

MASCARONA

GENTE DE MAR

EDICIÓN
Nº.02

Distribución
Gratuita

MIRADAS Y PROPUESTAS SOBRE AMPLIACIÓN PORTUARIA Y LEY DE CABOTAJE



Ernesto Gómez
Valparaíso
Región Oceánica

pág. 13



Jorge Mendonça
Los Mega Puertos
entre la Amenaza y
la Ventaja

pág. 18



Gonzalo Ilabaca
Valparaíso, La
Tormenta
Imperfecta

pág. 21



Daniella De Luca
Impulso del Cabotaje
Marítimo en Chile
Desafíos y Oportunidades

pág. 22



Simon McKenzie
La Instalación
de Empresas
Extranjeras

pág. 24



Laura Chiuminatto
La Mirada Integral
del Desarrollo
Portuario del TPS

pág. 26



© Mascarona, Fundación para la Gente de Mar.
Segunda Edición - Marzo 2024

© Mascarona, Fundación para la Gente de Mar. Queda prohibida la reproducción total o parcial de esta publicación periódica por cualquier medio o procedimiento, sin para ello contar con la autorización previa expresa y por escrito de la editorial. Toda forma de utilización no autorizada será perseguida de acuerdo a la ley.

Sus artículos así como su contenido, su estilo y las opiniones expresadas en ellos son responsabilidad de los autores y no necesariamente reflejan reflejan la opinión o el pensar de Mascarona.

Se permite la cita o reproducción parcial de los contenidos exclusivamente con propósitos de difusión e investigación.



INDICE

I Editorial	02
II Temas	04
III Marco Noticioso	08
IV Reportajes	12
V Entrevistas	20
VI Novedades	28
VII Sociales	30



I EDITORIAL



Raquel Meza Labarra
Presidenta
Fundación Mascarona

Apreciado lector, la segunda publicación de nuestra revista “**MASCARONA**”, viene a fortalecer una voz para la **Gente de Mar** y un espacio de opinión de los distintos actores de la sociedad civil organizada, entidades del sector privado y público relacionadas directamente con la industria marítima portuaria.

En esta edición los lectores encontrarán en sus páginas, los avances generados durante el año 2023, en relación a los objetivos trazados por la Fundación para su primer año de funcionamiento. Así como también la mirada y las propuestas que tiene **Fundación Mascarona** en relación al proyecto de ley que modifica la *Ley de Fomento a la Marina Mercante* y la *Ley de Navegación*, que culminó en noviembre de 2023 con su aprobación en primer trámite por parte de la Cámara de Diputados, pasando en esa fecha a segundo trámite al Senado. Propuestas que recogen las diversas miradas, reflexiones, argumentos y razonamientos que, desde antigua data a la fecha, son señalados por parte de los principales actores vinculados a la actividad del **Cabotaje de Carga y Cabotaje de Pasajeros**, propuestas que permiten primeramente visualizar de manera más integral y prospectiva las dificultades de la aplicación en la práctica que conlleva generar la apertura al **Cabotaje de Carga y Cabotaje de Pasajeros** a barcos de bandera extranjera, en los términos que está presentado el actual proyecto; y en segundo lugar, explicita nuevas indicaciones que deben ser consideradas en el proyecto de ley, que permitan un real fomento a la Marina Mercante, una libre competencia en igualdad de condiciones y que robustezcan este proyecto de ley. Es importante destacar que este artículo recoge algunas miradas que fueron planteadas en el seminario organizado el 2023 por **Fundación Mascarona** en conjunto con la Escuela de Administración Pública de La Universidad de Valparaíso.

También se incluye en esta edición un conjunto variado de artículos sobre el transporte marítimo de **Alto Bordo y Cabotaje**, que bien desarrolla Simon Mackenzie, Presidente de ASONAVE, o como Ernesto Gómez, Director del Centro Interdisciplinario de Estudios Oceánicos CIDEO de la Universidad de Valparaíso que exponen acciones y miradas sobre el desarrollo portuario en su relación puerto – ciudad, a Gonzalo Ilabaca, Pintor autodidacta.

De igual forma, trae a sus lectores artículos especializados referidos a una mirada internacional sobre el transporte Marítimo, desarrollados por Jorge de Mendonça, Presidente de la Asociación Intermodal de América del Sur (AIMAS) y a Daniella De Luca, Jefa de Carrera Escuela de Estudios Internacionales de la Universidad de Valparaíso.




Raquel Meza Labarra
Presidenta



Miradas y Propuestas de la Fundación sobre Ley de Cabotaje

Desde el año 2010 a la fecha, diferentes instancias de gobierno vinculadas a los Ministerios de Economía, Fomento y Turismo, de Transporte y Telecomunicaciones, etc. han propuesto medidas orientadas a fomentar la competencia en el mercado de transporte marítimo nacional, que consideran la apertura al Cabotaje de carga y Cabotaje de pasajeros a bandera extranjera que ingresen por rutas internacionales al país. Dichas propuestas se han incluso sometido a consideración al Congreso los años 2021 y 2023, **mediante un proyecto de Ley que modifica la Ley de Fomento a la Marina Mercante contenida en el decreto Ley N°3.059, DE 1979 y la Ley de Navegación contenida en el decreto ley N°2.222, DE 1978**, las cuales amparan y regulan el Cabotaje marítimo nacional.

Como Fundación Mascarona, hemos observado y estudiado durante todo el año 2023, las distintas miradas respecto del Proyecto de Ley y el respectivo proceso legislativo que culminó con fecha 22 de noviembre de 2023, con su aprobación en primer trámite por parte de la Cámara de Diputados, pasando a segundo trámite al Senado. Dado un manifiesto sentimiento de inquietud e incertidumbre por parte de los principales actores vinculados a la actividad del Cabotaje de carga y Cabotaje de pasajeros (*Tripulantes, Armadores, Sindicatos, etc.*), algunos de los cuales sienten se verán afectados en sus derechos y obligaciones ante la potencial aprobación por parte del Senado del nuevo cuerpo legal, Mascarona Fundación para la Gente de Mar, viene a emitir sus miradas, el contexto actual a tener en cuenta y propuestas, indicadas a continuación:

MIRADAS EN GENERAL AL PROCESO LEGISLATIVO

Como Fundación nos llama la atención que:

1° Teniendo una Marina Mercante Nacional con más de 205 años desde su creación, no se exprese en el proyecto una visión integral que evidencie conocimiento de su memoria y tradiciones, así como su importancia en un pasado remoto/reciente, o incluso presente del sector marítimo y sus contribuciones culturales, sociales y/o económicas, que han dotado un sentido de identidad de nuestros territorios de interfaz tierra-mar que son los espacios litorales (ciudades puerto o costeras) a lo largo de todo nuestro país, como tampoco identificar a ciudadanos que hacen su vida como gente de mar o actividades y dotaciones que tiende a confundirse con el sector portuario.

2° No se tenga por parte de los Ministerios de Economía, del Trabajo, la Fiscalía Nacional Económica, y otros organismos públicos vinculados al sector, estudios detallados de los alcances e impactos laborales, económicos, tributarios, constitucional y geopolíticos cuantificables, de implementarse esta media en términos de competencia.

3° Teniendo este proyecto de ley su génesis en el Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, no se manejan diagnósticos que este hace respecto del transporte marítimo más allá de una mirada retrospectiva y presente del mismo (tanto Alto Bordo como Cabotaje), además de una mirada prospectiva fundamentada, que visualice las dificultades de aplicación de una apertura del Cabotaje y sus diferentes propuestas y/o alternativas de solución. Tampoco se evidencia una mirada integral de los efectos sobre otros modos de transporte, ni su relación con proyectos asociados a infraestructura portuaria que se están efectuando en países vecinos, que tendrán importantes impactos en el transporte marítimo en Chile, como por ejemplo la puesta en operación el segundo semestre de 2024 del Puerto Chancay en Perú (puerto Hub).

Dado lo anterior, es que se hace necesario visualizar que el Territorio y el Maritorio, no son solo áreas geográficas por donde cruza la carga o la cadena de suministro, sino que se debe mirar cómo hacer de estas áreas geográficas, verdaderas áreas económicas.

4° No se incorpora información actualizada sobre áreas del sector marítimo, claves para la toma de decisiones respecto de la aprobación o rechazo, y/o modificación, agregación o eliminación algunos de los articulados o incisos de la ley en discusión.





5° Dado que el proyecto de ley va a tener impactos en diferentes ámbitos e involucra a variados actores vinculados al transporte marítimo, no se considere un trabajo participativo y multilateral con estos, a fin de recoger no solo observaciones y/o alcances, sino también propuestas que estimaren procedentes robustecieran el proyecto de ley.

CONTEXTO ACTUAL A TENER EN CUENTA

1° El transporte marítimo de carga y de pasajeros debido a su carácter internacional, es una de las actividades económicas más reguladas del mundo. En Chile nuestra institucionalidad pública y las facultades relacionadas en regulación y desarrollo del sector marítimo portuario, se encuentran en numerosas y dispersas reparticiones públicas, y su regulación en múltiples disposiciones, normas, leyes, convenios internacionales, etc.; lo que dificulta su interpretación y aplicación integrada de manera coherente y armónica en la toma de decisiones vinculadas al desarrollo del transporte marítimo. En particular la información disponible en el sector marítimo para la toma de decisiones públicas, es escasa, fragmentada, reactiva, centralizada y con escasa participación de actores del sector.

2° A lo largo de sus 205 años de existencia de la Marina Mercante Nacional, diferentes gobiernos han tenido la inquietud de contar con marinas mercantes fuertes y así desarrollar esta vital actividad para el país generando diversas leyes de protección y/o regulación. Cabe señalar que el transporte marítimo de carga y de pasajeros, actualmente opera bajo el amparo de la Ley de Fomento a la Marina Mercante y la Ley de Navegación, sin embargo las condiciones originales han cambiado.

