

# Puertos, Logística & Servicios



UNA HISTORIA QUE CRECE AÑO A AÑO

## El Biobío: una Región de gran tradición portuaria



La Región del Biobío es un territorio que nace desde el centro al sur de Chile. Está caracterizada como una de las regiones de mayor proyección y crecimiento del país, gracias a sus importantes polos de desarrollo como lo son: el urbanismo, la industria, los negocios y los espacios para las nuevas inversiones.

Además, entre sus características se destaca el importante polo de formación profesional, de capacitación y de investigación, por lo que, puede ofrecer una calidad de vida anhelada.

En eso, ayudan sus recursos naturales y geográficos que la convierten en una zona atractiva para el desarrollo de los diversos sectores económicos.

### Características

El Biobío se ubica en la zona centro sur de Chile y tiene como capital a la ciudad de Concepción, que se ubica a 519 kilómetros de la capital nacional, Santiago.

Según el Censo de población de 2017, la Región tiene 1.556.805 habitantes, de

Las condiciones geográficas de la Región la convierten en el lugar ideal para el desarrollo portuario. La industria avanza, genera empleo y ha hecho crecer al Biobío.

los cuales 750.730 son hombres y 806.075 son mujeres.

Esta zona del país, es una de las regiones más importantes Chile. Luego de Santiago, la metrópolis de Concepción es el segundo conglomerado urbano del país, además es una de las principales concentradoras de importantes actividades económicas. En su interior acoge rubros tan diversos como la siderurgia, la actividad de Astilleros, la agricultura tradicional, la industria de la celulosa, la actividad forestal, la generación de electricidad, entre otras.

### Importancia Portuaria

En materia portuaria, la Región dispo-

ne del más grande y diverso sistema portuario del país, ya que, el territorio está compuesto por siete importantes puertos del sur del pacífico americano.

Estos puertos son: San Vicente, Talcahuano, Lirquén, Penco, Coronel, Jureles y Puchoco. Este sistema es el más grande del país en cuanto a transferencia de carga. Un ejemplo de ello es que en 2020 por esos puertos se movieron más 37 millones toneladas.

El sistema está en constante expansión y modernización. De igual forma, se ha desarrollado una eficiente y moderna red de infraestructura vial que conecta los diversos centros productivos y de consumo regional y nacional con su oferta logística portuaria.

Con el paso de los años, esta evolución portuaria ha abierto puertas de empleo, comerciales y económicas para cientos de chilenos. El objetivo de quienes trabajan en el rubro es único, seguir posicionando al Biobío entre los territorios de mayor actividad en las costas del mundo.

# Edición Especial Puertos, Logística & Servicios

En la industria portuaria los servicios portuarios que se proveen entorno a las terminales portuarias constituyen actividades cuyo objetivo principal es facilitar y darle fluidez al tráfico portuario, el cual encierra una compleja gama de operaciones que se evidencian desde la manipulación de la carga para ser embarcada o desembarcada hasta todo lo relacionado a la entrada (arribo) y salida (zarpe) de los buques en el puerto.

Los servicios portuarios son complementarios o conexos al transporte marítimo y comprenden un amplio conjunto de actividades que así se distinguen: los servicios portuarios de estiba y desestiba de mercancías, de remolque de buques, de practicaje, de amarre de buques, de aprovisionamiento de alimentos, de abastecimiento de combustible, de recojo de residuos sólidos y líquidos, de señalización portuaria, de dragado, entre otros.

Las legislaciones portuarias de varios países contienen capítulos dedicados a los servicios portuarios, los que en ciertos casos están regulados en los apartados relativos a las operaciones portuarias.

Algunos ordenamientos portuarios clasifican los servicios portuarios en básicos y generales. Los servicios portuarios básicos son prestados por empresas que cuentan con títulos habilitantes que les permiten proveer el servicio, por ejemplo: los servicios de estiba y desestiba o los servicios de remolque; en tanto que los servicios portuarios generales son provistos por las autoridades portuarias como una función de éstas y sin petición de parte, así por ejemplo las funciones de policía y seguridad portuaria.

Un puerto, para destacar entre sus competidores requiere de servicios portuarios de calidad con estándares altos para que sus operaciones sean eficientes y se genere una rotación rápida de la carga y descarga de los buques, ya que los tiempos muertos y las estancias largas de los navieros en los puertos generan problemas como el encarecimiento de los fletes y finalmente, elevan el costo de los productos pagados por los usuarios finales.



SERVICIOS PORTUARIOS Y MODELOS DE GESTIÓN

## Temas fundamentales para el desarrollo de la industria portuaria

Este tipo de servicios, dependiendo del tipo de gestión, pueden ser suministrados por empresas públicas o privadas.

mada monooperación, que se contrapone a la multioperación, modelo en el que concurren en el mismo puerto dos o más oferentes de servicios portuarios.

