



## ¿Cómo funciona la logística portuaria en Chile?



[www.maritimoportuario.cl](http://www.maritimoportuario.cl) • Edición N°068 - Enero - Febrero 2014

Inversiones portuarias  
en evaluación  
ambiental

Pág. 08

EPV y EPSA:  
La logística  
la lleva

Pág. 18

Lo prometido en  
inversión pública y  
concesiones (2014-2018)

Pág. 04

Crecimiento de  
China: Más lento y  
cuesta arriba

Pág. 34



## 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](http://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.

### 04 Lo que viene en inversión pública y concesiones (2014-2018)



### 08 Las inversiones portuarias en evaluación



### 34 China: Crece, pero con transiciones y tensiones



### 18 Logística portuaria en Chile: Un camino lleno de curvas



### 03 Editorial

### 14 IST recibe a Iquique Terminal Internacional y dicta curso para Ultramar

### 16 Récord en tránsito de TRG entre Cabo de Hornos y Puerto de Quintero

### 25 ARMASUR: Análisis comparado de la regulación de la Marina Mercante

### 28 Cruceros

### 30 Historias de Mar: La breve y trágica vida de la fragata Lautaro en Chile

### 32 Destacados

### 40 Van y Vienen

### 41 Estadísticas Portuarias



Fotografía: Marítimo Portuario

**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

Nº68 Enero/Febrero 2014   
ISSN 0717-5507

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



## Por una alta dirección y visión integral de los terminales portuarios


*“Necesito del mar porque me enseña”* enuncia Pablo Neruda en su poema El Mar. Así también, los asentamientos humanos que poblan nuestro extenso litoral, se deben al mar. Tal como el puerto se explica por el océano, los puertos cuentan con la ciudad para que los ampare y puedan operar satisfactoriamente. El alcalde de Punta Arenas, Emilio Boccazzi, dijo que *“el desarrollo de las ciudades está muy ligado a la calidad que se entregue en los puertos”*, al cierre del encuentro que se realizó en Talcahuano y que dio lugar a la Asociación Nacional de Ciudades Puertos. Organización que buscará, entre otros, integrar a los municipios de ciudades – puertos en el proceso de toma de decisiones que efectúan los terminales de nuestro país. Los alcaldes de Arica, Iquique, Antofagasta, Coquimbo, San Antonio, Valparaíso, Puerto Montt, Puerto Aysén, Chacabuco y Punta Arenas acordaron reunirse en esta Asociación. Su cronograma de trabajo contempla presentar un proyecto de ley cuyo objeto será modificar la actual Ley de Puertos para que los jefes comunales pasen a formar parte de los directorios de los puertos.

Pareciera que la ciudad busca adquirir una mayor participación en la gestión portuaria. Tener no sólo voz –como ocurre en la actualidad- sino que voto y capacidad decisoria real. Situación esta última no contemplada en la legislación que rige al sector.

Un adecuado desarrollo portuario en su infraestructura, recursos humanos, administración y gestión resulta vital para que la cadena de valor del intercambio de mercancías funcione correctamente. Y para que esa operación portuaria sea eficiente, requiere de servicios básicos y de apoyo logístico, conectividad vial y ferroviaria, de un hinterland apropiado, de aprovisionamiento y otros que sólo puede ofrecer un centro urbano conformado como tal. ¿Qué recibe a cambio esa localidad? Tradicionalmente, nos hacemos cargo de los impactos negativos que la ciudad obtiene de la operación portuaria cotidiana: contaminación ambiental y visual, atochamiento en el flujo vehicular, falta de accesos turísticos y deportivos a ese borde costero que ocupan zonas portuarias que lo destinan a distintos usos, en fin. Hace un tiempo atrás, expertos de la OCDE entregaron un detallado informe sobre este particular.

A través de la historia y hasta nuestros días, las comunas que disponen de recintos portuarios han debido asumir por defecto externalidades tanto negativas como positivas que generan; y éstos han tributado poco o casi nada respecto a sus ingresos a dichas comunas. Si se considera, a modo de ejemplo, que algunas de nuestras ciudades han usufructuado de actividades como los casinos de juego por decenas de años, dejando sus tributos en la ciudad, han producido un notorio mejoramiento de las condiciones del lugar. Por ello, valga preguntarse ¿Por qué los puertos no aportan directamente con porcentajes de sus ingresos a las localidades que ellos afectan con su actividad incesante y creciente?

Si bien es cierto que cualquier organización que funcione acorde a los principios de la economía moderna y globalizada, debe estructurar canales expeditos de comunicación que permitan conocer las inquietudes y demandas de sus stakeholders (grupos de interés), no es menos cierto que debe contar con un gobierno corporativo cuyos miembros altamente calificados, estén interiorizados de la realidad donde se inserta la Compañía y con competencias plenas, en este caso, relativas a la industria marítima y portuaria. No solamente con dedicación exclusiva a la actividad de transferencia, sino que además, profesionalmente capacitados para hacerse cargo de la alta dirección y gestión de nuestros terminales portuarios. Sólo así nuestros puertos, podrán escuchar y hacerse cargo de manera eficiente y proactiva de las demandas reales de las ciudades donde se insertan.

No hay que olvidar que en los sistemas logísticos donde se insertan los terminales portuarios, éstos pasan a ser un eslabón. Por tanto, no puede dejar de considerarse una visión de conjunto. Es decir, las normativas deben contemplar las necesidades locales pero también las sistémicas. Ese es el desafío que viene: compatibilizar las necesidades del país para ser más eficiente, con las exigencias ciudadanas locales. 



Se profundizarán programas destinados a dotar a las ciudades costeras de infraestructura que les permita mejorar su relación con el mar, lagos o ríos.

# LO QUE VIENE EN INVERSIÓN PÚBLICA Y CONCESIONES (2014-2018)

LA PLANIFICACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA REQUIERE FORTALECER UNA VISIÓN MULTIMODAL, INCORPORANDO EL TRANSPORTE TERRESTRE, FERROVIARIO, MARÍTIMO Y AÉREO. LA FRAGMENTACIÓN INSTITUCIONAL ES UNA DE LAS GRANDES DEBILIDADES QUE SE ENFRENTA EN EL TRANSPORTE.

Bajo la premisa de “Un Chile que crece con todos”, el Programa de Gobierno presentado por Michelle Bachelet (2014 – 2018) comienza afirmando que *“enfrentar la desigualdad e implementar las reformas estructurales que propone este programa, permitirán mayores niveles de equidad, de igualdad de oportunidades y derechos para los chilenos y chilenas. Esto no sólo es un imperativo ético. En igual medida es una necesidad de nuestra economía, para asegurar un desarrollo con un sentido moderno y competitivo”*.

En este contexto, en el capítulo **Inversión Pública y Concesiones** se precisan las principales tareas y prioridades que serán consideradas en materias marítimas y portuarias durante el mandato de la Presidenta Michelle Bachelet que recién se inicia.

En efecto, con respecto a la inversión pública y concesiones, el Programa sostiene que la infraestructura juega un rol fundamental para el desarrollo de un país. Disponer de infraestructura para el uso público y con estándares de calidad es crucial para promover el crecimiento y la mejora en la competitividad. Al mismo tiempo, la infraestructura impacta en la calidad de vida de las personas y es una herramienta de inclusión social.

A partir de 1990, Chile dio un paso gigantesco en materia de desarrollo de infraestructura vial, portuaria y aeroportuaria, generando con ello las bases necesarias para reducir los costos logísticos y mejorar la conectividad en el país y más allá de sus fronteras. Ello ha sido un pilar fundamental para el desenvolvimiento del comercio exterior, como también ha permitido que los chilenos y chilenas disfruten más de nuestro territorio, al poder desplazarse de modo más expedito y seguro.



Para mantener el crecimiento del país y de nuestro comercio exterior, *"necesitamos ser capaces de planificar, evaluar, programar, construir, operar y mantener la inversión en el sector de infraestructura con elevados niveles de eficiencia"*, según precisa el Programa de Gobierno.

**La planificación de la infraestructura, requiere fortalecer una visión multimodal, incorporando el transporte terrestre, ferroviario, marítimo y aéreo. La fragmentación institucional es una de las grandes debilidades que se enfrenta en el transporte.** Esta falta de visión integral reduce la rentabilidad social de la inversión y aumenta los costos logísticos, de contaminación, gases de efecto invernadero y de accidentes, entre otros problemas, y deteriora la calidad de vida en las ciudades. No obstante, las soluciones de infraestructura en el territorio no son independientes de las dimensiones ambientales y de la interacción entre actividades económicas y las vocaciones productivas de los diferentes territorios.

Incorporar estas dimensiones en el desarrollo de la infraestructura requiere establecer la capacidad de ordenamiento territorial a nivel interurbano y en las regiones. Por ello, se realizará un proceso de evaluación de la institucionalidad del sector en los niveles de diseño de política, evaluación de proyectos y planificación de las inversiones en materia de transporte. Esta evaluación debe dar paso al diseño de los mecanismos de coordinación y reordenamiento institucional, que se implementarán en el próximo gobierno.

### Desarrollo del sector portuario

Al respecto, el Programa señala que *"incrementaremos la capacidad de transferencia de los puertos estatales de la Región de Valparaíso en un horizonte de 15 años. Ello implica la construcción de un puerto a gran escala en la Zona Central. Parte de la inversión será realizada por los privados que obtengan la concesión para construir los nuevos terminales, pero otra parte, la infraestructura de abrigo, debe ser financiada directamente por el Estado y recuperada posteriormente mediante tarifas a la operación de naves"*.

Adicionalmente, el **Ministerio de Transporte establecerá una autoridad para cada puerto**, la que tendrá competencia en aspectos operativos navieros dentro de las áreas portuarias como de coordinación de las agencias públicas



Se revisarán avances realizados en infraestructura marítima, naves y servicios que se prestan en el marco del Plan de Conectividad Austral.

que fiscalizan la actividad comercial (Aduanas y SAG). Asimismo, se realizarán auditorías a los contratos de concesiones portuarias, de modo de fiscalizar el cumplimiento de los términos establecidos en los contratos de concesión.

Complementariamente, se considera desarrollar planes de protección de áreas costeras reservadas a puertos, que aseguren la expansión de la capacidad portuaria en el territorio y en el borde costero, compatibilizándolo con otros usos y su relación con el territorio en que se emplazan. Esto posibilitaría la planificación de redes de transporte y la consagración de la actividad portuaria en los instrumentos de planificación territorial como los Planes Intercomunales o Comunes.

### Plan de Protección de Zonas Aeroportuarias

El crecimiento urbano impacta las actividades propias de los aeropuertos. Se estima necesario proteger las áreas adyacentes a las bases aéreas, de modo que la operación aeroportuaria sea compatible con el resto de las actividades que allí se realicen. *"Introduciremos en los instrumentos de planificación territorial, como planes reguladores e intercomunales, la consideración de usos urbanos que sean compatibles con la normal operación y crecimiento de los aeropuertos"*.

### Pasos Fronterizos

El Paso Los Libertadores, que es la principal conexión de Chile con Argentina, se cierra un promedio de 25 días al año, generando importantes costos y perturbaciones al

normal flujo de turistas y de carga entre los países. Para enfrentar esta situación, “desarrollaremos infraestructura para otorgar una mayor continuidad de servicio. Adicionalmente, mejoraremos, entre otras, vías alternativas como, por ejemplo, el paso Aguas Negras en la Región de Coquimbo y el Paso Pehuenche en la Región del Maule”.

## Modernización del Estado

Bajo este acápite, el Programa explica, respecto a la **Agenda Digital**, que la globalización en el siglo XXI nos obliga a enfrentar institucionalmente el desarrollo digital de nuestro país. Este desafío digital cubre tanto la promoción de la utilización de nuevas tecnologías por parte de la ciudadanía, como el uso de tecnologías de la información para profundizar la transparencia, elevar la eficiencia del Estado y promover una mejor calidad de los servicios al ciudadano. Para lograr estos objetivos es preciso que el Ministerio de Economía asuma en plenitud el rol conductor de la política pública de desarrollo digital de nuestro país, contemplando materias tales como: diseño de políticas del área, promoción de iniciativas de gobierno electrónico, desarrollo de la industria de las TIC y promoción del acceso a las nuevas tecnologías.

## Infraestructura Recreativa y Social

La infraestructura también aporta a la calidad de vida, a la cultura y a la recreación de los ciudadanos. Por ello, se continuarán y profundizarán los programas destinados a dotar a las ciudades costeras de infraestructura que les permita mejorar su relación con el mar, lagos o ríos.

## Continuación del proyecto de cruce sobre Canal Chacao

La primera acción del Gobierno será revisar los nuevos antecedentes generados sobre la materia en los últimos cuatro años, evaluar las diferentes y contratar el estudio de ingeniería básica del nuevo proyecto y el estudio de impacto ambiental asociado, licitándolo como concesión de obra pública para asegurar la mantención y operación al más alto estándar de servicio y con tarifas similares a las que hoy se pagan a los transbordadores.


## Continuación del Camino de la Fruta

Se resolverá a la brevedad la concesión del Camino de la Fruta, proyecto que fue abandonado por el concesionario por diferencias con esta administración (MOP) y que ha enfrentado problemas medioambientales.

## Conectividad Marítima

Durante los primeros tres meses de Gobierno, se revisarán los avances reales que se han realizado en la infraestructura marítima, las naves y los servicios que se están prestando en el marco del Plan de Conectividad Austral. A partir de dicho diagnóstico, se propondrá un programa de proyectos que mejoren la conectividad marítima entre los principales centros poblados de la Zona Austral de Chile en las regiones de Los Lagos, Aysén y Magallanes, prestando un servicio de primera calidad.

## Agencia de Concesiones

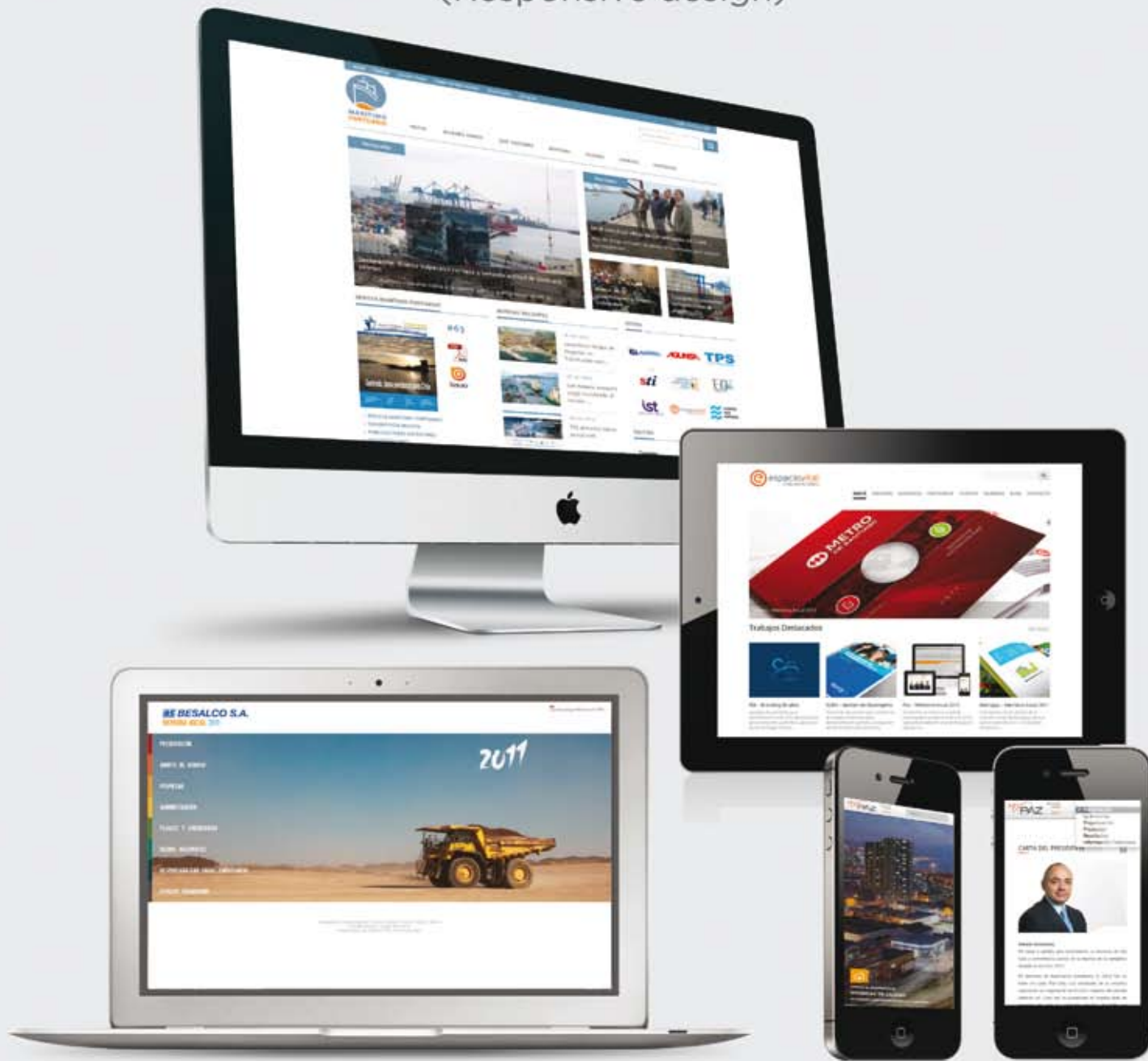
Se creará la Agencia de Concesiones, con personalidad jurídica propia, competencias y atribuciones. Esta agencia asesorará a los distintos ministerios, servicios y municipalidades que requieran ejecutar proyectos mediante el mecanismo de concesiones. 