3° En nuestro país, la gran mayoría de los puertos (72), en condiciones de recibir y prestar servicios a naves de Alto Bordo (gran calado y grandes cargas) y que también dan

servicio a embarcaciones de Cabotaje, presentan ineficiencia en los procesos logísticos, tales como:

- a) *Planificación Naviera*
- b) *Las Capacidades de Infraestructura Portuarias*
- c) *La Programación de Muelles*
- d) *La Asignación de recursos físicos y humanos*
- e) *Los Tiempos de Inactividad (altos % Down time)*
- f) *Los Tiempos que toma a las cadenas de suministro llegar a (embarcar y/o nacionalizarse en los puertos del país, así como concretar operaciones de importación y exportación).*

4° En materia de tripulantes y principalmente oficiales, las cifras muestran que solo 6.912 personas (32% del total), se encuentran con documentación vigentes para ejercer como Oficial de Marina Mercante, (boletín 2023, DIRECTEMAR). Donde, si relacionamos del total de 215 naves que posee Chile y la cantidad de tripulación de oficiales necesaria para operar las naves como medida de seguridad considerando las ausencias del relevo que pudiesen surgir y considerando una proporción de 1.4 y no de 1.5 según recomendación internacional, nos arroja un déficit de personal calificado de más del 50%, cifras que en determinada oficialidad se hace crítica.

Además si analizamos que de un total de 6.912 oficiales vigentes, solo 1.322 (19.1%) cuentan con título internacional vigente y que de 8.719 tripulantes vigentes, solo 1.980 (22,7%) cuentan con título internacional vigente, nos evidencia que la mayoría de la tripulación con documentación internacional no vigente no podrá incorporarse en un corto ni mediano plazo, de aprobarse el proyecto ley para ser contratado por naves extranjeras.

5° La regulación de cualquier sector económico, son normas que buscan principalmente:

- a) *Evitar la formación de monopolios o altos niveles de concentración.*
- b) *Evitar la especulación y/o precios abusivos por parte de los oferentes.*

- c) Asegurar un retorno adecuado a la inversión realizada.
- d) Permitir el desarrollo de la libre competencia.
- e) Restringir elecciones que beneficien el interés privado por sobre el interés general.
- f) Asegurar ciertos estándares de calidad por parte de los oferentes.

¿Es posible pensar que las actuales leyes de regulación están corrigiendo y/o influyendo adecuadamente en el Mercado?

PROPUESTAS DE FUNDACIÓN MASCARONA EN TORNO AL PROYECTO

1° Dado el cambio en las condiciones que originalmente resultaron en la implementación de dichas leyes, es necesario no solo actualizar y compatibilizar su contenido normativo nacional (disposiciones y normas y leyes vigentes que subsisten vinculadas al transporte marítimo) e internacional (convenios internacionales ratificados y por ratificar por Chile en materia de transporte marítimo, que distan relación con la humanización de la industria naviera y que estas empresas sean saludables, seguras y sostenibles), sobre transporte marítimo, sino también incorporar nuevos articulados que permitan un real fomento a la Marina Mercante, que guíe y encauce su desarrollo, integrando además disposiciones y normas vinculadas a los Ministerios del Trabajo y de Medio Ambiente, la Fiscalía Nacional Económica, Aduanas y otros vinculados al sector.

2° Generar una política estratégica de desarrollo y fomento a la Marina Mercante, de “segunda generación”, que busque la consecución de objetivos para el desarrollo de la industria, fijados de manera compartida por los principales actores económico, sociales, e institucionales, así como a la coparticipación de la sociedad civil vinculada al sector.

3° Generar y proponer políticas de incentivo al Sector Naviero Nacional incorporando indicaciones al Proyecto de Ley en aspectos tales como:

- a) Constituir un fondo para el apoyo al fomento de la Marina Mercante.
- b) Establecer incentivos para adquirir y/o renovar naves, que apoyen a nuevos inversionistas nacionales, interesados en ingresar al sector de Cabotaje, y/o pequeñas empresas navieras existentes que les permita competir con naves nacionales o extranjeras de mayor tamaño, generando mayor competencia en la industria, aumentando la oferta y reduciendo la resistencia a los cambios que se avecinan, por ejemplo, mediante un respaldo financiero a través del otorgamiento de créditos y/o garantías estatales, durante el proceso de construcción de una nave (proceso más extenso

en tiempo y recursos capitales que otros sectores).

- c) Préstamos a bajo interés para construcción o adquisición de buques a nuevos actores nacionales que tengan interés en ingresar al sector del Cabotaje.
- d) Subsidios de construcción a sus Armadores.
- e) Subsidios de operación a determinadas actividades de modernización y/o proyectos de innovación tecnológica y organizacional.
- f) Permitir depreciación acelerada del valor de las naves.
- g) Otros beneficios tributarios.

4° Generar un diagnóstico detallado que dé a conocer las capacidades de los 72 puertos para recibir naves de Alto Bordo y/o Cabotaje y los diversos tipos de cargas que mueven; información que considere lo siguiente:

- a) Cuáles cuentan con lo necesario para la eficiencia de Cabotaje versus Alto Bordo,
- b) Cuántos se encuentran en desarrollo,
- c) Cuántos se encuentran con limitaciones de infraestructura o saturación y
- d) Cuántos tienen potencial para Cabotaje de carga y cuántos para Cabotaje de pasajeros, pues no debemos olvidar que la evolución del tipo de transporte marítimo, se relaciona directamente con el crecimiento y expansión de los puertos.

5° Incorporar indicaciones que permitan potenciar de manera sostenible el transporte marítimo de corta distancia, mejorando la competitividad del transporte intermodal de carga de mercancías (transporte que utiliza dos o más modos de transporte) frente al transporte de carretera. Además establecer indicaciones, que aseguren dependencias favorables y atenuar las dependencias desfavorables con respecto de las cadenas de suministro de carga para el funcionamiento del mercado común o cargas estratégicas.

6° En materia de regulación y desarrollo del sector marítimo portuario, dado las facultades se encuentran en numerosas y dispersas reparticiones públicas, se propone reordenar la institucionalidad acorde a los nuevos tiempos y evaluar la creación de una Superintendencia de Transporte Marítimo orientada a la planificación, regulación y control continuo de la competitividad del sector para el crecimiento del transporte marítimo nacional (Cabotaje), internacional (Alto Bordo) y la internacionalización de la economía chilena.

Si se tiene en consideración y se recogieran gran parte de estas u otras propuestas que provienen de actores relevantes del sector, que permitan una libre competencia en igualdad de condiciones, como Fundación no existiría inconvenientes en la Apertura de Cabotaje.



III MARCO
NOTICIOSO



Celebración 1^{er} Aniversario Mascarona, Fundación para Gente de Mar

En el Club Naval de Valparaíso, emblemático y patrimonial edificio de esta ciudad, se celebró el primer Aniversario de **Fundación Mascarona**. Al conmemorar este primer año de funcionamiento, quiero aprovechar la oportunidad para compartir y resaltar algunos de los avances más importantes que la Fundación ha logrado en estos meses en relación a los objetivos trazados para su primer año.

- El trabajo para lograr la igualdad y el empoderamiento de la mujer en el sector marítimo portuario. Dando pasos muy significativos en esta materia, **principalmente de vinculación, participación y generación de acciones de trabajo futuro** en conjunto con RedMAMLa (Red de Mujeres de Autoridades Marítimas de Latinoamérica), por medio de sus representantes en Chile, como con WISTA Chile cuya misión es atraer y apoyar a las mujeres, a nivel gerencial, en los sectores marítimo, intercambio-comercial y logístico, así como también con la Secretaría Regional Ministerial del Trabajo.

Cumpliendo con este objetivo, en el pasado semestre hemos participado de manera colaborativa en el apoyo a la postulación de Chile ante la OMI en lo que dice relación con la inclusión de la mujer de una forma concreta en nuestro país.

Escuchar,
Vincular, Proponer y
Gestionar



► Trabajando con diversas instituciones públicas y privadas que abordan los desafíos de la industria marítimo portuaria, con acciones de vinculación, y participación. Siendo un hito importante para nuestra Fundación, formar parte de la mesa de trabajo nacional, desafíos del sector marítimo. Colaborando de manera activa en la mesa Jertrudis de la Fortuna JEDEFO.

► La Visibilización de la Gente de Mar, logrando que la comunidad reconozca el aporte real de la Marina Mercante a nuestras vidas. Efectuado acciones de socialización, comunicación y vinculación. Como el taller de pintura “La Marina Mercante a través de los ojos de sus hijos”, actividad realizada para crear una obra pictórica en conjunto con el artista visual Gonzalo Ilabaca, y que tuvo la participación de hijos de marinos mercantes junto a sus familias, donde se desprenden los relatos de la vida en el mar de los padres y la mirada de sus hijos que tiene sobre este medio.



“Sabemos que el camino no termina, que los desafíos siguen y un futuro cargado de iniciativas para la visibilización y cuidado de la Gente de Mar y de la industria en su conjunto.”

■ También, cabe mencionar la firma de los convenios con 2 Casas de Estudios (IPG y AIEP), que para nosotros como Fundación es de mucha importancia la formalización de relaciones colaborativas de trabajo, que propicien el desarrollo de actividades de cooperación académica, formación, investigación, promoción y difusión, de temáticas y programas diversos que contribuyan al desarrollo integral de la calidad de vida de la gente de mar como a su grupo familiar.

Así, en cada una de nuestras metas como institución, podemos decir, que en un año hemos avanzado a un ritmo mucho más rápido que el esperado y que hemos logrado un alcance mucho más amplio en la esfera pública de lo proyectado inicialmente, siendo una sorpresa, que se hayan abiertos diferentes espacios, donde nuestra opinión como Fundación ha sido recogida, considerada y validada, generando motivo de alegría y orgullo.

Como ven no nos faltan razones para celebrar juntos este primer aniversario.

La forma en que la Fundación ha evolucionado y ha estado a la altura de las necesidades reales de nuestra industria, demuestra el compromiso de esta institución para y con las personas vinculadas al medio marítimo.

Por último, agradecemos a todos los que han creído en nosotros, a las personas e instituciones que han tenido la especial deferencia de habernos acompañado en estos doce meses de formación y que han hecho posible, vincular a la Fundación, directamente con inquietudes, necesidades y desafíos de preocupación común de la Marina Mercante Nacional, de sus instituciones y principalmente de nuestra **Gente de Mar**.