El concepto de servicio portuario vinculado al servicio público ha cambiado en los últimos años. Los servicios públicos ya no son concebidos como funciones o servicios exclusivos a cargo de entidades estatales, pues en la actualidad, se evidencia que en varios sectores, incluido el portuario, ciertos servicios públicos han sido cedidos para su explotación al sector privado.

Por lo anterior, emerge el concepto de servicio de interés general, para identificar la naturaleza, entre otros, de los servicios portuarios, los que no dejan de reunir las características propias de los servicios públicos como son: la universalidad, continuidad y razonabilidad en el precio.



### Servicio y modelo de gestión

Dependiendo del modelo de gestión portuaria, los servicios portuarios pueden ser prestados por entidades y empresas públicas como sucede en los esquemas conocidos como public service port y tool port, o empresas privadas como ocurre en los esquemas landlord port y private service port. Algunos sistemas portuarios contemplan la posibilidad de integrar la gestión de las terminales portuarias entregadas en concesión, con la provisión en forma exclusiva de algunos servicios portuarios por parte del concesionario. Ahí aparece la lla-

## PubliReportaje

DESTACA POR SER UN TRANSPORTE SEGURO, EFICIENTE Y MEDIOAMBIENTALMENTE LIMPIO:



# El tren de carga, un gran aliado para el desarrollo logístico regional

El modo ferroviario de carga destaca por ser un transporte seguro, continuo, eficiente y medioambientalmente limpio. Un solo tren de carga equivale a 80 camiones aproximadamente, lo que permite descongestionar carreteras, puertos y ciudades del tránsito vehicular. Además, contribuye a una mayor seguridad en las carreteras y ciudades al circular por vías segregadas, reduciendo la interacción con los vehículos solo a los cruces ferroviarios, lo que hace que el transporte de carga ferroviario tenga una accidentabilidad 21 veces menor por tonelada movilizada, de acuerdo con la Asociación Latinoamericana de Ferrocarriles. Adicionalmente, el tren de carga favorece la reducción de la huella de carbono, ya que es 3,5 veces más eficiente en utilización de combustible que los camiones.

“El modo ferroviario de carga es un medio muy competitivo si pensamos en aumentar la productividad de la región y por ello, estamos continuamente innovando e

En la coyuntura actual, las ventajas competitivas que ofrece el modo ferroviario de carga son amplias y todas contribuyen al desarrollo del potencial exportador y logístico-portuario de la Región del Bio Bío, constituyéndose así el tren de carga en un gran aliado para el desarrollo logístico regional, y en general, de la zona sur de Chile.



invirtiendo para ofrecer y entregar un servicio de calidad a nuestros clientes, de acuerdo con las exigencias actuales de las diferentes industrias a las que atendemos”, afirma el gerente general de FEPASA, David Fernández.

En la región del Biobío, FEPASA ha hecho un significativo aporte al sector productivo, facilitando el desarrollo de iniciativas relevantes para la zona. Un ejemplo es el proyecto de ampliación de la Planta de Celulosa de Arauco, en la comuna de Arauco, más conocido como “MAPA”, que considera un aumento en la producción de alrededor de 1.500.000 toneladas anuales de celulosa, las que serán transportadas vía ferrocarril a los distintos puertos de la VIII Región.

En esa línea, FEPASA también está evaluando el transporte de contenedores reefer cargados con salmones congelados desde la Región de los Lagos hacia los Puertos de la VIII Región, para luego retornar, en ese mismo tren, carga de alimento para los salmones. Esta opción permitiría cumplir las nuevas exigencias de emisiones de CO2 de los mercados asiáticos y europeos, dando cuenta del aporte del modo ferroviario de carga para el desarrollo local y nacional.



SERVICIOS ORIENTADOS A EMPRESAS.

Transporte de Carga por Ferrocarril entre las regiones de Valparaíso y Los Lagos.

Transporte de Carga por Ferrocarril, desde la región del Bio Bío, hasta Santiago a tarifa de retorno.



Transporte de Contenedores y Graneles

Contacto: Jose Luis Biotti Varela

Email: jose.biotti@fepasa.com

Teléfono: +56 9 7488 6942

Transporte de Minería, Forestal e Industrial

Contacto: Aquiles Merino Torres

Email: aquiles.merino@fepasa.com

Teléfono: +56 9 53709103

Dirección Oficina Talcahuano - Ignacio Diaz #177

Teléfono: (+56 2) 28378400

Web: www.fepasa.com

## Edición Especial Puertos, Logística &amp; Servicios



APARECEN NUEVAS METAS POR CUMPLIR

# El desafío portuario para una mejor logística urbana

El Área Metropolitana de Concepción contiene el mayor y más complejo sistema portuario del país. El objetivo es trazar planificaciones para mejoras constantes.