El Programa contempla incrementar la capacidad de transferencia de los puertos estatales de la Región de Valparaíso en un horizonte de 15 años.



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



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

Algunos de nuestros clientes:

 BESALCO S.A.

 BancoEstado

 LDD  
Universidad del Desarrollo

 METROGAS

 METRO  
DE SANTIAGO

 PAZ

 Telefonica

 ENAP

 sura



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

 **espaciovital**  
COMUNICACIONES



# LAS INVERSIONES PORTUARIAS EN EVALUACIÓN

**A US\$ 117.345 MILLONES ALCANZAN LAS INVERSIONES PÚBLICAS Y PRIVADAS PARA 2013-2017. ESE MONTO ES UN 2,3% SUPERIOR AL DEL CATASTRO DEL TERCER TRIMESTRE DE 2013 REALIZADO POR LA CBC.**

Un catastro de inversiones privadas realizado por la Corporación de Bienes de Capital (CBC) para los años 2013-2017 con cifras al cuarto trimestre de 2013, indica que para dicho quinquenio se contabilizaron iniciativas privadas por US\$ 91.337 millones, monto un 3,2% superior respecto del reporte anterior con cierre al 30 de septiembre de 2013. El resto, correspondería a proyectos públicos, totalizando los US\$ 117.345 millones.

Para 2014, la CBC dijo que se prevén inversiones privadas por US\$ 26.859 millones, lo que significaría un alza cercana a 4% respecto de la anterior medición (al tercer trimestre). A la vez, dicho monto corresponde al 29% de la cifra global para el quinquenio. Este dinamismo podría atenuar la desaceleración que la economía sufre en la actualidad.

El mayor monto estimado para el lapso 2013-2017 se debe al ingreso de 100 proyectos por US\$ 5.542 millones. Otras 39 iniciativas mostraron alzas por US\$ 625 millones. Para 2013, el reporte señaló una baja de inversiones por US\$ 1.083 millones frente al informe previo. Ello, por la recalendarización de cronogramas de iniciativas en energía (eólicas y solares) que estaban en etapa de ingeniería y que por falta de contratos de abastecimiento con grandes clientes, falta de acceso al financiamiento o dificultades con el desarrollo de líneas de transmisión para unirse al Sistema Interconectado Central, se pospusieron.

## Proyectos mineros y de energía

Para 2014, la CBC proyecta un alza de casi 4% en las inversiones, pero advierte que ese porcentaje podría verse afectado por aplazamientos. El 43% de los montos para 2014 se vinculan con energía y 28% al minero. Entre 2013-2017, destacan 23 iniciativas por US\$ 1.707 millones en energía, considerando parques eólicos, plantas solares y centrales hidroeléctricas.

La minería sumó nueve proyectos por US\$ 599 millones. No obstante, entre 2013 y 2014, las mineras han pospuesto *"parte significativa de sus proyectos greenfield y se han abocado a la reducción de sus costos operacionales para enfrentar un escenario de precios más bajos en los minerales"*. La minería explicaría un 33% de las inversiones a 2017. Antofagasta lidera las inversiones privadas para el lapso 2013-2017 con US\$ 34.157 millones, equivalentes a 37% del total privado para el quinquenio. De ese monto, US\$ 17.170 millones son iniciativas mineras.

Por su parte, una inversión récord para los próximos años proyecta la Unidad de Inteligencia en Proyectos y Negocios (UNIP). Según su catastro, a enero de 2014 las iniciativas en carpeta sumarían US\$223.505 millones. El director de proyectos de UNIP, David Geller, explica que del total de inversiones a enero de 2014, minería mantiene vigentes iniciativas por US\$ 105.442 millones, lo que representa 47% del total, y energía alcanza casi al 29%, con US\$ 64.212 millones.

Geller dijo la concreción de estos proyectos en carpeta dependerá en gran medida del curso que tomen los problemas generados por la judicialización de varias iniciativas emblemáticas en minería y energía o la oposición de grupos ambientalistas y comunidades cercanas, que van retrasando las iniciativas.

Además de minería y energía, el sector infraestructura concentra 14% de la inversión comprometida entre 2014 y 2020, con más de 500 proyectos. Las principales inversiones pertenecen al Ministerio de Obras Públicas (MOP) y Metro S.A.

## Infraestructura portuaria

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

### • Puerto Quellón S.A.

Regularización y actualización ambiental del Terminal Marítimo Multipropósito Puerto Quellón, Chiloé, Región de Los Lagos, con una inversión de US\$ 9 millones. Estado: En Calificación. DIA (Declaración de Impacto Ambiental) presentada en noviembre/2013.

### Descripción:

El proyecto original "Construcción, Administración y Operación de un Muelle Transparente en el Sector de San Antonio, Quellón, Provincia de Chiloé, Región de Los Lagos", calificó ambientalmente favorable mediante RCA N° 1176 del 22 de noviembre de 2001 por la ex Corema de la Región de Los Lagos y como titular la Empresa Constructora Contex Ltda.

Esta última negoció posteriormente sus derechos, modificándose los dueños de la instalación y estableciéndose Puerto Quellón S.A. como actual propietario y titular del proyecto y Servicios Portuarios Quellón S.A. (SPQ) como empresa administradora y operadora de Puerto Quellón.

Puerto Quellón S.A., en cumplimiento de su política ambiental corporativa, ha asumido el compromiso y es objetivo del presente proyecto, regularizar los cambios realizados a la infraestructura

**Puerto San Antonio**

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

**Líder en Transferencia de Carga**

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



e instalaciones y la situación ambiental del proyecto evaluado ambientalmente con RCA N°1176/2001. Estos cambios incluyen, fundamentalmente: explanada marítima, redimensionamiento del muelle, regularización de las instalaciones domiciliarias de agua potable y alcantarillado de las obras existentes, almacenamiento de combustible, almacenamiento de RESPELs, bodegaje de alimento de peces, contenedores, insumos varios.

La superficie que ocupa la explanada marítima 3 (incluyendo rampa), es de 15.162,8 m<sup>2</sup>, mientras el muelle, en forma de "I", es de 1.403,46 m<sup>2</sup>. La explanada terrestre 1 y 2 (con RCA favorable), tiene una superficie de 11.788 m<sup>2</sup>. El proyecto completo del terminal portuario multipropósito de Puerto Quellón tiene una superficie de 28.354,26 m<sup>2</sup>.

La instalación cuenta con Resoluciones Sanitarias N°55/2013 y N°711/2013, que autoriza bodega de Respels y aprueba regularización del sistema de recolección y tratamiento de aguas servidas de la instalación, respectivamente. También posee resoluciones de la AAMM que aprueba Plan de Contingencia para el control de derrames en los muelles Copec y Enx. Cuenta con la Res. Ex. de Sernapesca N°288/2013, que reconoce al terminal portuario de Puerto Quellón como punto de embarque bioseguro para ser utilizado en actividades de acuicultura.

• **Astilleros Chiloé S.A.**

Astilleros Chaildad, Comuna de Quellón, Chiloé, Región de Los Lagos, con una inversión de US\$ 1 millón. Estado: No Calificado. DIA (Declaración de Impacto Ambiental) presentada en diciembre/2013.

**Descripción:**

Su emplazamiento se sitúa en la Región de Los Lagos, Provincia de Chiloé, Comuna de Quellón, en el sector de Chaildad a 4,5 km aproximadamente de la Ruta 5 Sur y a 35 km de la capital comunal, en una extensión aproximada de 1,46 hectáreas.

La presentación de esta DIA tiene como propósito evaluar ambientalmente la construcción y operación del proyecto de construcción de Astilleros Chaildad. Dentro de las actividades que se consideran, están el diseño y construcción naval, mantención y reparación de naves y artefactos navales hasta 200 TRG; además de las instalaciones anexas, como instrumentos hidráulicos, habitabilidad, carpintería, labores de pintura, albañilería, gasfitería e instalaciones eléctricas de las anteriores.

Ello considerando que en la Región de Los Lagos se ha generado un aumento de la demanda de servicios marítimos, proveniente de la industria acuícola y pesquera. En la comuna de Quellón se ha vuelto necesaria la cobertura de dichos servicios, agregando a esto la cercanía a los lugares requeridos y la ubicación estratégica del astillero.

• **San Antonio Terminal Internacional**

Ampliación Sur, Sitio 3 del Molo Sur, de San Antonio Terminal Internacional, Región de Valparaíso, con una inversión estimada de US\$ 50 millones. Estado: En Calificación. DIA (Declaración de Impacto Ambiental) presentada en diciembre/2013.

**Descripción:**

"Ampliación Sur, Sitio 3" que se somete a evaluación consiste en extender el sitio 3 en 128.25 m hacia el Sur desde la estructura existente. El sitio extendido mejorará el manejo prioritario de con-

tenedores y permitirá el tránsito y operación de las Grúas Gantry, Reach Stacker, equipos menores, camiones y ferrocarril.

Esta ampliación busca optimizar las instalaciones portuarias existentes para la transferencia prioritaria de contenedores y el mejoramiento de su eficiencia. Se comprende la ejecución de las obras correspondientes a la ampliación del muelle, conformado básicamente por pilotes de acero y tablero de hormigón armado, y también la explanada de respaldo correspondiente.

Con las obras definidas en el proyecto se pretende ampliar el actual muelle de 801.75 m hasta una longitud total de 930 m, lográndose una ampliación de 128.25 m hacia el Sur permitiendo la continuidad en la operación de las grúas porta-contenedores y de sus respectivos servicios.

#### • Empresa Portuaria Iquique

Relleno borde costero sur-oeste ex Isla Serrano, Iquique, I Región, con una inversión de US\$ 19 millones. Estado: En Calificación. DIA (Declaración de Impacto Ambiental) presentada en diciembre/2013.

#### Descripción:

Consiste en la habilitación, mediante el relleno y protección, de un área nueva para el acopio de carga para los buques que atracan en el Puerto de Iquique, localizada en el sector sur de la ex isla Serrano, en la ciudad de Iquique. Considera las siguientes obras generales: obra de relleno y obra de protección. Las anteriores obras se integrarán a la operación actual del Puerto, y permitirán un funcionamiento del mismo con mejores estándares de eficiencia y seguridad en la operación, continuidad del servicio y sustentabilidad.

Para el desarrollo constructivo del proyecto, se han considerado tres etapas de construcción, de manera de poder manejar la fauna presente en el área. La concepción de las nuevas áreas consisten,



en general, en rellenos en el borde costero de material granular los que serán confinados con un terraplén conformado por un núcleo y sobre él, un muro parapeto que separará la zona de escollera con la nueva explanada. Esta área permitirá acoger el crecimiento del puerto durante los próximos 20 años.

#### • Servicios Portuarios Rapa Nui Ltda.

Atracadero para naves menores en Isla de Pascua, Región de Valparaíso, con una inversión de US\$ 340 mil. Estado: No Admitido a Tramitación. DIA (Declaración de Impacto Ambiental) presentada en diciembre/2013.

#### Descripción:

Según lo dispuesto en la Ley N° 19.300 sobre Bases Generales del Medio Ambiente y en el D.S. N° 30 de 1997, del Ministerio Secretaría General de la Presidencia, que aprueba el Reglamento

*Continúa Pág. 13*

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](http://www.litoralpress.cl)

## Otras obras de conectividad

### • Puente Chacao

El viaducto tendrá 2.750 m de largo y contemplará una construcción sostenida por tres pilares, de los cuales el más alto (199 m) se situará en la ribera norte del Canal de Chacao. El proyecto fue adjudicado al consorcio OAS-Hyundai-Aas Jackobsen-Sistra, el que entregó una oferta económica por \$360.134 millones, inferior al límite puesto en las bases de licitación. Se estima que se inicien las obras físicas a fines de 2014 o principios de 2015. La construcción se extendería hasta 2019.

### • Puente Industrial Biobío

El Puente Industrial sobre el río Biobío en Concepción tendrá una longitud de 2,5 km, representará una inversión de US\$ 210 millones y se convertirá en el segundo puente más largo de Chile, siendo superado sólo por el futuro puente Chacao en Chiloé. El proceso de adjudicación del contrato e inicio de la construcción del viaducto están contemplados para el primer semestre de 2014. Mientras, el inicio de operación del puente se espera para el primer semestre de 2017.

### • Segunda Etapa Borde Costero Dichato

Esta segunda etapa incluye tres rampas de accesibilidad universal, además del paseo peatonal continuo a lo largo de toda la obra. Esta iniciativa contempla 10 mil m<sup>2</sup> más de paseo costero con mobiliario urbano, que a su vez contiene gradas de acceso a la playa y enrocados de protección costera, generando un paseo de más de 2 km de extensión incluyendo la primera etapa ya finalizada. El monto de la inversión alcanza a \$4.533 millones y se proyecta esté concluida hacia febrero de 2015.

### • Muelle Salitrero Melbourne y Clark

Este proyecto considera la puesta en valor del muelle histórico Melbourne y Clark a través de acciones de remodelación y restauración, entregando un espacio público de recreación y esparcimiento para mejorar la calidad de vida de los habitantes de Antofagasta. La iniciativa espera la consolidación estructural del muelle, la restauración del suelo y cubierta, la rehabilitación del muelle como paseo público, una chaza deportiva para embarcaciones menores y la restauración de las grúas, entre otros.



del SEIA, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado fue fijado por el Artículo 2 del D.S. N° 95 de 2001, del Ministerio Secretaría General de la Presidencia; el Instructivo Ordinario N° 757 del 1° de agosto de 2000, del Presidente de la Comisión Nacional del Medio Ambiente y; la Resolución N° 1600 de 2008, de la Contraloría General de la República, considerando que la Comisión de Evaluación de la Región de Valparaíso debe velar por el cumplimiento de todos los requisitos ambientales aplicables al Proyecto "Atracadero para Naves Menores" de Víctor Maloy Hey, en representación de Servicios Portuarios Rapa Nui Limitada; que el documento presentado no cumple con los requisitos formales señalados en el artículo 15, letra b) del D.S. N° 95/2001 del Ministerio Secretaría General de la Presidencia, Reglamento del SEIA, dado que no se describe el proyecto o actividad que se presente realizar, ni las partes, acciones y obras físicas que lo componen, así como las etapas que comprende el proyecto. Por tanto, se resuelve no acoger a trámite la DIA del proyecto "Atracadero para naves menores" presentado por Servicios Portuarios Rapa Nui Limitada. 📄



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

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



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



# IST RECIBE A IQUIQUE TERMINAL INTERNACIONAL Y DICTA CURSO PARA ULTRAMAR

**SI BIEN EL SOL ES IMPRESCINDIBLE PARA LA VIDA, LOS TRABAJADORES QUE SE EXPONEN A LOS RAYOS ULTRAVIOLETAS DEBEN CONOCER LOS RIESGOS QUE CORREN ANTE UNA EXPOSICIÓN SIN LA PROTECCIÓN ADECUADA.**

El Instituto de Seguridad del Trabajo (IST), con motivo de la reciente incorporación de Iquique Terminal Internacional S.A. (ITI) como adherente, desarrolló una campaña de difusión a sus trabajadores sobre el quehacer del IST como organismo administrador de su seguro, actividad que se realizó en el recinto portuario.

