

**DESARROLLO DE FRENTES DE ATRAQUE  
EN AGUAS ABRIGADAS  
PUERTO VALPARAISO**

**PROPUESTAS PARA OPTAR ANTE UNA EVENTUAL NO  
CONSTRUCCION DEL TERMINAL TCVAL.**

## A. INTRODUCCION

### DESARROLLO DE INFRAESTRUCTURA PORTUARIA EN AGUAS ABRIGADAS - VALPARAISO . ALTERNATIVAS DE TERMINALES PARA MERCADO RELEVANTE DE CONTENEDORES

#### **POSICIÓN DEL EJECUTIVO. Corto / Mediano Plazo**

Debe construirse 2 sitios de atraque equivalentes en el Terminal T2, ya concesionado en Puerto Valparaíso.

***"Si no se construye se produciría un efecto desastroso".*** ( Gloria Hutt . Ministra TT y TT ).

#### **POSICIÓN DEL EJECUTIVO. Mediano / Largo Plazo**

Se deben concretar los 2 Proyectos PGE, uno en San Antonio y otro en Puerto Valparaíso.

***"Las inversiones deben hacerse por etapas, en forma alternada, partiendo por San Antonio".***  
( Gloria Hutt . Ministra TT y TT ).

## B. OBJETIVO DE CORTO / MEDIANO PLAZO

### PRINCIPIO DE COMPLEMENTARIEDAD DE PUERTOS - REGION DE VALPARAISO Infraestructura y Ocupación Portuaria para Contenedores

Puerto	Situación Actual			Situación Proyectada		
	N° sitios Equivalentes	Capacidad TEU / Año	Ocupación 2018 (%)	N° sitios Equivalentes	Capacidad TEU / Año	Ocupación (*) - 2030 (%)
Valparaíso	2	1.250.000	88 %	4	2.350.000	67 %
S. Antonio	4	2.650.000	58 %	4	2.650.000	67 %

(\*) Para una demanda estimada de 3.000.000 de TEUS y una participación de mercado de 47 % de Valparaíso y 53 % de San Antonio , se produce un equilibrio en la tasa de ocupación.

Con 4 sitios equivalentes en cada Puerto se garantiza en el mediano plazo la continuidad del servicio portuario regional, frente a eventos que afecten a alguno de ellos, tales como :

- Terremotos
- Tsunamies
- Huelgas
- Cierres de Puerto por razones climatológicas u oceanográficas
- Conectividad logística
- Otros

## C. PROBLEMÁTICA QUE DEBE RESOLVER EL ESTADO , EL PUERTO Y LA CIUDAD DE VALPARAISO

El Estado ha definido que deben construirse 2 sitios de atraque equivalentes en Valparaíso, previo al PGE de San Antonio, ya que :

- Cuenta con aguas abrigadas y el Estado se ahorra la inversión en Molo de abrigo.
- Se equiparan las capacidades de atención naviera en 4 sitios por Puerto (Valpso y S. Antonio)

Si en Valparaíso no se construyen los próximos 2 sitios de atraque, que son los únicos factibles de desarrollar sin inversión del Estado en molo de abrigo, por estar en aguas abrigadas, el Estado se vería en la obligación de construir molo de abrigo en cualquiera de los 2 Puertos (VAP o SAI), lo que arriesga que se invierta en un solo.