**D**urante el siglo XX muchas ciudades portuarias del mundo enfrentaron cambios tecnológicos sin precedentes, asociados transformaciones en infraestructura, automatización, introducción de contenedores, aumento del tamaño de las naves, entre otros (Fedele & Domínguez, 2015). Esto obligó a introducir ajustes dentro y fuera de los recintos portuarios, principalmente en infraestructuras de servicio -accesos, carreteras, ferrocarril, recintos de apoyo logís-

tico, extensión de muelles de atraque-, liberación de recintos portuarios obsoletos y ocupación de nuevas zonas costeras más profundas, entre otros.

Estos avances implican nuevos desafíos para la planificación urbana en estas urbes, que debieron ampliar su ámbito de acción urbanística hacia sus frentes marítimos, a fin de compatibilizar el desarrollo entre éstos y sus puertos, lo que trajo también nuevas necesidades y oportunidades para los territorios.

En 2017 se detectó que la Región del Biobío presentaba déficits de competitividad de las cadenas logísticas, aun cuando es una de las regiones como mayor incidencia de ésta en el PIB regional, equivalente a 60%. Asimismo, el Área Metropolitana de Concepción (AMC) contiene el mayor y más complejo sistema portuario de Chile, en términos de escala y dimensiones. Según reporte 2019 de la Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante de Chile (DIRECTEMAR), representa casi un 25% del total nacio-

nal de exportaciones, aunque en destinos específicos, como Centro América, se acerca al 50%.

El volumen transado en los puertos del AMC impacta en la calidad de vida de sus habitantes, quienes ven moverse 27 millones toneladas de carga por año, que llevado a valores equivalentes son 74 mil toneladas diarias en toda el área y que a nivel de puerto equivalen a casi 700 camiones diarios o 60 camiones por hora, o un camión por minuto, asumiendo una distribución uniforme de la carga por los cinco puertos, a nivel diario y horario.

Respecto a lo último, profesionales sostienen que es fundamental incluir la logística urbana como uno de los ejes que están determinando transformaciones clave en los territorios actualmente. Para que estos procesos puedan desarrollarse de manera armónica con el desarrollo de las comunidades que viven en su entorno, se considera fundamental considerar esta actividad en la definición de los diferentes Instrumentos de Planificación Territorial (IPT), tanto a nivel local, como intercomunal, metropolitano, y regional. Dos grandes ejes para llevar esto a cabo son la Participación Ciudadana efectiva y el financiamiento público-privado.

## Edición Especial Puertos, Logística &amp; Servicios

Desde el comienzo de la crisis sanitaria, los puertos del Biobío se han sometido a estrictos controles sanitarios. De hecho, la seremi de Salud ha estado trabajando de manera coordinada con cada uno de los recintos portuarios para evitar la propagación de la Covid-19.

Tras un 2020 con variados brotes y contagios, el año 2021 ha sido un periodo de renuevo, puesto que, los puertos han implementado diversas medidas sanitarias para prevenir la expansión del Coronavirus, algo que costó en un comienzo, pero que ya es una realidad gracias al compromiso de trabajadores, de las empresas y al cumplimiento del calendario de vacunación.

De acuerdo a las cifras entregadas por la seremi de Salud del Biobío, durante el año 2020 se realizaron 5 fiscalizaciones generales. Tras los resultados, no se realizaron sumarios y tampoco se ejecutaron prohibiciones de funcionamiento a las empresas del rubro portuario.

**Avances en 2021**

En tanto, durante el año 2021, se llevaron a cabo 7 procesos de fiscalización

## Puertos sorteán las fiscalizaciones sanitarias

Durante el año 2021, se han realizado 7 fiscalizaciones generales a terminales portuarios de la Región. Los resultados son más que positivos: solo se cursó un sumario y no se ha prohibido el funcionamiento a ningún recinto.

en los puertos de la Región. Por temas logísticos, se cursó solo un sumario sanitario, pero no se restringió el funcionamiento a ningún terminal portuario.

A nivel regional, el funcionamiento de los puertos se ha desarrollado con total normalidad, pese a que evitar los contagios se ha transformado en uno de los desafíos y los positivos resultados están a la vista.

La idea de las empresas es intensificar las medidas preventivas para tener un futuro tranquilo en materia sanitaria.



## PubliReportaje

PARA ALINEAR A ACTORES DEL COMERCIO EXTERIOR

# Comunidad Logística de Talcahuano avanza en transformación digital

Plataformas en línea como Ventanilla Única Marítima, Zarpe Electrónico y Sitcomex reducen la tramitación presencial, agilizan la recepción y el despacho de naves, además de estandarizar procesos.