En la oportunidad, IST entregó material informativo de relevancia para los trabajadores incluyendo, entre otros

temas, los programas de acreditación de comité paritarios, informativos sobre el Decreto Supremo 594, cuidados de protección ante rayos ultravioletas y temas ergonómicos, entre otros.

Esta actividad es sólo el principio de las diversas capacitaciones y la integración de programas de prevención que se entregarán a los trabajadores de ITI.



## Curso a Ultramar sobre radiación UV

Por otra parte, IST dictó un curso sobre los peligros de la radiación UV, que en esta oportunidad fue dirigido a la línea de mando de Ultramar Antofagasta.

Se trata de un programa preventivo que se enmarca en el primero de muchos cursos que se realizarán a esta empresa, considerando, entre otros temas, conducción a la defensiva y uso de extintores.

La finalidad de esta capacitación sobre radiación UV es explicar a los trabajadores lo que significa estar expuestos a este factor. Además, se entregaron conceptos relacionados con la forma correcta de la aplicación del bloqueador solar de

acuerdo al tipo de exposición que sufren los trabajadores en sus labores diarias.

En la ocasión, se explicaron las consecuencias específicas de las enfermedades que puede producir la exposición solar a los trabajadores al no tener el cuidado necesario de la piel en sus labores. En la Región de Antofagasta, el IST está trabajando intensamente en la educación y el cuidado de la piel debido a que el cáncer que la afecta ha aumentado en más de un 100% en la zona.

Este programa de educación comenzó con la línea de mando, pero también se realizará de forma teórica y práctica con los trabajadores de la empresa Ultramar. 📺





# ENERO: RÉCORD HISTÓRICO EN TRÁNSITO DE TRG ENTRE CABO DE HORNOS Y PUERTO DE QUINTERO

**ANTE EL INCREMENTO DE LAS DIMENSIONES DE LAS NAVES, EL PERSONAL DE LA AUTORIDAD MARÍTIMA HA ELEVADO SUS ESTÁNDARES DE SEGURIDAD AL TENER QUE OPERAR CON NAVES DE MAYORES DIMENSIONES.**

Marcando una cifra histórica cerró el mes de enero de 2014, en materia de Tonelaje de Registro Grueso (TRG), en las naves que efectúan pilotaje del tramo que va desde el Cabo de Hornos al Puerto de Quintero.

Según los antecedentes de la Autoridad Marítima, durante enero se alcanzaron las 3.333.454 (TRG), las que superan largamente la media nacional que se ha registrado en el último tiempo y que equivale a 2.900.000 (TRG) mensuales.

De acuerdo a la Autoridad Marítima, la histórica cifra no es un hecho aislado, ello teniendo presente que durante el año 2013, se registraron diez meses con movimientos de carga superiores a las 2.600.000 (TRG).

Otro dato significativo, resulta de la comparación del número de pilotajes realizado y el volumen de carga registrado. A modo de ejemplo, durante enero de 2005 se registró el mayor número de pilotajes (96) estableciendo un total de movimiento cercano a los 2.283.809 (TRG), en tanto que en

el reciente mes de enero con sólo 69 pilotajes, se estableció la marca antes señalada. Los datos dan cuenta que en el último tiempo, se han incrementado las dimensiones de las naves que surcan las aguas nacionales, sean estas del tipo de carga o de pasajeros.

De hecho, recientemente se contabilizaron 14 naves de pasajeros entre las que se cuentan el Queen Victoria, Golden Princess, Albatros, Celebrity Infinity y Zaandam; asimismo el ítem de naves GNL y petroleros registra al Lambada Spirit, Methane Nile Eagle, British Trader, Methane Jane Elizabeth, BW Suez Everett, entre las naves de mayores dimensiones que se están haciendo habituales en las aguas nacionales.

Estos antecedentes permiten establecer que ante el incremento de las dimensiones de las naves, el personal de la Autoridad Marítima a cargo del desarrollo de las labores de pilotaje y practicaje, ha elevado sus estándares de seguridad al tener que operar con naves de mayores dimensiones en puertos que si bien no registran igual crecimiento, tienen previsto en el mediano plazo cubrir la demanda de estas grandes embarcaciones.

Ante este nuevo escenario, la Autoridad Marítima reafirma su convicción que el desarrollo nacional navega sobre aguas saladas y es en este mismo sentido que reanuda su compromiso de seguir aportando al desarrollo económico nacional, enfrentando los nuevos desafíos que ofrece el crecimiento de las actividades marítimo portuarias. 🌊



AÑO 2010		AÑO 2011		AÑO 2012		AÑO 2013		AÑO 2014	
PILOT.	T.R.G.	PILOT.	T.R.G.	PILOT.	T.R.G.	PILOT.	T.R.G.	PILOT.	T.R.G.
70	2.136.398	67	2.545.982	78	2.765.355	71	3.073.793	69	3.333.454
56	2.155.854	70	2.603.090	73	2.550.247	71	2.761.229	5	246.525
65	2.064.017	62	2.312.942	69	2.488.443	73	3.005.784		
60	1.760.493	74	2.958.852	80	2.707.842	66	2.818.672		
68	2.174.107	65	2.556.608	65	2.181.235	67	2.853.233		
67	2.346.855	57	2.030.389	76	2.850.311	64	2.411.114		
75	2.569.235	67	2.548.688	82	2.454.650	79	3.180.169		
68	2.298.536	63	2.292.347	65	2.383.681	77	2.969.020		
58	2.276.916	74	2.174.635	81	2.759.104	61	2.399.222		
64	2.328.214	74	2.389.076	67	2.609.739	70	2.683.636		
62	2.356.544	63	1.865.383	79	2.977.096	71	2.948.245		
67	2.491.744	72	2.580.658	70	2.533.604	63	2.617.894		
780	26.958.913	808	28.858.650	885	31.261.307	833	33.722.011	74	3.579.979



# LOGÍSTICA PORTUARIA EN CHILE: UN CAMINO LLENO DE CURVAS

**JUST IN TIME. ES COMO QUIERE LLEGAR EL DUEÑO DE LA CARGA CUANDO EMBARCA SUS PRODUCTOS. LO ES, ASIMISMO, CUANDO EL DISTRIBUIDOR ESPERA RECIBIR SUS PRODUCTOS Y SATISFACER AL CLIENTE FINAL. EN CHILE, ¿CUÁN LEJOS O CERCA ESTÁ LA CADENA LOGÍSTICA DEL SECTOR EXPORTADOR DE LLEGAR JUSTO A TIEMPO?**

**Marítimo Portuario** conversó con dos expertos en materias de infraestructura, planificación y desarrollo portuario para conocer su visión sobre este particular: Ricardo J. Sánchez y Octavio Doerr.

Senior Economic Affairs Officer de la División Recursos Naturales e Infraestructura de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), Ricardo J. Sánchez es un economista argentino graduado en la U. de Salvador (Argentina), MSc de la U. Carlos III de Madrid (España) y la U. de París (Francia). Experto en temas de infraestructura y transporte marítimo, cuenta con una amplia trayectoria internacional, desempeñándose tanto en el ámbito privado -en contacto con compañías locales y extranjeras- como en el sector público con agencias internacionales y del Gobierno de su país.

Por su parte, Octavio Doerr es ingeniero civil mecánico de la U. Técnica Federico Santa María, tiene un diplomado en evaluación de proyectos de la PUC. Tomó parte en el International Program for Port Planning and Management en la New Orleans University (EE.UU.) y fue galardonado por la Japan International Cooperation Agency (JICA) por su participación en el Training on Port Administration and Management en Tokyo. Doerr es experto internacional en el ámbito del desarrollo de puertos, logística e infraestructura, con especial foco en América Latina y el Caribe. Se desempeña como investigador en la División de Recursos Naturales e Infraestructura de la CEPAL en Santiago.

## Rapidez y oportunidad de los cambios

Para comprender el actual momento por el que atraviesan los puertos nacionales en materia logística, es necesario mirar atrás. Tal como explica Ricardo Sánchez, *“nuestra visión general del desarrollo portuario en Chile es positiva en cuanto a los cambios alcanzados en diferentes etapas. La última ya tiene casi 15 años, desde la modernización portuaria estatal a través de la Ley 19.542 de 1997. Los resultados están a la vista: fuerte inversión, desarrollo de terminales especializadas, incrementos significativos de la productividad y calidad de los servicios, y expansión de la actividad, lo que permite a los puertos responder adecuadamente al desarrollo del comercio exterior del país en general.*

*Sin embargo, este crecimiento se ha desacelerado en los últimos años. Las cifras de 2013 en Chile nos dicen que la actividad portuaria está creciendo a un 6% por debajo de los promedios observados en la década pasada, aun cuando el país muestra un buen crecimiento económico. Si comparamos dichas cifras con lo ocurrido 5 ó 6 años atrás, con un PIB similar, la actividad portuaria crecía entre un 12 a 14%. Entonces, vemos que en estos últimos cinco años se registra un proceso de convergencia entre la actividad en número (de cajas movidas) y el crecimiento económico. Esto es un fenómeno que se aprecia en las economías maduras; existe, es real. En Europa, por ejemplo, el movimiento portuario crece a un ritmo similar al PIB, pero preocupa un poco, pues Chile no presenta una economía madura, teniendo todavía un horizonte de expansión tremendamente fuerte. Eso nos podría estar indicando una luz de alarma”.*

Agrega Sánchez que la ralentización de la actividad portuaria en la actualidad es más que evidente, toda vez que *“existe una clara tendencia que contrasta con la situación previa al pasar de 5% a 14% anual y ahora donde todavía crece por encima del PIB, pero hay una ralentización (hablando siempre de contenedores). Al mismo tiempo, notamos un proceso de falta de dinamismo en la modernización de los procesos portuarios. En 1999 se avanzó con las entregas en concesión y el funcionamiento de las 10 empresas públicas. Pareciera que aquel impulso modernizador de un principio se ha ido quedando en el tiempo; es un país que tiene un horizonte tremendo de crecimiento. Preocupa, por tanto, que los puertos no estén preparados para enfrentar ese proceso de crecimiento que estoy seguro se producirá. Y en ese sentido, mucho tiene que ver la logística portuaria, pues desde una perspectiva global de desarrollo portuario, la logística es parte de ese desenvolvimiento”.*



Ricardo Sánchez comenta que se echa de menos que exista en Chile una institución cuyo foco sea una visión de largo plazo de los puertos.

En similar sentido, se manifiesta Octavio Doerr, pues explica que *“efectivamente, la reforma de 1997 fue un hito, se logró un cambio significativo en los puertos estatales, puso en marcha un modelo de desarrollo que ha dado sus frutos y que generó un alto impacto en mejoras de productividad, capacidad de inversión, mejoras de calidad de servicio, en organizar al sector en una forma mucho más eficiente. Lo que queremos recalcar es que se está viendo una cierta lentitud para las siguientes fases de modernización o desarrollo. La industria portuaria requiere ir sorteando y adecuándose a los nuevos desafíos”.*

Agrega que si uno revisa más hacia atrás, un hito sería 1985, cuando el terremoto del 3 de marzo de ese año provocó un gran daño en la capacidad portuaria de la Zona Central. Lo que observamos ahí fue que el país se demoró más de 10 años en dar una solución. *“Vino una respuesta del Estado a través de una inversión en la reconstrucción los puertos, algo que era necesario enfrentar, pero la respuesta de fondo no se daba: hacer una reforma institucional necesaria para modernizar el sector. Ya en 1985 estaba presente en el país el diagnóstico de una necesidad de cambio profundo”.*

Continúa Pág. 22

## EPV: Es necesario integrar a los actores que participan en la logística del comercio exterior

Conformar comunidades portuarias es fundamental para trabajar de manera colaborativa en fortalecer la competitividad del sistema portuario en el que participan. Por ejemplo, este tipo de organizaciones son eficaces para identificar y resolver ineficiencias y/o debilidades de la cadena logística del sistema portuario en el que participan, manifiesta el jefe de competitividad y marketing portuario de Puerto Valparaíso, Erik Novoa.

Varios de los puertos nacionales desarrollan proyectos para mejorar sus procesos e infraestructura de modo de hacer más eficiente la cadena logística del comercio exterior y brindar un mejor servicio a sus usuarios, señala Novoa. En efecto, agrega que *"en este sentido, Puerto Valparaíso, a través de la implementación de su innovador modelo logístico y la introducción de tecnologías de información se ha convertido en un ejemplo a nivel nacional e internacional, lo que le ha valido el reconocimiento en la Comisión Interamericana de Puertos de la OEA. Sin lugar a dudas, para avanzar en estas materias resulta clave tener una relación armónica entre los diversos actores de la comunidad logística-portuaria, que en el caso de Valparaíso, se hace a través del Foro Logístico Portuario, FOLOVAP, y con los trabajadores portuarios, permitiendo un trabajo en un clima de paz social"*.

Novoa considera que si bien cada puerto tiene una realidad propia, a partir de la cual surgen necesidades y oportunidades, *"a nivel de infraestructura, un cambio importante a nivel portuario sería la integración sistémica, de modo de trabajar todos bajo un mismo modelo, a través del cual los usuarios pudiesen desarrollar las*



Erik Novoa sostiene que para avanzar en materias de logística es clave contar con una relación armónica entre los diversos actores de la comunidad logística-portuaria.

*tramitaciones documentales y logísticas de manera estándar. En ese sentido, Puerto Valparaíso está pronto a lanzar el primer Port Community System de Chile, llamado SILOGPORT, a través del cual se podrá integrar el mundo privado y público (SICEX) en una sola plataforma. Este sistema, diseñado a partir de las necesidades de la comunidad logística-portuaria, cuenta con la flexibilidad para adaptarse a cualquier puerto de Chile"*.





En este sentido, recuerda que de acuerdo al último informe del Banco Mundial (LPI), Chile es el país más competitivo de Latinoamérica en logística. Este indicador tiene varias dimensiones, entre las cuales está la competencia logística, la cual en las últimas dos mediciones ha mejorado en el caso de Chile. Esto habla de un trabajo desarrollado por el país en esta materia.

No obstante, Novoa indica que en materia portuaria, se presentan varios desafíos. *“Uno se relaciona con disponer de planes de desarrollo de infraestructura portuaria regionales que permitan ir respondiendo a las demandas del comercio exterior y al crecimiento de los buques que están arribando a nuestros puertos. Esto incluye lo relacionado a los centros logísticos de prestación de servicios en el entorno de los puertos y en nodos relevantes de las cadenas de productos de exportación e importación. Otro desafío es desarrollar la infoestructura, que se relaciona con contar con sistemas de información para agilizar los procesos, aumentando la digitalización de documentos, disminuyendo procesos presenciales, y propiciando la integración de la mayor parte de los actores de la cadena logística del comercio exterior”.*

Un tercer desafío, agrega, corre en paralelo con los ya mencionados y es el que tanto los puertos, como los otros actores de la cadena logística trabajen bajo un modelo de desarrollo sustentable, es decir,

considerando la dimensión económica, medioambiental, social e institucional en cada uno de sus proyectos. *“En este sentido, Puerto Valparaíso presentó su primer Plan Estratégico de Sustentabilidad el año pasado convirtiéndose en el primer puerto chileno en hacerlo. El valor de la gestión logística radica justamente en reducir los costos en toda la cadena de valor”.*

### Mayor diversificación de la carga

Con respecto a la actual tendencia de buques con mayor capacidad de carga, envergadura y diversificación de la carga, Novoa sostiene que *“el hecho de que los buques crezcan y transfieran mayores volúmenes de carga en cada arribo a los puertos, exige contar con la infraestructura, infoestructura y modelo logístico necesario para permitir el flujo expedito de las cargas hacia y desde el puerto (modo terrestre). He ahí el desafío de los puertos, contar con un plan de desarrollo que avance según los cambios que se proyectan en el mercado”.* De igual forma, *“la tendencia del transporte de cargas es a la contenedorización, por las características técnicas y estandarización de ese medio de ‘empaqué’. El manejar un solo tipo de ‘carga’ permite obtener mayores rendimientos y optimizar los recursos. Contar con cargas sueltas, sobredimensionadas o a granel, entre otras, exige otro manejo logístico y experiencia de los puertos y, por ende, otros desafíos y coordinaciones”.*

Continúa Pág. 23

## ÚNETE AL NUEVO SISTEMA LOGÍSTICO PORTUARIO DE VALPARAÍSO



# SILOGPORT

SISTEMA LOGÍSTICO PORTUARIO

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

[silogport@puertovalparaiso.cl](mailto:silogport@puertovalparaiso.cl)

[puertovalparaiso.cl](http://puertovalparaiso.cl)



BENEFICIOS:

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

Un producto PuertoValparaíso



Este ha sido un sector lento para reaccionar, desde el aparato institucional estatal, sostiene Doerr. *“No extraña que frente a nuevos desafíos, otra vez estemos en una situación de lentitud. Por ejemplo, nos hemos dejado estar en el ámbito de las relaciones laborales. Hubo alguna vez negociación tripartita y ahora casi estamos de facto en una situación similar con huelgas, paralizaciones y graves consecuencias conocidas por todos. Este es un sector que estructuralmente al parecer carece de la capacidad de ir detectando a tiempo y abordando los problemas con mayor rapidez y eso se transmite al sector logístico. La reforma de fondo que se introdujo -pues si bien antes de 1997 participaba el sector privado-, se intensificó con mayor ingreso de capitales privados, dotándolo de mejores herramientas para su participación. No obstante, se mantiene una estructura donde cada actor aborda un negocio en particular, sin una visión integral del sistema hacia buscar soluciones, que es lo que la logística portuaria precisamente requiere. Recién ahora vemos algo en esa dirección en el caso de los puertos en la Zona Central, Valparaíso y San Antonio, y si bien están en la dirección correcta, diría que van más lento de lo deseable”.*

No obstante, aclara que no es una situación privativa de Chile, pues lo mismo se aprecia en el resto de América Latina con mucho más agudeza, pues en algunos países ni siquiera existe una percepción de la importancia del tema, menos con una solución o un contexto para una solución, como es el caso de San Antonio, a través de la creación de Colsa.