Por ser los audaces pioneros en este apasionante viaje en pro de nuestra gente de mar y la industria en su conjunto, su confianza y apoyo han sido invaluable para nosotros. Así también al equipo de trabajo, la gente detrás de **"Mascarona, Fundación para la Gente de Mar"**, por su arduo trabajo, profesionalismo y dedicación; gracias por brindar lo mejor de sí a Mascarona todos los días.

Esperamos que sigan confiando en nosotros y en las acciones que permitan cuidar a **"nuestro recurso esencial, la Gente de Mar"**. Y de esta forma construir una Marina Mercante más cohesionada, humana, profesional y nacional por supuesto.



Firma de Convenio con Instituto AIEP Valparaíso.



Firma de Convenio con ChileSertur.



Firma de Convenio con AValpo (Asociación Gremial de Hostales de Valparaíso).



Firma de Convenio con SLEP (Servicio Local de Educación Pública).



IV | REPORTAJES



VALPARAÍSO REGIÓN OCEÁNICA

REPENSAR LA REGIÓN Y LA CIUDAD DESDE EL OCÉANO

MBA Ernesto Gómez Flores

Director Centro Estudios Oceánicos - Facultad de Arquitectura - Universidad de Valparaíso.

Coordinador Centro Náutico Escuela de Gestión en Turismo y Cultura - Universidad de Valparaíso

Hoy tenemos la oportunidad para repensar la región y la ciudad de Valparaíso desde el Océano, transformando a Barón en el Puerto base del Turismo Azul, de cruceros turísticos y científicos, es decir, de **Exploración Oceánica del Pacífico Sur**, teniendo como *“materia prima” su rico y desconocido Patrimonio Oceánico*, tanto bajo la ciudad de Valparaíso, como en su bahía, además de la riqueza de sus territorios insulares, su natural vocación turística y como el único puerto patrimonial en el Pacífico, reconocido por UNESCO.

La Región de Valparaíso debe ser capaz de desarrollar una oferta organizada y cooperativa de Turismo Azul, y cultura, que permita desarrollar servicios integrados vertical y horizontalmente desde Los Andes hasta el Archipiélago de Juan Fernández y Rapa Nui.

PRINCIPIOS DE UNA REGIÓN OCEÁNICA A TENER EN CONSIDERACIÓN

Centro Internazionale Citta d'Acqua. Venezia

1. Asegurar la calidad del agua y el medio ambiente.
2. Desarrollar la relación entre el borde costero y la estructura urbana.
3. Respetar la identidad del lugar.
4. Promover la diversidad de actividades, tanto en tierra como en agua.
5. Garantizar el acceso público al borde costero.
6. Facilitar la colaboración entre el sector público y el privado.
7. La participación pública como elemento de sostenibilidad.

8. La recuperación del borde costero es un proyecto a largo plazo.

9. La revitalización del borde costero es un proceso continuo.

10. Las operaciones en el borde costero proporcionan beneficios a través de redes internacionales de conocimiento.

11. Integrar los territorios insulares oceánicos.

FUNDAMENTO Y OBJETIVO ESTRATÉGICO

Posicionar a Valparaíso como un polo de desarrollo para la industria náutica, teniendo por sus características de emplazamiento del sector Barón un espacio privilegiado para el ser el nodo tractor del desarrollo patrimonial, del **Turismo Azul**, de las industrias creativas, ciencias y tecnologías marítimas, astilleros menores para el desarrollo y la innovación de tecnologías vinculadas al mar, desde el abastecimiento de equipos y sistemas náuticos hasta el desarrollo de productos tecnológicos para las ciencias del mar. El Parque, la Bodega Simón Bolívar requieren de un **MODELO de GESTIÓN INTEGRADO** para el desarrollo de una industria de alto impacto socio económico y bajo impacto al medio ambiente.

ALGUNOS BENEFICIOS PARA LA CIUDAD Y LA INDUSTRIA AZUL

1. Recuperación de la relación de la ciudad con su mar, permitiendo la activación urbana y patrimonial del plan de Valparaíso (*todo el aledaño al borde costero*), mejorando la economía local y la calidad de vida de los habitantes.



PROPOSICIÓN CONCEPTUAL DE ACCIONES DE IMPACTO ESTRATÉGICO

TRANSPACIFIC OCEAN RACE, VALPARAÍSO SEDE MUNDIAL

La única competencia oceánica del Pacífico, proyecto impulsor del posicionamiento del Terminal Oceánico del Pacífico.

La “Transpacific Ocean Race” será la primera regata en la historia que rememorará a los ancestrales navegantes oceánicos polinésicos. Alrededor del Océano Pacífico Sur, sin escalas, para embarcaciones de 4 tripulantes y que se celebrará cada cuatro años.

El objetivo estratégico de esta competencia es posicionar a Valparaíso en el centro del mundo de la industria de las regatas oceánicas más importantes de la actualidad, generando una dinámica comercial, turística y socioeconómica única en la cuenca del Pacífico.



Con salida y llegada en Valparaíso, tiene una longitud de 23.723 km. La primera competición tendrá lugar en el año 2025

2. Diversificación de su oferta turística con nuevos productos dirigidos a captar nuevos segmentos, alargar la temporada turística y aumentar el gasto por visitante.
3. Asesoramiento en cuanto a estándares de calidad para responder a las expectativas de los segmentos de turismo científico y de exploración.
4. Posibilidad de conseguir sinergias en la promoción conjunta con otros destinos a nivel nacional e internacional.
5. Incremento de la actividad económica a lo largo del año y generación de nuevos negocios y empleos a escala humana, e innovadores. Permite la recuperación de oficios y artes que se encuentran en proceso de desaparición.
6. Valparaíso, Región Oceánica que otorga confianza a los usuarios y contribuye al posicionamiento de las empresas e instituciones.
7. Orientación, en conjunto a Sernatur en cuanto a estándares de calidad que debe cumplir los servicios y equipamientos para que respondan a los requisitos de la demanda.
8. Apoyo en el desarrollo de nuevos emprendimientos, productos y servicios diferenciados.
9. Desarrollo de el Plan de Promoción conjunta: materiales impresos, workshops, ferias especializadas, viajes de prensa.
10. Negociación integrada con turoperadores, portales online y otros canales comerciales.
11. Formación técnica y profesional especializada.
12. Generación de nuevas áreas de negocio y nuevas oportunidades de generación de empleos.

BARÓN, TERMINAL OCEÁNICO DEL PACÍFICO

La Infraestructura y programa general está concebida para permitir: La recepción de Cruceros con altos estándares de cuidado con el medio ambiente acuático, recibir Veleros de grandes, medianas y pequeñas esloras, Buques Escuela, Mega Yates Oceánicos.

Para esto también se requiere diseñar un puerto náutico deportivo que integre el soporte para la mantención de embarcaciones, que permita el desarrollo tecnológico y de capacitación acorde a todos estos requerimientos, que incentive y promueva la creación de escuelas de náutica deportiva y profesional, y que recupere los talleres de diseño, mantención y construcción de embarcaciones.

SÍNTESIS DEL PROGRAMA DEL TERMINAL OCEÁNICO DEL PACÍFICO, CARACTERÍSTICAS GENERALES:

Número de Amarres: 500.

Amarres de alquiler y transeúntes: 100.

Eslora máxima cruceros: Hasta 300 m.

Calado en antepuerto: 20 metros..

Calado en la dársena: 10 metros

Rompeolas de cajones hundidos.

Muelles sobre pilotes.

Pantalanes, Fingers.

Acceso principal Bodega Simón Bolívar.

Acceso Metro.

Túnel circulación pasajeros cruceros.

Terminal: Taxis, Shuttles.

PROGRAMA EN TIERRA, ASPECTOS ADMINISTRATIVOS:

Central telefónica y vigilancia 24 horas.

Infraestructura administración y comunicaciones.

Central Emisoras V.H.F. 24 horas.

Administración para atención de los socios, regatistas y tripulaciones.

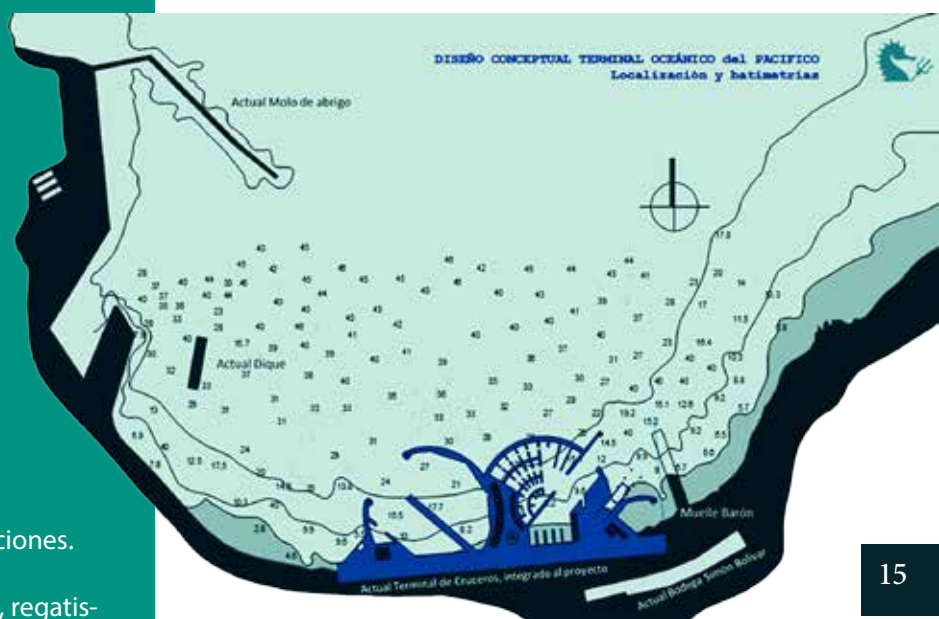
Infraestructura soporte personal: Camarines, baños, duchas, estacionamientos, comedores.

