores precios del producto”*.

Destaca un alza anual de las exportaciones de un 4%, excluyendo minería y celulosa, que totalizaron US\$ 23.356 millones. Ello se explica, en parte, por la recuperación de los envíos de frutas que sumaron US\$ 4.315 millones con una expansión de 16%, y mayores embarques de salmón en un 31%, registrando US\$ 1.933

millones. También, se mantienen positivos envíos de productos metálicos, maquinarias y equipos, así como los forestales y muebles de madera. Sin embargo, persiste la caída en productos químicos con una baja de 7%.

En términos globales, el informe precisa que *“durante 2013, se mantiene la incertidumbre sobre la velocidad de la recuperación económica mundial. A pesar del mayor ritmo de crecimiento de la economía de EE.UU. y la salida de la recesión en el área euro, la evolución futura de ambas es incierta. A lo anterior, se suma el menor ritmo de expansión de varias economías en desarrollo. En su reciente estimación de octubre, el Fondo Monetario Internacional (FMI) proyecta un crecimiento real del PIB mundial de 2,9% para 2013 (tres décimas de punto porcentual menores a la previa estimación de julio) y de 3,6% para 2014”*.

Respecto de los principales socios comerciales, China lidera las compras realizadas desde el mercado externo con un 23,4% del total exportado en el periodo, superando a la Unión Europea



(15,0%), EE.UU. (13,6%) y Japón (9,7%). Los envíos a China se recuperan ascendiendo a US\$ 13.485 millones con un crecimiento anual superior al 6%, mientras a EE.UU. se expanden en 13%, con US\$ 7.821 millones. Sin embargo, persiste la contracción de los envíos a la Unión Europea y Japón, los que anotan una baja en torno al 3% y 11%, respectivamente.

Si bien un menor ritmo de expansión afectó al comercio mundial, es posible evidenciar una recuperación en el comercio de Chile, lo que se ve directamente reflejado en las cifras de transferencia y los resultados financieros obtenidos por nuestros terminales portuarios al tercer trimestre de 2013.

• Empresa Portuaria de Arica

Al examinar los resultados obtenidos por la Empresa Portuaria de Arica al cierre del 30 de septiembre 2013, se aprecia que los activos corrientes disminuyeron en un 58,1% equivalentes a MM \$ 4.631, respecto de similar lapso de 2012, destacándose una baja en “Otros

Activos no Financieros” debido al avance de las obras del proyecto de “Rehabilitación y Remediación” (RyR) del Ferrocarril Arica – La Paz (FCALP) y, por ende, las respectivas cancelaciones de los estados de pagos hasta abril de 2013 (MM\$ 920). A lo anterior, se sumó que en mayo de 2013 concluyó el convenio de mandato de Administración por la RyR de la vía Férrea del FCALP, entre Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE) y Empresa Portuaria Arica, procediéndose a reintegrar a EFE la suma de MM\$ 4.433.

Durante el periodo analizado, Empresa Portuaria Arica anotó utilidades por M\$ 1.434.903, monto superior en un 64% al de 2012, cuando fue de M\$ 874.799. Esto se explica por mayores ingresos por actividades ordinarias por MM\$ 128, una baja de MM\$ 156 en los costos y gastos y un aumento de MM\$ 291 en los impuestos a las ganancias (efecto positivo).

Dentro de los ingresos destacaron aumentos en la TUP (Tarifa de Uso de Puerto) por MM\$ 285, cifra un 45% superior a 2012. Lo anterior, por un mayor registro de naves atendidas y más toneladas de registro

Puerto San Antonio

Líder en Transferencia de Carga

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

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



facturadas entre enero – septiembre 2013, respecto de 2012. (302 naves en 2013 y 217 naves en 2012 (+39%); y 6.636.464 TRG en 2013 y 4.838.570 TRG en 2012 (+37%).

Como contraparte al incremento de la TUP, disminuyó en MM\$ 170 el concepto de “Otros Servicios”, por la suspensión de la remuneración que percibía Portuaria Arica de EFE, en agosto de 2012, de 1.100 UF mensuales, a raíz del término del convenio mandato para la administración del proyecto de “Operación y Mantenimiento del Ferrocarril Arica La Paz”, no obstante, estos ingresos estaban asociados a gastos asumidos por EPA y correlacionados bajo el concepto de “Remuneraciones”.

Finalmente, los “Gastos del Directorio y Administración” fueron de MM\$ 27, cifra un 14,8% superior a la de 2012, lo que se explicado dado que Empresa Portuaria Arica es el estamento gubernamental válido como interlocutor único ante las autoridades y entidades bolivianas. Uno de los roles estratégicos de la Compañía, es la de coordinar y establecer diálogos de confianza y equilibrios comerciales, entre el concesionario del Puerto de Arica y el Organismo Aduanero representante de las Cargas de Importación Boliviana – ASPB – Administradora de Servicios Portuarios Bolivianos, ocupándose en alcanzar consensos con el reajuste tarifario que contemplan los acuerdos bilaterales y cuya vigencia se inicia en enero de 2014.

A lo anterior, destacó la labor desarrollada en la Corporación de Puertos del Conosur, donde Empresa Portuaria Arica está representada por su vicepresidente de Directorio, y quien ocupa el cargo de presidente de la misma. En el mismo contexto, Puerto de Arica estuvo presente en el Seatrade de Miami (EE.UU.) en marzo de 2013, y en su versión de Chile en mayo de 2013, donde la Compañía fue representada

por su presidente y vicepresidente de Directorio. De igual forma, auspició en junio de 2013 en Bogotá (Colombia), el XXII Congreso Latinoamericano de Puertos (AAPA), donde participó como expositor el presidente de la Compañía.

• Empresa Portuaria de Iquique

En los primeros nueve meses de 2013, destacó el aumento de la valorización de los activos no corrientes bajo el ítem de Propiedades, planta y equipos, en M\$2.767.844, monto un 4,11% superior con respecto a diciembre de 2012. Ello se generó por mayores Construcciones en Curso, donde el proyecto “Construcción Relleno Poza Bote Salvavidas” (en ejecución) tuvo un aumento de M\$ 1.388.242. Además, se sumó la nueva obra construida por el Concesionario de “Estabilización sísmica del Sitio 3”, la que ascendió a M\$ 2.149.132. Ambos incrementos fueron compensados por la depreciación del período alcanzando M\$3.487.228.

Al 30 de septiembre de 2013, las utilidades de la Empresa ascendieron a M\$ 2.158.298, monto un 29,3% superior al de igual lapso de 2012, cuando alcanzaron a M\$ 1.668.789.

Durante el ejercicio de 2013, se continuó con la ejecución de proyectos de inversión de gran envergadura, significando desembolsos por M\$1.673.547. Al 30 de septiembre de 2012, el flujo de inversión ascendió a M\$ (1.871.607), considerando el ingreso percibido de la liquidación de la boleta de garantía del contrato mantenido con “S y S Inmobiliaria Ltda.” ascendente a M\$333.458, un desembolso por obras de inversión por M\$2.332.055 y un ingreso de M\$126.990, proveniente de los intereses de las inversiones temporales y utilidad en contrato de forward.

• Empresa Portuaria Antofagasta

También la Empresa Portuaria Antofagasta registró ganancias en el lapso analizado. En efecto, **sumó utilidades por M\$ 1.722.020, lo que se compara con los M\$ 1.658.482 de igual periodo de 2012.** En tanto, al 30 de septiembre de 2013, el indicador de liquidez corriente aumentó en un 42,7%, con relación a igual periodo de 2012, generado por el incremento en depósitos a plazo.

La rentabilidad del patrimonio al 30 de septiembre de 2013 fue de un 2,57%, superior en un 2,44% respecto de 30 de septiembre de 2012 (2,51%). La principal causa fue la mayor utilidad después de impuestos obtenida, producto del incremento de la tasa de Impuesto a la Renta.

El flujo originado por actividades de inversión en el tercer trimestre 2013 fue positivo por un monto de M\$447.029, cuyo componente principal fueron los intereses ganados en inversiones financieras producto de los excedentes de efectivo, generados por venta de terreno.

• Empresa Portuaria Coquimbo

La comparación de las cifras a septiembre 2013 e igual período de 2012, muestra una diferencia importante en los ingresos ordinarios, pues el primer trimestre de 2012 la Empresa Portuaria Coquimbo administraba el 100% del Frente de Atraque, donde producto de la temporada de fruta, se generaba del orden del 50% de los ingresos del año. Dicho Frente, ahora es operado por el Concesionario TPC, donde los ingresos por concepto de canon de arriendo del frente de atraque se prorratan en forma mensual por un monto del orden de los MM\$ 72.

Durante 2013 las ventas disminuyeron en un 25% y a pesar de la baja en los costos y gastos en un 22%, esto afectó los índices de rentabilidad.

Las ventas se vieron disminuidas debido a que el primer trimestre de 2012 EPCO generaba el 50% de los ingresos del año. Desde abril de 2012 en adelante, los ingresos mayores percibidos obedecen al pago del canon de arriendo del concesionario y a pesar de la baja en los costos, esto afectó la utilidad final del ejercicio a septiembre de 2013. Por esta razón, **al tercer trimestre de 2013 las utilidades sumaron M\$ 141.083, lo que compara con las M\$ 306.471 obtenidas al tercer trimestre de 2012.**

El Puerto de Coquimbo es el único puerto de la Región autorizado para realizar embarques y/o desembarques de cargas de tipo general, no existiendo competencia que permita establecer un grado de comparación en términos de cargas movilizadas. En este sentido, en la región existen puertos específicos de tratamiento exclusivo para ciertas cargas, como el Puerto Chungo (Los Vilos) que embarca concentrado de cobre de la Minera de los Pelambres y el Puerto de Guayacán (Coquimbo) que exporta mineral de Hierro de la Minera Romeral.

• Empresa Portuaria San Antonio

Los ingresos del periodo comprendido entre los meses de enero y septiembre de 2013, crecieron un 8,7% respecto de igual periodo de 2012, explicado por mayores ingresos por canon ascendente a \$456 millones (5,7%) y aumento en el cobro de Tarifa de Uso de Puerto en \$788 millones (13,1%), pues se incrementó la tarifa desde abril de 2013 y hubo más TRG de las naves atendidas en el periodo.

En este marco, **registró utilidades por M\$ 6.051.419 a septiembre de 2013, lo que se compara en forma negativa con los M\$ 9.509.714 anotados a septiembre de 2012, lo que implicó una baja del 36,4%**, explicada por la indemnización de seguros reflejada en Otros Ingresos por naturaleza por M\$10.942, y como consecuencia un mayor Impuesto a la Renta. Ello, no obstante haber anotado un

Porque conocemos el valor
de estar bien informado

MEDIOS DIGITALES
PRENSA ESCRITA
REDES SOCIALES
RADIO
TELEVISION

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

Región de Valparaíso: Carga General Enero / Septiembre 2013

Durante el período señalado, Puerto Valparaíso sumó un tonelaje acumulado de 7.936.813 con un crecimiento de 0,2% y una participación regional de 44,9%. En tanto, Puerto San Antonio alcanzó un tonelaje de 9.588.116 con un aumento de 5,2% y una participación regional de 54,2%. Puerto Ventanas totalizó 151.177 toneladas, con una participación regional de 0,9%. Estos tres puertos sumaron 17.676.106 toneladas en el período enero a septiembre de 2013, volumen un 2,6% superior respecto a igual lapso de 2012.



incremento en el resultado operacional, que sumó M\$ 11.246.953, un 9,3% mayor al de 2012, cuando fue de M\$ 10.288.203, debido principalmente a los Ingresos de operación en su conjunto, los que aumentaron en \$1.489 millones (8,7%) y de un leve alza de los Costos de Operación en \$531 millones (7,7%) generado por mayores Otros gastos por naturaleza en \$680 millones (19,9%) por más asesorías y obras de reparación por los daños generados por el terremoto.

• Empresa Portuaria Valparaíso

El resultado obtenido por la Compañía *a septiembre 2013 alcanzó a M\$ 3.594.916, cifra un 3,34% superior a la de 2012, cuando anotó M\$ 3.478.703*, explicado por un crecimiento del 4,02% en el "Ingreso de actividades ordinarias", principalmente en "Tarifa Uso de Puerto" y "Uso de Muelle de la Nave". A lo anterior, se anotó una baja de 49,19% en "Ingresos financieros" con motivo de una menor disponibilidad de caja e inversiones transitorias por excedentes tomadas a menor plazo y menor tasa vigente en el mercado. A lo anterior, se sumó un aumento del 8,80% en "Otros gastos, por naturaleza" por gastos asociados al Puerto Gran Escala, proceso de Erradicación Caleta Sudamericana y aquellos asociados al proceso de entrega del Terminal 2.

• Empresa Portuaria Talcahuano / San Vicente

Al cierre de septiembre de 2013, Talcahuano / San Vicente *anotó ganancias por M\$ 1.957.343, monto inferior al de 2012, cuando registró ganancias por M\$ 15.729.950*. Los ingresos ordinarios anotaron una baja de M\$ 473.111, con una variación negativo de 9,9% con respecto a similar lapso de 2012. Los ingresos del Puerto de Talcahuano tuvieron un incremento por concepto de arriendo y concesiones, producto de los ingresos por el Muelle Pesquero María Isabel, el que durante los primeros meses de 2012 estaba suspendido. En tanto, los ingresos del Puerto de San Vicente también bajaron por la aplicación de una rebaja por concepto de pérdida de capacidad operativa (43%) por el inicio de las obras que permitirán reconstruir las instalaciones portuarias. Por tanto, la baja en el resultado se explicaría en gran medida por el resultado del rubro Otros ingresos por naturaleza, donde se reflejan los ingresos por la indemnización del seguro por daños a los bienes portuarios de la Empresa a septiembre de 2012. Además, cabe precisar que el Puerto de Talcahuano presentó a septiembre de 2013 una participación en el mercado regional de un 0,13%, lo que se compara con el 0,39% a septiembre de 2012 y el 0,25% a diciembre de 2012.

• Empresa Portuaria Puerto Montt

Durante el periodo analizado, *Empormontt registró utilidades por M\$ 693.481, monto un 12% superior al de 2012, cuando sumó M\$ 614.713*. Al respecto, cabe destacar que en diciembre de 2012 el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT) y la Dirección de Obras Portuarias del Ministerio de Obras Públicas suscribieron con la Empresa un “Convenio de Administración o Explotación de Infraestructura Costera o de Conectividad y Otorgamiento de Subsidio al Servicio de dicha Infraestructura en la Región de Los Lagos”.