### **Política logística a nivel de país**

En el caso de la logística portuaria, Octavio Doerr señala que si bien existen sistemas privados que funcionan como tales, muchos de ellos están integrados en la cadena y se autoproveen de

servicios y los otorgan para su cartera de clientes. La problemática de mejorar las eficiencias en el sector hay que abordarla de manera colaborativa y conjunta para cada uno de los corredores y sistemas portuarios y eso requiere de una madurez institucional que recién se está creando en la región.

Ante ello, Ricardo Sánchez sostiene que en Chile existe una noción de política portuaria que se expresa en la organización de las diez empresas presentes, lo que les otorga un cierto sistema de gobiernos corporativos y una forma de relacionarse con el sector privado, en un marco de cierta estabilidad. No obstante, *“se echa de menos tener una entidad que piense en todo esto a nivel país. Las 10 empresas portuarias funcionan como tales, regidas por ley, con sus objetivos, auditorías de manejo y objetivos como empresas. Sus autoridades aspiran a una gestión exitosa. Pero ese conjunto de funcionarios, directores o gerentes, que no importa sean públicos y privados, carecen de los incentivos de pensar como país, pues no es su propósito. Por ello, provocativamente suelo decirle a los funcionarios, ¡qué bien que lo hacen!, pero ¿quién piensa en Chile? Esto no es una crítica ni quiere decir que tengamos que avanzar hacia crear un ministerio de puertos o de logística, o una mayor centralización. Es que falta un elemento unificador, el mismo que no puede ser que esté desintegrado del resto de la logística. Que exista una institución cuyo foco sea una visión de largo plazo de los puertos, previsor y oportuna. Chile está próximo a trabajar en el límite”.*

Por tanto, el tema de la logística debe ser abordado en todos los niveles: en el ámbito nacional, como una política pública, con directrices, criterios, en fin, más allá de los mismos puertos. Incluso en el ámbito regional debe haber una estrategia de logística para una región, pues cada zona tiene su cuadro de

*Continúa Pág. 24*



## EPSA: Nodo Logístico cumplió un año de operación

Menor congestión de vehículos y un mayor ordenamiento en la entrada y salida de camiones, han sido los principales beneficios de los primeros 15 meses de operación de la solución vial implementada por la Empresa Portuaria San Antonio (EPSA), denominada Nodo Logístico.

Esta iniciativa, junto con otras medidas como la pavimentación de la avenida Primero de Enero y la calle Aníbal Pinto, busca mejorar la coordinación y los servicios que se entregan a los clientes y controlar los efectos del flujo de camiones desde y hacia el puerto en la ciudad.

Para ello, se invirtieron US\$ 4,7 millones, parte de los cuales permitieron habilitar accesos pavimentados y una explanada de 3 hectáreas que cuenta con oficinas para los agentes de aduana con internet, y baños y duchas para los choferes. A esto, se suman luminarias y un equipo de seguridad que opera las 24 horas del día y que ha sido instruido para inspeccionar el acceso y la salida.

El Nodo Logístico está atendiendo a más de 850 camiones diarios, reduciendo los tiempos de espera promedio en un porcentaje superior al 50%. Lo anterior, ha impedido nuevos atochamientos en la carretera de acceso al puerto, como los ocurridos en la temporada de la fruta de 2011. *“Estamos muy contentos del excelente desempeño que ha tenido la primera etapa de este proyecto,*

*que va en directo beneficio de la comunidad de San Antonio. Los resultados favorables logrados nos alientan a seguir”*, afirmó el gerente general de EPSA, Aldo Signorelli.

La agilización de los flujos es producto de una labor coordinación de la Mesa Terrestre que integra EPSA, los terminales portuarios y empresa de depósitos de contenedores, donde la Comunidad Logística San Antonio (COLSA) ha cumplido un rol fundamental en planificar y agendar la entrada y salida de vehículos de carga.



Nodo Logístico de EPSA atiende a más de 850 camiones diarios, reduciendo los tiempos de espera promedio en más del 50%.



Octavio Doerr precisa que no le extraña que "frente a nuevos desafíos, nuevamente estemos en una situación de lentitud de toma de decisiones".

actividad económica, sus prioridades, su conectividad, "donde cada puerto, cada unidad económica tiene su propio desafío para su desarrollo e integración logística de la cadena. Esto es como un gran triángulo. Donde no existe algo, se produce un vacío y otro actor del siguiente nivel toma posesión e invade el área lógica del ámbito en que debiera abordarse cada tema. Y en ausencia, el puerto asume definir una estrategia de logística nacional que involucra a toda su cadena, lo que puede producir sobreinversión e ineficiencias, e incluso soluciones que no son las óptimas a nivel país sino que solo para un ente específico", explica Doerr.

Pero el país no tiene solo 10 puertos estatales, existen muchas más terminales en un gran número de bahías naturales, dedicadas a servir a variados proyectos industriales, mineros y de energía. "Es otro tipo de desarrollo de industria portuaria, con otra institucionalidad que gobierna estos procesos, la concesión marítima, donde cada proyecto se gestiona en forma aislada. Con ello, ya hay una cierta situación caótica en muchas bahías, especialmente en el norte del país, las que han sido ocupadas por proyectos que se han instalado en las únicas localizaciones posibles por donde pueden embarcar sus productos en forma razonable sin tener que recorrer grandes distancias. Entonces esas bahías quedan cautivas dedicadas o en beneficios de los primeros proyectos que consolidaron sus instalaciones y muelles. Así, si uno recorre las bahías del norte, se aprecian muchos terminales diseñados y construidos para embarcar y desembarcar ciertos productos, los que ya no permiten la operación de otras cargas. Eso ha generado algunos conflictos y dificultades para el desarrollo de nuevos proyectos. Esto es un claro ejemplo donde queda de manifiesto que debe existir una autoridad nacional que planifique y administre el sector con una visión de país de más largo plazo".

### Más cargas, más complejas

Por otra parte, cada vez arriban barcos de mayor capacidad y complejidad. Si se tiene más carga que cargar o descargar, en ese mismo momento se genera un problema hacia el interior. Ricardo Sánchez explica que si se descargan 200 cajas se requiere una logística para 200 cajas, pero si rápidamente se aumentan a 2.000 ó 3.000 cajas, "se plantea un problema de congestión 10 veces mayor, ante lo cual surge esa inveterada costumbre de buscar soluciones a través de mejorar el manejo de los camiones y no de buscar soluciones por modos más masivos como el ferrocarril. En eso, los chilenos son muy imaginativos y encuentran sistemas para mejorar el sistema de camiones y lo hacen bien, pero no tienen en cuenta que siempre las capacidades tienen un límite.

En la medida que se usen camiones, vamos a llegar más pronto a los límites. Es importante organizar el hinterland desde los centros logísticos. No se le puede seguir pidiendo al puerto que resuelva todos los problemas logísticos nacionales".

Finalmente, tanto Ricardo Sánchez como Octavio Doerr advierten con preocupación que "el bajo dinamismo actual de los puertos, aunque en sí sea una mala noticia, de alguna manera nos trae algo de aire, porque hay que proyectar que si la actividad portuaria hubiese continuado creciendo al ritmo que lo hacía en el pasado, hoy tendríamos el problema de la capacidad más cercano aún de lo que lo tenemos en la actualidad. Nosotros como CEPAL lo venimos diciendo hace mucho tiempo. Se nos vienen las naves de casi 10 mil teus. Existen planes, hay preocupación, pero necesitamos soluciones concretas y oportunas".



## ANÁLISIS COMPARADO DE LA REGULACIÓN DE LA MARINA MERCANTE COSTERA EN PAÍSES DE REFERENCIA

ES VITAL QUE CHILE CUENTE CON UN REGLAMENTO PROPIO Y QUE SE REVISEN LAS BARRERAS QUE DISMINUYEN LA COMPETITIVIDAD, ENCARECIENDO LOS SERVICIOS Y PRODUCTOS NACIONALES. MIENTRAS QUE EN LOS PAÍSES MODERNOS SE DIFERENCIA LA NAVEGACIÓN EN AGUAS COSTERAS E INTERIORES, FRENTE A LA REGLAMENTACIÓN QUE SE EXIGE PARA VIAJES A ULTRAMAR, EN NUESTRO PAÍS, A PESAR DE LA GRAN COSTA QUE SUSTENTA, NO HEMOS SIDO CAPACES DE GENERAR UNA NORMATIVA DE NAVEGACIÓN PROPIA QUE SE DIFERENCIE DE LA INTERNACIONAL.

Con el fin de contribuir a la investigación y al sustento teórico de la academia en la Región, ARMASUR ha patrocinado estudios relacionados con el quehacer marítimo portuario en diversos ámbitos, buscando la eficiencia de la industria y los servicios. Así, se han apoyado tres tesis de investigación para optar el título de Ingeniero Civil Industrial en la U. Austral de Chile.

Génesis Cano, profesional titulada en esta disciplina, realizó este último semestre la tesis: "Análisis comparado de la Regulación de la Marina Mercante Costera en países de referencia e identificación de puntos críticos para una normativa nacional", guiada por el profesor patrocinante, Alejandro Sotomayor, ingeniero civil industrial, especialista en competitividad, innovación y sustentabilidad.

El objetivo de esta investigación fue proponer los elementos centrales que debe contener un reglamento para la marina mercante costera, comparando reglamentos de países regidos bajo legislaciones diferentes, con el fin de entregar los puntos críticos que debiesen ser abordados en una normativa nacional.

El estudio se basa en la evolución y desarrollo marítimo portuario en la zona Sur Austral de Chile, en las últimas décadas y la necesidad de una adaptación frente a esta realidad. Uno de los puntos identificados fue la necesidad de implementar nuevas tecnologías, para así acercarse al nivel productivo de países más desarrollados y satisfacer la demanda en un tiempo de respuesta óptimo.

*“Aunque existe la preocupación por avanzar, en países desarrollados van a una velocidad que en Chile no se ha podido seguir”* explica el gerente general de ARMASUR, Manuel Bagnara, a pesar que es en el Sur Austral de Chile donde se realiza mayormente navegación de corta distancia o cabotaje, debido a que es la zona donde el transporte de carga y pasajeros es utilizado desde y hacia zonas aisladas, contribuyendo a la conectividad de las personas.

## Tiempos modernos, leyes antiguas...

La investigación expone que la documentación requerida para el desarrollo de actividades de cabotaje se encuentra regulada por la Autoridad Marítima, pero que dichas regulaciones son leyes establecidas hace más de 30 años. *“La antigüedad de estas leyes implica que no se adapten a la realidad actual del medio, por lo que hace incurrir en costos y pérdidas de tiempo que limitan la competitividad en el rubro del cabotaje marítimo”*, señala.

Un ejemplo de ello radica que en países que tienen sistemas mejor desarrollados en cuanto a cabotaje marítimo, como España, Noruega y Japón, la documentación necesaria para recibir y/o despachar una nave se ingresa vía electrónica, generando bases de datos y haciendo un proceso más expedito que en Chile.

En nuestro país, el trámite requiere la presencia de una autoridad marítima asistiendo el proceso, con lo que se generan pérdidas de tiempo y eficiencia, reflejándose en una falta de competitividad y desinterés por utilizar este medio de transporte. Además, en Chile se utilizan herramientas internacionales de regulación. Un buque que viaje de Puerto Montt a Chiloé tiene las mismas exigencias que un buque cuyo origen sea Puerto Montt y su destino sea Corea.

La ingeniero plantea que para que esto funcione es necesario disponer de infraestructura adecuada, sistemas de operación que permitan que el servicio se entregue de manera eficiente, eficaz y fluido, y donde las operaciones de trasbordo de carga sean realizadas de forma rápida y eficiente. *“Para lograrlo es necesario contar con sistemas informáticos y tecnológicos que trabajen en interacción con otros medios de transporte como el ferroviario y terrestre, para así poder gestionar el sistema de manera integrada en todos sus niveles logrando un sistema de transporte de carga combinado”*.

Se sugiere la importancia de abordar las complejidades que requiere modernizar la legislación vigente, ya que la actual no fue pensada para los desafíos de hoy; asimismo, da a conocer los requisitos para la flexibilización, agilización de procesos de modificación de normas y la adopción de soluciones exitosas.

## Lo que afecta al desarrollo del cabotaje en la Zona Sur Austral

La tesis se dividió en dos etapas. La primera, basada en la recolección y selección de información, enfocando la búsqueda en reglamentos, normas y estudios sobre el cabotaje en países con legislaciones distintas a las aplicadas en Chile. La segunda, analizó la información para seleccionar los países que contarán con información suficiente para definir los principales puntos a abordar sobre el cabotaje marítimo. Los países analizados fueron: Nueva Zelanda, Canadá, Corea, Perú y Venezuela, además de la Unión Europea.





Con los datos recopilados se elaboró un cuadro comparativo entre los cinco países, la Unión Europea y Chile, abordando seis aspectos con relación al cabotaje. Se elaboró un análisis de cada punto, rescatando los aspectos positivos y aplicables que tenía cada país analizado.

Los puntos observados se refieren a las políticas actuales de cabotaje, considerando si éste se encuentra reservado a naves en particular o si existen opciones para que empresas extranjeras realicen cabotaje, y en este caso, bajo qué condiciones se da dicha dinámica. En el tema del registro se estudió que pasos se debían realizar para poder realizar cabotaje en cada país. También se revisaron las exigencias laborales que la tripulación debe cumplir.

Génesis Cano concluye que *“es necesario regular el cabotaje de acuerdo a sus características de desarrollo en Chile, adaptando la normativa a la realidad y no replicar una normativa que fue desarrollada para otro tipo de navegación. Cualquier cambio de políticas que se quiera implementar, es recomendable hacerlo gradualmente para evitar el colapso del sistema”*.

### **Análisis estratégico y diagnóstico de la situación actual**

El cabotaje en Chile se rige por una política de reserva a naves con bandera nacional. Para que una nave chilena pueda realizar cabotaje, el propietario y la tripulación y personal que opere la nave deben ser de nacionalidad chilena. Cumpliendo estos requisitos, se debe inscribir el buque en un registro de naves mayores. Este registro y otros del proceso se realizan “siempre” en Valparaíso.


Sobre el cabotaje, Chile se rige por las normas de la OMI, a pesar de que la OMI permite al Estado reglamentar según la realidad de cada país. Pero, en Chile no se hace esta diferenciación, es decir, los requisitos para un buque que realiza viajes internacionales, son los mismos

que un buque que realiza transporte de carga costera. Tampoco se aplican estas diferencias al momento de definir la dotación mínima de seguridad de un buque. Claramente esta es una desventaja para la actividad marítima del sur de Chile, donde principalmente se realiza navegación de corta distancia.