Enfermería.

Infraestructura soporte usuarios: Camarines, áreas de estacionamientos, pañoles para usuarios, talleres de mantención y reparación, ferreterías, astillero, diseño y construcción de embarcaciones.

Talleres mantención: mecánica, mantención fibra, pintura, eléctrico, servicios de carpintería, calafate. Velería.

Tiendas equipos y vestuario.



PROGRAMAS DE DESARROLLO Y SOSTENIBILIDAD

Estación Oceánica Interuniversitaria. (Geofísica, Oceanografía, Meteorología, Ingeniería Oceánica, Biología Marina, Geología, Arqueología, Hidrografía, Diseño y Arquitectura Naval, Ingeniería Medio Ambiental, Legislación Marítima Portuaria, etc.)

Museo de Sitio.

Centro de Interpretación Patrimonio Oceánico e información.

Escuela Náutica Universal.

Museo Marítimo flotante. (Buque histórico Armada)

OPERACIONES

Zona para embarcaciones fuera borda hasta 9 mts.

Zona para vela ligera. (Snipe, Laser, Optimist, etc.)

Área respaldo naves costeras.

Área respaldo naves oceánicas.

Área respaldo cruceros.

Área carga-descarga oceánicos, costeros, cruceros.

Área respaldo Hidroaviones, mecánica, carga de combustible.

Área respaldo Helicópteros.

Área respaldo Operaciones Humanitarias. (Rescates marítimos, Incendios forestales, Traslado pacientes, Traslado Órganos, Cámara Hiperbárica)

Apoyo Bote Salvavidas.

SOPORTE MARÍTIMO

Grúas 2 y 5 toneladas.

Grúa 10 toneladas. (Válida para arboladura de mástiles de 30 mts.)

Travel Lift hasta 200 toneladas

Tractores

Botes semirrígidos

PROGRAMA MARÍTIMO

350 amarres 5 a 20 mts eslora.

15 amarres 30 mts eslora.

20 amarres 50 metros eslora.

2 cruceros hasta 350 mts eslora.

4 amarres Mega Yates Oceánicos.

100 embarcaciones en tierra.

Líneas de soporte embarcaciones mayores: Agua, Combustible, Electricidad, Retiro aguas y desechos (sólidos, percolados), internet.

Rampla acceso universal al mar.

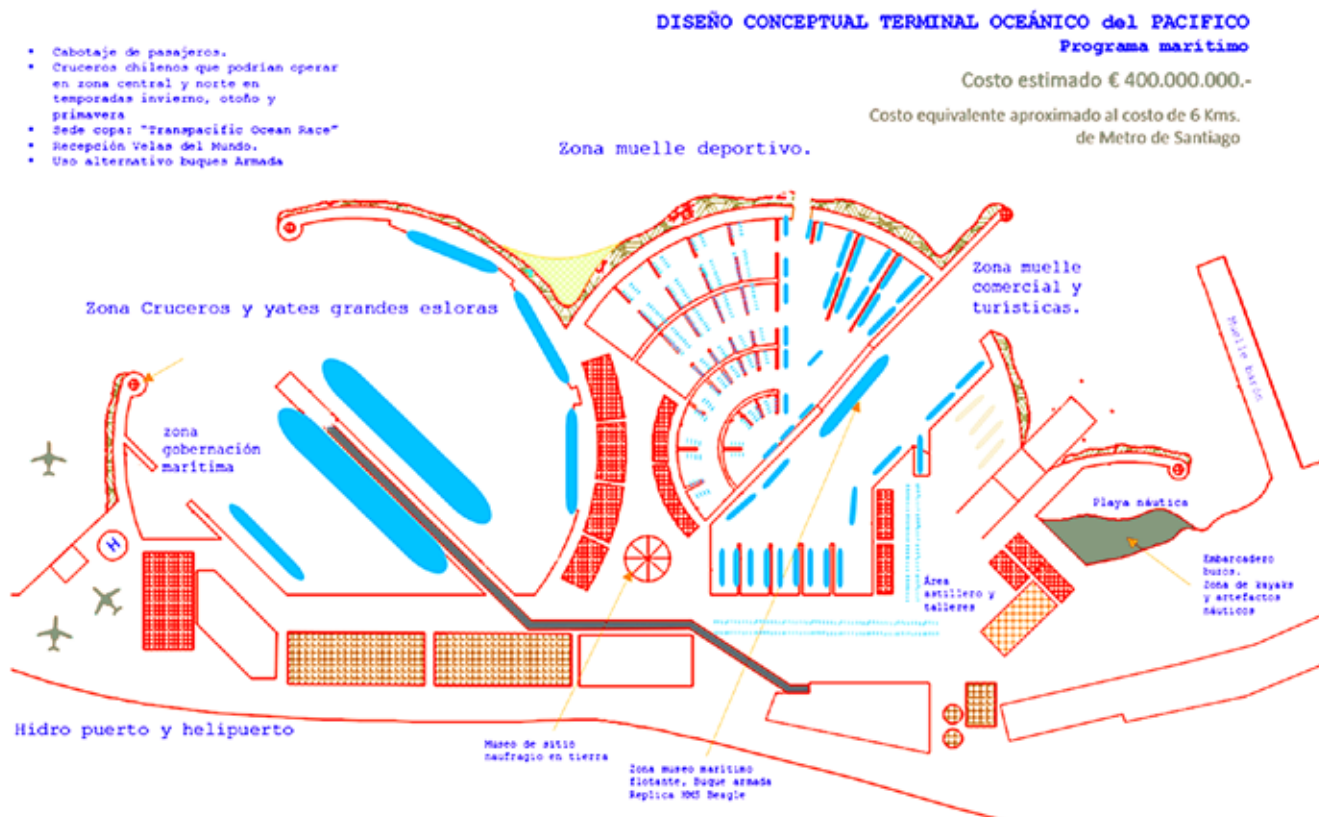
Playa acceso universal. (Bandera Azul)

MODELO COOPERATIVO DE GESTIÓN INTEGRADA

Básicamente el Modelo de Gestión Integrada, es un modelo complejo y debe permitir una óptima gestión estratégica basada en los modelos Cooperativos, y que permita que la empresa de gran tamaño, las pequeñas o los emprendimientos individuales se integren colaborativamente.

Además, el modelo debe proyectar un fuerte componente de internacionalización tanto en la atracción de inversión como en el posicionamiento del mercado que se busca capturar.

La gestión operativa debe diseñarse con los mas altos estándares en todos los componentes de un sistema multidimensional y sustentable.





REFLEXIÓN FINAL

Valparaíso, y particularmente Barón, debe ser el Puerto Base del Científico y de Exploración Oceánica del Pacífico, se debe transformar en el punto de encuentro, coordinación y soporte turístico y patrimonial de los territorios insulares oceánicos, Rapa Nui, Archipiélago de Juan Fernández, Islas Desventuradas, contribuyendo a potenciar nuestro Océano y su privilegiada posición en el mayor de los océanos del mundo, desarrollando una nueva industria que contribuya al desarrollo sostenible y socioeconómico de los habitantes de la ciudad y Región de Valparaíso.

La Región Oceánica persigue asegurar un nivel de calidad de los productos y servicios que garantice una experiencia satisfactoria para los visitantes y los habitantes, y permita situar a Valparaíso como destino líder en turismo náutico y oceánico a nivel mundial.

El sector Barón tiene todos los componentes básicos para ser el motor de esta transformación, posicionándose nacional e internacionalmente como el Gran Terminal Oceánico del Pacífico.

Programa: Barón Terminal Oceánico del Pacífico

VISIÓN: Ser un Nodo tractor de la Industria Azul, para la creación de un ecosistema que contribuya al desarrollo socio económico y la innovación sustentable regional.

MISIÓN: Desarrollar y Diseñar nuevos productos y servicios náuticos y marítimos sustentables. Desarrollar las industrias creativas desde una Visión Oceánica y Patrimonial.

MODELO COOPERATIVO DE GESTIÓN ESTRATÉGICA

OBJETIVO 1: Desarrollar nuevos mercados náuticos y marítimos nacionales e internacionales.

OBJETIVO 2: Integrar vertical y horizontalmente a las empresas de diferentes tamaños.

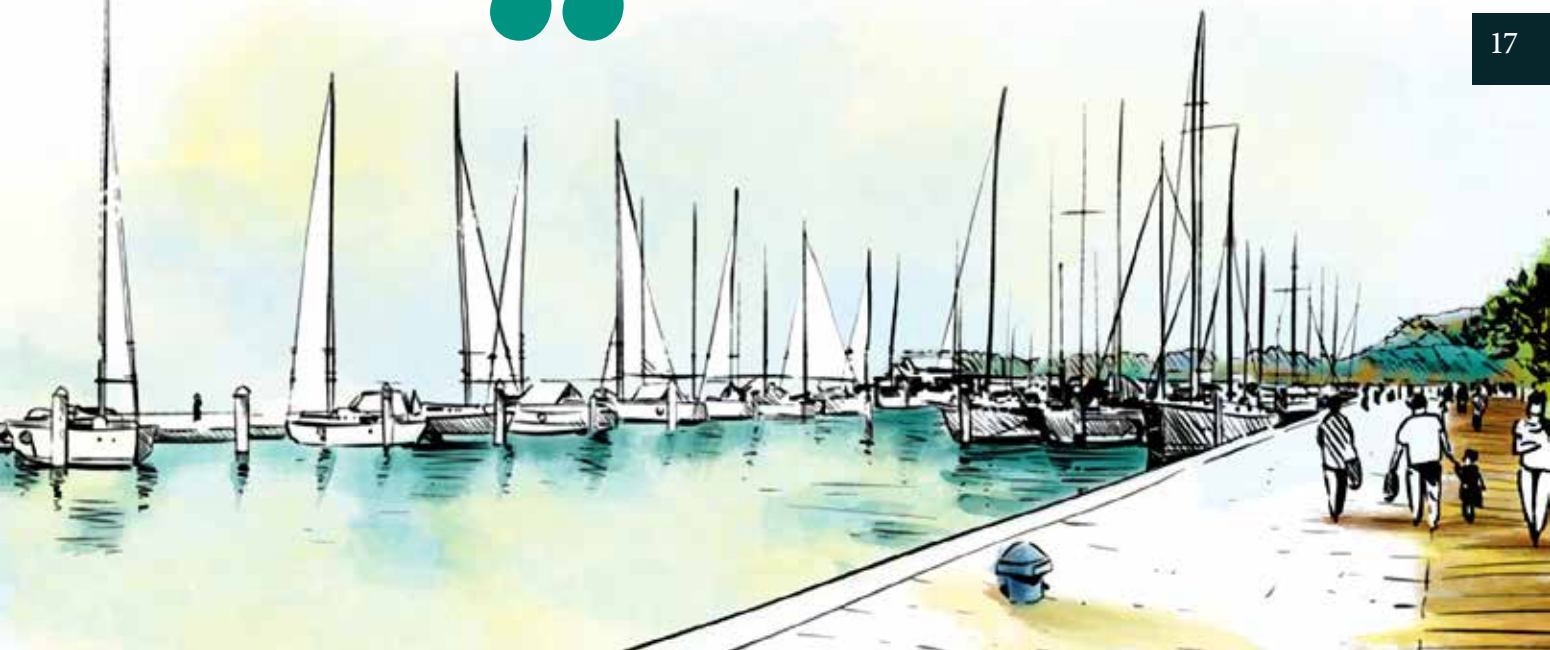
OBJETIVO ESTRATÉGICO: Desarrollar un modelo cooperativo de sustentabilidad