“Con la transformación digital, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante y la Policía de Investigaciones de Chile, entre otros, buscan mejorar la eficiencia de aquellos procesos que requieren la coordinación de diferentes actores del rubro”, sentencia el Past Presidente de la Comunidad Logística de Talcahuano (Comlog) y Gerente General de Puertos de Talcahuano, Rodrigo Monsalve.

Ventanilla Única Marítima (Vumar), Zarpe Electrónico y plataforma Sitcomex, al mo-



mento de entrar en plena operación, esperan ir reduciendo gradualmente la presencialidad de algunos trámites, dice la Presidenta de Comlog, Guacolda Vargas. “Además, para el caso de la utilización de Zarpe Electrónico se ha disminuido la cantidad de papeleos al recibir o despachar una nave, permitiendo estandarizar operaciones y

alinear a los actores de la cadena logística”, agrega.

Respecto a la implementación de Vumar, este año se han coordinado alrededor de cuatro talleres de trabajo entre actores públicos y privados y se realizaron pruebas con agencias como Agunsa y Agental, Ian Taylor, Marval y Ultramar, para abordar la



usabilidad futura que tendrá la plataforma.

Las sesiones de trabajo permiten ir validando el proceso que implica la recepción y despacho de naves, desde que se generan las solicitudes de recalada hasta la aprobación de documentos por parte de los organismos fiscalizadores. Hoy, el puerto de San Vicente ya se encuentra interconectado a través de la planificación naviera en ambiente de prueba con Vumar en una primera fase.

**TRABAJO COLABORATIVO**

El Jefe de la División de Servicios Navieros de San Vicente Terminal Internacional (SVTI), Michael Salgado, comenta que “hemos realizado un trabajo constante y colaborativo con actores locales para agilizar nuestra atención, a través de iniciativas como Vumar y Planilla Multipuerto de Container Express. Estamos en un momento estratégico para desarrollar sistemas innovadores que mejoren la propuesta de valor a clientes y usuarios”.

Jaime Asenjo, representante de la Asociación Nacional de Agentes de Aduana (Anagena), concluye que “los procesos digitales tienen un efecto multiplicador que ayuda a transparentar la información y acelerar cambios en el ámbito de la cultura, tecnología y operaciones de comercio exterior”.

## Edición Especial Puertos, Logística & Servicios

### Descarga de vehículos se ha vuelto una tradición

Durante la crisis sanitaria, varias descargas de automóviles se han llevado a cabo en los puertos del Biobío. A la fecha, han desembarcado cerca de 7.190 vehículos en la octava Región del país.

Este sistema portuario regional es el más grande del país en cuanto a transferencia de carga, con más de 13.000.000 toneladas, y con cerca de 1000 recaladas anuales. Aquellos puertos están en constante expansión y modernización de su capacidad para movilizar más de 20 millones de toneladas de carga al año. De igual forma, han desarrollado una eficiente y moderna red de infraestructura vial que conecta los diversos centros productivos y de consumo regional y nacional con su oferta logística-portuaria.

Recientemente los siete puertos de la región del Biobío, fueron auditados en medio de la pandemia, logrando pese a ello, revalidar su certificación en el Acuerdo de Producción Limpia (APL Puertos) impulsado por la Agencia de Sustentabilidad y Cambio Climático y coordinado por la Corporación Chilena de la Madera (Corma).

Este convenio, de carácter voluntario entre públicos y privados permitió, aplicar metas y acciones específicas en un plazo determinado para el logro de lo acordado, y cuenta con la supervisión de organismos públicos relacionados a temas ambientales, sanitarios, de higiene y seguridad laboral, eficiencia energética e hídrica y de fomento productivo. En detalle, mucha agua ha llegado a los puertos del Biobío, desde que en 2011 se firmara el primer APL portuario en el país. El 2019 marcó un nuevo hito cuando los siete principales terminales portuarios de Biobío recibieron su certificado APL.

Asimismo, en base a la constante búsqueda de modernidad, el Puerto de Talcahuano, gestionado por Talcahuano Terminal Portuario (TTP), se ha consolidado como una alternativa para el envío de ganado vivo a los mercados asiáticos. Desde ese recinto portuario del Gran Concepción en la Región del Bio Bio, no solo se está enviado vaquillas en pie a China, cuyo primer embarque se dio en septiem-



#### PUERTOS DEL BIOBÍO

# Constante búsqueda de modernización consolida importantes hitos este año

La Octava Región dispone del más grande y diverso sistema portuario de país, compuesto por siete importantes puertos del sur del pacífico americano: San Vicente, Talcahuano, Lirquén, Penco, Coronel, Jureles y Puchoco.

bre de 2020, sino también se está exportando genética de ganado vivo.