En materias de documentación y de tarifas portuarias al sistema de cabotaje le son aplicables las mismas normas que rigen para el transporte marítimo de comercio exterior. En este aspecto las empresas portuarias estatales continúan exigiendo la Orden de Embarque de las mercancías de cabotaje, aduciendo que ello es una exigencia del Servicio de Aduanas. *“No se aprovechan los sistemas de información en línea, por lo que el proceso no es eficiente y en algunos casos las exigencias son ambiguas, según indica Cano”*, recalca Bagnara.

A pesar de ser un medio de transporte que conecta a zonas aisladas, es decir, entrega un beneficio social al país, no existen subsidios en función del beneficio para la población, a excepción de las rutas licitadas que en Chile son la Ruta Bimodal, la Ruta Cordillera y la Ruta a Juan Fernández.

El cabotaje está sujeto a control documentario, salvo las inspecciones y fiscalizaciones de zonas aduaneras especiales, a diferencia del transporte terrestre cuyo sistema es mucho más simple y no tiene un control aduanero al interior del país. A pesar de esta carga, se continúa exigiendo que el cabotaje cumpla con todas las normas y toda la documentación prevista en la legislación aduanera.

Finalmente, según Cano, la legislación debiera facultar a la Autoridad Marítima para recurrir a las nuevas tecnologías y descentralizar la actividad de Registro de Naves, *“evaluándose la posibilidad que en vez de contar con un único Registro, se implementen varios, según tamaño o características”*. 



## Activa temporada de cruceros en Iquique

Avanza con mucha actividad la temporada de cruceros 2013-2014 en el Puerto de Iquique. Un ejemplo de ello, fue el arribo del "Seven Seas Mariner", de la línea Oceania Cruises Inc., una embarcación de 217 m de eslora, 32 m de manga, 7 m de calado máximo y bandera de Bahamas. Al igual que su antecesor el "MS Regatta", el "Seven Seas Mariner" recaló en Iquique proveniente de Matarani (Perú) con 667 pasajeros -principalmente norteamericanos- y 456 tripulantes. Se dispusieron 17 buses para trasladar a los pasajeros hacia Humbestone, Pintados y efectuar un City Tour.

El "Seven Seas Mariner" fue recibida con una "diablada" y una comitiva que incluyó al alcalde de Iquique, Jorge Soria y a gerentes de Empresa Portuaria Iquique (EPI), quienes dieron la bienvenida a su capitán. Luego, recaló en el Puerto de Iquique el cuarto crucero de la temporada 2013-2014, el "Albatros", nave de 205 m de eslora, 25 m de manga y bandera de Bahamas, proveniente desde Coquimbo y con 737 pasajeros -principalmente de nacionalidad alemana- y 346 tripulantes.

*"Durante la presente temporada, tenemos la misma cantidad de cruceros que la anterior pero con un notable aumento de pasajeros y tripulantes, cuyo registro de 1.974 personas en la temporada pasada aumentó a 3.986, es decir, con un alza de 102%, lo que nos tiene muy contentos",* indicó Héctor Mardones, subgerente de negocios de EPI y director de la Corporación de Puertos del Conosur, entidad que agrupa a todos los puertos chilenos que reciben cruceros.

Sin embargo, aún el número de recaladas de este tipo de naves es inferior a lo que otros puertos reciben por temporada. Por ello, mencionó que la Corporación de Puertos de la cual Iquique es miembro, participará con un stand en la feria internacional de cruceros a realizarse en marzo en Miami. Mardones precisó que *"Iquique es parte de una gran zona turística que abarca destinos de Colombia, Ecuador Perú y Chile. Por ello, creemos fundamental que los puertos de la zona norte de Chile tengan un ruta propia, eso es lo que buscamos promocionar ante las compañías de cruceros"*.



## Cruceros "Bremen" y Silver Explorer" recorren Chiloé



La primera semana de marzo, la ciudad de Castro recibió a 202 turistas y 220 tripulantes de los cruceros "Bremen" y "Silver Explorer". El transatlántico "Bremen" se convirtió en el primer buque de turismo internacional en atracar en el muelle del puerto estatal.

El "Bremen", proveniente de Chacabuco, arribó con 132 pasajeros y 102 tripulantes. El buque, de 111 m de eslora, es de bandera alemana, fue construida en 1990 y cuenta con 80 elegantes suites con vista, restaurantes, bares, cafetería, gimnasio, spa, jacuzzi, casino, biblioteca, gimnasio y piscina entre otros, convirtiéndolo en un crucero de 4 estrellas.

*"Desde el punto de vista marítimo, el arribo del 'Bremen' fue muy especial, ya que se dieron las condiciones climatológicas y operativas adecuadas para usar el muelle del terminal portuario de Castro por primera vez para un buque de bandera extranjera. A modo personal, esto constituye un gran logro. Se concretó algo que no había pasado y que fue totalmente factible, tanto para el buque como para el muelle"* afirmó Ricardo Cárcamo, Operador Turístico de Inchcape, agencia encargada de ambas embarcaciones en tierra.

En tanto, el "Silver Explorer", llegó desde la Antártida con 70 pasajeros y 118 tripulantes a bordo. De 108 m de eslora, con bandera de Bahamas, navega desde 1986 y a diferencia del resto, se le considera



un crucero boutique, pues los pasajeros embarcan en busca de una aventura distinta en rutas no comunes como Caleta Tortel, Niebla y seno Garibaldi.

Cuatro buses trasladaron a los pasajeros a sus recorridos por Castro, Dalcahue y Chonchi, donde disfrutaron de la tradición chilota deleitándose con curantos en hoyo.

Marcelo Valentin, gerente comercial y de desarrollo de la Empresa Portuaria Puerto Montt (Empormontt), describió que *“gracias a un coordinado trabajo entre el puerto y las entidades vinculadas, tuvimos dos recaladas sin inconvenientes y con pasajeros que se mostraron muy agradecidos por el eficiente embarque y desembarque”*.

### **Promociones y menor oferta impulsan la preventa de cruceros en Europa**

En la Unión Europea la preventa de cruceros está superando incluso las previsiones más optimistas, lo que hace pensar que este 2014 será el punto de inflexión en la comercialización de cruceros. Operadores europeos de este nicho de negocios han señalado que *“los clientes se muestran más optimistas, sin ese recelo a la reserva anticipada que había predominado en los últimos años”*. Uno de los motivos que está impulsando la preventa son las múltiples promociones ofrecidas.

Son precisamente esas ofertas unidas al hecho de que este año hay un menor número de plazas por el recorte de las navieras las que están haciendo posible un cambio de tendencia que si bien no conllevará el fin de la venta de última hora, sí reducirá de manera notable las agresivas rebajas y descuentos, habituales en temporadas pasadas. *“No esperamos que se sucedan todas esas ofertas de última hora que se han dado los últimos años porque los barcos ya estarán llenos con antelación”*, apuntan los operadores.

Navieras como Pullmantur confirman la buena marcha de la preventa en los primeros meses de este 2014 al destacar que *“la ocupación de nuestra flota para esta temporada se sitúa por encima de las cifras del año anterior”*. De igual manera, los responsables de MSC Cruceros se muestran satisfechos, pues en febrero alcanzaron un récord histórico de reservas al sumar 208.262 pasajeros.

### **Recaló penúltimo crucero internacional en Puerto Chacabuco**

Con 132 turistas a bordo atracó en el muelle de Puerto Chacabuco el crucero alemán “Bremen”, registrando con su arribo la penúltima recalada prevista en el itinerario oficial de la Región de Aysén para la temporada 2013-2014. Desde el puerto argentino de Ushuaia, su ruta de navegación también contempló los puertos de Castro, Puerto Montt y Valparaíso como destino final.

El gerente general de la Empresa Portuaria Chacabuco, Enrique Runín, destacó la normalidad de la operación portuaria, los dispositivos de

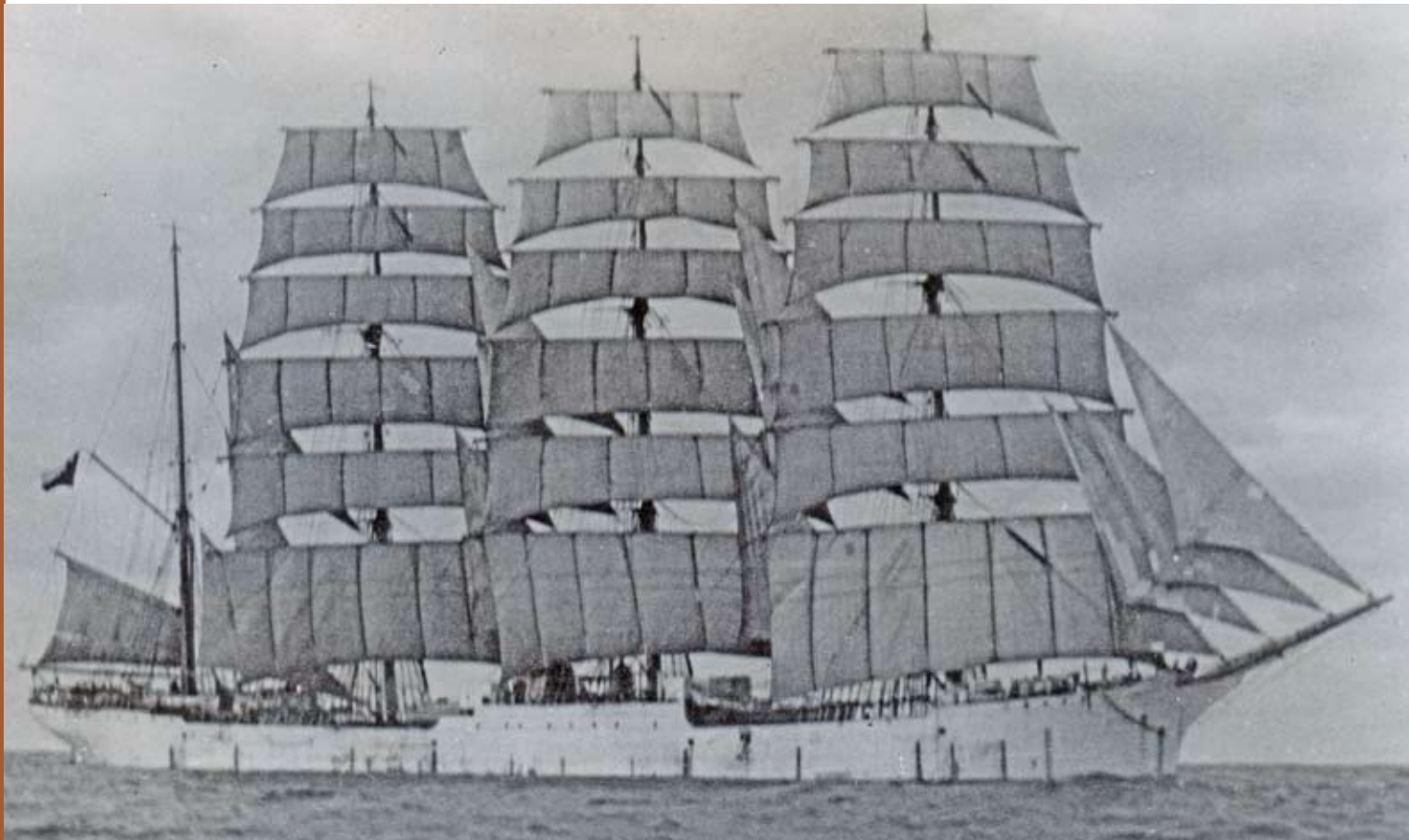
seguridad y el nivel de servicios locales que están a disposición de los viajeros. *“Este año ha destacado el muy buen servicio hacia los turistas que contratan tours y recorridos de manera independiente, aquellos que bajan del buque por su cuenta y se movilizan en buses contratados por nuestra Empresa desde el puerto hasta la plaza de Puerto Chacabuco. En ese lugar son bien recibidos por los artesanos y transportistas locales”*, subrayó.

Francisco Lara, jefe de operaciones de la empresa de servicios turísticos “Gran Patagonia” expresó que durante su breve estadía, los turistas de cruceros quieren visitar la mayor cantidad de atractivos posibles. *“Este año hemos puesto énfasis en los domos de Puerto Chacabuco, el Parque Aikén, Puerto Aysén y la ruta hacia Coyhaique. Durante el recorrido se aprecia la belleza natural de sectores como la Reserva Simpson y la Cascada de la Virgen. Nuestro esfuerzo por brindar la mejor atención es la condición principal para que los turistas regresen algún día. Así le otorgamos mayor sentido al trabajo que hacemos”*, concluyó. 🌐





# LA BREVE Y TRÁGICA VIDA DE LA FRAGATA LAUTARO EN CHILE



**POCOS AÑOS DE VIDA ÚTIL TUVO EN CHILE LA FRAGATA “LAUTARO”, LA QUE FUE CONSTRUIDA Y BAUTIZADA EN UN ASTILLERO ALEMÁN BAJO EL NOMBRE ORIGINAL DE “PRIWALL”.**

Construido entre los años 1916 y 1920 en los astilleros Blohm & Voss para la línea alemana de veleros "P" del armador F. Laeisz de Hamburgo (Alemania), el hermoso velero clipper no motorizado "Priwall" tenía aparejos de fragata de cuatro palos. Con un desplazamiento de 6.668 toneladas, su primer destino fue ser un buque mercante granelero. Alcanzaba una velocidad máxima de 8,7 nudos, con una maquinaria de una potencia de 1.200 cv. En 1936 ganó la carrera de granos a Australia en una competencia con líneas rivales.

En 1939, a los inicios de la Segunda Guerra Mundial, el "Priwall" se encontraba en el puerto de Valparaíso, a la espera –al igual que muchos otros navíos alemanes que recorrían el mundo– que el término del conflicto bélico les permitiese regresar a su patria.

Por esos mismos años, en 1936, la Armada chilena había dejado fuera de servicio a su buque-escuela, la corbeta "General Baquedano".





En este marco, en mayo de 1941, el Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile enviaba al embajador de Alemania en nuestro país las siguientes líneas: *“Tengo la honra de acusar recibo de la nota de Vuestra Excelencia de fecha 23 del presente mes, por la cual ha tenido a bien poner en conocimiento de este ministerio que el Gobierno del Reich alemán acordó ofrecer en donación al nuestro el velero ‘Priwall’, que se encuentra desde comienzos de la guerra en el puerto de Valparaíso. Ruego a Vuestra Excelencia expresar al Gobierno del Reich los sinceros agradecimientos del Gobierno de Chile por esta donación, que acepta con viva simpatía”*.

En el Archivo Militar Alemán se ha conservado el acta correspondiente, con los datos de la “Priwall” y procedimiento de su entrega: *“De acuerdo a la disposición A VI 6525/41, es entregada como obsequio al Gobierno de Chile. La compañía dueña del buque debe considerarla como pérdida total (Totalverlust)”,* precisando, además, *“la condición de que (la nave) no fuera utilizada contra Alemania”*.

Alemania transfirió, entonces, la “Priwall” a la Armada y en ella recibió el nombre de “Lautaro”, destinándola a la instrucción práctica de guardiamarinas y grumetes, pero también al transporte de salitre al extranjero para compensar la carencia de barcos de carga. Se la envió a San Francisco para su reacondicionamiento con motor para poder desempeñarse como buque-escuela y en ese carácter, efectuó cuatro viajes de instrucción hacia México y EE.UU..

### La destrucción de la “Lautaro”

A los pocos años de esta transformación, el 28 de febrero de 1945, la fragata “Lautaro” realizaba su quinto crucero con rumbo a México y EE.UU. cuando, frente a las costas peruanas, estalló un incendio –producto de chispas provenientes de obras de soldadura– en sus bodegas llenas de salitre, el que era transportado con destino a mercados de exportación. Tras el incendio, que provocó su destrucción total, vino el hundimiento de los restos del buque, dejando a 27 víctimas fallecidas y a otras, gravemente heridas. La tragedia se transformó en un acontecimiento muy reconocido e implicó la dolorosa y triste conclusión para este navío.

Ello toda vez que un grupo de entusiastas guardiamarinas que se habían graduado recientemente en la Escuela Naval Arturo Prat y alumnos egresados de la Escuela de Grumetes Alejandro Navarrete Cisterna, perecieron durante el incendio y posterior hundimiento.