Mediante dicho convenio, vigente durante 2013, Empormontt se obligó a administrar o explotar la infraestructura costera o de conectividad señalada. En tanto, el MTT pagará a la Empresa, por concepto de subsidio, un monto equivalente al valor máximo de las tarifas indicadas en un anexo respectivo, por cada recalada realizada en la infraestructura costera o de conectividad.

• Empresa Portuaria Chacabuco

En los primeros nueve meses de 2013, los gastos por depreciación y amortización aumentaron en MM\$ 16.1, (7,9%) por la incorporación de nuevos activos fijos producto de inversiones efectuadas en 2012. Los Otros gastos por naturaleza crecieron en M\$ 23 (5,6%) por la contratación de una empresa para labores de bioseguridad, mayores obras de mantención de infraestructura con respecto al año anterior, mayor prima de seguros y a gastos asociados al traslado de turistas de cruceros, los que aumentaron por mejoramientos del servicio.

En tanto, entre el 16 de febrero y hasta la tercera semana de marzo de 2012, se vio disminuida la actividad de la Empresa por los bloqueos en las rutas de acceso al puerto. En ese período, los ingresos fueron de MM\$ 395.5 versus MM\$ 304.3 de 2012. Contrasta con lo sucedido en el primer trimestre lo ocurrido entre abril y septiembre de 2013 versus igual período de 2012; en el



60 minutos máximo desde que entras hasta que sales del Terminal

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

Si requieres más información escríbenos a comercial@stiport.com.
Bases ante notario Ximena Ricci, San Antonio y publicadas en www.stiport.com





segundo y tercer trimestre de 2013 los ingresos fueron MM\$ 79.4 menores que los logrados en igual período de 2012 (MM\$ 715.6 versus MM\$ 795). La baja en los ingresos, en los últimos seis meses se debió a una menor venta del servicio de conexiones de energía eléctrica, lo que se relaciona con el almacenamiento de carga de salmón congelado de exportación.

Por tanto, el **aumento de la utilidad del ejercicio al 30 de septiembre de 2013 que llegó a M\$ 120.726, un 7,4% superior al de igual período de 2012, cuando fue de M\$ 112.436**, se explica por el menor impuesto a las ganancias, puesto que el resultado antes de este impuesto fue inferior en un 25,6% respecto de septiembre de 2012.

• Empresa Portuaria Austral

Los Ingresos por actividades ordinarias a septiembre de 2013 llegaron a M\$ 2.770.134, siendo inferiores en M\$494.166 respecto a los ingresos obtenidos a igual fecha del período anterior, siendo uno de los principales efectos el depósito de carga de la nave Da Zhong, la que trajo carga de proyecto para inversión en la

provincia de Tierra de fuego Argentina, transfiriéndose la carga a través de Portuaria Austral. **Al 30 de septiembre de 2013 registró utilidades por M\$ 655.881, lo que se compara favorablemente con los M\$ 483.287 de septiembre de 2012.**

Además, hubo un incremento en la transferencia de carga respecto a igual período de 2012, explicado por el desembarque de 14 mil tons. de cemento y la descarga de 11 mil tons. de carga de proyecto. Por tipo de naves, se apreció una baja en la transferencia de las naves porta contenedores, relacionada con carga de cabotaje de desembarque, producto de menores recaladas por efecto del paro portuario que sufrieron los puertos de la zona central y por la regularización de itinerario por parte del armador. Respecto a las naves que prestan servicios a la industria acuícola, hubo una merma por la operación de Nova en la rampa de Tres Puentes y por el traslado de las operaciones de Salmones Magallanes al muelle de Kochifas en Natales. Sobre los pasajeros atendidos fue levemente inferior a 2012, por bajas desde abril en los catamaranes de Puerto Natales y el Ferry. 🌐

COMERCIO EXTERIOR DE CHILE POR SECTOR, TERCER TRIMESTRE 2012-2013
(Millones de US\$)

Sector	2012			2013			Var. III trim. 2013/2012	
	Año	III trim.	IV trim.	I trim.	II trim.	III trim.	%	Monto
EXPORTACIONES (fob)	78.277	17.336	21.300	19.022	20.193	18.661	7,6	1.325
Agricultura, fruticultura, ganadería, silvicultura y pesca extractiva	5.111	712	673	2.066	2.187	857	20,4	146
Minería	48.287	10.697	14.055	10.771	11.497	11.216	4,9	520
Industria	24.879	5.928	6.571	6.184	6.509	6.588	11,1	660
IMPORTACIONES (cif)	79.468	20.392	21.560	19.251	20.000	20.312	-0,4	-79
Agricultura, fruticultura, ganadería, silvicultura y pesca extractiva	1.172	349	355	305	239	315	-9,7	-34
Minería	8.347	1.969	2.175	2.213	2.376	2.073	5,2	103
Industria	69.949	18.073	19.031	16.733	17.385	17.925	-0,8	-148
INTERCAMBIO GLOBAL	157.745	37.728	42.860	38.273	40.193	38.974	3,3	1.246

Fuente: Banco Central de Chile

COMERCIO EXTERIOR DE CHILE, POR PRINCIPALES ÁREAS GEOGRÁFICAS,
ECONÓMICAS Y PAÍSES 2012- SEPTIEMBRE 2013
(Millones de US\$)

Región/área/país	2012			2013			Var. III trim. (%) 13/12
	Año	III trim.	IV trim.	I trim.	II trim.	III trim.	
EXPORTACIONES (fob)							
América	24.559,8	5.451,8	6.677,7	6.747,3	6.793,3	5.697,7	4,5
Asociación Latinoamericana de Integración (Aladi)	12.917,9	3.093,3	3.464,4	2.989,5	3.363,4	3.365,8	8,8
Mercado Común del Sur (Mercosur)	6.052,9	1.365,9	1.665,5	1.355,4	1.612,7	1.626,1	19,0
Argentina	1.070,1	276,6	292,0	241,8	264,5	260,8	(5,7)
Brasil	4.294,4	929,9	1.193,9	951,2	1.188,1	1.192,9	28,3
Acuerdo de Libre Comercio de América del Norte (Nafta)	12.209,3	2.495,2	3.339,5	3.924,4	3.562,8	2.444,9	(2,0)
Estados Unidos	9.580,1	1.882,0	2.662,3	3.227,4	2.813,7	1.793,6	(4,7)
Asia	37.592,2	8.554,8	10.422,8	8.647,9	8.936,8	9.325,1	9,0
China	18.218,4	4.258,1	5.548,1	4.024,7	4.656,8	4.860,2	14,1
Japón	8.384,0	1.831,6	2.103,3	2.091,0	1.865,0	1.745,4	(4,7)
Europa	14.059,1	3.034,2	3.609,0	3.181,9	4.016,6	3.257,7	7,4
Unión Europea	11.970,4	2.547,5	3.058,0	2.562,9	3.432,8	2.702,1	6,1
Total	78.277,0	17.336,4	21.299,7	19.021,6	20.193,3	18.661,3	7,6
IMPORTACIONES (cif)							
América	41.433,3	10.210,9	11.218,4	9.246,5	9.797,5	9.687,1	(5,1)
Asociación Latinoamericana de Integración (Aladi)	20.413,9	4.931,6	5.544,4	4.631,9	4.641,7	4.752,4	(3,6)
Mercado Común del Sur (Mercosur)	10.951,8	2.628,3	3.154,4	2.360,6	2.473,4	2.428,6	(7,6)
Argentina	5.283,3	1.301,6	1.493,2	1.119,0	1.055,9	949,2	(27,1)
Brasil	5.186,2	1.226,6	1.478,0	1.103,1	1.281,9	1.267,0	3,3
Acuerdo de Libre Comercio de América del Norte (Nafta)	21.827,9	5.536,0	5.989,8	4.712,5	5.497,0	5.267,0	(4,9)
Estados Unidos	18.188,3	4.529,5	5.114,1	3.839,8	4.175,6	4.291,2	(5,3)
Asia	22.850,6	6.144,3	6.158,3	5.877,7	5.797,3	6.272,9	2,1
China	14.432,1	3.949,7	3.868,0	3.725,2	3.536,9	4.038,1	2,2
Japón	2.596,4	748,7	704,7	549,4	668,8	705,0	(5,8)
Europa	11.457,5	3.112,0	3.221,8	3.333,1	3.681,2	3.531,2	13,5
Unión Europea	10.635,4	2.900,0	3.013,7	3.146,4	3.489,4	3.315,0	14,3
Total	79.468,1	20.391,9	21.560,5	19.251,2	19.999,6	20.312,5	(0,4)

Fuente: Banco Central de Chile





El Gran Premio IST fue otorgado a AES Gener, representada por el vicepresidente de Operaciones, Javier Giorgio.

IST PREMIÓ EMPRESAS CON BUENAS PRÁCTICAS PREVENTIVAS Y LABORALES

AES GENER RECIBIÓ EL GRAN PREMIO IST Y ANTONIO CASTILLA, PRESIDENTE DE LA ARAUCANA, EL PREMIO FUNDADORES.

Importantes empresas con presencia nacional y regional que se han destacado por su gestión en la prevención de los accidentes del trabajo y enfermedades profesionales, reduciendo sus tasas de lesiones, incorporando actividades innovadoras en esta materia y priorizando la calidad de vida de sus trabajadores, fueron reconocidas por el Instituto de Seguridad del Trabajo (IST) a través de la entrega de las Distinciones Nacionales en Prevención 2013.

La ceremonia de entrega de premios contó con la concurrencia de más de 200 empresarios y autoridades del sector, encabezadas por el subsecretario de Previsión Social, Augusto Iglesias, y la superintendente de Seguridad Social, María José Zaldívar. Iglesias felicitó en la ocasión a las empresas reconocidas, enfatizando que *“la prevención es un ingrediente esencial para mejorar los índices de*

accidentabilidad laboral”. La autoridad destacó que desde el accidente de la mina San José estos índices bajaron de un 6% nacional a un 4%, meta que se había planteado para un par de años más y ya se alcanzó. Asimismo, valoró que *“las mutualidades ya están hablando de tener 0 accidentes”*.

Por su parte, el gerente general del IST, Gustavo González Doorman, destacó que *“las empresas y personas distinguidas han estado trabajando por cuidar la vida de las personas, y eso tiene un tremendo sentido para nosotros”*.

El ejecutivo explicó que *“en IST nos estamos haciendo cargo de temas que tenemos pendientes como sociedad, y uno de ellos es conversar, porque el diálogo nos da espacio para construir”*.

En esta oportunidad, Rodolfo García Sánchez, presidente del Directorio del IST, entregó el Premio Fundadores 2013 a **Antonio Castilla, presidente del Grupo de Empresas La Araucana**. El directivo explicó que este premio es un homenaje a los empresarios visionarios de Valparaíso que tomaron la iniciativa creando la primera mutualidad en el país, IST, y distingue a quien a lo largo de su carrera profesional encarna ese espíritu innovador y comprometido con la seguridad social.

Al agradecer la distinción, Antonio Castilla expresó que el secreto del éxito está en *“amar lo que uno hace”*.

Asimismo, se reconoció en forma especial la trayectoria y aporte del Dr. Hugo Max Grove, traumatólogo y uno de los fundadores del IST, así como gestor de su red de hospitales y centros de atención, quien se mostró sumamente emocionado por el homenaje.

La docente de dilatada carrera, Julia Romeo Cardone, fue distinguida con el Reconocimiento por el Aporte al Desarrollo Humano, que busca reconocer a personas, equipos u organizaciones que han destacado en su trayectoria y compromiso con el desarrollo de acciones que fomentan el cuidado de la vida, principio que hoy IST fomenta como orientador de nuestro trabajo diario con las empresas. La profesora Romeo explicó que, en el ámbito laboral, un clima de innovación, respeto y preocupación por el otro posibilita el pensamiento reflexivo y la humanización de la actividad. *“Las empresas no están ausentes del desarrollo ético”*, dijo.



Gustavo González, gerente general del IST, Antonio Castilla, Premio Fundadores 2013 y Rodolfo García, presidente del Directorio del IST.

**RODOLFO GARCÍA EXPLICÓ
QUE ESTE PREMIO ES
UN HOMENAJE A LOS
EMPRESARIOS VISIONARIOS
DE VALPARAÍSO.**

Distinciones en prevención

En materia de prevención de riesgos laborales, IST premió las acciones y resultados más relevantes, que en el caso de algunas empresas se refleja en varios periodos sin accidentes del trabajo, destacando a compañías de todo el país como **AES Gener**, merecedora del Gran Premio IST; **Agunsa, Sociedad Obras y Servicios Forestales Antihuala y CONAFE La Ligua**, con los Premios a la Excelencia; y **Constructora Índico, Prosein y Casas de la Capilla Agrícola** con los Premios al Mérito.

También se distinguió al ejecutivo Marcelo Aste, gerente de Construcción de **Constructora Su Ksa**, con el Reconocimiento a los Nuevos Desarrollos Preventivos; a Kai Christian Jacobsen, gerente general de **DSD Construcciones y Montajes**, con el Premio Liderazgo Efectivo en Prevención; Johns Aguilar, gerente de HSE de **Joy Global**, con el galardón Asesoría Destacada; Abel Astudillo, encargado de línea de **Sopraval**, por Acción o aporte destacado en prevención; y a **TBanc** por Gestión Destacada de Comité Paritario de Higiene y Seguridad. 🌐



PUERTO MEJILLONES, EXCELENTES RESULTADOS Y PROYECCIONES

TERMINAL PORTUARIO MANTUVO SU POLÍTICA DE COMPROMISO CON LA COMUNIDAD Y MEDIOAMBIENTE, ASÍ COMO TAMBIÉN ALCANZÓ BUENOS RESULTADOS EN MATERIA OPERACIONAL.

Puerto Mejillones cerró un 2013 marcado por diferentes hitos. Su transferencia de cargas alcanzó destacados resultados, como también logró sobresalir en su relación con la comunidad y el medio ambiente, siendo un aporte para el país, la región y la comunidad de Mejillones.

Durante 2013, Puerto Mejillones movilizó cargas superiores a las 4,5 millones de toneladas entre graneles sólidos y líquidos. La carga líquida -ácido sulfúrico- aumentó un 4% con respecto a lo transferido en 2012.

En julio pasado registró un récord de carga movilizada, transfiriendo más de 500.000 toneladas de graneles sólidos y líquidos, un 6% mayor al récord anotado en agosto de 2012.