En la práctica, el proceso permite reemplazar las vacas más viejas, por lo que ocurren dos fenómenos. Por un lado, mejora el plantel ganadero y, por otro, se produce un salto genético, donde en cinco años una lechería puede renovar su plantel completo con un salto genético enorme.

Otro importante hito portuario en la Octava Región fue la llegada del buque Poseidon Leader, de la naviera Eukor Car Carrier y que se convirtió en el tercer "autero" en llegar a un puerto de la Región del Bio Bio. La nave, además, alcanzó a concretar la mayor descarga de automóviles en esa zona con el descenso de 4.583 unidades. La operación, se llevó a cabo en el muelle de San Vicente Terminal Internacional.

El buque con automóviles, originalmente, tenía como destino el Puerto de San Antonio. Sin embargo, debido al cierre por las malas condiciones del tiempo que se vivió en julio de este año, se desvió hasta el Puerto de San Vicente, en el área metropolitana de la ciudad penquista. Es importante destacar que, durante este 2021, ya son tres los Ro-Ro que han descargado vehículos en esta zona, contabilizando un total de 7.190.

## Edición Especial Puertos, Logística &amp; Servicios

# Seguridad: factor clave en faenas y trabajos portuarios

El resguardo del personal es clave para las direcciones de puertos. Para ello, se han implementado estrictas medidas de prevención para evitar accidentes o complicaciones.



La seguridad en las faenas y trabajos que se desarrollan en los diversos puertos de la Región son siempre una prioridad.

Trabajar en un puerto implica muchos peligros y, por ende, demanda de mucha seguridad porque el personal asume numerosos riesgos como, por ejemplo: trabajar en altura, caídas de carga y las funciones con maquinaria pesada.

Pero hay factores que elevan el nivel de riesgo, entre los que destaca la mano de obra no calificada, las horas de trabajo excesivas, el cumplir funciones en aceleración, la vestimenta inadecuada o algo tan simple como la falta de capacitación.

Para enfrentar estas problemáticas, cada puerto impone sus respectivas normas de salud y seguridad mínimas para el resguardo de personal, sobre

todo, en el contexto de crisis sanitaria que está viviendo el mundo.

La otra parte, deben cumplirla los trabajadores.

De acuerdo a datos entregados por la Asociación Internacional de Manipulación y Coordinación de cargas, el 40%

de las lesiones en faenas portuarias ocurren en el proceso de operaciones de trinca a bordo de los buques.

Por esa razón, los puertos de la Región han redoblado sus normas de seguridad, pensando en evitar este tipo de complicaciones.

## PubliReportaje

Unir a distintos actores con la finalidad de lograr un trabajo colaborativo en la planificación de inversiones en infraestructura pública-privada, es el objetivo principal de Infraestructura Logística del Sur (ILS) proyecto financiado por el instrumento de Corfo denominado Bien Público, adjudicado por el Centro de Investigación Marítimo Portuario (Cimp) de la Universidad Católica de la Santísima Concepción (UCSC) y mandatado por Ministerio de Obras Públicas del Biobío.

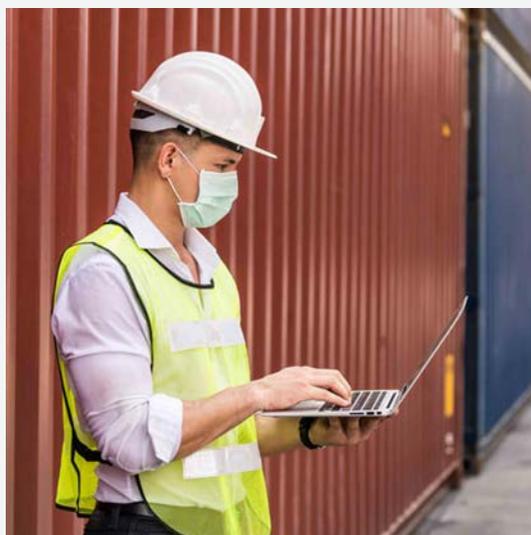
Se trata de un software digital para la gestión integrada que dará soporte al levantamiento y actualización de inversiones públicas y privadas de infraestructura logística para la macrozona centro sur de Chile, que considera a las regiones del Maule hasta Los Lagos. Entrando al sitio web [www.ilogs.cl](http://www.ilogs.cl), los usuarios registrados podrán alojar proyectos y generar mapas con información georreferenciada que les permitirá imaginar y decidir nueva infraestructura.