Parte de la tripulación, integrada por jóvenes, acudieron con decisión y disciplina para salvar a su buque luego de producirse el incendio en una de sus bodegas. No obstante, perecieron asfixiados por el humo y las llamas (como los guardiamarinas Roberto Paul O’Rafferty, Luis Barahona Moreno, Mario Ossandón Sánchez y Roberto Ugalde Julio; y los grumetes Gustavo Parra Parra, Manuel Arbulú Urrutia, Luis Avendaño Miño y Luis Campillay Gutiérrez).

El segundo comandante de la nave, Capitán de Corbeta Enrique García González, falleció al pie de una escala de acceso de la bodega siniestrada a cubierta, exhortando a sus hombres a salvarse. De igual forma, los tenientes Jorge Navarro Serrano y Rolando Frodden Trevor-Roberts, también fallecieron ayudando a los accidentados, tras la caída de mamparos y otros elementos que bloquearon las salidas de escape. Entre las víctimas, además, se contaron al suboficial Belarmino Cárdenas Cuitiño, cabos Ernesto Langue Soto, Luis A. Rojas Soto y Jorge Gallardo Cuevas. También se suman los marineros Luis Márquez Vial, Rudiberto Gatica Paredes, Alex Cornejo Catalán, Rigoberto Tapia Morales y Tomás Basáez Moreno.

Mientras avanzaba el incendio, las llamadas de auxilio encontraron un eco en un avión Catalina norteamericano que localizó al navío y a los sobrevivientes, mientras un grupo de marinos argentinos del vapor “Río Jacha” salvaban a otros tripulantes, que habían permanecido cerca de 36 horas en el mar. Tanto a las víctimas como los sobrevivientes, se les recuerda y reconoce ante el esfuerzo desplegado por salvar a su barco, por su vocación marinera, lealtad y espíritu de cuerpo. 🌊

Fuentes: <http://www.caphorniers.cl/priwall/priwall.htm> (Víctor Fariás), Armada de Chile.





## MOP ENTREGA EDIFICIO DE LA DIRECCIÓN NACIONAL DE ADUANAS EN VALPARAÍSO

Luego de más de un año de ejecución de obras de reparación estructural y remozamiento, el Ministerio de Obras Públicas entregó oficialmente el edificio de la Dirección Nacional de Aduanas, tradicional inmueble emplazado en la Plaza Sotomayor de Valparaíso y que forma parte de los paisajes típicos del puerto patrimonial.

Este edificio consta de 4 pisos en su estructura central, una torre de 10 pisos y un subterráneo, infraestructura que quedó gravemente dañada tras el terremoto del 27/F de 2010, y que debió ser sometida a profundas reparaciones estructurales para poder ser utilizada nuevamente, trabajos en los que se invirtieron en total \$ 1.558 millones.

Debido a que no se trataba de daños menores, la empresa Basco, a cargo de las obras, tuvo que desarrollar un trabajo arquitectónico en 2 mil m<sup>2</sup> del ala norte del edificio que incluyó reforzar y reparar los pilares y lozas en los diversos pisos del edificio y su subterráneo, utilizando para ello nuevas estructuras de hormigón y tecnología de punta con la inclusión de reforzamientos de fibra de carbono en algunas parte del edificio. También se incluyeron terminaciones generales, como pintura completa en el ala norte, restitución de tabiques, pisos y cielos, además de la normalización de las instalaciones eléctricas.

Las obras en este edificio que comenzó a ser construido en 1936 fueron financiadas por el Servicio Nacional de Aduanas y la ejecución estuvo a cargo de la Dirección de Arquitectura del Ministerio de Obras Públicas.



## EMPRESA PORTUARIA AUSTRAL SUSPENDIÓ LICITACIÓN DE TERMINAL



Mediante el envío de un Hecho Esencial a la Superintendencia de Valores y Seguros (SVS), Empresa Portuaria Austral informó que por unanimidad de los integrantes del Directorio, se decidió suspender el proceso de licitación para la concesión del Terminal Arturo Prat de Punta Arenas.

La decisión fue explicada por la decisión de *“seguir adelante con las gestiones para ejecutar, por cuenta propia, la obra de recuperación de la capacidad de atraque del Muelle Arturo Prat. Estas decisiones fueron, además, informadas tanto al Consejo del SEP como a la Dirección de Presupuesto del Ministerio de Hacienda”*. Al respecto, el gerente general de la Empresa Portuaria Austral, Ignacio Covacevich, había precisado que *“luego de un acabado análisis de diversos escenarios, resolvimos descartar el proceso de licitación de la concesión a privados y, en cambio, avanzar en concretar esta obra mediante una inversión directa de la empresa estatal. En este nuevo escenario, estamos proponiendo que la inversión –estimada en US\$13,5 millones– sea financiada en un 50% con recursos propios y el saldo a través de deuda, esquema cuyo detalle completo vamos a presentar a las próximas autoridades”*.

Sostuvo que el proyecto de ingeniería de detalle se encuentra concluido y en condiciones para llamar a licitación para la ejecución de la obra, y está recomendado favorablemente por el Ministerio de Desarrollo Social.



## VIÑA DEL MAR Y VALPARAÍSO POTENCIAN TURISMO DE CRUCEROS EN FERIA DE MIAMI

Tanto el municipio de Viña del Mar como el de Valparaíso, participaron en “The Cruise Shipping Miami”, la principal convención de la industria de cruceros a nivel global que tuvo lugar en Miami (EE.UU.). El concejal de Viña del Mar, Jaime Varas, precisó que *“esto es una continuación de un trabajo cooperativo entre ambas ciudades y la Empresa Portuaria de Valparaíso”*.

Varas agregó que *“desde hace tres años se inició un trabajo conjunto porque ambas ciudades son vitales para ofrecer una serie de servicios receptivos para los pasajeros que vienen en las naves. Por un lado, el Puerto debe ser eficiente y conveniente en la atención técnica y operacional; y por otro Valparaíso y Viña del Mar – como ciudades – deben ser atractivas para que los pasajeros se bajen y se queden todo el tiempo que duren sus recaladas en nuestras comunas”*. La encargada de Turismo de Valparaíso, Luigina Pruzzo, recordó que gracias a este trabajo coordinado *“la presencia de la zona ha sido continua y permanente en esta feria que es una gran oportunidad para promocionarnos como destino, y ha permitido acciones tan concretas como ser sede de la Seatrade latinoamericana el año pasado, que desarrolló sus actividades en ambas comunas”*.



## PUERTO ANGAMOS MOVILIZÓ 2, 6 MILLONES DE TONELADAS DURANTE 2013

Puerto Angamos movilizó 2 millones 660 mil toneladas de cargas durante 2013, volumen un 11,6% inferior respecto del transferido en 2012. Pese a ello mantuvo su condición de líder en el mercado de transferencia de contenedores, carga general y de proyectos de alta complejidad. Puerto Angamos logró así consolidarse por séptimo año consecutivo como el principal terminal cuprífero de Chile.

El gerente general de Puerto Angamos, Phillip Schaale manifestó que *“Angamos es líder portuario en la región. El compromiso de nuestro equipo y de los trabajadores de Angamos está con nuestros clientes, quienes a través de su confianza y reconocimiento nos estimulan para continuar agregando valor a su cadena logística a través de mejoras en eficiencia, productividad y nuevos servicios que se ajusten a sus necesidades”*.

Schaale también destacó el plan de inversiones y proyectos en que están trabajando, con el objetivo de dar continuidad a la sostenida mejora en la calidad de servicio que terminal entrega a sus usuarios. *“En 2013 comenzamos a implementar un plan de inversiones orientado a incorporar mayor capacidad de atención, eficiencia y respuestas efectivas a las demandas de nuestros clientes”*, agregó.

Puerto Angamos presta servicios de carga, descarga y almacenamiento a las principales empresas mineras de la Región de Antofagasta. Dicho terminal presenta importantes ventajas como una posición estratégica tanto en términos geográficos como de conectividad, tecnología de punta y un calificado equipo de trabajo que favorece la transferencia de proyectos orientados al desarrollo de la industria local y nacional. Participa del 90% del mercado de cargas de proyectos de alta complejidad.

En 2013 destacaron las descargas de equipos frágiles, como la realizada para el observatorio ALMA, la descarga masiva de grandes proyectos mineros, bultos sobredimensionados de grandes volúmenes, las nuevas mangas de los aeropuertos de las principales ciudades del norte grande, la operación realizada para el Parque Eólico “Valle los Vientos” y este año, la descarga del Parque Eólico de Taltal. 🌬️



# CHINA: CRECE, PERO CON TRANSICIONES Y TENSIONES

**CHINA REQUIERE DE UNA NUEVA RONDA DE REFORMAS ESTRUCTURALES MACROECONÓMICAS, ENTRE LAS QUE SE INCLUYE EL REEQUILIBRIO DEL CRECIMIENTO, REORIENTÁNDOLO DESDE LA INVERSIÓN HACIA EL CONSUMO.**

Con una población estimada en 1.354 millones de personas, China es -hoy en día- nuestro principal socio comercial. A todos quienes exportan sus recursos naturales hacia este destino, les interesa conocer tanto sus proyecciones económicas como sus tendencias de mercado. El estudio "Perspectivas de la economía mundial: transiciones y tensiones" elaborado en octubre de 2013 por el Fondo Monetario Internacional (FMI), describe bien la situación financiera imperante en la nación asiática.

En términos generales, dicho estudio afirma que *"la economía mundial ha comenzado nuevamente una transición. Las economías avanzadas se están fortaleciendo gradualmente. Al mismo tiempo, el crecimiento en las economías de mercados emergentes se ha desacelerado. Esta confluencia está generando tensión y las economías de mercados emergentes se enfrentan al doble reto de la desaceleración del crecimiento y el endurecimiento de las condiciones financieras mundiales"*.

¿Esta desaceleración refleja factores cíclicos o una disminución del crecimiento del producto potencial? Mientras un mayor número de factores cíclicos afectan a Rusia y Sudáfrica, una mayor disminución del potencial se registraría en China e India.

Según estas proyecciones, las tasas de crecimiento de China se mantendrán por encima de las tasas de las economías avanzadas, pero por debajo de los elevados niveles observados en los últimos años, por razones cíclicas y estructurales. Ello debido a que, según indica el FMI, *"cada vez es más firme el convencimiento que China crecerá con más lentitud a mediano plazo que en el pasado reciente, y ha sido necesario revisar las expectativas de que, si el crecimiento del producto disminuyera hacia la meta del Gobierno fijada en 7,5%, las autoridades chinas reaccionarían lanzando un fuerte estímulo. China debe incentivar de forma permanente el gasto de consumo privado para lograr un reequilibrio en que el crecimiento de la demanda dependa menos de las exportaciones y la inversión"*.

## Política monetaria en China

Las autoridades chinas han tratado de contener el flujo de crédito, incluido el que circula por la banca paralela, y para ello han dado preferencia al apoyo más focalizado y limitado (como por ejemplo a pequeñas empresas) en lugar de ofrecer un estímulo generalizado. Estas medidas son coherentes con su intención de poner al crecimiento en una trayectoria más sostenible. Teniendo esto en cuenta, así como los resultados efectivos del segundo trimestre, **las proyecciones de crecimiento para 2014 se han revisado a la baja, desde un 7,7% a 7,5%.**

China experimenta una menor expansión a mediano plazo porque la reorientación hacia el crecimiento impulsado por el consumo resulta ser más complicada de lo previsto. Esto da lugar a repercusiones que se transmiten a través del canal del comercio y precios más bajos de las materias primas. En efecto, la expansión económica en China registra una trayectoria de desaceleración. La actividad ha estado respaldada por un enorme desarrollo de la inversión alimentada por el crédito; en 2012 la inversión se aproximó al 50% del PIB y el crédito alcanzó casi el 200%. Si bien esta expansión propició una profundización financiera y brindó un impulso oportuno al crecimiento mundial después de la Gran Recesión, las autoridades ahora se muestran reacias a seguir estimulando la economía dados los riesgos de ineficiencia, deterioro de la calidad de los activos e inestabilidad financiera. Además, los desequilibrios entre el consumo y la inversión privados se han intensificado, aun cuando los desequilibrios externos se han reducido.

**Un crecimiento más moderado en China afectaría al resto del mundo a través de una menor demanda de importaciones y precios más bajos de las materias primas, pero el efecto neto debería ser positivo si se adoptan las políticas adecuadas.** Dado que China representa sólo un 8% del consumo mundial, los efectos de contagio negativos no serían tan complejos de gestionar. En segundo lugar, la adopción de mejores políticas y un crecimiento más equilibrado reducen drásticamente el riesgo de un aterrizaje brusco.

Para el FMI, la prioridad clave consiste en guiar una transición fluida hacia un crecimiento sostenible basado en el consumo privado. Para lograr esa transición será necesario liberalizar las tasas de interés a fin de permitir una valoración eficaz del riesgo; adoptar un marco de política monetaria más transparente y basado en las tasas de interés; flexibilizar el régimen cambiario; emprender reformas para mejorar la gestión de Gobierno y la calidad del crecimiento, y reforzar la regulación y supervisión del sector financiero.

Situado en este contexto de la macroeconomía y finanzas chinas, revisamos el comportamiento reciente de las principales exportaciones chilenas a ese mercado.

### Cuadro N°1: Ranking exportaciones chilenas a China 2013

Lugar exportaciones totales	1
Lugar exportaciones no cobre	2
Participaciones en exportaciones totales %	24,8%
Participaciones en export. no cobre %	10,9%
Lugar importaciones de Chile	2
Particip. en import. totales chilenas	19,8%

Fuente: ProChile.

### Cuadro N° 2: Exportaciones totales chilenas (MMUS\$)

	2010	2011	2012	2013	% Part. 2013	% Variac. 13/12
China	17.324	18.620	18.218	19.219	24,8%	5%
Total nacional	71.109	81.455	78.277	77.367	100%	-1%

Fuente: Inteligencia Comercial de ProChile, con cifras del Banco Central de Chile.



### Minería: cobre y hierro

Por lejos, la exportaciones mineras hacia China son las más relevantes dentro de los embarques nacionales, totalizando US\$ 34.030 millones durante enero-septiembre de 2013, monto un 1,3% menor respecto de igual período de 2012, no obstante, representar el 58,8% del total de los envíos al exterior. Según el informe "Indicadores Comercio Exterior, Tercer Trimestre 2013" del Banco Central de Chile, dentro de los envíos mineros de los primeros nueve meses de 2013, destacó la exportación de minerales metálicos, equivalentes al 96,8% del total de embarques mineros.

Entre los minerales metálicos, el cobre es su principal componente con el 90,5% de los envíos por un valor de US\$ 29.796 millones, mostrando un crecimiento de 0,6%, respecto de igual lapso de 2012. Los principales productos de cobre despachados al exterior fueron cátodos y concentrado, con participaciones de 47,5% y 41,9% sobre el total, respectivamente.

La principal región de destino de la minería metálica fue Asia, que concentró 65,8% de las compras, seguido por la Unión Europea con 14,7% del total. Los principales países importadores fueron China, Japón y EE.UU., reuniendo el 57,3% del total embarcado.

La minería metálica explica el grueso de las exportaciones mineras -con una participación del 96,8%- y comprende tres agrupaciones: metales básicos (cobre), preciosos y de aleación.

El principal destino del cobre en su conjunto fue Asia, que en los primeros nueve meses de 2013, concentró 65,8% de la exportación con US\$19.611 millones. Siguió en importancia la Unión Europea con una participación del 14,7% equivalente a US\$ 4.366,9 millones. Los principales compradores fueron China, con el 35,4% del total, Japón (12,7%), EE.UU. (9,2%) y Corea del Sur (7,8%).

En tanto, la exportación de hierro entre enero-septiembre de 2013 sumó US\$964,5 millones, con una participación en el total de los productos metálicos de un 2,9%. El envío de hierro a granel constituyó la principal modalidad de los envíos, representando el 84,7%, en tanto que el 15,3% restante lo conformó la exportación de hierro pelletizado o aglomerado.

En los primeros nueve meses de 2013, el mercado asiático fue el principal destino para la exportación de hierro, concentrando el 99,4% de los envíos. Los principales compradores fueron, otra vez, China con un 76,1% y Japón (10,1%).

### Industria Forestal: pulpa química y astillas

En el caso de las exportaciones forestales, en los diez primeros meses de 2013 sumaron US\$ 4.816,9 millones, monto un 8,1% superior al anotado en igual período de 2012. Esta mayor exportación se explicó por mayores montos exportados de pulpa blanqueada de pino radiata, de eucalipto y pulpa cruda de pino, tres productos que explican casi la mitad del valor de las exportaciones forestales. El rubro de los



productos de madera contribuyó con aumentos en los envíos de madera aserrada de pino radiata, molduras y tableros encolados de canto de pino.