Compromiso con la comunidad

En el ejercicio de 2013, Puerto Mejillones mantuvo su compromiso con la comunidad, siendo un vecino activo y responsable en materia ambiental, social, cultural y deportiva, implementando iniciativas y programas que buscan desarrollar a la comuna y sus habitantes.

En marzo de 2013, y luego de dos años de intenso trabajo en conjunto con la Municipalidad de Mejillones, se puso en marcha el primer programa de Responsabilidad Social Empresarial de Puerto Mejillones. Así, se concretó la idea de desarrollar una Escuela de Ballet en la comuna, proyecto que seleccionó a 50 alumnas para formar parte de la academia. Las alumnas se presentaron en distintas oportunidades en el Centro Cultural Gamelín Guerra, demostrando todo su aprendizaje y talento. El fin de la temporada fue concluida con una exitosa presentación al terminar el año, del ballet clásico Cascanueces.

Durante 2014 las alumnas continuarán con su programa de clases y distintas actividades –como talleres y charlas de bailarines expertos-, dándole continuidad al desarrollo integral de las niñas y jóvenes de Mejillones.

Puerto Mejillones también participó del III Festival de Teatro Mejillones 2013, presentando la obra “Amores de Cantina”, tragicomedia que disfrutaron más de 600 personas de la comuna.

Otra de las actividades que tuvo lugar en 2013 fue la sexta versión de la tradicional Corrida Puerto Mejillones, congregando a más de 500 atletas de la comuna y de otras ciudades aledañas, los que llenaron de deporte a las calles de Mejillones, en un ambiente familiar y de sana competitividad.

Asimismo, durante 2013 el terminal portuario implementó un programa llamado “Conoce Puerto Mejillones”, el que consistió en abrir las puertas del terminal a las familias de sus colaboradores y la comunidad en general, para que conocieran y presenciaran el funcionamiento, las instalaciones y procesos de la operación del puerto.

Además, Puerto Mejillones tuvo una exitosa participación durante la cuarta versión de la Expo Mejillones, donde más de 1.500 habitantes de Mejillones y sus alrededores, se vincularon y conocieron con mayor profundidad el trabajo que realiza el terminal.

Todas estas iniciativas se enmarcan dentro del programa de RSE que lleva adelante Puerto Mejillones con el propósito de transformarse en

un aporte real para los habitantes de Mejillones y, además, contribuir al desarrollo de la comuna.

Medio Ambiente


En el aspecto medioambiental el terminal portuario también mantuvo su política de respeto y cuidado al entorno a través de una operación limpia y sustentable. Es por esto que la tercera versión del estudio sobre percepción del desempeño ambiental “¿Qué tan verdes son las empresas en Chile?”, realizada por el Centro de Medición de la Universidad Católica, MideUC, destacó a Puerto Mejillones como la cuarta empresa mejor evaluada en materia medioambiental de la II Región.

Junto con realizar mejoras año a año en las instalaciones y de medir de forma permanente la calidad del aire y del ambiente marino de Mejillones, el puerto ha ido cumpliendo una serie de hitos relevantes dentro de su política de sustentabilidad.

De esta manera, en agosto de 2013 se finalizó con la medición de su huella de carbono correspondiente a 2012. El análisis estuvo a cargo de la consultora especialista Pricewaterhouse Coopers (PwC) Chile y de la empresa auditora ABS, y posicionó a Puerto Mejillones como el primer terminal de la II Región en llevar adelante este relevante proceso.

Al mismo tiempo, en agosto de 2013 el puerto finalizó con éxito el proceso recertificación en las normas ISO 9.001; ISO 14.001; y OSHAS 18.001.

Todos estos esfuerzos han implicado distintos reconocimientos a nivel nacional e internacional. Además de la destacada posición en el reciente ranking de MideUC, en 2012 el terminal fue aceptado en el programa internacional World Ports Climate Initiative, proyecto que reúne a 63 puertos de calidad mundial en materia de sustentabilidad.

Uno de los últimos hitos del terminal portuario, fue la renovación de su sitio web, www.puertomejillones.cl. Más moderno y amigable para la navegación, el portal es de gran utilidad para los clientes, la comunidad de Mejillones y otros usuarios que requieran información con respecto al trabajo del terminal portuario. 





CHILE FUE REELEGIDO MIEMBRO DE LOS PAÍSES LÍDERES EN EL ÁMBITO MARÍTIMO INTERNACIONAL

CON UNA HISTÓRICA VOTACIÓN –LOGRÓ EL AMPLIO APOYO DE 129 NACIONES- EL ESTADO DE CHILE FUE REELEGIDO COMO MIEMBRO DEL CONSEJO DE LA ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL, DEPENDIENTE DE LA ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS.

La Vigésimo Octava Sesión de la Asamblea de la Organización Marítima Internacional efectuada entre los días 25 y 29 de noviembre de 2013 en la ciudad de Londres, fue el escenario para la elección de los integrantes del Consejo de la Organización Marítima Internacional (OMI). En esta oportunidad, la representación nacional presidida por el embajador de Chile en Londres, Tomas Müller Sproat, y el Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, Contraalmirante Humberto Ramírez Navarro, presentó la postulación a su reelección.

Tras la votación, Chile obtuvo el respaldo de 129 votos de Estados Miembros de un total de 154 votos correctamente escrutados. Al momento de evaluar el amplio respaldo a la candidatura, el Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, Contraalmirante Humberto Ramírez Navarro, destacó que la elección del Estado de Chile, como integrante del Consejo de la Organización Marítima Internacional, representa para el país *“un reconocimiento a la importante contribución, que como Nación eminentemente marítima, aporta día a día tanto en la diversidad de los*

temas que hoy ocupan al mundo marítimo en su globalidad, como el compromiso con la seguridad marítima, el cuidado del medio ambiente marino, la cooperación técnica, la facilitación y la preocupación por el medio humano que actualmente se desenvuelve en esta importante actividad para la economía mundial y por supuesto de nuestro país”.



Chile: Una historia ligada al mar

Esta designación no hace más que graficar y reconocer la vocación marítima de los habitantes del territorio nacional. Desde el periodo precolombino pueblos originarios han tenido una relación estrecha con el mar. A modo de ejemplo, los Changos fueron un pueblo pescador que habitó las costas desde la actual Región de Antofagasta hasta la zona central, quienes eran hábiles navegantes a bordo de sus balsas de cuero de lobo marino infladas que unían con fuertes ligaduras y sostenidas con tablillas de madera.

Otras etnias que han demostrado sus condiciones como navegantes son los Rapanui, quienes habitan la Isla de Pascua desde hace aproximadamente unos 2.500 años. A ellos, se suman Yaganes que habitaron desde el canal Beagle hasta el Cabo de Hornos, y los Alacalufes, que navegaron los canales patagónicos desde el golfo de Penas hasta el estrecho de Magallanes.

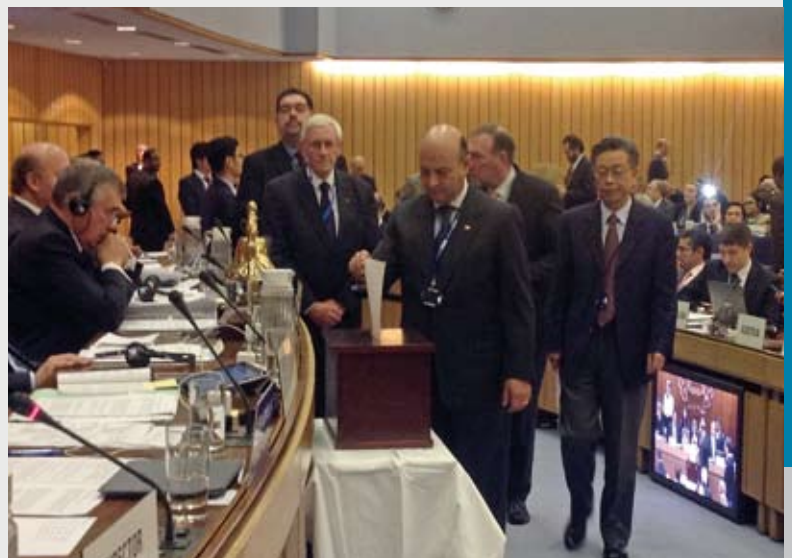
“Este triunfo y cien más se harán insignificantes si no dominamos el mar... Tres barquichuelos dieron a España el continente americano; estos cuatro buques se lo quitarán”.

Bernardo O’Higgins

Fue la providencia del Director Supremo, la que impulsó la formación de una Escuadra Nacional que defendiese los intereses de Chile en sus aguas territoriales. O’Higgins tenía la convicción que la independencia no se sustentaría si no se terminaba con la hegemonía de España. Es así como la Escuadra Nacional da origen a la Escuadra Libertadora, la cual luchó para apoyar las acciones independentistas de las naciones bañadas por las aguas del Pacífico.

Chile ha demostrado que pese a ser una nación pequeña, sus hombres le dan la grandeza. Basta como ejemplo, la heroica actuación del Piloto 2° Luis Pardo Villalón quien a bordo de la escampavía "Yelcho", buque de 467 toneladas, viejo, sin calefacción, ni alumbrado eléctrico, sin radio, de borda baja y sin doble fondo, logró rescatar a la tripulación expedicionaria del "Endurance" nave que quedó entre los hielos antárticos el 30 de agosto de 1916 desde la isla Elefante. Es el espíritu del Piloto Pardo la huella señera del quehacer de la Armada de Chile en su misión de resguardar la vida humana en el mar.

En la actualidad, la Armada de Chile monitorea su Área de Responsabilidad de Búsqueda y Salvamento, cuya extensión abarca sobre los 26 millones de kilómetros cuadrados, ocupando el cuarto lugar en extensión mundial después de Estados Unidos, Australia y Nueva Zelanda, manteniendo a sus hombres y mujeres siempre dispuestos y profesionalmente a toda prueba al momento de ser requeridos ante la activación de alguna señal de alerta, fieles a la estela de la "Yelcho" y su histórica tripulación. 🌐





¿Cómo conciliar el borde costero ciudadano con los usos que requiere un terminal portuario?

ASOCIACIÓN DE CIUDADES PUERTO: FIRME BATALLA CONTRA EL CENTRALISMO

CON EL PROPÓSITO DE MODIFICAR LAS LEYES EN ORDEN A ESTABLECER QUE LAS CIUDADES QUE TENGAN PUERTOS PÚBLICOS PARTICIPEN DE LAS UTILIDADES DE LOS TERMINALES, SE FUNDÓ EN VALPARAÍSO LA ASOCIACIÓN DE CIUDADES PUERTO Y BORDE COSTERO.

Asociarse para lograr la dictación de leyes que propendan al desarrollo armónico de la ciudad y sus puertos y que las comunas reciban beneficios por conceptos de la actividad portuaria son los objetivos que se han propuesto un grupo de alcaldes representantes de estas comunas que reunidos en Valparaíso suscribieron el acta de fundación de la Asociación de Ciudades Puerto y Borde Costero. El propósito principal es que *“la conjunción del mar, borde y ciudad se desarrolle armónica y equilibradamente, como asimismo que sirva a las ciudades y su gente, y también a la patria, generando viabilidad para el crecimiento y desarrollo, pero compatibilizando con éste, mayor justicia y solidaridad con retribución efectiva para cada una de las ciudades”*.

En este acto fundacional estuvieron presentes los representantes de ciudades puertos de Chile de Arica, Iquique, Antofagasta, Coquimbo, La Serena, Valparaíso, San Antonio, Talcahuano y Punta Arenas, Asociación que tendrá, además, entre sus principales ejes modificar la legislación portuaria en orden a establecer que las ciudades que guarnezcan puertos públicos participen de las utilidades del mismo.

También buscarán modificar la composición de los directorios portuarios para que sean incluidos a la ciudad en la persona de su alcalde, con derecho a voz y voto, asignándole por derecho propio la vicepresidencia del mismo y limitar la autonomía de los puertos para generar

planes maestros de desarrollo que puedan otorgar concesiones y arrendamientos que puedan estar en disonancia de los lineamientos normativos de la ciudad.

El presidente de la Asociación Chilena de Municipalidades (ACHM), alcalde de La Cisterna, Santiago Rebolledo, destacó la relevancia de la creación de esta entidad, enfatizando que los impactos *"que la actividad portuaria tienen en materia de seguridad pública, aseo y ornato y de calidad de vida es tremendo, pero no hay aporte a las ciudades. Por eso, queremos apoyar a esta iniciativa de asociatividad municipal, marcando un hito de que todas aquellas grandes empresas y rubros del comercio que generen lucros, tienen que pagar derechos o aportar a sus ciudades"*.

Por su parte, la alcaldesa de Antofagasta, Karen Rojo, declaró que la fundación de esta asociación es un *"hito importante para contribuir a la descentralización de nuestro país, pues el objetivo es que trabajemos para que cada una de nuestras comunas reciba lo que realmente es justo y exista una armonía entre el crecimiento de las empresas portuarias y nuestra ciudad"*.

En tanto, el alcalde de Coquimbo, Cristián Galleguillos, explicó que *"como alcaldes nos comprometemos a trabajar en recuperar los puertos para nuestras ciudades y que parte de sus utilidades se re-inviertan en la comunidad, porque los puertos son el corazón de la ciudad y pertenecen a todos y cada uno de los habitantes"*.

Valparaíso, presidencia de la Asociación

Durante la asamblea, fue electo el directorio provisorio de la entidad, quedando conformado por los alcaldes de Valparaíso, Jorge Castro Muñoz; de San Antonio, Omar Vera Castro y de Talcahuano, Gastón Vera Chandía, asumiendo las atribuciones establecidas en el estatuto correspondiente y teniendo como objeto preciso la legalización de la Asociación. En este marco, se acordó que el 30 de marzo de 2014 en Talcahuano, tendrá lugar la Asamblea Constitutiva, donde se elegirá al directorio definitivo.

El alcalde de Valparaíso, Jorge Castro, elegido como presidente provisorio de la Asociación, manifestó que *"queremos como alcaldes de Chile y de ciudades puertos, trabajar por el país y por nuestras comunidades, pero necesitamos las herramientas y apoyo. No estamos pidiendo formar parte de los directorios de las empresas locales para tener acceso a una dieta, sino*

que, que aquellos recursos que producen los puertos de Chile, actividad que en los últimos seis años ha sido de más de \$170 mil millones, una parte de ellos se destinen a los presupuestos comunales para atender a la educación, salud y bienestar de las personas de las ciudades que representamos".



Alcalde de Valparaíso, Jorge Castro, destacó la relevancia de establecer criterios comunes entre las ciudades puerto.