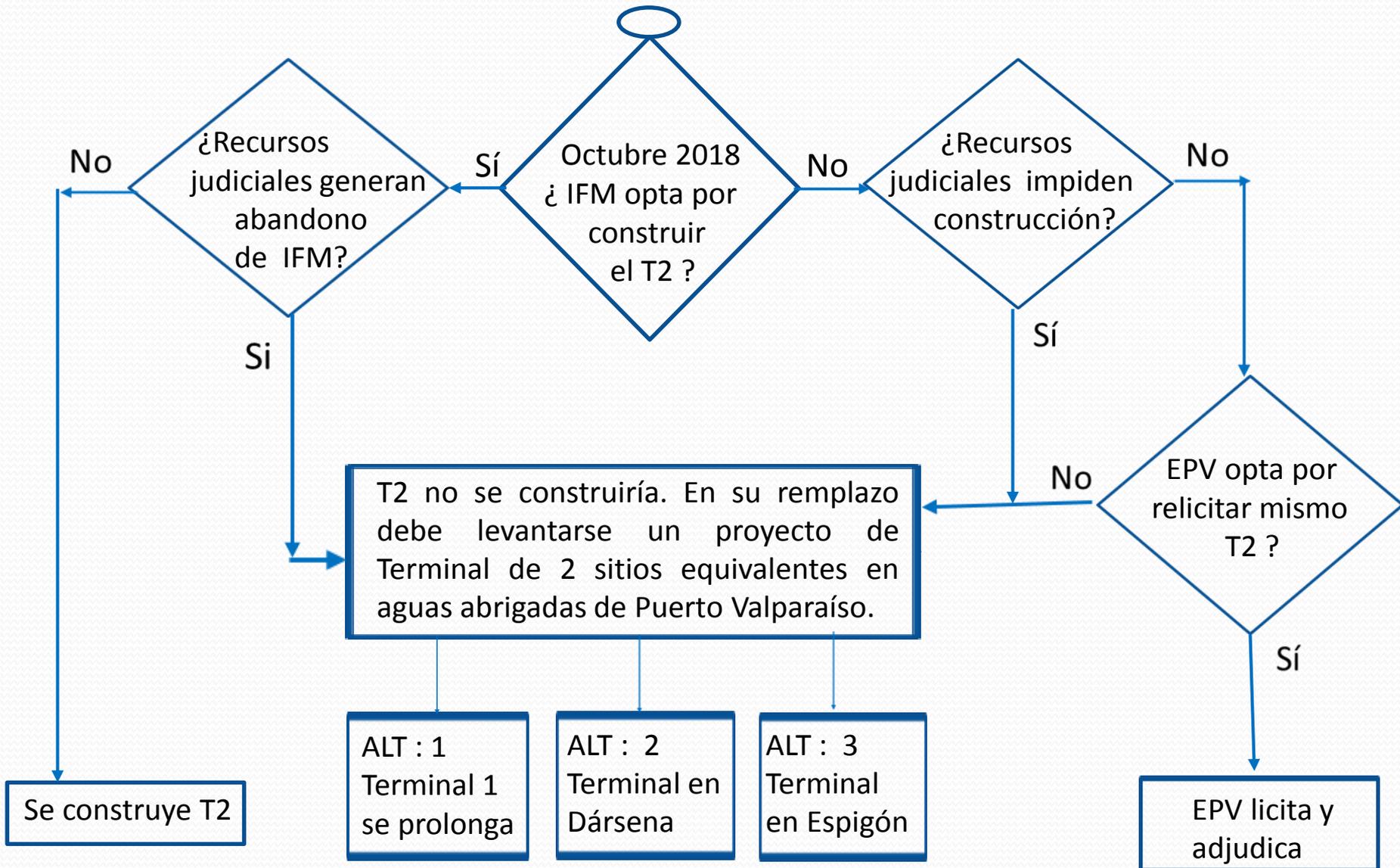
EPV debe estar preparada para consensuar :

- El impulso de la pronta construcción del T2 , o en su defecto
- Preparar la inmediata propuesta para licitar y construir un proyecto alternativo del T2.