De acuerdo a lo señalado por el director del Centro de Investigación Marítimo Portuario, Dr. Jorge Beyer, esta plataforma ayudará a acortar las brechas de desempeño logístico y a mejorar el sistema en el territorio consignado. "Buscamos agregar eficiencia a la infraestructura que está al servicio de la logística, y esto lo haremos combinando sus distintos modos

DESDE EL MAULE HASTA LOS LAGOS

## Sector logístico público y privado trabajará de manera colaborativa en nueva plataforma digital

"Infraestructura Logística del Sur" es un software para la gestión integrada que dará soporte al levantamiento y actualización de inversiones para la macrozona centro sur de Chile.



y servicios, de manera que esta logística, a nivel territorial amplio, esté mejor coordinada. Nuestro foco, desde la academia que se vincula permanentemente con los sectores público y privado, es unir a los actores, generar una gobernanza, y que confíen en este trabajo colaborativo. Serán los usuarios y usuarias, quienes darán vida a ILS a partir de octubre con nuestra marcha blanca".

Desde el Ministerio de Obras Públicas del Biobío, el Seremi Víctor Reinoso, expresó que esta es una gran instancia para analizar las condiciones que permitirán potenciar el desarrollo de la infraestructura logística necesaria para la región del Biobío. "Por ello, es imprescindible que los dife-

rentes sectores productivos estén informados de aquellos proyectos que el Ministerio está desarrollando en toda la región y en macro zona, que han significado una tremenda inversión, empleos y, por consiguiente, una mejor calidad de vida".

La directora de Corfo Biobío, Macarena Vera, en tanto, valora y agradece el proyecto. "Para que el emprendimiento siga creciendo debemos dar todas las posibilidades. En ese ámbito es fundamental el trabajo colaborativo entre el mundo público y el privado. Por esa razón ILS resulta fundamental a la hora de desarrollar una plataforma que actualice las inversiones públicas y privadas de Infraestructura para la macrozona centro sur".

## Edición Especial Puertos, Logística &amp; Servicios

SIGUE EL ALZA

# Carga movilizada y manipulada en los puertos de Biobío aumentó 5,4%

**T**ras un lapso bien complejo en medio de la pandemia, la carga movilizada y manipulada en los puertos de la Región del Biobío volvió a registrar un incremento en doce meses. Esta vez, el alza contabilizada alcanzó un 5,4%, de acuerdo a lo reportado por el Instituto Nacional de Estadísticas (INE).

En el informe mensual, se indicó que, durante julio de 2021, por los puertos de la Región se movilizaron más de 2.646.019 de toneladas de carga.

Este resultado fue consecuencia del mayor movimiento de los servicios Desembarcada del exterior y Re-estibas y Transbordos. Por su parte, los servicios de Embarcada al exterior, Cabotaje y Tránsitos variaron negativamente en comparación a igual mes de 2020.

## Punto positivo

Respecto a la mayor incidencia positiva, esta se observó en el servicio de desembarcada del exterior, donde se movilizaron 1.174.777 toneladas en julio del presente año, registrándose un ascenso de 71,5% respecto a igual mes del año anterior. Esto se explica por la mayor carga de gran líquido gaseoso (289,8%), granel sólido (52,1%) y contenedores (10,3%).

Un comportamiento similar presentó la carga por Re-estibas y transbordos, que sufrió un alza interanual de 300,0%, tras totalizar 91.532 toneladas en el mes referencial, como consecuencia de la mayor actividad de transbordos (3.052,1%) y Re-estibas (129,5%).