Según el informe "Exportaciones Forestales Chilenas, enero / octubre 2013", elaborado por el Área de Información y Análisis Estratégico Forestal del Instituto Forestal, Sede Metropolitana, sobre datos proporcionados por el Servicio Nacional de Aduanas, el monto exportado a octubre de 2013 fue equivalente a 10,5 millones de toneladas. Los puertos de Coronel, San Vicente y Lirquén embarcaron el 84% de toda la carga forestal hasta octubre de 2013, principalmente con pulpa química, astillas y madera aserrada. Se proyecta cerrar el ejercicio de 2013 con exportaciones por US\$ 5.800 millones, monto un 7,5% superior al de 2012.

La pulpa química es el mayor producto forestal exportado por Chile, acumulando envíos a octubre de 2013 por US\$ 2.376 millones. Tres tipos de pulpa componen la canasta exportadora del rubro nacional: pulpa blanqueada de pino, pulpa blanqueada de eucalipto y pulpa sin blanquear de pino.

La exportación de madera aserrada en tablonetes de pino radiata fue el tercer mayor producto exportado en enero-octubre 2013, con US\$ 458,5 millones, lo que fue equivalente a 1,98 millones de m<sup>3</sup> a diferentes países, volumen superior en un 12% respecto a enero-octubre de 2012. La explicación de ello se debe a la fuerte demanda de China que hizo crecer en 66% el volumen exportado, llegando a 603 mil m<sup>3</sup> a octubre. De esta forma, **China representa actualmente el 30% de las exportaciones de madera aserrada de pino radiata.**

Las astillas de madera tienen una ubicación relevante dentro de las exportaciones, con US\$ 281,9 millones en enero-octubre de 2013, lo que equivale a 3.476.671 toneladas, las que se componen de un 81% con la especie eucaliptus globulus y el restante 19%, de eucaliptus nitens.

**También dentro de este rubro, China consolida su posición como mayor destino de los productos forestales chilenos, superando hasta octubre de 2013 en 25,8% de lo enviado en similar lapso de 2012 y situándose casi dos veces por encima del monto exportado del segundo país, EE.UU.** Este significativo aumento entre 2012 y 2013 en los envíos forestales a China se explica por envíos superiores de pulpa química y madera aserrada.

### Cuadro N° 3 Exportaciones totales chilenas por sectores (MMUS\$)

	2010	2011	2012	2013	2013	2013/2012
					% Part.	Variac. %
Minería	15.767	16.533	15.810	16.324	85%	3%
Industria forestal	739	1.045	1.028	1.263	7%	23%
Productos agropecuarios	122	262	473	674	4%	42%
Manufacturas	297	297	419	409	2%	-2%
Productos del mar	316	391	344	399	2%	16%
Vino	83	92	145	150	1%	3%
Total general	17.324	18.620	18.218	19.219	100%	5%

Fuente: Inteligencia Comercial de ProChile, con cifras del Banco Central de Chile.

### Pesca y acuicultura: harina de pescado y congelados

Al cierre de octubre de 2013, las exportaciones pesqueras y acuícolas sumaron US\$ 4.310 millones, monto superior en un 13,2% respecto a igual período de 2012, y también fue un 23,5% superior al promedio del quinquenio 2008-2012. En cuanto al volumen, éste superó el millón de toneladas, mostrando una leve alza del 1,6% sobre lo consignado a igual fecha de 2012.

Según el "Informe Sectorial de Pesca y Acuicultura" publicado por la Subsecretaría de Pesca en diciembre de 2013 y con cifras a cierre de octubre, los envíos viajaron a un total de 109 destinos. De estos, los nueve principales concentran el 77,1% del valor total exportado. EE.UU. se mantiene como el primer socio comercial del sector, con el 25,6% del valor total, mostrando un incremento del 30,9% respecto a igual período de 2012. Luego, se posiciona Japón, que representó el 19% de la valoración total, sin embargo exhibe un déficit del 28,6% en esa dimensión, provocado por una fuerte caída en los productos congelados. Luego de este destino, se encuentran los mercados de Brasil, China y Rusia, todos ellos con incrementos en sus valoraciones respecto al período de referencia.

En efecto, las exportaciones pesqueras durante los primeros diez meses de 2013 hacia China sumaron MUS\$ 326.947, monto un 29,4% superior al de similar lapso de 2012, cuando llegaron a MUS\$ 252.712. Dentro del total, los envíos hacia el mercado chino explican el 7,6% del total.

En este rubro, **China es el principal destino de exportación de nuestra harina de pescado. En efecto, el mercado chino se mantiene como un sólido líder de esta línea de elaboración representando el 49,5% de su valoración total.** Tal mercado se enfoca principalmente en harina prime (aproximadamente el 60,4% del valor total de dicha línea). Le siguen los mercados de Japón y España.



Según líneas de elaboración, encabezan los envíos al mercado chino, la harina de pescado, que a octubre de 2013 sumó MUS\$ 149.468 equivalentes a 82.024 tons., lo que se compara con los MUS\$ 121.341 y 96.994 tons. de igual periodo de 2012. Le sigue en importancia, los productos pesqueros congelados con MUS\$ 81.026 (y 21.454 tons.), que se comparan con los MUS\$ 77.648 (y 23.260 tons.) de 2012; mientras que en tercer lugar se sitúan los congelados del sector cultivos con MUS\$ 63.849 (y 13.955 tons.), respecto de los MUS\$ 51.800 (y 10.248 tons.) de octubre de 2012. Finalmente, los productos fresco refrigerados sumaron MUS\$ 3.489 (y 521 tons.), respecto de los MUS\$ 153 (y 41 tons.) de 2012.

### Fruta chilena en China

Las exportaciones de fruta chilena hacia China han ido incrementándose durante los últimos años, sobre todo después de la entrada en vigencia del TLC entre ambos países. El estudio "Frutas de Importación en China" del Centro Asia Pacífico de la U. Diego Portales, indica que Chile es uno de los mayores proveedores de manzanas al mercado chino, con ventas por US\$ 11,5 millones ya en 2007. Las cerezas, en tanto, sumaron 2.845 toneladas en 2008, representando un 85% del total importado de esa fruta.

Este informe precisa que un mayor consumo de productos congelados por parte de Hong Kong y Taiwán, referentes del comportamiento del

consumidor de China continental, permitirán considerar un alza en la participación de la fruta dentro de la canasta básica de alimentos de la población china.

En 2006 el consumo de fruta fresca en este mercado fue de US\$ 17,6 per cápita, lo que en 2007 se elevó a US\$ 25,8 con un crecimiento de un 68%. En el caso de la fruta en conserva, en 2008 el consumo anual por persona llegó a 1kg, cifra baja si se la compara con el consumo promedio de EE.UU., que fue de 90kg por habitante.

Dentro de las características del consumidor, se **destaca un consumo de fruta fresca vinculado al mercado del regalo, utilizándose como obsequio para pacientes en hospitales, y en ocasiones como fiestas.**

A julio de 2013, China como país experimentó el mayor crecimiento en la participación de importaciones de fruta fresca y frutos secos desde Chile, con un 46,7%, seguido de Países Bajos con un 20%, respecto al mismo periodo de 2012, según datos del Ministerio de Agricultura.

En tanto, según el informe "Comercio exterior silvoagropecuario 2010 a marzo 2013" publicado por la Oficina de Estudios y Políticas Agrarias (ODEPA, Ministerio de Agricultura, junio de 2013), las exportaciones silvoagropecuarias sumaron US\$ 14.307 millones en 2012. Mientras



que durante el primer trimestre de 2013, las principales regiones geográficas de destino para las exportaciones silvoagropecuarias chilenas fueron América del Norte, que sumó US\$ 1.289 millones (34% del total) y Asia, con US\$ 1.176 millones (31% de participación).

Al igual que en años anteriores, los principales mercados en el primer trimestre de 2013 fueron EE.UU. y China. El primero registró un descenso de 13,6% respecto de enero-marzo de 2012, cayendo su participación de 28,5% a 26,6%, mientras que el segundo aumentó su importancia de 12,3% a 13,4%.

En enero-marzo de 2013, el principal rubro agrícola -las frutas frescas- sufrió una baja de 21,3% en el valor de los envíos respecto de igual período de 2012. Los productos que explicaron este menor monto exportado fueron las uvas, con una caída de -28,5%, las cerezas (-37%) y paltas (-60,8%). Otras frutas frescas registraron bajas, a excepción de los arándanos (que crecieron en un 14,4%).

### Vino, auspicioso futuro

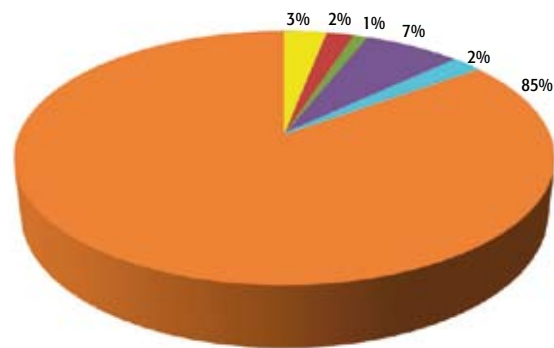
La creciente demanda de vino chileno en China está convirtiendo a este país en uno de los mercados de destino más relevantes para los productores locales. Ello puesto que los consumidores chinos son cada vez más receptivos al vino occidental. Las ventas han crecido a un ritmo del 15% anual en los últimos años. El consumo de vino alcanzó 125 millones de cajas de 12 botellas en 2010 y se prevé que se duplique a 250 millones de cajas en 2016.

Analistas de mercado sostienen que el vino se ha convertido en un símbolo de un estilo de vida urbana deseable, que muestra la sofisticación, vitalidad y estado social. **Además, la creciente importancia concedida a la salud en la sociedad china ha alejado a los bebedores de la cerveza y los licores. De igual forma, en comparación con los consumidores tradicionales, muchos compradores chinos compran vino no sólo para servir en sus banquetes, sino para especular sobre ellos una mayor rentabilidad en el futuro.**

La Shanghai Wine Exchange -que se inició el último año y acaba de lanzar servicios electrónicos a sus clientes en septiembre 2012- ya ha atraído a más de 2.000 inversionistas y ve un volumen de negocio diario de alrededor de US\$ 10 billones en su listado de más de 100 tipos de vinos.

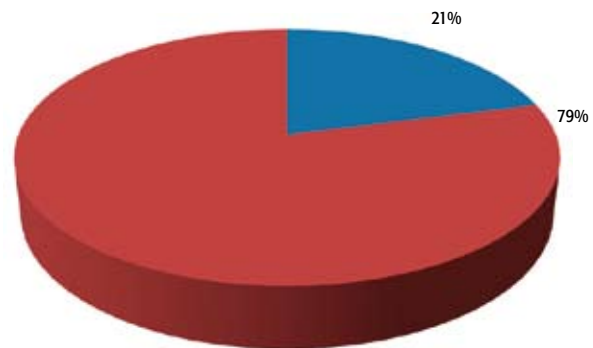
En este contexto, Chile representa el 35% del total de vino a granel (contenedores de más de 2 litros) que se importa en China. En tanto, las ventas de vino chileno embotellado alcanzaron a US\$35 millones en 2011, con un aumento del 53% con respecto a 2010. 🍷

### EXPORTACIONES TOTALES SECTOR 2013



- Productos Agropecuarios
- Productos del Mar
- Industria Forestal
- Manufacturas
- Minerales
- Otros

### EXPORTACIONES EFECTO COBRE 2013



- Cobre
- No Cobre



## NUEVO SUBGERENTE DE ADMINISTRACIÓN Y FINANZAS PARA EMPORMONTT

Mediante el envío de un Hecho Esencial a la Superintendencia de Valores y Seguros (SVS), la Empresa Portuaria de Puerto Montt (Empormontt), informó que durante una sesión ordinaria del directorio realizada con fecha 25 de febrero de 2014, el directorio comunicó la designación de Ronald Exequiel Silva Segovia, en calidad de Subgerente de Administración y Finanzas. Silva viene a sumarse a los ejecutivos principales de Empormontt, su gerente general, Alex Winkler y el gerente comercial y desarrollo, Marcelo Valentin.



## EN EL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES

El ingeniero comercial de la PUC de Chile, Dr. en Economía y Master of Science en Economía de los Recursos Naturales y el Medio Ambiente de la University College London, Andrés Gómez-Lobo, asumió como Ministro a cargo de esta cartera. Con una amplia experiencia en el sector, fue Jefe de Asesores en el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT) y director del Metro de Santiago entre 2008 y 2010. Como consultor ha asesorado a organismos públicos y privados en temas de infraestructura, recursos naturales, subsidios, transporte público y telecomunicaciones, incluyendo el Banco Mundial, Fiscalía Nacional Económica, Junta de Aeronáutica Civil y Ministerio de Obras Públicas, entre otros. En el ámbito académico, se ha desempeñado como director Académico del Magíster en


Políticas Públicas y director Académico del Diploma en Políticas Territoriales, Urbanas y Ambientales de la Facultad de Economía de la U. de Chile, cargo que ocupaba hasta marzo. También ha participado como investigador en el Centro de Estudios Económicos para Latinoamérica (CIEPLAN), la Université de Sciences Sociales de Toulouse y el Banco Mundial.

De igual forma, fue designado Subsecretario de Transportes, el ingeniero y economista de la PUC de Chile y Master en Administración Pública de la U. de Harvard, Cristián Bowen. Ha sido asesor del MTT y asesor parlamentario de distintas bancadas en las áreas de Transportes, Obras Públicas y Telecomunicaciones. Como Subsecretario estará ligado a temas de planificación de transporte e iniciativas de inversión en infraestructura, a asuntos aeronáuticos y de seguridad de tránsito, entre otros.

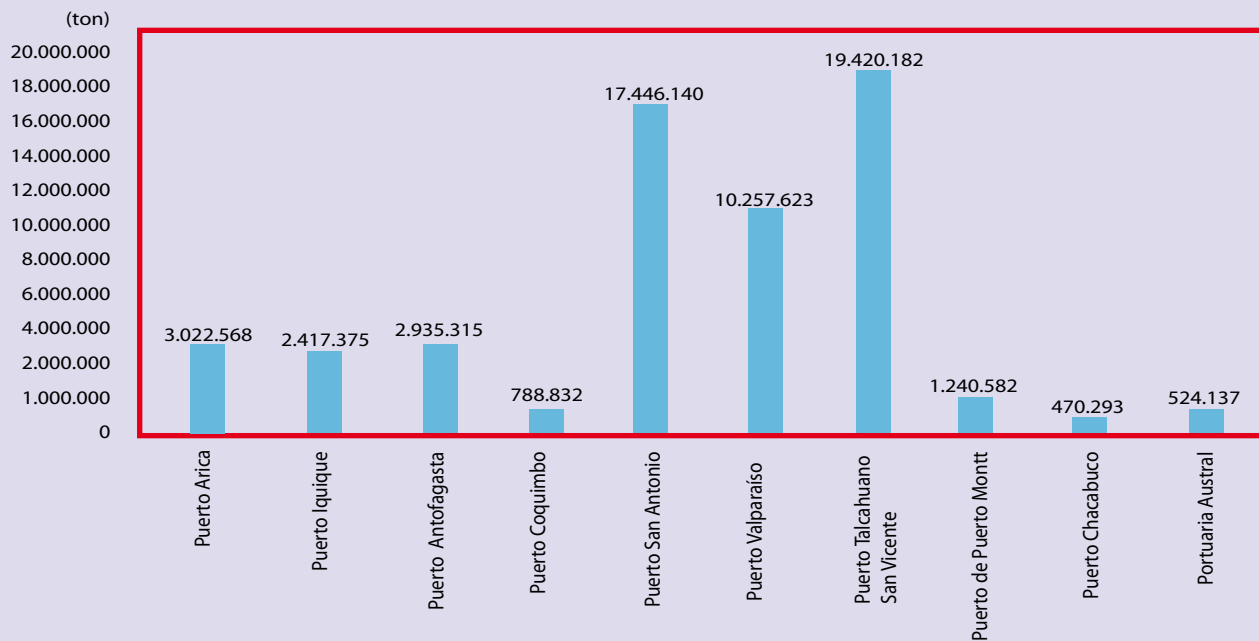
## EN ANTOFAGASTA TERMINAL INTERNACIONAL

Mediante un Hecho Esencial comunicado a la Superintendencia de Valores y Seguros (SVS) sin mayores detalles, se informó que Aurora Williams Baussa presentó su renuncia voluntaria al cargo de gerente de administración y finanzas de Antofagasta Terminal Internacional S.A. (ATI S.A.). Luego, ATI informó que en una sesión extraordinaria del Directorio, tomaron conocimiento de la renuncia del gerente general, Giordy Constans Calvo, la cual se hizo efectiva a partir del 23 de febrero, tras poco más de dos años al frente de la Compañía.