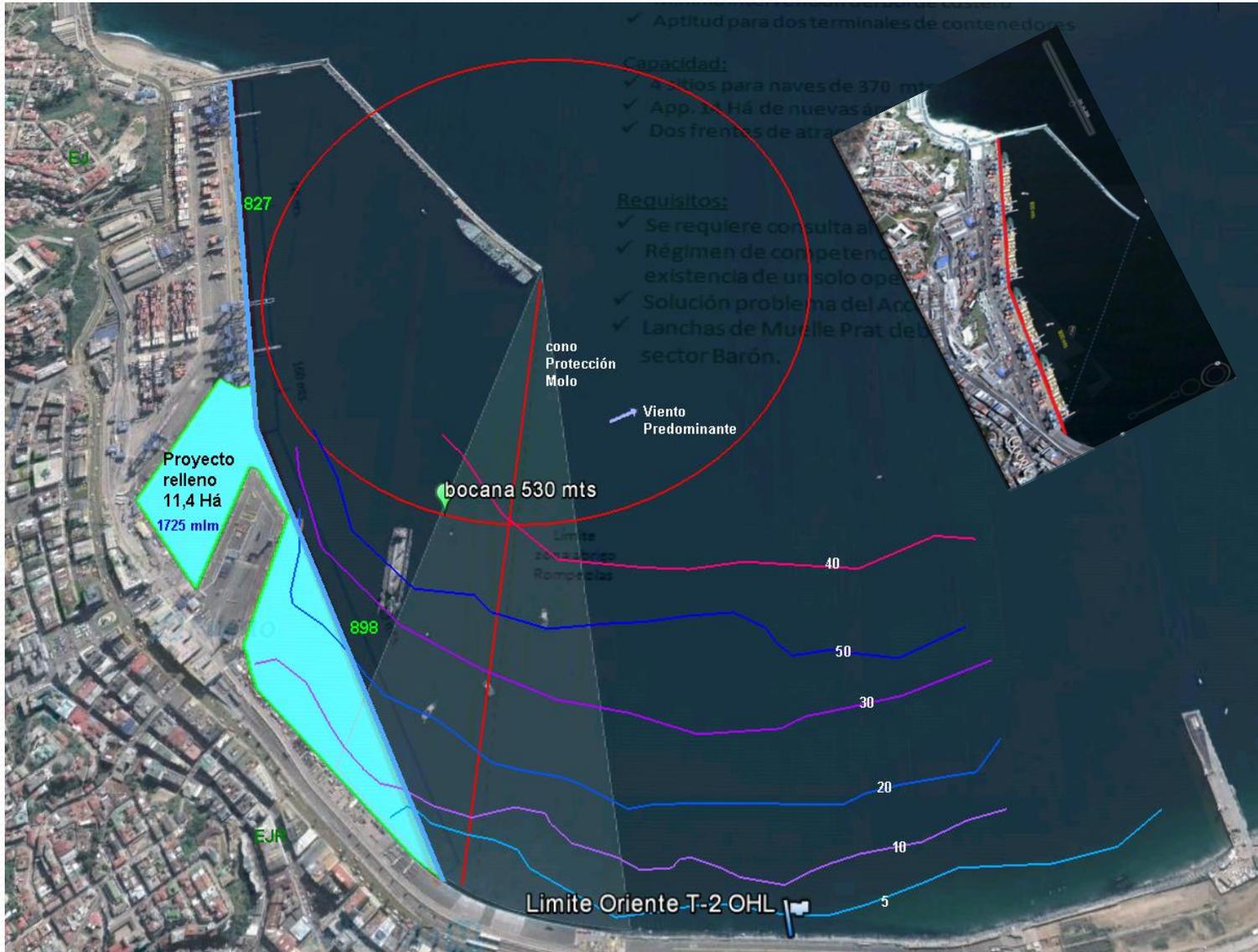
La comunidad porteña debe internalizar que la vocación portuaria de Valparaíso se debe manifestar **optando** por un proyecto de ampliación de infraestructura portuaria y consensuando los términos de conveniencias económicas y sociales , de las partes y del país.

El tiempo en lograr esta convergencia es el factor principal que deben considerar las Autoridades , para garantizar que se equiparen oportunamente las capacidades de los puertos regionales y se resguarden los riesgos políticos.