Proyecto: Terminal Oceánico del Pacífico

VALPARAÍSO SEDE TRANS-PACIFIC OCEAN RACE



VALPARAÍSO, Puerto Patrimonial, Región Oceánica del Pacífico, debe ser destino cultural, patrimonial y de la Industria Azul





LOS MEGA PUERTOS, ENTRE LA AMENAZA Y LA VENTAJA

Jorge de Mendonça Gandía

Presidente

AIMAS - Asociación Intermodal de América del Sur

DOS DE LOS PAÍSES MÁS LARGOS DEL MUNDO NO DEBEN PRETENDER SER COMO MÓNACO

Aquella teoría de los “*polos de desarrollo*”, de los años '50, se instaló al igual que el concepto de escala en los ferrocarriles.

Pasaron dos cosas: fueron quedando abandonados pueblos y ciudades de los interiores, mientras los ferrocarriles se volvieron deficitarios porque “*iban de extremo a extremo con trenes en bloque y de pocos clientes grandes*”.

Esa misma escala, en cuestión de mares se fue convirtiendo en megabuques para megapuertos de cada vez menos sitios. Seguro que los contadores y financistas milimétricos estarán muy contentos.

Así, Chile y Argentina se fueron ratificando en sus propios orígenes uniportuarios, como si no hubiera unos cuantos miles de kilómetros más frente a los mares y montañas. Eso estaría bien para la superficie de Mónaco.

ALEGRÍA DEL FINANCIERO PORTUARIO Y BARQUERO - TRISTEZA DEL FINANCIERO DEL EXPORTADOR

Cuanto más grande el buque portacontenedores, tanta menos frecuencia tendrá en nuestros “únicos puertos” y más escalas deberán hacer nuestros contenedores, pues a menos frecuencia, menos destinos también.

¡Ah, pero que contento estará el financiero! Difícilmente lo esté el financiero de cada empresa exportadora de nuestros países, pues las esperas de frecuencia, las escalas fuera de la mano y observación del titular de la carga, no solo comenzarán a ponerlos en mala fama ante los clientes internacionales, sino que los costos de la espera para partir, el alto riesgo de justo perder esa frecuencia, llegarán a sacar del mercado a sus productos por costo y/o por oportunidad.

CHILE, PARAGUAY Y ARGENTINA ESTAMOS EN EL MISMO BARCO

Tanto han adorado nuestras capitales y sus financieros “*de la gran escala*” a sus puertos de la época de la Colonia, sin preocuparse que cada puerto, cada cruce fronterizo, cada oportunidad de conexión territorial con el propio país, con el vecino y con los océanos sean una buena oportunidad que, como dijo Brecht, ahora les están llamando a su puerta: Los supermegabuques verán con agrado retornar varios paralelos al Norte, en otros países.

El caso de la Argentina rioplatense tiene un toque más de desesperación, pues le preocupa sobradamente el crecimiento del Puerto de Montevideo, pero **¿alguien se**



preguntó cómo es que puede ganar un frente portuario de un solo puerto a uno de cinco con un frente de 300 km?

Pues en ese caso no es la profundidad, sino el espanto de cientos de miles de exportadores que fueron agotando su paciencia en la complejidad de entender el comportamiento entre la carretera de llegada y que por fin el contenedor esté posado en el muelle.

Lo que no hagamos bien en Chile y Argentina en este sentido, afecta a Paraguay, aunque por suerte está Montevideo para atenderlo como corresponde.



“ *Argentina y Chile expresan similares preocupaciones por el crecimiento de los puertos del Océano hacia el Norte, como Chancay de Perú y Santos de Brasil. Es más, en Argentina también preocupa la capacidad de calado que ahora tendrá en 14 metros el Puerto de Montevideo. El Cabotaje será la respuesta...* ”

EL CABOTAJE NOS HARÁ LIBRES. SI QUEREMOS SERLO

La Marina Mercante Continental no es ni una expresión de deseos, ni una empresa única ni una fantasía de pensadores geopolíticos, sino que es una necesidad estructural entre todos los americanos.

Esa Marina Mercante Continental es la que se pueda conformar superponiendo los servicios de muchas empresas de cada país con o sin tráfico a lo largo de las costas hacia otros países. Incluso, cuando haya servicios de terceras flotas ajenas al continente, pero efectivamente generan oferta Norte - Sur con recaladas solapadas que cubran mayoría de puertos de todos los países.

Pero la cosa comienza en casa: Será inviable que un buque extranjero pueda atender a más de un puerto de Argentina o de Chile si no les permitimos movilizar contenedores vacíos entre puertos, pero aún será peor si somos incapaces de retirar las barreras burocráticas al transporte doméstico por barco, como las Aduanas, ya que si no las sacamos, jamás tendremos Cabotaje de flota propia, y si no hay Cabotaje de flota propia, pues los puertos no tendrán tráfico y deberán costear los servicios de recalada en muy pocos buques..., con el resultado de que el costo no les hará conveniente tales recaladas.

En síntesis, ni Chancay, ni Santos, ni Montevideo son una amenaza, en tanto nuestros servicios portuarios sean contestes con los clientes y especialmente las autoridades levanten las barreras que le imponen al comercio cuando intenta ir por barco.



El contenedor vacío de propiedad extranjera o nacional debe ser en todo momento considerado unidad de transporte y no como mercadería, lo mismo que las Aduanas y todo tipo de trámite deberá eliminarse para el comercio doméstico por buque para que no tenga desventajas ante los otros tres modos que ni pasan por Aduana en el Cabotaje ni tienen ningún tipo de restricciones al subir o bajar carga.

Es simple, el problema no es Chancay, sino lo que hagamos nosotros por nuestro comercio.

*Asociación Intermodal de América del Sur
Bahía Blanca, febrero 9 de 2024*



V ENTREVISTAS



**GONZALO ILABACA
ASTORGA**
Pintor, Ciudadano
Ilustre de Valparaíso



VALPARAÍSO: LA TORMENTA IMPERFECTA

En el año 2036, Valparaíso cumplirá 500 años de su no fundación. Cabe preguntarse *¿Por qué esta ciudad que fue pionera en innovación, el puerto principal del país, el emporio del Pacífico del siglo XIX hoy ha devenido en una ciudad que no ha sabido renovarse: precaria, ruinosa, sub – utilizada, vandalizada, peligrosa, un puerto de segunda categoría?*

El mar es la energía vital del planeta y atraviesa toda la historia de la humanidad. *Quien domina el mar, escribe la historia.* Desde tiempos antiguos las ciudades puertos son enclaves comerciales, donde se mezclan razas, culturas, mercaderías. Lugares privilegiados donde comenzó la globalización y por donde hoy en día se transporta el 80% de las mercaderías que mueven el planeta. Por lo mismo, la relación y el diseño entre la ciudad y el puerto que cobija, es el elemento principal en la calidad de vida de sus habitantes. Esto es aún más evidente en la geografía de Valparaíso donde todo su anfiteatro está volcado al mar y donde todo el plan es aledaño al borde costero. En urbanismo, la calidad de una

ciudad se mide en la calidad de sus espacios públicos y el espacio público principal de Valparaíso es su zona costera. De ahí que el diseño armónico entre la ciudad y su puerto *-en un espacio reducido de borde costero-* es un tema cen-

tral, cosa que no ha sido entendida ni por los porteños, por sus autoridades comunales y regionales, sus instituciones y gremios (*sobre todo el portuario*), tampoco por los políticos ni por el Estado. Por el contrario, cada uno de ellos *-en una tormenta imperfecta-* han protegido sus intereses postergando el bien común y olvidando que si el puerto asfixia a la ciudad, la ciudad también dañará al puerto. De este modo se ha perdido ya un cuarto de siglo sin diseño ciudad puerto, con proyectos judicializados y fracasados en la zona costera, lo que ha significado en el plan de la ciudad el deterioro urbano, patrimonial y económico, la degradación del espacio público y con ello la inseguridad y la proliferación del comercio informal.