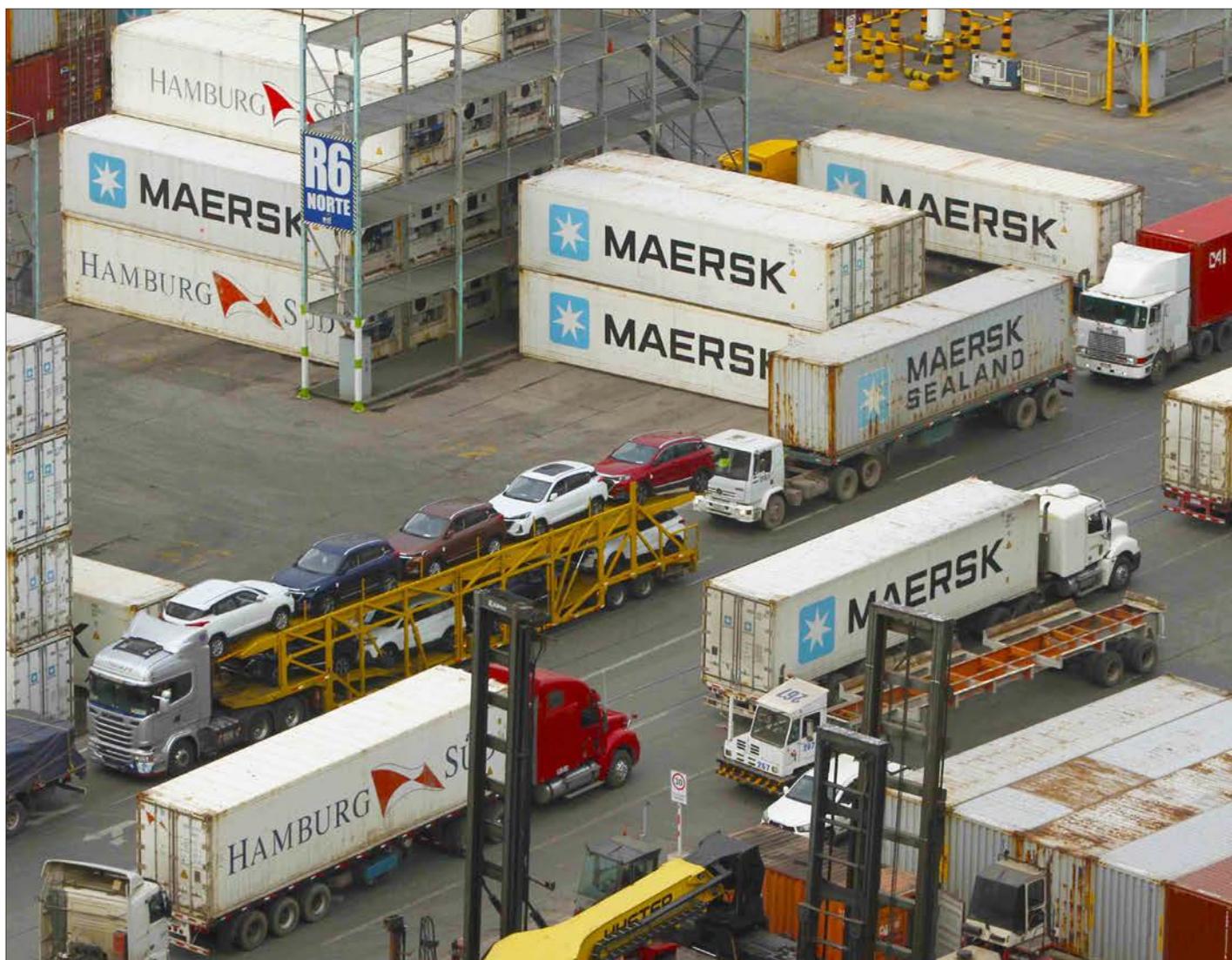
La carga Embarcada al exterior presentó una contracción de 17,8% en doce meses, al movilizar 959.344 toneladas en julio de 2021, incidida por la menor carga en contenedores (-36,6%) y carga granel sólido (-53,0%).

La carga movilizada por Cabotaje bajó 33,7%, con 400.876 toneladas en el mes de análisis, explicado por la menor carga desembarcada (-59,6%).

Por su parte, la carga por Tránsitos hacia y desde otros países, movilizó 19.490 toneladas en julio de 2021, descendiendo 36,1% en doce meses, incidida principalmente por la menor carga desembarcada (-30,8%) y embarcada (-63,4%).

Según tipo de servicio, la carga Desembarcada del exterior presentó la mayor participación con el 44,4%, seguida de Embarcada al Exterior (36,3%) y Cabotaje (15,2%). Asimismo, Re-estibas y

Continúan las buenas noticias para la actividad portuaria en la Región. Entre enero y julio de 2021, se movilizaron 17.797.995 toneladas de carga. Se espera que durante los próximos meses, sigan las buenas noticias para uno de los rubros que se ha transformado en el motor de la actividad comercial regional.



# 2,66

millones de toneladas de carga se movilizaron por la Región durante el mes de julio de 2020, cifra que anotó un incremento de un 5,4% en los últimos doce meses.

transbordos y Tránsito, contribuyeron en conjunto con el 4,2% del total de carga movilizada por los puertos del Biobío.

## Contenedores

Los contenedores manipulados en la región totalizaron 83.307 TEUS\*, anotando una disminución de 25,5% en doce meses, explicado por el menor movimiento de los contenedores de 40 y 20 pies.

Los de 40 pies representaron el 84,9% del total de contenedores movilizados en la región, equivalente a 38.263 unidades, exhibiendo una caída de 26,4%. Por su parte, los de 20 pies alcanzaron

6.781 unidades, retrocediendo 13,1% en 12 meses y aportaron el 15,1% del total de contenedores.

## Análisis total

Entre enero y julio de 2021, se movilizaron 17.797.995 toneladas de carga por los puertos de la región, experimentando una contracción de 1,6% en relación a igual período del año anterior, incidida por los servicios Embarcada al exterior (-13,9%) y Cabotaje (-13,2%).