Constans había asumido el puesto a fines de 2011 con la responsabilidad de impulsar un fuerte plan de inversiones que, entre otros proyectos, considera la construcción de un galpón para el recepción, acopio y embarque de 650 mil toneladas anuales de concentrado de cobre, iniciativa que ha recibido críticas de distintos sectores de Antofagasta.

Luego de la renuncia de Constans, se procedió a nombrar en dicho cargo al ingeniero civil Gastón Bastías Román, quien asumió el 24 de febrero. Bastías ya ejerció la gerencia general de ATI, pues fue el primer gerente que tuvo la concesionaria, a partir de 2003. Entre sus logros, se cuentan la ampliación y reparación de los sitios 4 y 5 del puerto, la construcción de un almacén para concentrado y la adquisición de equipamiento para el embarque de éste. Antes de regresar a la Zona Norte, Bastías se desempeñó en la Región de Valparaíso, siempre ligado al mundo portuario. 

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



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

## Empresa Portuaria de Iquique

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

	Transferencia (ton.)	Contenedores (TEUs)	Carga Contened.	Carga Fracc.	Carga Autom.	Graneles Sólidos	Graneles Líquidos	Naves Comerciales
Enero	96.837	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
Noviembre	196.276	19.620	160.766	18.674	16.836	0	0	41
Diciembre	241.701	22.450	181.111	22.025	28.562	10.003	0	46
Total 2013	2.417.375	244.565	1.755.421	344.213	239.666	71.976	6.100	520
<b>A diciembre 2013</b>	<b>2.417.375</b>	<b>244.565</b>	<b>1.755.421</b>	<b>344.213</b>	<b>239.666</b>	<b>71.976</b>	<b>6.100</b>	<b>520</b>
A diciembre 2012	2.448.343	245.329	1.758.324	357.837	223.559	92.158	16.468	518
Var. Dic. 2013 – Dic. 2012	-1%	0%	0%	-4%	7%	-22%	-63%	0%

Fuente: Empresa Portuaria de Iquique

## Puerto de Arica

### Transferencia por tipo de carga total (en ton.) Enero – Diciembre 2012 / 2013

Tipo de carga	2012	2013	Variación %
Carga Contenedores	1.850.628	2.118.034	14%
Carga Granel	658.658	761.587	16%
Carga Fraccionada	81.544	142.947	75%
<b>Total</b>	<b>2.590.830</b>	<b>3.022.568</b>	<b>17%</b>

Fuente: Puerto Arica

### Transferencia por tipo de mercado (en ton.) Enero – Diciembre 2012 / 2013

Tipo de carga	2012	2013	Variación %
Carga boliviana	1.931.349	2.355.427	22%
Carga regional	381.746	383.672	1%
Otros	178.740	201.799	13%
Carga peruana	98.955	81.670	-18%
<b>Total</b>	<b>2.590.830</b>	<b>3.022.568</b>	<b>17%</b>

Fuente: Puerto Arica

## Empresa Portuaria Antofagasta

### Transferencia carga total (en ton.) Enero – Diciembre 2013

Meses	C. Gral.	Graneles	Teus	2013	2012
Enero	69.515	44.175	91.255	135.429	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	43.156	66.135	173.784	283.074	353.275
Noviembre	61.473	65.483	151.813	278.770	239.256
Diciembre	41.636	111.116	159.408	312.159	243.986
<b>Total 2013</b>	<b>554.215</b>	<b>819.779</b>	<b>1.561.322</b>	<b>2.935.315</b>	<b>2.595.902</b>
Total 2012	456.282	540.956	1.115.423	2.112.660	

Fuente: Empresa Portuaria Antofagasta

## Puerto de Coquimbo

### Transferencia carga total (en ton.) Enero – Diciembre 2011 / 2012 / 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	52.262	-33,2
Diciembre	94.437	51.959	76.116	46,5
<b>Total</b>	<b>573.377</b>	<b>760.077</b>	<b>788.832</b>	<b>3,8</b>

Fuente: Terminal Puerto Coquimbo (TPC)

## Puerto de San Antonio

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

Fuente: EPSA

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%
Noviembre	1.408.620	1.497.005	6,3%
Diciembre	1.368.468	1.569.025	14,7%
<b>Total</b>	<b>16.677.415</b>	<b>17.446.146</b>	<b>4,6%</b>

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

Fuente: EPSA

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%
Noviembre	783.230	929.139	19%
Diciembre	880.119	999.650	14%
<b>Total</b>	<b>10.638.270</b>	<b>11.609.651</b>	<b>9,1%</b>

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

Fuente: EPSA

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%
Noviembre	78.585	97.488	24%
Diciembre	89.088	101.626	14%
<b>Total</b>	<b>1.069.271</b>	<b>1.196.844</b>	<b>11,9%</b>

## Puerto de San Antonio

### Transferencia de carga fraccionada (en ton.) Enero - Diciembre 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%
Noviembre	126.518	75.068	-41%
Diciembre	112.951	84.172	-25%
<b>Total</b>	<b>1.294.419</b>	<b>1.147.209</b>	<b>-11,4%</b>

Fuente: EPSA

### Contenedores Enero - Diciembre 2012 / 2013

Meses	2012	2013	Variación %
Enero	44.927	57.217	27%
Febrero	44.290	59.683	35%
Marzo	59.576	55.611	-7%
Abril	59.674	55.382	-7%
Mayo	58.389	61.620	6%
Junio	57.335	68.205	19%
Julio	56.396	64.409	14%
Agosto	60.388	60.645	0%
Septiembre	45.027	54.842	22%
Octubre	52.082	59.685	15%
Noviembre	48.467	59.239	22%
Diciembre	54.205	60.589	12%
<b>Total</b>	<b>640.756</b>	<b>717.127</b>	<b>11,9%</b>

Fuente: EPSA

### Transferencia de graneles sólidos (en ton.) Enero - Diciembre 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%
Noviembre	389.624	355.097	-9%
Diciembre	265.292	389.097	47%
<b>Total</b>	<b>3.492.674</b>	<b>3.429.293</b>	<b>-1,8%</b>

Fuente: EPSA

## Puerto de San Antonio

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

Meses	2012	2013	Variación %
Enero	114.364	42.852	-63%
Febrero	101.806	100.921	-1%
Marzo	116.689	82.737	-29%
Abril	111.008	116.102	5%
Mayo	103.785	142.147	37%
Junio	97.381	89.842	-8%
Julio	106.747	120.511	13%
Agosto	98.065	112.391	15%
Octubre	95.422	116.567	22%
Noviembre	109.248	137.700	26%
Diciembre	110.106	96.107	-13%
<b>Total</b>	<b>1.252.052</b>	<b>1.259.994</b>	<b>0,6%</b>

Fuente: EPSA

## Puerto Valparaíso

### Carga general (en ton.) Enero - Diciembre 2013

Meses	2012	2013	Variación %
Enero	623.926	92.476	716.402
Febrero	630.341	200.238	830.580
Marzo	859.037	208.746	1.067.783
Abril	926.271	191.491	1.117.762
Mayo	725.518	220.723	946.241
Junio	727.433	151.290	878.723
Julio	704.046	205.261	909.307
Agosto	660.481	89.045	749.526
Septiembre	633.027	87.447	720.474
Octubre	613.633	132.765	746.431
Noviembre	575.334	93.788	669.122
Diciembre	745.188	160.084	905.272
<b>Total</b>	<b>8.424.268</b>	<b>1.833.355</b>	<b>10.257.623</b>

Puerto Valparaíso

## Puerto Talcahuano – San Vicente

### Informe Regional Consolidado (en ton.) Enero - Diciembre 2013

Regional	Mes Diciembre			Comparación acumulados		
	2011	2012	2013	Acumulado Diciembre 2011	Acumulado Diciembre 2012	2013 v/s 2012(%)
Toneladas	1.495.307	1.776.272	1.724.108	17.887.503	18.634.342	19.420.182 4,22%
Nº de Naves	87	68	63	1013	834	809 -3,00%
Nº de Teus	43.154	88.309	77.943	852.987	896.599	974.106 8,64%

Fuente: Puerto Talcahuano – San Vicente

## Puerto Talcahuano – San Vicente

### Informe Regional desglosado por puerto Enero - Diciembre 2013

Puerto	Mes Diciembre			Acumulado Diciembre		
	Toneladas	Teus	Naves	Toneladas	Teus	Naves
Talcahuano	1.563	0	0	25.238	0	0
San Vicente	502.523	35.757	23	5.614.831	453.792	294
Lirquén	436.491	10.674	16	4.532.169	126.244	171
Penco	37.775	0	2	409.909	0	40
Coronel	592.582	31.512	19	6.155.846	394.070	250
Cabo Froward	153.173	0	3	2.682.190	0	54
<b>Total</b>	<b>11.724.108</b>	<b>77.943</b>	<b>63</b>	<b>19.420.182</b>	<b>974.106</b>	<b>809</b>

Fuente: Puerto Talcahuano – San Vicente

## Empresa Portuaria de Puerto Montt

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

Fuente: Empormontt

	2012	2013	Desviación
Muelle Comercial	769.653	749.461	-2,6%
Terminal Transbordadores	471.945	512.556	8,6%
Terminal Portuario Chiloé	107.787	180.010	67,0%
<b>Totales</b>	<b>1.349.385</b>	<b>1.442.027</b>	<b>6,9%</b>

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

Fuente: Empormontt

	2012	2013	Desviación
Tara vehículos	176.025	195.043	10,8%
Carga surtida	266.805	290.426	8,9%
Otras cargas	29.115	27.087	-7,0%
<b>Subtotales</b>	<b>471.945</b>	<b>512.556</b>	<b>8,6%</b>

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

Fuente: Empormontt

	2012	2013	Desviación
Fertilizantes	267.630	267.218	-0,2%
Sal	44.810	50.748	13,3%
Chips eucaliptus	0	59.178	N/A
Cemento	22.009	23.876	8,5%
Smolt	94.004	85.342	-9,2%
Harina de pescado	46.559	36.239	-22,2%
Aceite de pescado	9.975	0	N/A
Graneles vegetales	165.941	150.468	-9,3%
Otras cargas	118.725	76.392	-35,7%
<b>Subtotales</b>	<b>769.653</b>	<b>749.461</b>	<b>-2,6%</b>

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

Fuente: Empormontt

	2012	2013	Desviación
Tara vehículos	21.613	44.633	106,5%
Carga surtida	3.274	30.057	818,1%
Alimento peces	29.699	38.667	30,2%
Cosecha salmón	13.245	15.390	16,2%
Mortalidad salmón	808	5.644	598,5%
Bins con hielo	2.403	193	-92,0%
Smolt	18.062	14.438	-20,1%
Redes	1.478	14.672	892,7%
Otras cargas	17.205	16.316	-5,2%
<b>Subtotales</b>	<b>107.787</b>	<b>180.010</b>	<b>67,0%</b>

## Empresa Portuaria Chacabuco

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

Fuente: Emporcha

	Embarque			Desembarque			Total		
	2013	2012	%	2013	2012	%	2013	2012	%
Muelle Comercial	148.762	145.655	2%	68.155	94.954	-28%	216.917	240.609	-10%
Terminal de Transbordadores	100.556	98.465	2%	152.743	149.663	2%	253.299	248.128	2%
Muelle Flotante	56	15	273%	21	4	425%	77	19	305%
<b>Totales</b>	<b>249.374</b>	<b>244.135</b>	<b>2%</b>	<b>220.919</b>	<b>244.621</b>	<b>-10%</b>	<b>470.293</b>	<b>488.756</b>	<b>-4%</b>



## Empresa Portuaria Chacabuco

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

Unidad de Negocio Producto	Total 2013	Total 2012	Variación %
<b>Muelle Comercial</b>			
Otra pesca fresca	24.393	20.104	21%
Carga general	23.875	19.163	25%
Contenedores vacíos	7.052	8.943	-21%
Salmón fresco	6.016	36.907	-84%
Otros pescados congelados	3.489	7.219	-52%
Peligrosos diversos	1.954	1.152	70%
Maquinaria y estructura industrial	580	0	N/A
Marisco fresco	519	328	58%
Combustible	137	383	-64%
Otros	140	755	-81%
Subtotal	68.155	94.954	-28%
<b>Terminal de Transbordadores</b>			
Carga general en vehículo	83.362	80.236	4%
Tara vehículos	55.365	49.184	13%
Madera elaborada	5.254	6.579	-20%
Cemento	4.365	7.732	-44%
Maquinaria y estructura industrial	1.611	3.284	-51%
Peligrosos diversos	1.493	1.016	47%
Alimento para peces	759	455	67%
Ganado	209	304	-31%
Otros pescados congelados	156	54	189%
Otros	169	818	-79%
Subtotal	152.743	149.662	2%
<b>Muelle Flotante</b>			
Carga general	20	4	400%
Carnada	1	0	0%
Subtotal	21	4	425%
<b>Totales</b>	<b>220.919</b>	<b>244.620</b>	<b>-10%</b>

Fuente: Emporcha

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

Unidad de Negocio Producto	Total 2013	Total 2012	Variación %
<b>Muelle Comercial</b>			
Concentrado de zinc	57.996	43.097	35%
Salmón congelado	20.923	24.149	-13%
Concentrado de oro	16.564	11.985	38%
Carga general	12.616	29.025	-57%
Alevines	12.218	6.154	99%
Concentrado de plata	8.521	5.394	58%
Otros pescados congelados	8.443	11.510	-27%
Combustible	6.015	5.357	12%
Contenedores vacíos	1.776	1.603	11%
Otros	3.690	7.381	-50%
Subtotal	148.762	145.655	2%
<b>Terminal de Transbordadores</b>			
Tara vehículos	47.997	43.916	9%
Carga general en vehículo	24.771	26.925	-8%
Ganado	10.850	9.844	10%
Salmón congelado	8.775	6.421	37%
Harina de pescado	5.334	4.997	7%
Concentrado de plata	562	1.584	-65%
Madera elaborada	500	467	7%
Lana	464	511	-9%
Maquinaria y estructura industrial	411	594	-31%
Otros	892	3.206	-72%
Subtotal	100.556	98.465	2%
<b>Muelle Flotante</b>			
Carga general	56	15	273%
Subtotal	56	15	273%
<b>Totales</b>	<b>249.374</b>	<b>244.135</b>	<b>2%</b>

Fuente: Emporcha

## Empresa Portuaria Austral

### Transferencia total (en ton.) Enero – Diciembre 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
Noviembre	40.079
Diciembre	41.505
<b>Total 2013</b>	<b>524.137</b>

### Transferencia de carga contenedorizada (en ton.) - Enero – Diciembre 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
Noviembre	18.969
Diciembre	18.222
<b>Total 2013</b>	<b>242.457</b>

### Transferencia de carga fraccionada (en ton.) - Enero – Diciembre 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
Noviembre	12.200
Diciembre	13.598
<b>Total 2013</b>	<b>182.900</b>

### TEU's movilizados Enero – Diciembre 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
Noviembre	2.104
Diciembre	1.848
<b>Total 2013</b>	<b>26.781</b>

## 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 334 Casilla 183 • Tel. (56-41) 222 7984 - Fax (56-41) 223 0053  
e-mail: halonsoe@entelchile.net • http://www.hotelalonsodeercilla.cl  
CONCEPCION • CHILE



## *SIN FRONTERAS AL SERVICIO DE SU COMPAÑÍA*



### ***SERVICIOS AGENCIAMIENTO MARÍTIMO***

*AGENTE PORTUARIO • SERVICIO DOCUMENTAL*

*AGENTE PROTECTOR • SERVICIO AÉREO • AGENTE EN CRUCE DE CANALES*

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

**600 600 7226**

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



# Nuestro centro: las personas

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

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

**ist**

especialistas en prevención