Pero históricamente esto no fue así. En el siglo XIX el mundo local sí construyó una visión común de la ciudad puerto que querían y ese diseño costero lo llevaron al Estado para comprometer los recursos que por cierto salían de la propia actividad portuaria. Es así como Valparaíso le ganó dos cuadras al mar para producir urbanismo y conectar el barrio Puerto y El Almendral. Se generaron entonces ganas de vivir e invertir en Valparaíso, convirtiendo a esa pequeña aldea por 300 años de la Colonia en el puerto principal del Pacífico Sur. En el siglo XX hubo otra obra titánica, también en el mar: el Molo de Abri-

go, que dio protección a ese terreno ganado al mar y por ende a la actividad portuaria, obra fundamental hasta el día de hoy. *¿Qué hará el Valparaíso del siglo XXI ante el desafío del enorme crecimiento de las naves y las áreas portuarias que requiere? ¿Qué hicieron otras ciudades puertos del mundo que se reconvirtieron exitosamente?* Urbanísticamente todas ellas sacaron el puerto del casco histórico y destinaron ese territorio costero y sus muelles e infraestructura portuaria (*ahora obsoleta*) a diversos usos públicos, para privilegiar la llegada al mar de la ciudad y sus habitantes, de manera de reactivar económicamente el uso del suelo, el comercio, potenciar sus distintas vocaciones y poner en valor el patrimonio histórico tan característico de las ciudades puertos.

En una ciudad que es puerto estratégico (*en una región estratégica*) en la economía nacional, que es el único puerto Patrimonio de la Humanidad entre el Canal de Panamá y Punta Arenas, ciudad turística, universitaria, primera Zona Naval, capital legislativa, capital cultural, la más emblemática de Chile en el contexto mundial, es un absurdo total que con todos esos atributos, nadie se ha preocupado realmente de esta compleja temática de diseño ciudad puerto del siglo XXI, posibilitando de esta manera a que el Estado, desde Santiago, a través de sus Ministerios de Transporte y Hacienda decidan ellos el puerto más barato para las arcas fiscales y el más perjudicial para Valparaíso, proyectándolo en las mismas aguas abrigadas del centro del anfiteatro, frente a su zona patrimonial, contravinando todo urbanismo y toda la experiencia internacional de las otras ciudades puerto. Entonces, a la pregunta inicial de por qué Valparaíso está como está, la respuesta está ahí, en el borde costero, simbolizado en ese alambre de púas que separa dramáticamente *-por décadas-* la ciudad de su mar, ese mismo mar que le dio sus riquezas y nuestra identidad.



Daniella De Luca Navarrete

Académica Jefe de Carrera Ingeniería en Negocios Internacionales, Santiago y Directora Centro de Negocios Internacionales UV - Académica, Socia WISTA y Fundadora de Click and Connect

IMPULSO DEL CABOTAJE MARÍTIMO EN CHILE: DESAFÍOS Y OPORTUNIDADES

En la actualidad, una gran parte de las operaciones de Cabotaje se concentran en los puertos de la Quinta Región, lo que permite descentralizar las actividades portuarias. La apertura del Cabotaje Marítimo Nacional se vislumbra como una oportunidad significativa para el desarrollo económico de Chile, especialmente en el ámbito logístico y comercial.



Según datos del Ministerio de Obras Públicas, esta apertura del Cabotaje Nacional se traduciría en un aumento considerable del flujo naviero en los puertos de uso público, lo que intensificaría la actividad portuaria en las regiones donde se encuentran

más eficientes y la mejora de la capacidad de ingreso y salida de la carga en los muelles portuarios. Además, es fundamental mejorar la capacidad de información para facilitar el rápido movimiento de las cargas. En este sentido se hace importante considerar el concepto de Waiver anual, el cual implica movilizar carga que hoy se transporta por vía terrestre, por vía marítima, por ejemplo, el retail puede aprovechar este modelo, *¿pero acá surge la pregunta de si*

El Cabotaje marítimo puede ser una gran oportunidad para Chile, SÓLO si primero abordamos sus grandes desafíos.

ubicados. Avanzar en esta dirección podría conducir a un aumento proyectado de hasta 40 millones de toneladas anuales de carga movilizada por vía marítima entre puertos nacionales para el año 2050. Este incremento significativo llevaría al transporte marítimo a duplicar su participación, pasando de un 14% a un 28%.

Para aprovechar plenamente este potencial y asegurar un manejo eficiente de este incremento de carga, es necesario mejorar la infraestructura asociada al transporte marítimo. Entre los factores a considerar se encuentran los siguientes:

Capacidad ociosa de los buques:

Aunque actualmente llegan naves de gran capacidad a nuestras costas, su capacidad de carga se encuentra subutilizada en los principales puertos, a los puertos de la zona central llegan naves de hasta 13 mil teus, y no se hacen más de 4.000 mil movimientos. Mejorar la eficiencia de los terminales es crucial para garantizar la transferencia de un mayor volumen de carga sin afectar los tiempos estimados por los navieros.

Modernización de la logística portuaria: Esto implica el uso de grúas

todos los puertos y terminales están preparados para recibir este tipo de carga o volumen? ¿Será un movimiento regular o esporádico? Por que si es este último caso se hace muy difícil poder proyectar el grado de inversión en infraestructura a realizar.



1- Aumento de la frecuencia en los servicios:

Para aprovechar al máximo el potencial del Cabotaje Marítimo, es necesario aumentar la frecuencia de los servicios. Esto requerirá modificaciones en la infraestructura portuaria para garantizar la eficiencia en la operación portuaria y permitir el ingreso de una mayor cantidad de naves en tiempos récord.

2- La excesiva burocracia que prevalece en la industria naviera se ha



identificado como uno de los principales obstáculos para la Apertura del Cabotaje Marítimo. Esta burocracia, caracterizada por trámites engorrosos y procesos administrativos prolongados, desalienta la participación en el transporte marítimo de corta distancia y favorece el uso excesivo del transporte por carretera.

El transporte marítimo es uno de los más complejos en relación con la gran cantidad de trámites y actores involucrados. Para abordar esta situación y fomentar el transporte marítimo como una alternativa viable al transporte por camiones, se requieren medidas concretas:

Simplificación de procedimientos:

Es fundamental simplificar y agilizar los procedimientos administrativos relacionados con la navegación marítima. Esto implica revisar y reducir la cantidad de documentos requeridos, así como estandarizar los procesos para hacerlos más eficientes. En este sentido cobran real importancia, la participación de las ventanillas únicas, marítimas y de carga, con esto se puede generar mayor trazabilidad las cargas desde que están en manos de los exportadores o en los medios de transporte y anticipar los procesos documentales, por ejemplo: Hoy es muy complejo poder hacer un cambio de puerto

ya sea por marejadas u otro problema, pensando en la documentación aduanera y otras tramitaciones, por lo cual las ventanillas únicas facilitarían generar esta información a las respectivas autoridades marítimas y aduaneras, de manera de facilitar el cambio portuario.

Ya que, si se genera la opción de Cabotaje para cambio portuario por cierre de puertos, pero el proceso documental y/o autorizaciones por parte de las distintas autoridades no se desarrolla de manera eficiente, el ahorro económico que se considera en esta opción no será tal porque aumentarían otros costos no considerados como correcciones documentales, almacenamientos, entre otros.

Para ello es fundamental contar con Implementación de tecnología:

La adopción de tecnologías digitales, como sistemas de gestión de documentos electrónicos y plataformas de intercambio de información en línea, puede ayudar a automatizar los procesos y reducir la carga administrativa tanto para las autoridades portuarias como para los operadores navieros.

Armonización normativa: La normativa principalmente aduanera asociada al transporte marítimo es muy antigua y lo mismo acontece ya

con la normativa portuaria, para potenciar el uso de Cabotaje y llegar a estándares internacionales como lo son las carreteras marítimas de UE. Es necesario armonizar y modernizar las regulaciones y procedimientos administrativos a nivel nacional para evitar discrepancias y simplificar la operación de los buques en diferentes puertos. Esto facilitará el comercio marítimo y promoverá la competitividad de la industria naviera nacional, sin ir mas lejos las nominaciones que tienen los contratos de transportes en el caso del BL marítimo, así como las aclaraciones que este debe tener en algunos casos complica el proceso.

Capacitación y sensibilización: Se deben proporcionar programas de capacitación y sensibilización tanto a las autoridades portuarias como a los operadores navieros más que nada para que conozcan el proceso completo, además de conocer los cambios que se van generando en la legislación como es el caso del Cabotaje, por ejemplo: los Marineros Mercantes, los Agentes Navieros o los Agentes de Aduanas, **¿cuánto saben con respecto a las modificaciones de esta normativa?** Esto ayudará a crear una cultura de eficiencia y colaboración en la industria.



Simon Mackenzie Macqueen

Presidente
ASONAVE – Asociación
Nacional de Agentes de
Naves A.G.

LA INSTAURACIÓN DE EMPRESAS EXTRANJERAS

CAMBIOS EN EL MERCADO DE TRANSPORTE MARÍTIMO

La discusión en el Congreso de las modificaciones a la **Ley de Fomento de la Marina Mercante**, tendientes a permitir el Cabotaje a naves de bandera extranjera, ha omitido un análisis y decisión respecto de un tema relevante: la modificación a los requisitos de abanderamiento de una nave en Chile. La **Ley de Navegación (DL 2.222)** en su artículo 11, establece que solo podrán matricular una nave con la bandera de Chile las personas naturales de nacionalidad chilena y las personas jurídicas que tengan su domicilio principal en Chile y cuyos administradores, léase Presidente, Gerente y la mayoría de sus Directores, sean chilenos y la mayoría del capital social pertenezca a personas naturales o jurídicas chilenas.

Considerando la apertura comercial de Chile al mundo, parece extraño que a una actividad lícita y tan importante como es el transporte marítimo, sea sujeta de una restricción que no afecta a la generalidad de las actividades comerciales y productivas de nuestro país.

Eliminar esta restricción podría permitir el ingreso de capitales destinados a la inversión en naves destinadas al tráfico internacional y de Cabotaje y en el caso del Cabotaje, promover un interesante mercado al servicio de las empresas chilenas que más requieren del transporte por mar. Estas son las empresas mineras del cobre para su insumo de Ácido Sulfúrico y sus productos de concentrados y metálico, la siderúrgica CAP, en especial para el transporte de caliza desde Guarello en el sur de Chile y ENAP para la distribución de sus productos refinados a todos los puntos de Chile.