En tanto, los servicios Desembarcada del exterior (16,5%), Re-estibas y Transbordos (78,4%) y Tránsito (11,7%) registraron incremento.

## Edición Especial Puertos, Logística &amp; Servicios

La pandemia ha dejado varias consecuencias para el área de la educación y una de ellas es las dificultades para que los alumnos puedan realizar sus prácticas.

A nivel de enseñanza media, para suplir esta necesidad, el Liceo Polivalente de Talcahuano ha realizado un importante ciclo de charlas con la comunidad logística del rubro portuario, una de las áreas que mueve la actividad económica y laboral de la ciudad.

En 2021, se han realizado cuatro charlas y queda una pendiente que será agendada para el último trimestre. Entre las empresas que han sido parte de las actividades están: TTP S.A. (Talcahuano Terminal Portuario), Conaset (Charla sobre seguridad vial), SVTI (servicio a la nave) y Empresa D&C (gestión comercial de sus distintas líneas de negocio como de sus gestiones en el ámbito logístico portuario).

Además, el Puerto de Talcahuano ha entregado una serie de becas para alumnos del Liceo Polivalente, que tienen relación con un curso de carga fragmentada que se realizará próximamente. Este curso beneficiará a alumnos de cuarto año medio y ex alumnos.

## Liceo Polivalente: vinculo de la educación con la empresa

Para suplir los problemas de las prácticas profesionales, el establecimiento ha realizado un ciclo de charlas con empresas de la comunidad Logística para que los alumnos sigan con su preparación para el mundo laboral.



Respecto a lo que viene para el Liceo Polivalente, Luisa Muñoz, coordinadora UTP del establecimiento manifestó que "somos los únicos que impartimos carrera de operaciones portuarias. Somos un nicho para Talcahuano y sus futuros profesionales. Tenemos convenios con diferentes instituciones para que nuestros alumnos, no solo saquen el técnico de enseñanza media, sino que puedan continuar estudios superiores y agrandar su campo laboral".



## PubliReportaje

# SVTI consolida vocación multipropósito a través de la diversificación de su carga



En los últimos meses, SVTI se ha mostrado como una alternativa eficiente para atender diferentes segmentos de carga para el mercado regional y ha marcado hitos potentes que contribuyen a entregar mayor visibilidad a las capacidades portuarias de la macrozona sur de Chile.

"Las características de nuestro muelle marginal nos permiten operar 3 naves de forma simultánea. En un mismo turno, podemos estar transfiriendo contenedores, piezas de proyectos y carga general. Como una muestra de nuestra versatilidad, en marzo recibimos el primer buque car carrier que ingresó por los puertos del Biobío, esta operación inédita afianzó la confianza y experiencia de nuestro equipo que, en lo que va del año, ya ha transferido más de 12 mil vehículos, entre autos y maquinarias", sostuvo el gerente general de SVTI, Gonzalo Fuentes.

Las operaciones de naves ro-ro se suman al éxito de las maniobras con carga sobredimensionadas. En 2021

Tras un 2020 desafiante para la industria marítimo-portuaria, producto de la preocupación constante por la emergencia sanitaria y las medidas preventivas para evitar contagios. El 2021 se presenta como una oportunidad para demostrar la vocación multipropósito de San Vicente Terminal Internacional (SVTI).



se han realizado transferencias de torres eólicas, estructuras ferroviarias, equipamiento industrial y otros insumos que demuestran la capacidad para planificar y coordinar la recepción, manejo y embarque de todo tipo de cargas.

Estas iniciativas contribuyen a la descentralización del sistema logístico-portuario, tal como explica Fuentes: "el desafío que implica descargar, movilizar y almacenar cargas sobredimensionadas, involucra un despliegue logístico intenso. Nuestros trabajadores han demostrado una versatilidad poco común en los puertos nacionales que, complementado con nuestro muelle marginal, áreas de acopio y equipamiento de última generación, nos consolidan como la mejor al-

ternativa portuaria del centro sur para recibir piezas de esta envergadura".

### La seguridad en primer lugar

Finalmente, el ejecutivo indica que uno de los principales propósitos del puerto San Vicente es impulsar operaciones seguras para sus trabajadores. Por eso han desarrollado un sistema de prevención de accidentes basado en un sello de gestión participativa y liderazgo visible en las faenas.

"Hemos fomentado una profunda cultura preventiva y de cuidado personal en nuestros trabajadores. Esta es una materia que hemos calificado como prioritaria en nuestra gestión y estamos muy contentos por sus resultados. A la fecha, ya hemos disminuido un 60% nuestra tasa de accidentes con respecto a 2020, una cifra potente si consideramos que varias de estas operaciones han sido de alto riesgo y ponen a prueba la capacidad de adaptación de nuestro equipo".