Hacer oír la voz de las ciudades puerto

En conversación con **Marítimo Portuario**, el alcalde Jorge Castro profundizó en los objetivos de la naciente Asociación, señalando que *"es una realidad indesmentible que las ciudades-puertos corresponden a un modo de desarrollo humano que no ha recibido toda la atención que merecen. Ciudades y sus puertos anexos conforman núcleos que a veces más que coexistir, compiten por el espacio. Esta asociación pretende sincerar esta situación y atender a los problemas urbanos de nuestras comunas en un marco de respeto y convivencia con nuestros terminales"*.

Por el momento, la agrupación involucra solamente a ciudades con terminales controlados por el Estado de Chile a través de sus respectivas empresas portuarias, pero ya estamos viendo la posibilidad cierta de abrimos a otras comunas que albergan terminales privados, cuyos problemas son similares a los nuestros".

En cuanto a las principales áreas de trabajo de la Asociación, el alcalde Castro precisó que *"buscaremos establecer criterios comunes para determinar las situaciones más graves que afectan a nuestras comunidades. De partida, puedo señalar que las principales externalidades negativas dicen*



relación con el deterioro en su calidad de vida que sufren todos los habitantes de nuestras comunidades. Una ciudad que comparte su existencia con un puerto sufre daños colaterales de los que la comuna debe hacerse cargo necesariamente. Hablamos de contaminación, ruidos molestos, daños en los pavimentos debido a la carga pesada, riesgo por efecto de las cargas peligrosas, etc.”

MP. ¿Cómo se vinculará la Asociación con sus stakeholders, comunidad y poderes públicos?

“La práctica de una ciudad-puerto ha llevado desde siempre a una integración profunda entre nuestros terminales y todos sus componentes humanos, todos son de alguna manera partes interesadas en el negocio. La comunidad costero portuaria desarrolla una forma de vida particular, muy propia de la ciudadanía que vive junto al mar y que tiene una forma de pensar que habitualmente el santiaguino desconoce.

Hay varios millones de habitantes que comparten problemas comunes y que son propios de nuestra realidad marítima. Puedo decir que entre todos nuestros integrantes hay una sensibilidad común y que nuestra relación profesional, laboral y humana ya se ha dado con el correr del tiempo en forma natural.

Los temas de una vinculación más formal se irán dando paso a paso con cada uno de los sectores específicos de la temática ciudad y puerto. El principal, en todo caso ya está esbozado y es la firme batalla contra el centralismo”.

MP. ¿A qué necesidades fundamentales buscará dar respuesta la Asociación?

“Las principales necesidades pasan por hacer oír nuestra voz. Por plantear el hecho que las empresas portuarias han heredado el criterio profundamente centralista de la antigua Empresa Portuaria de Chile. Este criterio resulta hoy profundamente perjudicial para nuestras

comunas que soportan todas las externalidades negativas de esta estructura de empresa y no participan de ninguna de sus ventajas operativas”.

MP. ¿Cuáles serán los desafíos que enfrentará la Asociación?

“Sin duda alguna deberemos multiplicar nuestro mensaje, amplificar nuestra voz y llegar a todos los sectores del país: Gobierno, Parlamento, medios de comunicación etc.

La vocación centralista está instalada en los organismos del Estado y en nuestra propia conciencia ciudadana, por lo que sabemos que estamos enfrentando un desafío mayor, sin embargo estamos conscientes también que representamos la voz de varios millones de chilenos que participan de nuestra realidad marítima conviviendo diariamente con ella”.

Respecto a experiencias similares que la Asociación haya tomado en cuenta para su puesta en marcha, el alcalde Castro explicó que “no hay con modelo-tipo al que vayamos a atenernos como si fuera un manual. La situación de nuestras ciudades puertos nos ha enfrentando a una realidad específica para la cual tendremos que ajustarnos siguiendo nuestros propios criterios”.

Finalmente, destacó que “nuestra organización busca una solución más justa a nuestra actual forma de vida. En lo principal, buscamos participar también de las determinaciones de las empresas portuarias y ciertamente, de las utilidades que ellas producen. Estamos pensando en la necesidad de que nuestros alcaldes participen directamente en los directorios de estas empresas, con derecho a voz y voto. Para ello y como una forma de reconocer la gravitación de este conglomerado de puerto y ciudad, nos interesa establecer nuestro ideario en cuanto a que el alcalde de cada comuna integre el directorio desde la vicepresidencia de cada una de estas empresas”. 🗣️



Presidente de Armasur A.G., Orlando Almonacid.

“NECESITAMOS UN REGLAMENTO ESPECÍFICO QUE HAGA MÁS COMPETITIVA A NUESTRA MARINA MERCANTE”

MÁS DE 5 MILLONES DE TONELADAS ANUALES TRANSPORTAN LOS ASOCIADOS DE ARMASUR A.G., LOS QUE CUENTAN CON 160 NAVES, EL 77% DE LA FLOTA DE NAVES MAYORES DEL PAÍS, Y SIETE PUERTOS ASOCIADOS.

Con 23 empresas asociadas cuenta Armasur A.G. -gremio marítimo portuario sur austral- las que han ido creciendo con variadas historias de esfuerzo y pujanza, en las aguas de las regiones de Los Lagos, Aysén y Magallanes. De este camino recorrido, nos habla en entrevista exclusiva con **Marítimo Portuario**, el presidente de Armasur A.G., Orlando Almonacid.

¿Cómo surgió la necesidad de fortalecer la actividad marítima a través de una asociación como Armasur?

“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.”

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. Este crecimiento comenzó a generar dentro de las empresas de la zona intereses propios relacionados con cabotaje, que eran muy distintos a los intereses del tráfico internacional. Existía la Asociación Nacional de Armadores (ANA), entidad que agrupaba a las grandes compañías navieras que realizaban principalmente tráfico internacional, pero no existía ninguna agrupación que representara las problemáticas locales. Cada naviero regional se valía por sí solo y las autoridades no tenían una contraparte con quién entenderse y poder discutir la problemática del sector. Esto nos permitió darnos cuenta que teníamos muchos problemas en común y que para resolverlos, se hacía necesario levantarlos y discutirlos como sector”.

Parte importante de la actividad productiva de las regiones australes, dependen del transporte marítimo, fluvial y/o lacustre ¿Cuál es su evaluación respecto a lo que existe hoy en estas regiones en dicha materia?

“El desarrollo social y económico de la zona sur austral está sustentado en el mar. Desde el paralelo 41° al sur, Chile requiere de grandes desafíos de conectividad de pasajeros y carga, donde 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. Nosotros trasladamos a más de siete millones de personas al año. El impulso de las actividades económicas como la acuicultura ha generado un importante dinamismo en la zona, por cada kilo de salmón producido se transporta siete kilogramos de insumos.

Obviamente que las empresas navieras que realizan conectividad están fuertemente comprometidas con el desarrollo austral. Incluso aquí, más que un tema comercial, se cumple un rol social, y eso toma mayor relevancia por lo que significa para esta zona aislada el aunar esfuerzos, muchas veces con pocos recursos, pero hay empresarios que están construyendo empresas y apostando por el desarrollo de las regiones australes a través de la vía marítima. En este escenario, los puertos son vitales y conforman el punto neurálgico del desarrollo marítimo. Se necesitan más terminales, hay que integrar más, en la medida que estemos más conectados, las distintas industrias y el comercio van a ir creciendo y trayendo un mayor desarrollo para la zona.

Sin duda, que la conectividad requiere de alternativas al tradicional transporte terrestre porque al sur de Puerto Montt, las carreteras simplemente terminan. La ruta natural es el mar, donde hay que generar políticas públicas para que las empresas inviertan en esta vía. Un ejemplo exitoso es la ruta Bimodal, donde la autoridad regional, en este caso el Seremi de Transportes, Alex Bartsch, creyó en este modelo de conectividad con un resultado muy beneficioso para la comunidad y el turismo que integra caminos y rutas marítimas costeras de manera permanente”.



¿Qué trabajo se desarrolla para potenciar a la marina mercante de la zona sur austral y aportar en materias de responsabilidad social?

“La Asociación ha tomado como desafío incrementar la cultura y la conciencia marítima, especialmente en la zona austral, proceso que está indisolublemente ligado con la educación. Armasur busca 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. Para ello, trabajamos con la ONG Canales, apoyamos directamente con prácticas laborales, charlas y donativos de implementación de maquinaria, entre otros, a liceos técnicos que imparten educación para el desarrollo marítimo portuario, como el Liceo Industrial de Puerto Montt, el Liceo Politécnico de Mirasol, el Instituto Capitán Williams de Chonchi y Liceo Industrial Armando Quezada Acharán de Punta Arenas.

Becas y prácticas profesionales han concentrado la gestión de este último año en el gremio, generando más de 170 prácticas a los alumnos de los liceos y entregando becas de estudio y prácticas a dos cursos de capacitación técnica a jóvenes vulnerables, para titularse de tripulantes de cubierta. Nuestro mayor logro es haber concretado junto a la Academia la carrera técnica de piloto regional en la Universidad de Los Lagos, donde otorgamos 15 becas completas, con una alta convocatoria de ingreso con 41 alumnos matriculados”.

¿Cómo Armasur se ha planteado mejorar los servicios de conectividad de las regiones de Los Lagos, Aysén y Magallanes?

“Las demandas por mejorar la conectividad mediante la consolidación de ejes longitudinales de integración, son una necesidad latente y permanente de las localidades en las tres regiones australes. Esto requiere generar mayor competitividad a través de una conectividad eficiente y de calidad. Parte importante de la actividad productiva de la zona depende del transporte marítimo, fluvial y/o lacustre, en combinación con la infraestructura terrestre de caminos y de aeródromos.

Hemos generado un diálogo permanente y fluido con la Dirección Nacional de Obras Portuarias, para aportar desde la visión del usuario en la construcción de infraestructura marítimo-portuaria regional.

El Plan de Conectividad Austral es una iniciativa que demanda servicios e infraestructura de transporte lo cual hace necesario un trabajo conjunto con participación de todos los actores vinculados.

La inversión pública tiene que ir en concordancia con la inversión que, con gran esfuerzo, las navieras regionales realizan en estas latitudes, donde se hace necesario habilitar más rampas y terminales para conectar mejor y hacer que más empresas vengan a invertir en los distintos rubros como el turismo, acuicultura y en transporte marítimo, generando dinamismo en el sur del continente”.

¿Cómo se relaciona Armasur con el sector público para canalizar sus necesidades de conectividad?

“Tenemos un buen vínculo con las autoridades políticas y también con la Autoridad Marítima. Participamos en diversas mesas de trabajo para mejorar y facilitar las políticas de transportes a través del Ministerio de Transportes, con una fluida relación con el Ministro Pedro Pablo Errázuriz y su equipo, que han tenido la capacidad de escuchar y comprender la lógica actual que requiere el sector, y que es necesario dinamizarlo. Hemos sido reconocidos por las autoridades nacionales como la capital de la actual marina mercante nacional, hemos expuesto los desafíos del sector, donde existe la necesidad de mejorar la infraestructura portuaria, como también generar un reglamento específico que aborde el incremento de actividad que hoy existe y que requiere la conectividad. Y así seguiremos conversando, también nos reunimos con la Subsecretaria de Transporte, Gloria Hutt, para aportar, desde nuestro conocimiento, en la construcción de una política nacional de transporte.

Participamos, además, junto a la Autoridad Marítima para velar por la seguridad y avances en la reglamentación, como también con el

Sernapesca en materias de bioseguridad para la industria acuícola y con la Subsecretaría de Acuicultura en el Consejo Nacional de Acuicultura”.


Reglamento específico para la conectividad

¿Por qué es necesario un reglamento específico para la conectividad?

“Un nuevo marco regulatorio es el actual desafío de Armasur. El gremio considera que es necesario consensuar y generar un reglamento para la marina mercante de aguas interiores y costera, ya que al usar normativa diseñada para navegación internacional, la industria se hace menos competitiva frente a otros medios de transportes. Tras el proyecto de ley que modifica la Ley de Fomento a la Marina Mercante y la Ley sobre el Impuesto a la Renta, 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 le hemos planteado a la autoridad ¿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 intensivos en navegación interior y costera.

Concretar un reglamento para la marina mercante costera, permitirá avanzar más rápido y se aportará más al dinamismo, que hoy exige la industria, la conectividad y el turismo, en el sur del continente. En Valdivia, por ejemplo, la comunidad y sus autoridades lograron presentar un proyecto a la comisión de Defensa de la Cámara del Senado para contar con un reglamento específico para la navegación fluvial, porque se requiere desburocratizar la navegación para hacerla más eficiente, ahí existe una necesidad que debe ser abordada y que es similar a la nuestra donde existen numerosos zarpes y movimientos en la navegación costera que difiere de la de ultramar.

La acción, la modernidad, el ocuparnos de la vía marítima, sin descuidar de las medidas de seguridad, podría hacer de este transporte un alternativa altamente competitiva. El Ministerio de Transportes debe liderar las políticas de transporte en el mar, la que por años estuvo vinculada al Ministerio de Obras Públicas y a la Armada, a quien le corresponde velar por la seguridad. A nuestro juicio, deben existir políticas que valoren el potencial competitivo, a nivel de servicios y conectividad, como ocurre en países que han desarrollado fuertemente sus marinas mercantes y que son un ejemplo a seguir”. 



Autoridades regionales y portuarias durante la recepción de la Norma ISO 50001.

Puerto Arica recibió acreditación de Norma ISO 50001 de eficiencia energética

SE CONVIRTIÓ EN PRIMER TERMINAL PORTUARIO DE CHILE
Y LATINOAMÉRICA EN GESTIÓN DE ENERGÍA.

Puerto Arica sumó un nuevo éxito a la gestión ambiental desarrollada desde 2005 con la entrega de la certificación de la Norma ISO 50001 de eficiencia y gestión energética, convirtiéndose en el primer terminal de Chile y de Latinoamérica en acreditar este proceso que implicará reducir el uso de energía en las distintas operaciones portuarias.

La ceremonia se realizó en el Sitio N° 3 de Puerto Arica, ocasión en la que se reunieron el presidente del Sistema de Empresas Públicas (SEP), Domingo Cruzat; el Intendente Regional (S), Patri-

cio López; el presidente del Directorio de Puerto Arica, Francisco Javier González Silva; el gerente de Terminal Puerto Arica (TPA), Diego Bulnes y secretarios regionales ministeriales vinculados al área de desarrollo portuario además de los integrantes de la Comunidad Portuaria.

Luego de presentar un video con la historia ambiental y los principales logros de Puerto Arica, el presidente del Directorio destacó el hecho que la certificación es un paso más y un eslabón que se cumple para ratificar el concepto de Puerto Verde del terminal.