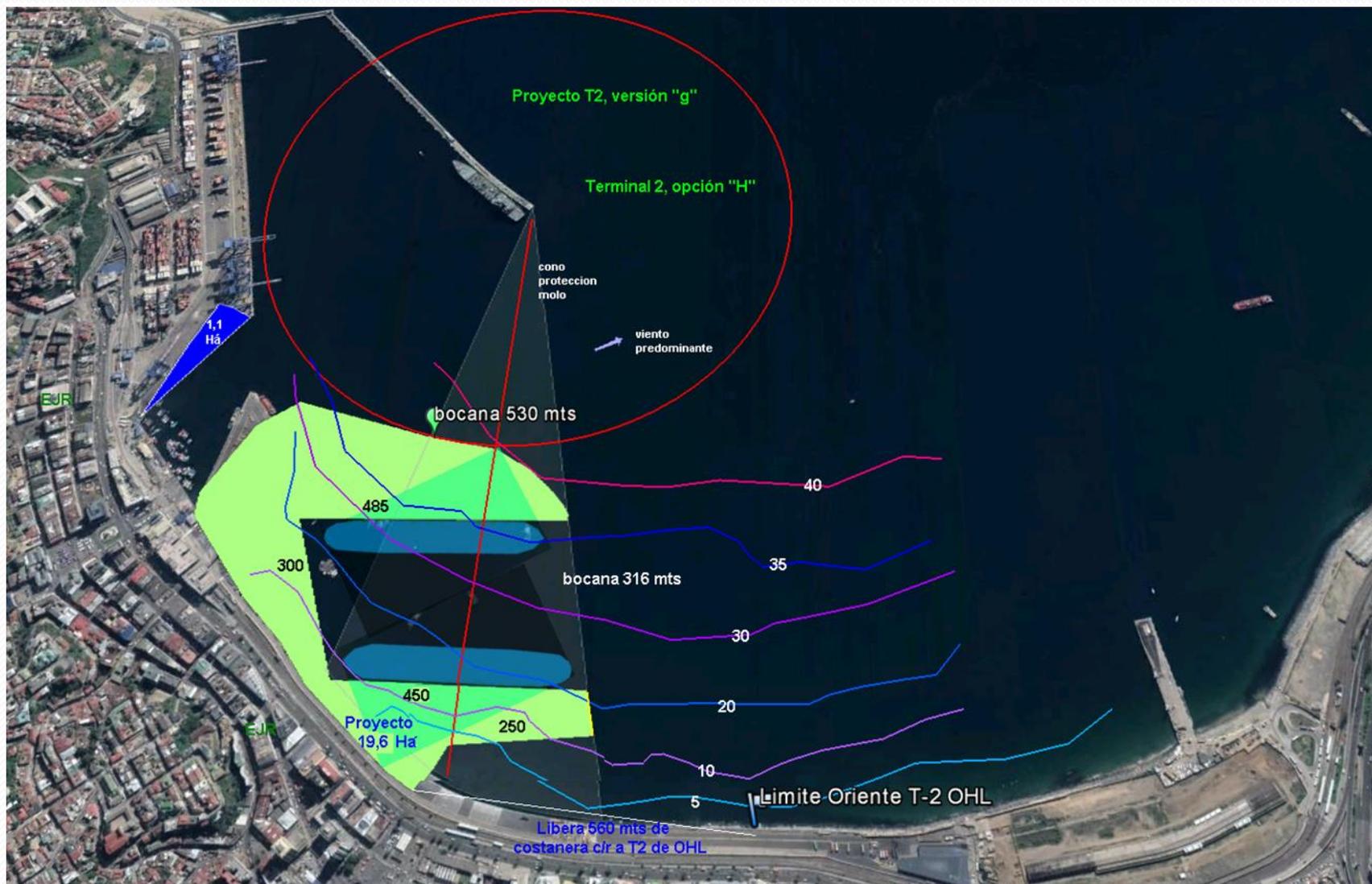
## D. PROYECTOS ALTERNATIVOS EN AGUAS ABRIGADAS – VALPARAÍSO



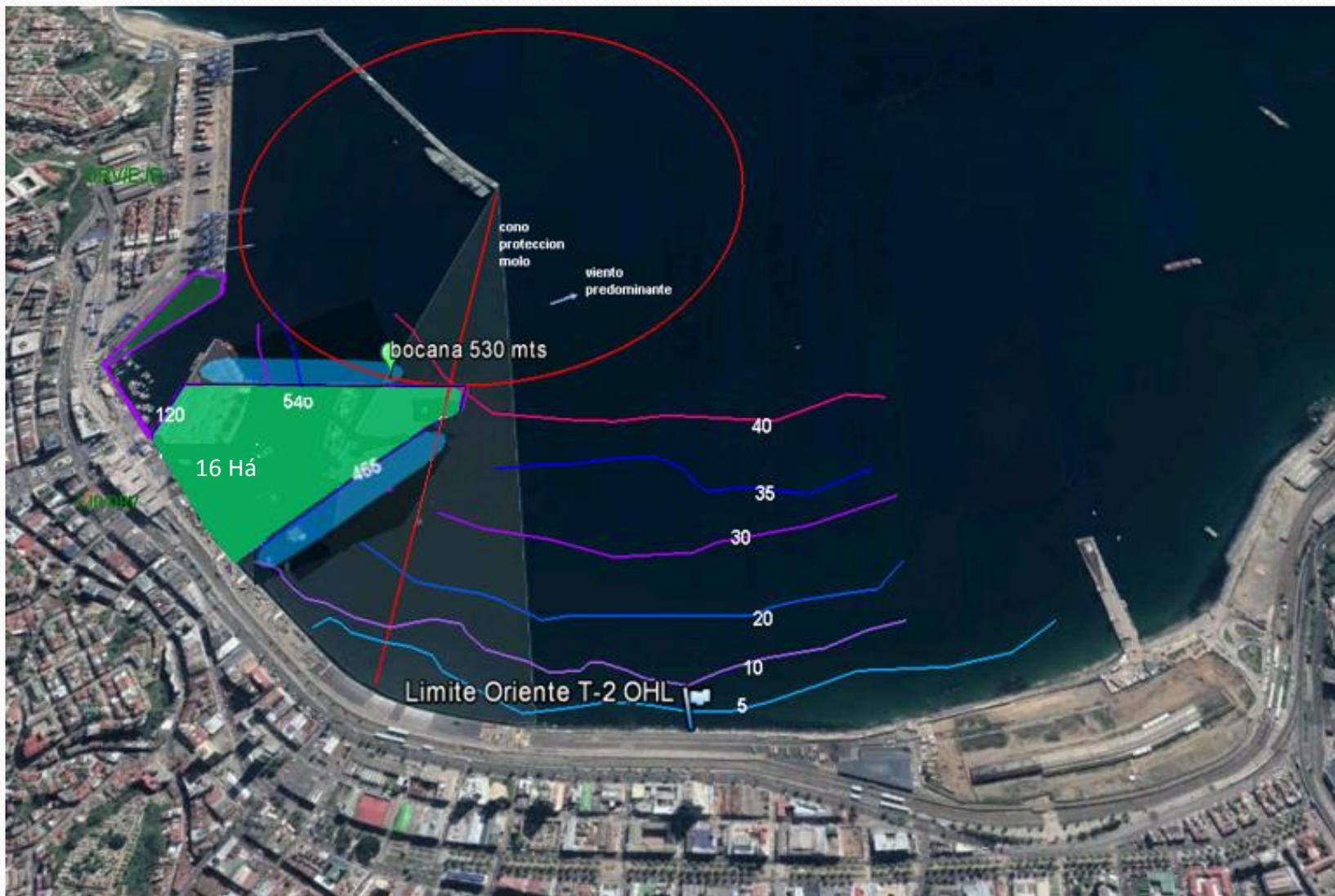
# ALTERNATIVA 1 : PROLONGACION DEL TERMINAL 1 HACIA COSTANERA



## ALTERNATIVA 2 : PROYECTO DE DÁRSENA



## ALTERNATIVA 3 : PROYECTO DE NUEVO ESPIGÓN



## E. COMPARATIVO DE FACTORES DE RELEVANTES PROYECTOS ALTERNATIVOS DEL T2 - EN AGUAS ABRIGADAS

Factores	Prolonga T1 a Costanera	Terminal Dársena	Nuevo Espigón	Observaciones
Requiere Molo	No	No	No	Sólo reforzamientos menores
Se rellena poza de Muelle Prat	Sí	No	No	Relleno afecta a Boteros
Se extienden 95 mts. del T1	Sí	Sí (*)	Sí (*)	(*) Bocana chica de 74 mts.
Aporta suficientes áreas de respaldo para plena Capacidad	No	No	No	Todas las alternativas requieren una ZEAL como complemento
Áreas adicionales	15 Há	20 Há	16 Há.	Estándar Internacional = 30 Há.
Ubicación afecta Downtime y menores rendimientos	No	No	No	Afecta sólo en actual ubicación del proyecto T2. (**)