Pero, *¿Habrá interés de inversionistas extranjeros de ingresar capitales a Chile para destinarlos a esta actividad?* Considerando los volúmenes que mueven CODELCO y ENAP, este debe ser un negocio con rentabilidad y futuro. Claro que, bajo los cambios propuestos a la Ley de Fomento de la Marina Mercante, para el inversionista extranjero será mucho más conveniente participar en esta actividad desde el extranjero, con naves que no tengan las exigencias de tripulación y de abanderamiento que exige la reglamentación chilena.

Una empresa propietaria de una nave bajo bandera chilena debe dotarla con tripulantes y oficiales chilenos, debe cumplir los exigentes

reglamentos de la Autoridad Marítima, debe pagar impuestos en Chile sobre todas sus operaciones, no solo sobre la porción de carga transportada en Cabotaje y debe contar con un equipo administrativo y de gestión que cumple las normas laborales chilenas.

Antes de invitar a navieras extranjeras a participar de los beneficios de una actividad establecida y consolidada en la cual no necesitan comprometer su patrimonio e intereses, *¿Por qué no establecer el requisito a priori de tener una presencia oficial y patrimonial en el país, lo cual otorgaría además la ventaja de crear un domicilio tributario oficial en Chile?*



mo. Esto se haría primero, eliminando restricciones como las mencionadas antes, segundo evaluando las facilidades tributarias que podrían diseñarse para apoyar la inversión en naves y tercero, estudiando las exigencias de dotaciones, considerando la actualización de requisitos de número y especialización para igualarlas a los estándares internacionales.

Una medida adicional e interesante, sería la de ampliar la demanda de transporte marítimo obligando a las empresas estatales a apoyar el fomento de la creación de empresas navieras chilenas, parcializando sus contratos de transporte de modo de promover el desarrollo de mayor oferta de transporte y eventualmente desarrollar un mercado secundario de transporte marítimo.

CAMBIOS EN EL PAISAJE MARÍTIMO DE CHILE

De resultar un real fomento de la Marina Mercante Nacional, a través de apertura y reducción de requisitos, podríamos esperar distintas novedades en el ámbito marítimo:

- Nacimiento de nuevas empresas chilenas, con capitales extranjeros, que busquen adjudicarse contratos de transporte de las grandes empresas mineras chilenas.
- Un activo mercado de transporte de productos refinados del petróleo para alimentar a todas las regiones de Chile.
- El potencial desarrollo del forwarding marítimo nacional y regional para carga general y en contenedores.

Es claro que todo esto debe complementarse con el desarrollo portuario pues cualquier aumento en frecuencia y volúmenes de tráfico marítimo dejarán al descubierto las debilidades de nuestros puertos y la falta de inversión efectiva en ellos.

Por otra parte, una ampliación

del mercado del transporte marítimo podría beneficiar a muchas personas y empresas. Un crecimiento del mercado no solo desarrolla las Navieras sino que a todo el sistema que los rodea. Los Agentes Embarcadores, las Agencias de Naves, los Terminales Portuarios, las Ciudades Puerto y los Transportistas, todos verán un aumento de la actividad y un crecimiento económico.

Aunque las empresas navieras pueden agenciarse por sí mismo en los puertos en que mantienen oficina (DL2.222 Art. 45), sin embargo con el tiempo esta actividad desarrolló una eficiencia y especialización que llevaron a las Navieras a delegar el agenciamiento en empresas especializadas, a veces fundadas por las mismas navieras. Por ello, es dable esperar que la actividad de Agenciamiento crezca en conjunto con la mayor actividad naviera.

Esto sería una gran oportunidad para introducir un poco de renovación en el ambiente marítimo chileno, hasta ahora dominado por unos pocos empresarios audaces y para generar una dilución del oligopsonio de la compra de servicios de transporte marítimo, en la cual el Estado es el principal actor.





Laura Chiuminatto Fuchs

Gerente de Sostenibilidad - TPS,
Ingeniero Civil Industrial
y MSc en Ingeniería Industrial

LA MIRADA INTEGRAL DEL DESARROLLO PORTUARIO DE TPS

“La importancia del equilibrio entre los múltiples aspectos que requiere la logística portuaria y su relación con el territorio, considerando eficiencia, infraestructura, asignación de recursos y desarrollo sostenible.”



Estrategia
TPS

Valparaíso es una ciudad que nace hace casi 500 años como puerto, por sus condiciones naturales de bahía protegida y su ubicación geográfica estratégica en el país. Son muchísimos años donde el comercio, la migración y su rol histórico han marcado el desarrollo de Chile

Por su parte, Terminal Pacífico Sur Valparaíso, TPS, es el concesionario del T1 del Puerto de Valparaíso. En el 2000, la compañía toma la administración de 5 sitios luego de que la EMPORCHI pasa a ser un modelo de Empresas Portuarias locales con objeto de potenciar el desarrollo de infraestructura portuaria, implementando tecnología, innovación y eficiencia en una industria clave para Chile, considerando que en la actualidad sobre el 90% del comercio exterior del país se moviliza a través de puertos marítimos

La concesión, que originalmente se establece por 20 años con posibilidad de extensión de 10 años más asociado a un proyecto con características específicas de desarrollo de infraestructura, se extiende hasta el 31 de diciembre del 2029 gracias al desarrollo de la obra de infraestructura portuaria más importante para Valparaíso después del Molo de Abrigo. Esta obra consiste en la extensión del frente principal en 120 metros, lo que permite atender a las naves más grandes que llegan a la costa oeste de Sudamérica, junto con el equipamiento necesario para entregar la mejor atención a los

clientes en este frente y el reforzamiento de los sitios 4 y 5.

Estos antecedentes nos sirven para entender el valioso proceso actual que vive la ciudad luego de impulsar el *“Acuerdo por Valparaíso”*, a fines de octubre del 2023, dentro del cual se enmarca la expansión portuaria, lo que sin duda es otro hito más dentro de su larga trayectoria como ciudad puerto.

La historia de TPS nace con el foco de realizar una operación eficiente y segura, alcanzar la excelencia y ser un gran aporte para nuestros clientes y el territorio en el que nos desenvolvemos. Tenemos como misión potenciar el comercio exterior a través de un servicio de excelencia, pero siempre tenemos en cuenta que debemos lograrlo mediante un desarrollo integral y sostenible, por lo cual contamos con una sólida estrategia de sostenibilidad que está basada en cinco pilares que se interrelacionan de manera armónica.

Cada pilar es muy significativo, donde por ejemplo nos centramos en contribuir en la formación de nuestros colaboradores y colaboradoras, quienes son el motor de nuestra organización; también buscamos potenciar el desarrollo social en nuestro territorio desde la mirada de la comunidad y proveedores; en el cuidado del planeta y, sobre todo, también dentro de estos pilares nos centramos en promover la confianza y transparencia a través de un robusto modelo de prevención de delitos, así como también nos enfocamos en los clientes y en alcanzar una excelencia operacional. De cada uno de estos pilares derivan compromisos y acciones concretas para abordarlos.

Por lo tanto, los desafíos que planteamos para nuestra organización involucran a todos los niveles del Terminal, y por ello cada área ha impulsado distintas iniciativas que

HISTÓRICO ACUERDO POR VALPARAÍSO

Desde el inicio de nuestra concesión es que estamos comprometidos con el desarrollo de Valparaíso, por lo que tenemos un cariño muy arraigado por el puerto y sus habitantes. En estos 24 años de trayectoria hemos movilizado casi 180 millones de toneladas de carga, pero también nos hemos enfocado mucho en contribuir a la calidad de vida de las personas a través del desarrollo del comercio exterior, de manera sostenible y con excelencia operacional

En este sentido, sabemos que es importante visualizar el futuro de la ciudad desde una mirada sostenible y competitiva, ya que la actividad portuaria sigue siendo uno de los sectores más importantes de la ciudad. Por esta razón, nuestro rol de cara al actual proceso de definición que vive Valparaíso respecto a la expansión portuaria está en participar activamente de los distintos espacios de conversación para aportar con nuestro conocimiento técnico de la operación y también abordar cómo ha sido el desarrollo de la industria desde la mirada del operador. Nuestro rol es continuar desarrollando la operación de la mejor manera, con una mirada clave en la integración y sostenibilidad, brindando servicios de excelencia y permitiendo un desarrollo local; dado que estos aspectos son los que sentarán las bases para continuar mejorando la actividad portuaria.

Sin duda, a través de este histórico Acuerdo por Valparaíso queremos el mejor desarrollo para el puerto, que esté en armonía con la ciudad, con el cuidado del medio ambiente y, sobre todo, con la calidad de vida de las personas.

apuntan al mejoramiento de la infraestructura y maquinarias; incorporación de nuevas tecnologías y automatización; integración de nuevos estándares; potenciar el desarrollo de las personas que trabajan en TPS; y mantener la mejora continua desde una perspectiva integral que nos permita avanzar desde distintas aristas.

Dado el desarrollo de la cadena logística y para garantizar la mayor eficiencia posible en la cadena de suministro, es fundamental trabajar de manera colaborativa con los distintos actores que participan en Valparaíso; es así como en el 2004 nace la primera comunidad portuaria de Chile, FOLOVAP, en la que participan múltiples actores como: Empresa Portuaria de Valparaíso, Aduana, SAG, Autoridad Marítima, Transportistas, Agencias de Aduana, Líneas Navieras, Depósitos, Extraportuarios, Terminales, Empresas de Estiba, y en general todo actor relacionado que quiera aportar al trabajo colaborativo para potenciar al Puerto de Valparaíso.

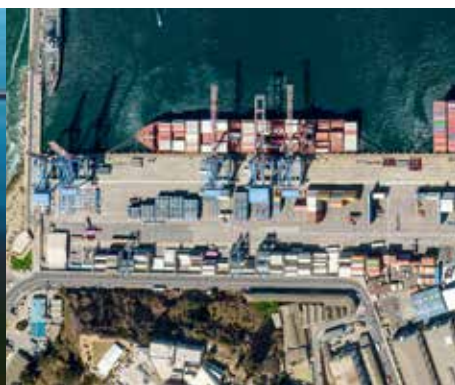
Estos últimos años hemos visto con mayor frecuencia interrupciones en la cadena logística, principalmente generados por situaciones externas al país pero que en un mundo globalizado como el de hoy se generan repercusiones locales. La pandemia fue un hito que visibilizó la importancia de la industria desde múltiples perspectivas, desde lo más macro en relación con la entrada y salida de insumos o productos al país, hasta lo local en cómo tuvimos que responder de manera ágil a una situación

tan crítica considerando la posición de industria prioritaria, por lo que tuvimos que mantener nuestra operación 24/7 pero siempre cuidando de la salud y seguridad de nuestras personas.