“El calentamiento global es una realidad que se vive en el mundo y en Chile, y que tenemos que aprender a vivir con ella, buscando fórmulas de ahorro energético. Somos el primer puerto mundial en certificar el ahorro de energía, lo que nos llena de orgullo”, fundamentó González Silva.

Por su parte, el presidente del SEP, Domingo Cruzat, calificó *“como un logro trascendente”,* el hecho que sea un puerto el primero en acreditarse, toda vez que *“el consumo energético es un tema país, que Arica necesita y los puertos requieren para efectuar sus operaciones disminuyendo sus emisiones. Sin duda, estamos felices por este éxito alcanzando por Puerto Arica”,* puntualizó.



Autoridades durante la ceremonia de Norma ISO 50001.



Prueba técnica de eficiencia energética presenciada por el seremi de Energía de la Zona Norte, Carlos Arenas; el seremi de Economía, Pablo Arancibia y el Director Ejecutivo de la Agencia de Eficiencia Energética, William M. Phillips.




De izq. a der.: Diego Bulnes, gerente de TPA; gerente de la certificadora ABS Quality, Andrés Fuentes; Leonel Siles, Jefe de Mantenimiento y Gestor Energético de TPA; Domingo Cruzat, presidente del SEP y Francisco Javier González, presidente del Puerto Arica.

Posteriormente, el gerente de la empresa certificadora ABS Quality, Andrés Fuentes, procedió a la entrega de la certificación, convirtiéndolo en el primer puerto de Chile y Latinoamérica en certificar la Norma ISO 50001.

Al término de la ceremonia, el gerente de TPA, Diego Bulnes, destacó el trabajo en equipo desarrollado en el proceso de certificación, pues *“este es un importante avance, donde participó un equipo conformado por TPA, Puerto de Arica, los consultores, la Agencia de Eficiencia Energética y otros actores que han demostrado que las políticas vinculadas a medio ambiente son una realidad y que son palpables por toda la comunidad”,* afirmó. Agregó que *“la certificación es el comienzo, el que nos impone un enorme desafío y una oportunidad de seguir generando proyectos innovadores”.*

Culminó la ceremonia con la prueba de un tablero eléctrico probador de Spreaders y Draga de las grúas Gottwald, que evita hacer uso de la grúa durante actividades de mantenimiento, lo que significa un ahorro en el consumo de diésel y las emisiones de CO₂.

Para futuro, se tiene contemplando continuar con el recambio de iluminación y la implementación de grúas RTG para el movimiento de contenedores en patio. 

RAM PODEROSO: LA LENTA EXTINCIÓN DE UN GIGANTE



DECLARADO MONUMENTO HISTÓRICO EN 1990, TRAS EL TERREMOTO Y POSTERIOR TSUNAMI DEL 27/F, ESTE REMOLCADOR AGONIZA A LA ESPERA DE SER REFLOTADO Y RETOMAR SU PROPÓSITO DE SER UN MUSEO DE SITIO.

Contemporáneo del transatlántico "Titanic", el RAM (remolcador de alta mar) "Poderoso" fue construido en 1911 en los astilleros H & C Grayson Shipbuilders & Engineers Ltd. en Liverpool (Inglaterra) con el objeto de prestar servicios a una compañía británica asentada en Valparaíso. A partir de 1911 comenzó a operar como remolcador en el puerto de Valparaíso, transformándose en el principal en aguas chilenas.

Guillermo Prochelle B. lo adquirió en 1951 para la sucursal "Carlos Prochelle Grochmer", donde se mantuvo trabajando hasta

1957, cuando en un juicio seguido por el fisco a dicha sucursal el remolcador fue embargado y llevado a remate. En dicho remate, se lo adjudicó Guillermo Prochelle G. quien cedió el 50% de los derechos a su hermano Luis Prochelle. Tras la muerte de éste y la ausencia de su hermano (quien salió del país definitivamente) el RAM quedó a cargo de Kenrick & Cía. Ltda., quien inició los trámites para adquirirlo de manera definitiva negociando con los dueños anteriores. Desde 1972, el RAM "Poderoso" pasó a la propiedad de Kenrick & Cía. Ltda.

Su destacada trayectoria marítima

Por muchos años, este RAM fue el principal "Gavietero" en funciones. El gaviete está situado en la proa del buque por el cual trabajan las diferentes cadenas accionadas por un cabrestante que va sobre la cubierta, lo que le permitía levantar hasta 40 toneladas. La fuerza de esta nave provenía de una máquina recíproca a vapor cuyas calderas consumían carbón. El RAM "Poderoso" era requerido para apoyar a los buques, principalmente veleros de la época, en maniobras de entrada a puertos, entregar agua y víveres, recuperación desde el fondo del mar de anclas, cadenas, boyas, tendido de cables, colocación de cañerías submarinas, fondeo de boyas y manejo de todo elemento pesado. Participó en la colocación de la enorme monoboja del puerto de Quintero, desvaramiento del buque tanque "Cabo Tamar" en la Bahía de Lengua (Región del Biobío) y el fondeo de las rejeras que sirven de anclaje al dique "Valparaíso III".

En 1988 dejó de prestar servicios y en 1990 fue declarado Monumento Histórico por el Gobierno de Chile. Se intentó, sin éxito, debido a su alto costo, transformarlo en un museo en Valparaíso entre los años 1992 y 1994.

Paralelo a ello, la Autoridad Marítima dispuso que el buque, por lo antiguo de su casco, debía ser puesto en tierra, o de lo contrario sería hundido en el mar. Ante ello, CPT Agencia Marítima S.A. ofreció trasladarlo a Talcahuano, para concretar el proyecto que no pudo ser realizado en Valparaíso. Así el 18 de junio de 1994 el "Poderoso" zarpó siendo remolcado por el remolcador "Naguillán".

Con su llegada a Talcahuano, se creó la Corporación Monumento al Trabajo Marítimo RAM "Poderoso", entidad privada y sin fines

de lucro formada por un grupo de empresarios amigos del mar, cuyo objeto es la de preservar el patrimonio de la historia marítima que constituye este remolcador. Su primera reunión constitutiva se efectuó el 22 de junio de 1994. Entre los objetivos de la Corporación, se cuentan:

- Convertir al RAM "Poderoso" en un centro cultural marítimo que sirva de punto de encuentro para actividades docentes, de capacitación, exposiciones, reuniones y todas las actividades que tengan como fin realzar nuestro mar como patrimonio.
- Ejecutar proyectos en las áreas científicas y tecnológicas.
- Convertir al RAM "Poderoso" en un atractivo turístico para Talcahuano, mostrando en él la ardua labor ejercida por las personas que se desenvuelven en las actividades marítimas desde tiempos remotos.
- Difundir actividades del quehacer marítimo y despertar vocaciones en la juventud, entregando becas de estudio a jóvenes de escasos recursos.

Bajo el alero de esta Corporación, la embarcación se convirtió en un museo flotante y biblioteca. No obstante, con los años el remolcador experimentó un paulatino deterioro.

La situación se agravó luego que sufriera las devastadoras consecuencias del terremoto y tsunami de febrero de 2010, quedando volcado de costado y a medio hundir en la orilla donde estaba ubicado originalmente, al lado de la Aduana de Talcahuano. Aún no puede ser recuperado, y se desconoce la dimensión de los daños sufridos. 🌊

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

- T.R.G: 312,6 t
- Eslora: 37,8 m
- Manga: 7,8 m
- Puntal: 4,65 m
- Propulsión: Una caldera de 680 CV y una máquina alternativa de vapor de 3 cilindros y triple expansión, que accionaban una hélice, permitiéndole alcanzar una velocidad de 8 nudos.

Fuente: www.corpoderoso.cl



PRESENTAN PROYECTO DE LEY PARA PERFECCIONAR DERECHO A HUELGA

La Cámara de Diputados solicitó al Ejecutivo modificar la normativa referente al mecanismo legal de la huelga, permitiendo que sea utilizada de manera activa como un mecanismo de resolución de conflictos laborales colectivos de manera general y no solo dentro del proceso de negociación colectiva.

El proyecto de acuerdo N° 825, aprobado por 40 votos, precisa que la huelga es la suspensión colectiva de la actividad laboral por parte de los trabajadores, con el fin de reivindicar mejoras en las condiciones de trabajo o para manifestarse contra recortes en los derechos sociales.

El texto señala que *“en el caso de Chile, no obstante, la ley contempla la huelga solamente dentro del proceso de negociación colectiva, y para presionar al empleador para que mejore las condiciones de trabajo y remuneración propuesta en su ‘última oferta’, pero no como un derecho fundamental que puede utilizarse fuera del proceso de negociación”*. Agregan los autores que *“la huelga constituye una herramienta distinta de la negociación colectiva en materia de conflictos laborales colectivos, debiendo existir en nuestra legislación no solo como parte de dicho proceso sino también como derecho fundamental de cada trabajador, permitiendo que ésta se utilice de manera amplia y restrictiva como lo establece actualmente la legislación laboral chilena e incluso nuestra Carta Fundamental”*. El proyecto fue presentado por un grupo de diputados de las bancadas del PRSD, PS, DC y PPD.

PELIGROSOS SIGNOS ENFRENTAN CAPACIDADES ENTRE 8.000 - 10.000 TEU'S

Los transportistas navieros han vuelto concretar nuevas órdenes de construcción para naves de entre 8.000-10.000 TEU's, lo que sugiere que, o bien se está gestando un exceso de capacidad o que se registra una evolución de los servicios, según sostiene un informe de Drewry Maritime Research. Para el cierre de 2013, 55 buques de un promedio de 8.600 TEU's de capacidad ya se habrán entregado, incrementando la capacidad del sector en un notable 18%, muy por encima del crecimiento mundial de la carga, y otros 40 buques estarán para su entrega durante 2014, lo que aumentará otro 11,6%. Además, 45 más se estima deberán estar listos para su entrega en 2015, añadiendo un 11,6% de crecimiento adicional. Sobre todo esto, alrededor de 20 buques existentes en el rango de este tamaño pueden convertirse en

excedentes para la oferta, una vez que Maersk Line, MSC y CMA -CGM se fusionen en el segundo trimestre de 2014. Por si fuera poco, otros 44 buques de un promedio de 14.638 TEU's están comprometidos para su entrega en 2014 (según aplazamientos no incluidos), lo que muy probablemente conducirá a que la misma cantidad de buques de entre 8.000 TEUs y 10.000 TEU's puedan ser desplazados.

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES PRESENTÓ CUENTA PÚBLICA 2010-2014

El Ministro Pedro Pablo Errázuriz entregó la última cuenta pública al frente de la cartera de Transportes y Telecomunicaciones, con los principales logros alcanzados en los ámbitos del transporte público, seguridad vial, desarrollo portuario y ferroviario y conectividad, entre 2010-2014. *“Al asumir recibí el encargo del Presidente Piñera de corregir los errores de diseño e implementación del Transantiago. Con este desafío, comencé a viajar en bus todas las semanas, conociendo en carne propia las dificultades que enfrentaban a diario millones de usuarios”*. Así explicó Errázuriz uno de los principales retos de su gestión, donde mostró resultados concretos con avances importantes en el sistema.

Durante este período, el Ministerio renovó más de 2.000 buses en todo Chile, bajando la antigüedad media de la flota en varias ciudades del país, como el caso de Chillán, donde se renovó el 40% del parque total. Además, duplicó los servicios de zonas aisladas desde 2010 llegando a 500 en 2014, junto con aportar a la reducción de tarifas en todas las regiones del país. También, impulsó y aprobó en el Congreso la ley de subsidios al transporte público, que permite dotar de los recursos necesarios para mejorar integralmente los sistemas de transporte en todas las regiones, incluyendo proyectos de infraestructura y ferroviarios.

Convencido del rol estratégico que deben cumplir los trenes en el transporte público, durante este período el Ministerio trabajó en revivir la Empresa de Ferrocarriles del Estado, que a inicios de 2010 se encontraba prácticamente quebrada, con deudas y falta de proyectos que sembraban dudas sobre la viabilidad y futuro de la Compañía.

Gracias a un nuevo modelo de negocios y al impulso para el desarrollo de un plan maestro, hoy la empresa tiene el equilibrio necesario para desarrollar importantes proyectos que benefician a millones de usuarios. *“Hemos rehabilitado el Ramal Talca-Constitución, mejorado el Corto Laja, contamos con más frecuencias en el Biotrén, y trabajamos en varias regiones para ofrecer a los usuarios un medio*



eficiente, seguro y confiable", enfatizó el secretario de Estado, indicando que el proceso de revitalización ha permitido aumentar en 35% el número de pasajeros, llegando a la histórica cifra de 30 millones.

Errázuriz destacó también los proyectos en ejecución de Metrotren Rancagua y Nos (US\$260 millones); tren a Melipilla (US\$600 millones); extensión del Biotrén a Coronel (US\$100 millones); así como la compra de 24 nuevos trenes, como avances logrados en materia ferroviaria y que permitirán triplicar la cifra de pasajeros.

En el ámbito logístico, se implementaron procesos de licitación en 8 de los 10 puertos estatales con una inversión proyectada cercana a los US\$1.800 millones.

OMC APRUEBA HISTÓRICO ACUERDO DE FACILITACIÓN DE COMERCIO

La Novena Conferencia Ministerial de OMC celebrada en Bali (Indonesia) entre el 3 y 6 de diciembre, concluyó con la adopción de la Declaración Ministerial, cuya mayor contribución al comercio internacional será un acuerdo sustantivo en tres elementos de la Ronda de Doha: Facilitación de Comercio, Agricultura y cuestiones relacionadas con el desarrollo que persiguen impulsar el comercio de los países menos adelantados y contribuir al avance de manera más general. Es la primera vez, desde la creación del organismo en 1995 que se adopta un acuerdo de estas características, poniendo fin a 12 años de negociaciones. El acuerdo alcanzado, conocido como "paquete de Bali", viene a romper la percepción de que el avance normativo ya no era posible a nivel multilateral. Este convenio mejorará la atmósfera negociadora en Ginebra lo que permitirá avanzar en la Ronda de Doha y en la agenda regular de la institución, señaló el Director General de Relaciones Económicas Internacionales de Chile, Álvaro Jana.