Cuenta con alternativa logística de control de flujos de camiones	Sí	Sí	Sí	
Cuenta con layout que permita conectar flujos con paso bajo nivel de Muelle Prat.	--	Sí	Sí	
Requiere nueva Conectividad (Obras viales y FFCC)	Ampliar Acceso Sur	Ampliar Acceso Sur	Ampliar Acceso Sur	Todas las alternativas exigen un Terminal Intermodal FFCC.

(\*\*) Único proyecto licitado y en condiciones de iniciar obras

## E. COMPARATIVO DE FACTORES DE RELEVANTES PROYECTOS ALTERNATIVOS DEL T2 - EN AGUAS ABRIGADAS

Factores	Prolongación T1	Terminal Dársena	Nuevo Espigón	Observaciones
Ahorra uso de sector Costanera	800 mts.	500 mts.	+ de 1000 mts.	Respecto al Terminal T2
Externalidades de vista	Media (*)	Baja	Baja	(*) Rellena Muelle Prat
Externalidades de ruidos	Media	Media	Media	
Requiere áreas de otra propiedad	No	No	No	
Riesgo de rechazo de la Comunidad y judicializaciones	Sí	Sí	Sí	
Resolver situación de Pescadores	Sí	Sí	Sí	Resta resolver tema pendiente de TCVAl
Cuenta con Estudios básicos e Ingenierías	No	No	No	
Externalidades negativas al construir:				Supone conectividad vial portuaria ampliada.
<i>1. Contaminación acústica y ambiental</i>	<i>Media</i>	<i>Media</i>	<i>Media</i>	
<i>2. Congestión urbana</i>	<i>Media</i>	<i>Media</i>	<i>Media</i>	<i>Traslado de material de Cantera</i>

## F. CARACTERISTICAS BASICAS DE TERMINALES ALTERNATIVOS PROPUESTOS

Factores	Prolongación T1	Terminal Dársena	Nuevo Espigón	Observaciones
Metros lineales	898	485 + 450	540 + 465	
Frentes de atraque	1	2	2	
Ancho bocana	530 mts.	530 mts.	530 mts.	
Área maniobras náuticas	Amplia	Angosta	Razonable	Todas cumplen ángulo de ataque, respecto al Muelle (Máx. 35°)
Seguridad maniobras náuticas	Funcional	Funcional (1ra. Nave) Compleja (2da. Nave)	Funcional	
Dragado	Importante	Menor	Menor	
Protección viento SW	Cumple	Cumple	Cumple	
Protección vientos norte	Mas	Menos	Menos	