En la actualidad existen situaciones complejas y conflictos internacionales que nos mantienen en un estado constante de atención, ya que debemos reaccionar de manera ágil y flexible a una situación incierta y variable, por ejemplo, como la sequía que afecta al Canal de Panamá y lo que esto significa en los tiempos de atención de las naves.

Para atender estas situaciones debemos poner foco en los aspectos que controlamos como el trabajo colaborativo ya mencionado, ir mejorando nuestra forma de realizar las cosas y crear espacios con los colaboradores y colaboradoras para comprender mejor nuestro entorno, para mejorar nuestros procesos, implementar nuevas tecnologías y estándares que nos permitan avanzar en esta nueva realidad, desarrollar una cultura de resiliencia que nos permita adaptarnos.

Creemos firmemente que a lo largo de estos años hemos podido desarrollar y hacer más eficiente la cadena logística para el tránsito de carga en la zona central, contribuyendo así al crecimiento de la industria en el país, potenciando Valparaíso, aportando al desarrollo integral de múltiples actores y, por supuesto, también enfocados en ser un socio en quien confiar para nuestros clientes.





VI | NOVEDADES

En este segundo número de nuestra revista Mascarona, nos complace comunicar a uds. nuestras principales novedades, las cuales van en directo beneficio de nuestra Gente de Mar, reafirmando así nuestro gran compromiso como Fundación de brindar las instancias, los espacios, el apoyo y las ayudas necesarias, que contribuyan a mejorar el bienestar de nuestros trabajadores y sus familias.

De esta forma, iniciando este año 2024, destacamos los siguientes beneficios:



CONVENIO CON DIMEIGGS, empresa comercializadora de productos de librería, accesorios de computación, juguetería, etc. Se establece un beneficio permanente para nuestra Gente de Mar que consiste en un descuento del 20% sobre el total de la compra al detalle de manera presencial o a través del sitio web www.dimeiggs.cl, donde podrán encontrar un amplio stock de productos, que facilitarán sus compras para este 2024.



Del Villar, Cereceda & Cía.

ABOGADOS

CONVENIO CON ESTUDIO JURÍDICO DEL VILLAR, CERECEDA & CÍA., estudio jurídico con más de 65 años de experiencia en el área, pone a disposición de nuestra Gente de Mar y sus familias, servicios de orientación jurídico familiar donde se atenderá en diversos temas, como pensiones, régimen de visitas, deudas y embargos, herencias, entre otros; posteriormente, en caso de ser necesario, ser derivados a un estudio jurídico de confianza quienes les atenderán en la materia correspondiente.



La entrega de atención se realizará en dos formatos acordes a las necesidades del requirente:

- Servicio presencial en dependencias de **Fundación Mascarona** en calle Blanco 625, Of. 101-104, piso 10, edificio Los Héroes, Valparaíso; con una duración máxima de 30 minutos por requirente.
- Atenciones de urgencia de manera virtual o telefónica, especial para casos donde no se pueda esperar hasta la siguiente jornada de atención presencial o en caso de estar el requirente embarcado.

El horario de atención será martes y miércoles, de 9:00 a 13:00 horas y no tendrá costo para nuestros beneficiarios.



SERVICIOS DE SALUD OCUPACIONAL SPA "WORKMED", empresa de servicios de evaluación médica laboral, tests psicolaborales y COVID, con presencia a lo largo del país, establece alianza de cooperación junto a **Fundación Mascarona**, la cual consiste entre otros, en un valor preferencial para la toma de exámenes preocupacionales para nuestra Gente de Mar, incluyendo la evaluación y validación de Anexo J "Examen para extensión de certificado médico", ampliando así la cobertura médica, mediante una batería de exámenes para Marineros Mercantes, a las ciudades de: Iquique, Copiapó, Diego de Almagro, Calama, Antofagasta, La Serena, Viña del Mar, Santiago, Rancagua y Concepción.



Max Dollmann,
socio fundador WORKMED.

Por último, queremos dejarlos a todos invitados a estar atentos a nuestras noticias o informativos, donde iremos comunicando actualizaciones o nuevas actividades en beneficio de nuestra Gente de Mar y sus familias, tanto en las redes sociales de Fundación Mascarona, como en nuestra sitio web www.fundacionmascarona.com.

Para más información, comuníquese con nosotros a:
contactanos@fundacionmascarona.com,
323 323 980 ó +56 939 363 153.



VII | SOCIALES

En diciembre de 2023, se celebró en el Club Naval de Valparaíso, junto a la participación de autoridades y diversos actores del sector marítimo portuario, el Aniversario de *"Mascarona, Fundación para la Gente de Mar"*, que cumplió su primer año de funcionamiento como **Centro de Bienestar de Valparaíso**.

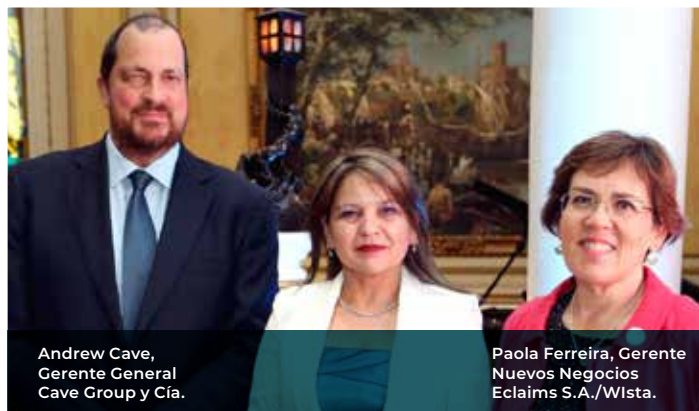




Ricardo Tejada Curti, Gerente General ANA

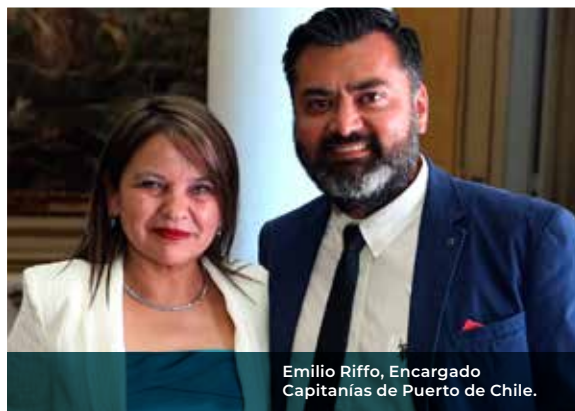


Angélica Gutiérrez, Directora
SENCE, Valparaíso.



Andrew Cave,
Gerente General
Cave Group y Cia.

Paola Ferreira, Gerente
Nuevos Negocios
Eclairs S.A./Wlsta.



Emilio Riffo, Encargado
Capitanías de Puerto de Chile.

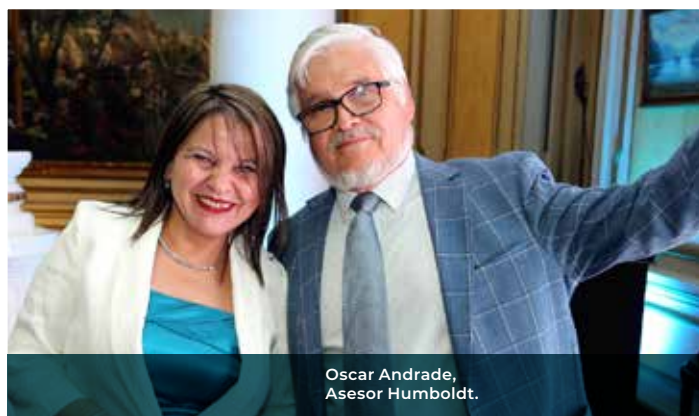


Enrique Larrañaga, Ex Comandante
en Jefe de la Armada.



Simon Mackenzie,
Presidente ASONAVE.

Claudio Morales,
Vicepresidente Ejecutivo
ASONAVE.



Oscar Andrade,
Asesor Humboldt.



Pedro Muñoz, Gerente
Flota Remolcadores Humboldt.



Rodolfo Ponce Vargas,
Presidente Alianza Marítima.



Andrea Águila, Gerente
Recursos Humanos
Humboldt.

Francisco Zapata,
Jefe de Operaciones
Humboldt.



Representantes de Women's International Shipping & Trading | Wista - Chile



Pablo Spinelli,
Coordinador Flota CMC.



Susana Calderón,
Abogada.



Contralmirante Andrés Rodrigo Ramírez,
Director Museo Marítimo Nacional.



Coro Liceo Bicentenario, Valparaíso



Taller de Pintura, "La Marina Mercante a Través de los ojos de sus hijos"

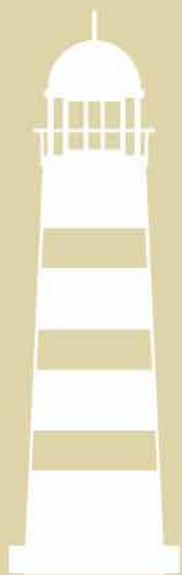


A inicios de 2024, se realizó el taller de verano *“Exploración del océano, creando conciencia marítima”*, enmarcado en el concepto *Mi Familia Mueve Chile*, organizado por *Fundación Mascarona* en colaboración con el *Museo Marítimo de Valparaíso*, *TPS (Terminal Portuario Sur Valparaíso)*, *Escuela de Gestión en Turismo y Cultura*, y *El centro Interdisciplinario de Estudios Oceánicos de la Facultad de Arquitectura, Universidad de Valparaíso*.





MASCARONA



MASCARONA