Durante su intervención en el Plenario de la Conferencia Ministerial, Jana reforzó la idea que Chile valora las reglas claras y la liberalización comercial en iniciativas regionales y plurilaterales que complementen aquellas logradas a nivel multilateral e hizo hincapié en cómo la noción de desarrollo se ha instalado con fuerza como uno de los ejes de acción de la OMC, y cómo el comercio internacional es un elemento fundamental para alcanzarlo. A esto añadió que debe ir acompañado de otros elementos tales como, una adecuada infraestructura física, sanas políticas públicas, estabilidad política e institucional y un nivel educacional adecuado. De esta forma señaló que *"en el caso chileno, uno de los motores del crecimiento económico de las últimas tres décadas ha sido precisamente el comercio internacional, con un aumento de 15 veces las exportaciones y una disminución de la pobreza desde sobre el 40% a un 13%"*.

El paquete de Bali establece reducir los trámites burocráticos y acelerar el despacho de aduana, permitiendo hacer más expedito los procedimientos de exportación e importación, mayor transparencia de las normas y procedimientos aduaneros, resoluciones anticipadas, procedimientos de revisión y apelación, implementación de ventanilla única para trámites aduaneros, reforzamiento de la libertad de tránsito de mercancías, admisión temporal de bienes, manejo de mercancías rechazadas, entre otros. Además, incluye una sección que regula la cooperación aduanera multilateral legitimando y promoviendo los entendimientos aduaneros bilaterales.

La OCDE estima que, por la aplicación del acuerdo, los costos del comercio se reducirán en un 10% para los miembros de la OCDE. Por su parte, el Peterson Institute, calcula que las ganancias en exportaciones a nivel global llegaría a los US\$ 1.053 millones y un incremento en el PIB mundial de US\$ 960 mil millones. 📖





Primer crucero de 2014 arribó a Puerto Montt con casi mil pasajeros



El jueves 2 de enero, el crucero "Columbus 2" pudo ser divisado desde varios puntos de la capital regional. Con 698 pasajeros y 377 tripulantes a bordo, esta embarcación fue la encargada de inaugurar el nuevo año 2014. *"Iniciamos este año 2014 con la llegada de un gran crucero a nuestro puerto. El 'Columbus 2', de 180 m de eslora y 30 mil toneladas, es una nave familiar catalogado con 4 estrellas y con todas las comodidades propias de un crucero como este. Con esta nave, estamos cumpliendo 12 recaladas y nueve cruceros en lo que va de esta exitosa temporada 2013-2014"*, informó Alex Winkler, gerente general de la Empresa Portuaria Puerto Montt, Empormontt.

El "Columbus 2", de bandera de las Islas Marshall y perteneciente a la línea de cruceros Hapag-Lloyd Cruises, fue construido en 1998 y remodelado en 2012. En su interior cuenta con 287 camarotes y 62 suites, cuatro restaurantes, seis lounges, sectores para niños y adolescentes, spa, jacuzzi, casino, biblioteca y gimnasio para uso diario de todos sus pasajeros.

El transatlántico arribó a la bahía de Puerto Montt proveniente de Punta Arenas. Doce buses trasladaron a los turistas que quisieron recorrer parte de la región. Luego de los recorridos turísticos, el "Columbus 2" dejó atrás las instalaciones de la portuaria estatal

en dirección a Valparaíso, desde donde seguirá ruta hacia Isla de Pascua y la Polinesia.

Pocos días antes había llegado el "Marina", con 1.210 turistas y 800 tripulantes a bordo. Más de 950 pasajeros descendieron de la embarcación para visitar y recorrer alguna de las atracciones turísticas de la zona, como los saltos de Petrohué, lago Todos los Santos, Puerto Varas, Frutillar, Angelmó y barrios de Puerto Montt.

El crucero, de la naviera Oceania Cruises y que navega bajo bandera de las Islas Marshall, comenzó su periplo en Europa para luego dirigirse a los puertos de Brasil, Buenos Aires, Montevideo, Ushuaia, Punta Arenas, Puerto Chacabuco y Puerto Montt.

"Con la llegada del Marina se cumplen once recaladas en lo que va de la temporada 2013-2014 en Puerto Montt, la cual ha estado normal, sin inconvenientes y tanto los pasajeros como los tripulantes han tenido el privilegio de visitarnos con condiciones climáticas extraordinarias, lo que permite aprovechar al máximo el arribo de las naves. La administración portuaria junto a todos los sectores involucrados seguirán realizando todos los esfuerzos posibles para que esta temporada continúe siendo todo un éxito", recaló Alex Winkler.



Arribó crucero "Golden Princess" a Coquimbo

Antes de Navidad, recaló en el puerto de Coquimbo con más de 2.100 pasajeros el crucero "Golden Princess", de 289 m de eslora por 36 m de manga y que se caracteriza por una galería de arte y un circuito de mini golf a bordo. Los visitantes que descendieron de la embarcación turística, recorrieron los atractivos que ofrece la conurbación Coquimbo-La Serena. No obstante antes de ello, debieron pasar por los estrictos controles de Aduana y SAG, cuyas dependencias están habilitadas en el nuevo terminal para pasajeros construido en el sector N°1 del puerto y en etapa de marcha blanca, siendo una de las inversiones realizadas por Terminal Puerto Coquimbo, a cargo de la administración portuaria.

A causa del arribo masivo de turistas, los comerciantes del sector del puerto y la caleta de Coquimbo comenzaron a ofrecer sus servicios gastronómicos, al igual que el comercio establecido. La seguridad es fundamental, por lo que Carabineros dispuso de contingente en toda la zona céntrica de la ciudad y sus alrededores.

El crucero continuó su viaje hacia las costas de Valparaíso.

Uruguay: Primer Encuentro Regional de Cruceros



En la ciudad de Punta del Este (Uruguay) tuvo lugar el Primer Encuentro Regional de Cruceros que congregó a autoridades, operadores y agentes turísticos, armadores, conferencistas y representantes de los principales puertos de cruceros de la región y de España. Durante la jornada, el tema abordado fue la oferta de servicios y el crecimiento de la actividad de cruceros en la región, a través de varias mesas redondas y exposiciones.

En el marco de las "Facilidades portuarias, estrategias e inversiones de la región", uno de los ejes principales del Encuentro, Carlos Geisse, presidente del directorio de Empormontt, expuso sobre el rol de los puertos en la competitividad de la industria del turismo de cruceros.

A través de una mirada a la industria mundial, sudamericana y chilena, y luego de dar a conocer el actual funcionamiento del

puerto de Puerto Montt y el proyecto del futuro puerto de Panitao a los asistentes, Geisse finalizó su presentación con un listado de propuestas para mejorar el turismo de crucero en la región, entre las que destacaron mejoras en el equipamiento, atención bilingüe, aumento de oferta turística, seguridad en la ciudad y coordinación público-privada.

"La intención y el trabajo va orientado a que Puerto Montt, Castro y la Región de Los Lagos, potencien su escenario para los cruceros y para el turismo internacional, conscientes de que por esta vía se produce la llegada más importante de turistas extranjeros a la zona. La idea es el intercambio de ideas, proyectos y circuitos que permitan este fortalecimiento de la actividad", comentó Geisse.

Puerto Antofagasta recibió al Directorio de Puertos del Conosur

Una exitosa visita y reunión sostuvo el Directorio de la Corporación de Puertos del Conosur en la Empresa Portuaria Antofagasta encabezada por el gerente general de dicha Empresa, Carlos Escobar Olguín y con la presencia del presidente de la Corporación y vicepresidente de Empresa Portuaria Arica, Sebastián Montero Lira.

En la reunión de Directorio también participó Sernatur, a través de su Directora Regional, Irina Salgado, quien presentó a los Directores los atractivos de la ciudad incentivando la visita de cruceros a la región y mostrando a Antofagasta como una potencial zona turística.

Además, participó CREO Antofagasta, quienes presentaron su plan estratégico para construir una ciudad integral, mostrando las etapas del plan que llevan a cabo, correspondientes a una agenda cultural, deportiva y turística.

El Directorio de la Corporación de Puertos del Conosur aprovechó para conocer la ciudad y sus atractivos, además de visitar las instalaciones de Puerto Antofagasta. Entre los visitantes, se contaron, además, a Carlos Geisse, Secretario de la Corporación y presidente de Empresa Portuaria de Puerto Montt; José Barria, Tesorero de la Corporación y director de la Empresa Portuaria Austral; y Héctor Mardones, Subgerente de Negocios de Empresa la Portuaria Iquique. 🌐





¿QUIÉNES GANARÁN CON LA ALIANZA P3?

COSTOS MÁS BAJOS DEL MERCADO Y SERVICIOS MÁS ESTABLES, FRECUENTES Y EFICIENTES FORMAN PARTE DE LA OFERTA QUE LANZARÁ AL MERCADO –EN CASO DE PROSPERAR- LA UNIÓN DE TRES GIGANTES EUROPEOS: MAERSK, MSC Y CMA CGM.

Un consorcio que manejará inicialmente 255 buques con capacidad de 2,6 millones de TEUs disponible para cubrir 29 servicios entre Asia y Europa, transatlánticos y transpacíficos será el resultado de la Alianza P3, producto de la asociación estratégica entre las tres mayores navieras del mundo: Maersk, MSC y CMA CGM. La Alianza P3 se proyectaría como una unión a 10 años plazo, constituyéndose en una nueva sociedad con centros de operaciones conjuntos de naves en Londres y Singapur.

Cada compañía mantendría parte de su flota para su uso individual y ofrecería el resto a la Alianza: Maersk pondría a disposición el 42% de su flota, MSC cedería un 34%, y CMA-CGM ofrecería un 24% de su capacidad. Estas cifras suponen alrededor de un 14,7% del total mundial de TEUs y significan un replanteamiento de la jerarquía de los puertos del mundo.

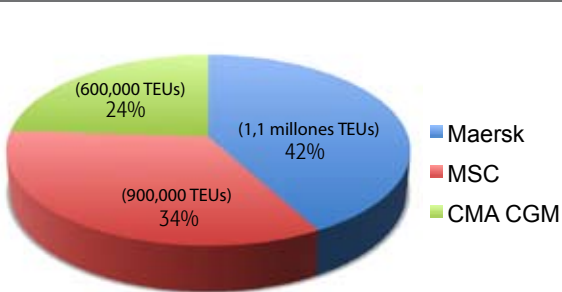
Esta asociación no supondría ningún tipo de acuerdo en cuanto a tarifas, fletes o gastos, ya que cada compañía comercializaría sus servicios en forma independiente. Su gestión se centrará en controlar que cada naviera tenga un cupo fijo de servicios y que aquella que puntualmente no pueda completarlo, pueda venderlo o cederlo al resto. Alianza empresarial que supone el máximo de aprovechamiento de su capacidad de carga, consiguiendo optimizar la ocupación de sus buques, reduciendo costos a través de economías de escala y ofreciendo una mayor flexibilidad con más salidas semanales y más puertos como escala directa, gracias a la red de buques de menor y mayor tamaño.

Así, se ofrecerán 29 servicios en las tres principales rutas comerciales a nivel mundial, que unen Asia / Mediterráneo – Norte de Europa, Asia / costa este y costa oeste de EE.UU. y Europa – Norteamérica.

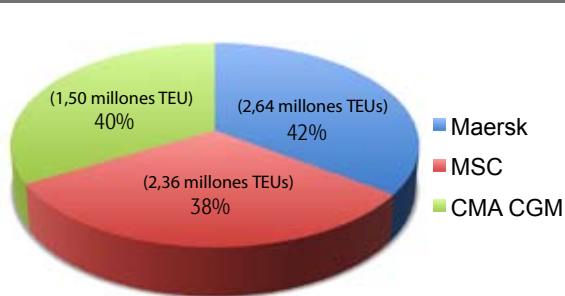
Esta unión supondrá que sólo tres navieras controlen el 42% del tráfico marítimo en contenedores entre Asia y Europa, el 24% del movimiento entre Asia y Norteamérica y el 40% del comercio entre Europa y Norteamérica, según cifras de la Federal Maritime Commission (FMC), agencia norteamericana que regula los tránsitos transoceánicos.

Es decir, la Alianza P3 reunirá alrededor del 40% del mercado de contenedores en las tres rutas señaladas. Voces críticas del acuerdo precisan que ello podría obstaculizar la libre competencia y ejercer una mayor presión sobre los terminales, las autoridades portuarias y las condiciones laborales de los trabajadores en todos los servicios portuarios.

% Contribución de las navieras a la Red P3 como flotas individuales:



% Capacidad de la Red P3 Network en relación al Total Global:



El jurado de la Alianza P3

Esta coalición todavía debe ser aprobada tanto por la Comisión Europea, el Ministerio de Transporte de la República Popular China y la FMC de EE.UU., para que pueda comenzar a operar en el segundo trimestre de 2014.

La publicación especializada Alphaliner ha analizado las estrategias que subyacen a la conformación de este acuerdo, apuntando a una cuestión clave: una transformación de esta naturaleza acabará conduciendo a una commoditización de servicios. Se abre la puerta a nuevas alianzas para compartir actividades que permitirán ampliar la oferta de P3 a los clientes, *“pese a la previsible reducción de operaciones”*.

Aman Chabra de Tuscor Lloyds UK sostiene que *“esperamos que la Alianza P3 se traduzca en servicios más confiables y estables con un mínimo de interrupción y cancelación. Que ella suponga un impacto positivo en las cadenas de suministro y facilite el trabajo en equipo entre transportistas ofreciendo mejores servicios a sus clientes. Bajo este punto de vista, representará un movimiento positivo a la industria del transporte de contenedores”*.

Investigación en la Comisión Europea

En este marco, la Comisión Europea ha abierto un procedimiento formal para investigar presuntos acuerdos en las tarifas de diferentes navieras. Se trata de averiguar si han incurrido en prácticas de concertación de precios, violando, así, las normas de la competencia de la UE. La Comisión pretende establecer si la conducta de las empresas que realizan regularmente servicios marítimos de contenedores en Europa, están infringiendo el artículo 101 del TFUE (Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea) y el artículo 53 del Acuerdo EEE sobre el Espacio Económico Europeo.

A.P. Moller-Maersk

A.P. Moller-Maersk Group es un conglomerado de negocios danés con actividades en varias áreas, principalmente en el transporte y energía. Más conocida como Mærsk, desde 1996 es la compañía de transporte marítimo de mercancías más grande del mundo. Opera más de 500 embarcaciones. En 2012 transportó 35 millones de contenedores, un 6% más que en 2011, registrando utilidades por US\$ 461 millones.

Mediterranean Shipping Company S.A. (MSC)

Mediterranean Shipping Company S.A. (MSC) fue fundada en 1970 por Gianluigi Aponte, empezando una línea mercante operativa entre el Mediterráneo y Somalia. La Compañía se expandió con la adquisición de buques de carga de segunda mano. Por 1977, ya operaba en el norte de Europa, África y el Océano Índico. A fines de los 80', MSC tenía líneas a Norte América y Australia. En 1989, MSC adquirió el operador de cruceros Lauro Lines, que fue renombrado como Mediterranean Shipping Cruises (MSC Cruises). MSC sirve a 335 puertos en todos los continentes, con 480 oficinas en 163 países. Se emplean buques de hasta 13.800 TEUs, incluidos algunos de los mayores portacontenedores, como el MSC Emanuela y MSC Beatrice. La Compañía es controlada por Aponte y su familia.

CMA CGM S.A.

Compañía naviera y de transporte de contenedores francesa dirigida por Jacques Saadé, es la tercera compañía mundial en el rubro, operando 200 rutas marítimas entre 400 puertos de 150 países. CMA CGM adquirió su empresa rival francesa Delmas con base en Le Havre del Grupo Bolloré en septiembre de 2005. La corporación resultante se convirtió en el tercer operador mundial de contenedores.



Desde 2009, la UE estaría advirtiendo anuncios regulares acerca de la intención de aumentar los precios, tanto en los sitios web de determinadas empresas, como en sus comunicados a la prensa. La repetición de estos anuncios a lo largo del año en los que se informa acerca de "la magnitud del incremento de precios, así como su entrada en vigor, semanas antes de que tal subida tenga lugar", es una forma de informarse mutuamente de los incrementos de valores en el mercado de los servicios de transporte marítimo por contenedores en las redes con destino y partida desde Europa.

Llama la atención que este expediente se haya abierto precisamente tras el anuncio de conformar la Alianza P3, la que conectará a los tres mayores centros económicos del mundo: Norteamérica, Europa y Asia. En esta alianza, las compañías compartirán los barcos que viajan por el Atlántico a través de los canales de Suez y Panamá en el Pacífico, y las instalaciones portuarias en los centros de transporte de Shanghai, Los Ángeles, Nueva York y Rotterdam.

No obstante, el Comisario Europeo de Transportes, Siim Kallas, ha apoyado a la Alianza, afirmando que "P3 es muy interesante porque ahora nadie puede asegurar la posición en la que se encuentra la industria marítima europea en la economía global. El único problema es cómo ella actuará en los puertos europeos. Probablemente, tendremos que garantizar una competencia leal para asegurarse de que un gran volumen de este tipo no fuerce a los puertos a salir del mercado. Pero, teniendo en cuenta esto, que se alien fuerzas europeas globales, creo que es una buena idea". Kallas ha defendido la unión de Maersk, MSC y CMA-CGM ante China, la que según sus palabras, tiene una actitud "muy agresiva" económicamente ante Occidente.

Cautela en EE.UU. y oposición en China

El presidente de la Comisión Federal Marítima de los EE.UU. (FMC), Mario Cordero, hizo un llamado a sus colegas reguladores en la Unión Europea y la República Popular de China para unirse respecto a la propuesta de la Alianza P3, indicando que "mantengo una mente abierta acerca de los parámetros y el impacto de esta alianza hasta que pueda ser plenamente analizada".

Cordero explicó que "esta Comisión es responsable de realizar los objetivos de la Ley de Navegación (Shipping Act) por mandato del Congreso, a saber, procesos regulatorios no discriminatorios en armonía con las prácticas de transporte marítimo internacional. Junto con nuestros colegas europeos y chinos, como autoridades regulatorias, tenemos responsabilidades afines no sólo para nuestros países, sino a toda la estructura mundial del transporte marítimo a fin de garantizar que esta alianza no dañará a otros, incluidos los



consumidores, la comunidad marítima y el comercio mundial. Una vez presentado el acuerdo, imagino que se solicitará a todos los miembros de la industria marítima estadounidense, transportistas, importadores, exportadores, consumidores, puertos, sindicatos, y los operadores intermodalistas, que expresen sus opiniones a la Comisión a través de comentarios escritos o audiencias abiertas, sobre cuánto y cómo esta alianza de compañías de bandera extranjera afectará al comercio marítimo”.

Uniéndose a la convocatoria de la Cumbre, el Comisionado William P. Doyle declaró que una de sus preocupaciones “se refiere a informes de prensa que anuncian que la flota combinada este-oeste de 346 buques se reducirá a 255 una vez que P3 esté operativa. Quiero saber más sobre el impacto que esta alianza tendrá en los servicios prestados a los consumidores, los transportistas y las operaciones de terminales de EE.UU.”. Agregó que “en las flotas mundiales Maersk Line es la mayor naviera internacional con bandera de los EE.UU., por lo tanto, no quiero que las operaciones de la Alianza hagan daño o causen un impacto negativo en la flota internacional de bandera de los EE.UU. cuando se toman este tipo de decisiones en cascada o se eliminan buques de los servicios”.

Por su parte, el Comisionado Richard A. Lidinsky Jr. sostuvo que “es claro que esta Alianza se está moviendo como si ya se hubiera cumplido con la aprobación regulatoria, a pesar de la falta de presentaciones ante las autoridades regulatorias en Europa, China y los EE.UU.. Presionar detrás de escena y colocar historias positivas en la prensa no es sustituto de la debida consideración que se debe hacer sobre las consecuencias de esta alineación masiva de buques y navieras”.

Por último, el Ministerio de Transporte de China no se ha posicionado aún, pero sí ha sido instado por la China Shipowner's Association (CSA), la asociación de armadores chinos, a aplicar las leyes antimonopolio y bloquear a la Alianza, puesto que su puesta en marcha supondría según la CSA, incrementos de costos del transporte para China.

Realidades opuestas: Tánger-Med y Valencia


Tal como si ya estuviese en pleno funcionamiento, la Alianza P3 ha solicitado a diversos puertos del mundo que especifiquen el precio de

sus servicios para decidir sus escalas, ello con el objeto de reducir al máximo sus costos operacionales con el uso de barcos más grandes (de entre 14.000 y 18.000 TEUs) y menos escalas.

En este marco, la Autoridad Portuaria de Tánger-Med (Marruecos) que orienta su negocio hacia los tráficos de transbordo, informó que cerró 2013 con una transferencia de 2,5 millones de TEUs entre sus dos terminales: APM Terminals Tangier y Eurogate. Con dicho volumen, sus instalaciones estarían al límite para prestar servicios a la futura P3. Por ello, la Autoridad Portuaria de Tánger-Med resolverá su problema de espacio con la puesta en marcha en 2015 de un tercer terminal de contenedores, el Tánger-Med II, que con una inversión por más de 130 millones de euros le permitirá aumentar su capacidad hasta los 8 millones de TEUs. Tanto Maersk Line como MSC, que ya trabajan en Tánger-Med I, podrían optar a utilizar Tánger-Med II.

Otro caso es el puerto de Valencia (España), que aparece en tres servicios de la ruta Oriente-Mediterráneo; uno en la ruta Oriente-Costa Este de EE.UU.; y tres en la ruta Norte de Europa y Mediterráneo-Costa Este de EE.UU. En el tráfico de transbordo, Valencia se ha convertido en la opción menos competitiva del entorno. Su capacidad de concentración de carga en grandes buques hace que, para conseguir sus precios bajos, la Alianza P3 busque los puertos más baratos.

El atractivo de los puertos se medirá por la relación entre el valor añadido del tráfico local (import/export) que logren acumular y los bajos precios del tráfico de transbordo. Cuanto mayor es la primera variable, menos importa que la segunda resulte menos atractiva, y viceversa.

Por ello, el puerto de Sines (Lisboa, Portugal), con el que trabaja MSC, se posiciona como una opción atractiva, ya que a los bajos costos de movimiento de contenedor une su buen posicionamiento en la ruta del Atlántico. Por ello, Valencia ha iniciado negociaciones entre la Asociación Naviera y los estibadores, que explican cerca del 60% de los costos en las terminales, para revisar las condiciones de trabajo, y así ofrecer tarifas más atractivas. Las posturas parecen lejanas, pero P3 no puede esperar y exigirá resultados en seis meses. 

TCVAL DEL PUERTO DE VALPARAÍSO NOMBRÓ PLANA EJECUTIVA



El Terminal Cerros de Valparaíso (TCVAL), filial del Grupo OHL y responsable de la operación y ampliación del terminal 2 del Puerto de Valparaíso, nombró a Álvaro Espinosa Almarza como gerente general. El nuevo ejecutivo es ingeniero civil en transportes de la PUC y master en dirección general de empresas (IEDE). Su carrera la ha desarrollado en sectores marítimo portuario e inmobiliario, pues se ha desempeñado en SAAM y CSAV. Además, fue gerente general de la Zona Franca de Iquique S.A., Empresa Portuaria San Antonio y Empresa Portuaria Iquique. El equipo directivo que lo acompaña está formado por Juan Carlos Manzur como gerente de Operaciones, Fidel Conde en la gerencia de Administración y Finanzas y Gonzalo Baciero, en la gerencia de Explotación.

RENUEVAN DIRECTORIO EN EMPORCHA

Empresa Portuaria Chacabuco informó que se acordó designar como directores a Carlos Vial Izquierdo y Fernando Zavala Cavada por un nuevo periodo de cuatro años a contar del 2 de octubre de 2013 hasta el 1 de octubre de 2017. Vial Izquierdo es ingeniero, empresario y dirigente gremial chileno, ha sido presidente de la Asociación de la Industria del Salmón (SalmonChile) desde la primera mitad de los años 2000. Se integró a Emporcha en agosto de 2010. Por su parte, Zavala

Cavada había sido designado anteriormente como director de la Empresa Portuaria Chacabuco a contar de junio de 2013, cargo que asumió en reemplazo de Luis Musalem quien a su vez fue electo como presidente del Directorio.

NUEVOS DIRECTORES EN EPSA Y PORTUARIA AUSTRAL



El Consejo director acordó designar como directores de la Empresa Portuaria Austral a José Miguel Cruz Fleischmann y José Baria Bustamante, por un nuevo periodo de 4 años a contar de octubre de 2013.

En tanto, en EPSA, fueron designados como directores por un periodo de 4 años el abogado Franco Brzovic González (vicepresidente); el ingeniero comercial y magister en economía, Viviano Carrasco Zambrano y Ramón González Labbé. Además, el economista Gonzalo Sanhueza Dueñas fue designado en reemplazo de Gustavo Alcalde Lemarie.

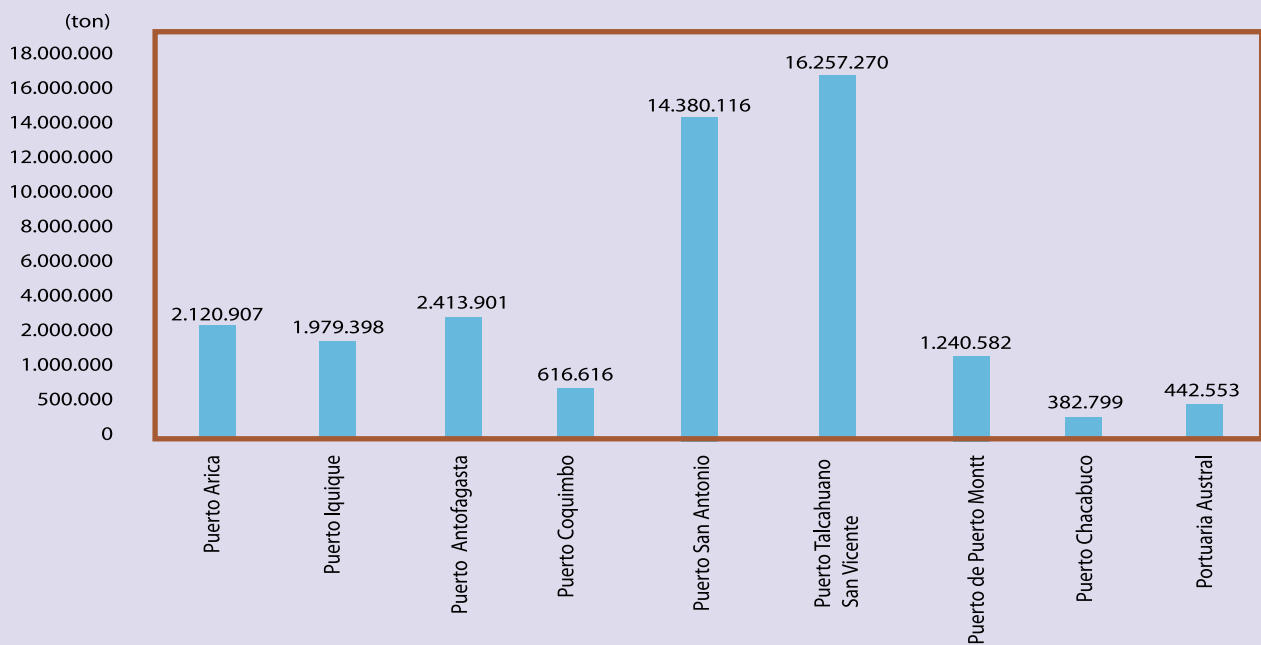
Franco Brzovic, experto en Derecho Corporativo y Derecho Tributario, se desempeñó sucesivamente como Fiscal de los bancos Unido de Fomento, Corpbanca y BBVA. Posteriormente fundó el Estudio Jurídico Brzovic, Edwards, Larraín, Medina y Cía., incorporándose más adelante al Estudio Jurídico Pérez Donoso en calidad de socio principal.

Brzovic es miembro de la Comisión Tributaria de la SOFOFA, miembro de la Comisión Tributaria del Colegio de Abogados, presidente de la Comisión Tributaria de la CPC, consultor del FMI, consejero del Instituto de Estudios Judiciales, miembro del Círculo de Finanzas de ICARE y miembro de la Comisión Tributaria de la International Chamber of Commerce.

Por su parte, Viviano Carrasco Zambrano, reemplazará a Juan Eduardo Coeymans, quien asumió como director del INE. Carrasco se desempeña como asesor del Ministerio de Economía, a cargo del análisis microeconómico de las 50 medidas incluidas en la Agencia de Impulso Competitivo (AIC) y tiene a su cargo la coordinación de las mesas técnicas y evaluación de propuestas de los distintos actores en algunas medidas de la AIC. 🌐



Resumen Consolidado Puertos Transferencia carga total (en ton.) Enero – Octubre 2013



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

Empresa Portuaria de Arica

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

Fuente: Puerto de Arica

Parámetro	2012	2013	Variación %
Nº naves comerciales	241	339	41%
Tonelaje total	2.120.907	2.487.118	17%
Transferencia por tipo de mercado			
Carga regional	312.887	330.711	6%
Carga boliviana	1.581.501	1.922.418	22%
Carga peruana	85.695	70.534	-18%
Otros	140.824	163.455	16%

Empresa Portuaria de Iquique

Enero – Octubre 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
Octubre	180.672	19.105	138.720	19.214	22.737	-	-	40
Total 2013	1.979.398	202.495	1.413.544	303.514	194.268	61.973	6.100	433
A Octubre 2013	1.979.398	202.495	1.413.544	303.514	194.268	61.973	6.100	433
A Octubre 2012	2.017.283	203.329	1.449.751	307.034	186.170	57.864	16.468	425
Var. Oct. 2013 – Oct. 2012	-2%	0%	-2%	-1%	4%	7%	-63%	2%

Empresa Portuaria Antofagasta

Enero – Octubre 2013 (en ton.)

Fuente: Empresa Portuaria Antofagasta

Operación	Ene.	Feb.	Mar.	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Sep.	Oct.	Total 2013
Importación	54.527	84.977	24.983	57.860	46.505	35.458	59.362	55.997	56.678	48.041	524.387
Exportación	102.219	128.510	97.836	143.201	149.473	149.311	128.473	138.541	113.057	154.626	1.305.247
Cabotaje	-	-	-	-	-	24	-	-	-	-	24
Int. boliviana	-	-	-	63	-	-	-	-	-	-	63
Exp. boliviana	20.610	26.910	38.278	-	22.466	45.668	23.899	37.570	14.547	37.885	267.832
Int. argentina	-	-	-	1.988	2.023	1.712	1.999	-	1.525	-	9.248
Exp. argentina	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Tara Teus emb.	7.002	8.434	4.263	9.291	9.381	8.200	8.425	10.640	7.451	15.037	88.123
Tara Teus des.	5.259	9.327	5.072	8.654	9.055	9.967	8.496	11.141	8.609	12.755	88.336
Falsos	15.328	16.765	15.084	8.949	21.004	13.579	6.365	11.581	7.257	14.730	130.641
Totales	204.944	274.921	185.516	230.006	259.907	263.919	237.019	265.469	209.124	283.074	2.413.901

Enero – Octubre 2013 (en ton.)

Fuente: Empresa Portuaria Antofagasta

Meses	C. Gral.	Graneles	Teus	2013	2012
Enero	69.515	44.175	91.255	204.944	227.602
Febrero	48.322	90.460	136.140	274.921	269.347
Marzo	45.327	59.927	80.262	185.516	198.986
Abril	67.035	44.674	118.297	230.006	242.979
Mayo	71.140	43.733	145.034	259.907	216.354
Junio	59.067	74.041	130.811	263.919	238.594
Julio	38.030	71.550	127.439	237.019	233.442
Agosto	44.773	82.727	137.968	265.469	91.665
Septiembre	34.255	65.758	109.111	209.125	40.416
Octubre			173.784	283.074	353.275
2013			1.250.101	2.413.901	2.595.902

Puerto de Coquimbo

Transferencia carga total (en ton.) Enero – Diciembre 2011 / 2012 / Octubre 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
Octubre	60.108	73.177	50.498	-30,9
Noviembre	14.365	69.631	-	
Diciembre	94.437	51.959	-	
Total	573.377	760.077	616.616	-23,3%

Fuente: Terminal Puerto Coquimbo (TPC)

Puerto de San Antonio

Transferencia carga total (en ton.) Enero - Octubre 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%
Octubre	1.387.165	1.603.995	15,6%
Total a Octubre	13.900.327	14.380.116	3,5%

Fuente: EPISA

Transferencia de carga contenedorizada (en ton.) Enero – Octubre 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%
Octubre	820.959	955.587	16%
Acumulado	8.974.922	9.680.862	7,9%

Fuente: EPISA

Puerto de San Antonio

Transferencia de graneles sólidos (en ton.) Enero - Octubre 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%
Octubre	373.011	406.907	9%
Acumulado	2.837.757	2.685.099	-5,4%

Fuente: EPSA

Transferencia TEU's Enero - Octubre 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%
Octubre	85.542	98.775	15%
Acumulado	901.598	997.573	10,6%

Fuente: EPSA

Transferencia de carga fraccionada (en ton.) Enero - Octubre 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%
Octubre	97.772	124.934	28%
Acumulado	1.054.950	987.969	-6,3%

Fuente: EPSA

Puerto de San Antonio

Transferencia de graneles sólidos (en ton.) Enero - Octubre 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%
Octubre	373.011	406.907	9%
Acumulado	2.837.757	2.685.099	-5,4%

Fuente: EPSA

Puerto Talcahuano – San Vicente

Informe Regional Consolidado (en ton.) Acumulado a Octubre 2013

Regional	Mes Octubre			Comparación acumulados			
	2011	2012	2013	2011	Acumulado Octubre 2012	Acumulado Octubre 2013	2013 v/s 2012(%)
Toneladas	1.595.591	1.716.321	1.597.530	15.005.123	15.578.741	16.257.270	4,36%
Nº de Naves	93	72	72	854	709	686	-3,24%
Nº de Teus	75.445	80.919	85.694	732.664	734.738	825.453	12,35%

Fuente: Puerto Talcahuano – San Vicente

Informe Regional desglosado por puerto Acumulado a Octubre 2013

Puerto	Mes Octubre			Acumulado Octubre		
	Toneladas	Teus	Naves	Toneladas	Teus	Naves
Talcahuano	1.988	0	0	20.952	0	0
San Vicente	412.325	38.149	25	4.747.144	390.493	247
Lirquén	410.238	9.624	17	3.680.761	105.610	141
Penco	64.712	0	4	334.315	0	35
Coronel	476.745	37.921	21	5.153.352	329.350	214
Cabo Froward	231.522	0	5	2.320.746	0	49
Total	1.597.530	85.694	72	16.257.270	825.453	686

Fuente: Puerto Talcahuano – San Vicente

Empresa Portuaria de Puerto Montt

Consolidado todos los Terminales Enero – Octubre 2012/2013 (en ton.)

Fuente: Emporrontt		2012	2013	Desviación
Muelle Comercial		675.096	668.871	-0,9%
Term. Transbordadores		382.810	413.038	7,9%
Term. Port. Chiloé		88.761	158.673	78,8%
Totales		1.146.667	1.240.582	8,2%

Terminal de Transbordadores Enero – Octubre 2012/2013 (en ton.)

Fuente: Emporrontt		2012	2013	Desviación
Tara vehículos		143.072	157.663	10,2%
Carga surtida		217.086	235.894	8,7%
Otras cargas		22.652	19.481	-14%
Subtotales		382.810	413.038	7,9%

Muelle Comercial Enero – Octubre 2012/2013 (en ton.)

Fuente: Emporrontt		2012	2013	Desviación
Fertilizantes		254.643	262.361	3,0%
Sal		32.082	44.727	39,4%
Chips eucaliptus		-	59.178	N/A
Cemento		12.071	12.016	-0,5%
Smolt		78.661	72.941	-7,3%
Harina de pescado		40.285	30.689	-23,8%
Aceite de pescado		9.975	-	N/A
Graneles vegetales		150.409	122.454	-18,6%
Otras cargas		96.970	64.505	-33,5%
Subtotales		675.096	668.871	-0,9%

Terminales Portuarios de Chiloé Enero – Octubre 2012/2013 (en ton.)

Fuente: Emporrontt		2012	2013	Desviación
Tara vehículos		17.151	39.853	132,4%
Carga surtida		2.761	26.209	849,3%
Alimento peces		23.016	35.090	52,5%
Cosecha salmón		11.920	12.344	3,6%
Mortalidad salmón		808	3.319	310,8%
Bins con hielo		2.403	193	-92%
Smolts		17.468	14.168	-18,9%
Redes		868	13.057	1.404,3%
Otras cargas		12.366	14.440	16,8%
Subtotal		88.761	158.673	78,8%

Empresa Portuaria Chacabuco

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

Fuente: Emporcha	Embarque			Desembarque			Total		
	2013	2012	%	2013	2012	%	2013	2012	%
Muelle Comercial	120.769	108.207	12%	56.598	79.570	-29%	177.367	187.777	-6%
Terminal de Transbordadores	82.558	82.652	0%	122.832	123.058	0%	205.390	205.710	0%
Muelle Flotante	29	13	123%	13	4	225%	42	17	147%
Total	203.356	190.872	7%	179.443	202.632	-11%	382.799	393.504	-3%

Empresa Portuaria Chacabuco

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

U. Negocio Productos	Ene.	Feb.	Mar.	Abr.	May.	Jun.	Jul.	Ago.	Sept.	Octubre	Total 2013	Total 2012	%
Muelle Comercial													
Otra pesca fresca	1.692	1.070	1.492	2.108	1.862	1.978	3.461	2.447	2.755	1.417	20.282	17.573	15%
Carga general	1.922	2.208	1.668	2.203	1.402	1.878	2.449	1.940	1.894	1.771	19.335	14.564	33%
Contenedores vacíos	478	1.073	781	142	251	490	556	786	299	714	5.570	5.968	-7%
Salmón fresco	215	188	256	540	706	748	863	528	852	199	5.095	31.847	-84%
Otros pescados congelados	0	175	0	0	0	0	795	928	368	1.223	3.489	7.219	-52%
Peligrosos diversos	30	90	125	229	60	256	191	167	400	132	1.680	933	80%
Maquinaria y estructura ind.	0	0	0	0	0	0	0	221	281	0	502	0	0%
Marisco fresco	0	52	63	66	53	37	58	39	27	61	456	328	39%
Combustible	0	2	104	0	0	0	0	0	0	0	106	383	-72%
Otros	0	0	0	0	0	28	0	0	31	24	83	755	-89%
Subtotal	4.337	4.858	4.489	5.288	4.334	5.415	8.373	7.056	6.907	5.541	56.598	79.570	-29%
Terminal de Transbordadores													
Carga general en vehiculo	6.682	5.868	7.576	7.221	6.779	5.373	5.781	7.017	6.865	7.642	66.804	65.753	2%
Tara vehiculos	4.606	4.435	4.884	5.224	4.680	3.665	4.015	4.347	3.976	4.642	44.474	40.436	10%
Madera elaborada	521	535	589	631	503	229	336	561	299	401	4.605	5.615	-18%
Cemento	518	281	687	248	172	218	383	59	243	513	3.322	6.287	-47%
Maquinaria y estructura ind.	139	206	364	349	179	94	29	68	82	0	1.510	2.804	-46%
Peligrosos diversos	271	59	127	172	86	123	87	60	29	55	1.069	736	45%
Alimento para peces	70	88	27	59	27	83	25	61	102	27	569	318	79%
Ganado	17	0	37	0	16	5	11	0	43	33	162	294	-45%
Otros pescados congelados	0	0	0	0	127	0	0	29	0	0	156	0	0%
Otros	19	6	13	15	21	71	0	10	6	0	161	814	-80%
Subtotal	12.843	11.478	14.304	13.919	12.590	9.861	10.667	12.212	11.645	13.313	122.832	123.057	0%
Muelle Flotante													
Carga general	0	0	2	0	1	0	0	0	0	9	12	4	200%
Carnada	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0%
Subtotal	0	0	2	0	1	0	0	0	1	9	13	4	225%
Totales	17.180	16.336	18.795	19.207	16.925	15.276	19.040	19.268	18.553	18.863	179.443	202.631	-11%

Fuente: Emporcha

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

U. Negocio Productos	Ene.	Feb.	Mar.	Abr.	May.	Jun.	Jul.	Ago.	Sept.	Octubre	Total 2013	Total 2012	%
Muelle Comercial													
Concentrado de Zinc	0	5.606	5.915	12.479	0	9.523	0	5.693	0	7.625	46.841	31.245	50%
Salmón congelado	4.828	5.726	2.689	691	304	1.222	1.200	366	1.018	785	18.829	13.425	40%
Concen. de Oro	1.119	0	1.447	1.639	0	1.559	1.311	1.094	1.633	2.316	12.118	7.889	54%
Carga general	608	682	1.010	968	934	971	1.136	1.099	1.073	1.486	9.967	26.190	-62%
Alevines	264	0	0	2.677	1.599	2.529	1.704	0	0	489	9.262	6.034	53%
Otros pescados con.	206	234	453	494	223	195	1.430	1.505	726	1.982	7.448	9.223	-19%
Concen. de Plata	557	164	748	497	583	395	393	1.109	1.420	806	6.672	4.872	37%
Combustible	427	502	295	575	485	441	679	433	568	473	4.878	4.163	17%
Contened. vacíos	149	341	176	55	72	31	196	328	102	79	1.529	903	69%
Otros	70	28	16	52	416	1.761	344	135	201	202	3.225	4.263	-24%
Subtotal	8.228	13.283	12.749	20.127	4.616	18.627	8.393	11.762	6.741	16.243	120.769	108.207	12%
Terminal de Transbordadores													
Tara vehiculos	3.558	3.786	4.748	5.047	4.423	3.266	3.894	3.411	3.393	3.769	39.295	36.872	7%
Carga general en veh.	2.060	2.382	2.001	2.265	1.917	1.633	1.875	1.866	1.851	1.884	19.734	22.487	-12%
Ganado	429	862	1.563	1.712	1.415	1.003	591	672	519	492	9.258	9.064	2%
Salmón congelado	426	488	434	832	875	694	717	633	869	837	6.805	5.838	17%
Harina de pescado	396	967	1.166	365	566	361	236	391	234	209	4.891	4.116	19%
Concen. de Plata	195	0	367	0	0	0	0	0	0	0	562	799	-30%
Lana	0	41	35	206	75	0	0	11	26	0	394	283	39%
Maquin. y estruc. ind.4	53	72	75	51	22	0	0	109	0	386	506	24%	
Madera elaborada	159	30	13	24	0	53	0	38	47	0	364	354	3%
Otros	47	217	171	97	117	9	10	52	126	23	869	2.333	-63%
Subtotal	7.274	8.826	10.570	10.623	9.439	7.041	7.323	7.074	7.174	7.214	82.558	82.652	0%
Muelle Flotante													
Carga general	0	0	4	0	1	2	3	0	0	19	29	13	123%
Subtotal	0	0	4	0	1	2	3	0	0	19	29	13	123%
Totales	15.502	22.109	23.323	30.750	14.056	25.670	15.719	18.836	13.915	23.476	203.356	190.872	7%

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

600 600 7226
linemanager@saamsa.com



Nuestro centro: las personas

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

www.ist.cl

ist

especialistas en prevención