## **G. REQUERIMIENTOS INDISPENSABLES PARA TODAS LAS ALTERNATIVAS DE AMPLIACION DE INFRAESTRUCTURA PORTUARIA - VALPARAISO**

- 1. Contar con un Terminal Intermodal Ferroviario Portuario y Diseño de un proceso operativo basado en rearmado de carros (en San Pedro) del tráfico ferroviario Valpso /Ventanas / Stgo.**
- 2. Realizar obras de enlace, tanto de conectividad vial para la actividad portuaria, como urbanas . Ampliación del actual Acceso Sur.**
- 3. Ampliar instalaciones de la ZAO e implementación de un PCS en pleno funcionamiento.**
- 4. Sociabilizar proyectos con la comunidad para no incurrir en errores de difusión anteriores.**
- 5. Contar con estudios de buena calidad, entre otros:**
  - Actualización de la Demanda.**
  - Batimetría, de restos submarinos, de fondo marino,**
  - Ambientales y arqueológicos,**
  - De suelos y topografía,**
  - Oceanográficos y de vientos,**
  - De agitación de la dársena y preliminar de maniobras de atraque,**
- 6. Contar con la tenencia de áreas de apoyo y todos los permisos y autorizaciones para construir y operar.**
- 7. Definir un Programa de Licitaciones y Relicitaciones para fines de la década del 20**

# LOCALIZACION PROPUESTA PARA TERMINAL INTERMODAL FFCC SECTOR BARON - YOLANDA



## CONVENIENCIA DE LA LOCALIZACION PROPUESTA PARA TERMINAL INTERMODAL FFCC EN SECTOR BARON – YOLANDA.

Para todas las alternativas de Terminales en aguas abrigadas (T2 o propuestas), y previo a establecer las actividades que en definitiva se acordarán incluir en el paño Barón (Ex Mall) , es preciso definir la ubicación del Terminal Intermodal Ferroviario – Portuario del Puerto de Valparaíso, el que es fundamental para lograr el objetivo dispuesto por el Ejecutivo de cumplir con el transporte de un 30% de carga por vía ferroviaria, considerando que se sumarían 2 sitios de atraque para contenedores en el corto/mediano plazo.

La propuesta de localización fuera del paño Barón, emplazada en terrenos Sepsa SAAM (privados) y terrenos del sector Yolanda (EFE), requiere traspasar ambos terrenos a EPV y se estima óptima por las siguientes razones :

- Ocuparía los únicos terrenos planos más alejados de los recintos portuarios, sin alternar con otras actividades donde concorra público. (Rail Yard)
- El diseño del layout es ideal para este tipo de operación ferroviaria, que cuenta con largos tramos de vías férreas exclusivas de la Terminal y áreas para acopio de contenedores por ambos lados de esas vías.
- El trazado de las vías exclusivas del Metro se traslada adosadas a la Av. España.

## PROGRAMA DE LICITACIONES Y RELICITACIONES - AÑO 2029

El año 2029 (en 11 años más) se termina la Concesión de los Terminales Contenedorizados STI y TPS simultáneamente en ambos Puertos, los que se deben relicitar.

Al respecto, se debe analizar objetivamente la conveniencia de que los proyectos del PGE se liciten en forma previa, simultánea o posterior a las relicitaciones.

Para ello se requiere al menos :

- La revisión y actualización de disposiciones, luego de 19 años de experiencia, para definir el modelo de las futuras licitaciones y Contratos de Concesión
- Actualización de la demanda y determinación del tamaño óptimo de nuevos Terminales Portuarios en los puertos de la V Región.
- Sistema Lógico Integrado : Gobernanza con facultades resolutivas

Los incumbentes y potenciales nuevos oferentes interesados en cada etapa de concesionamiento van a querer informarse y conocer desde la primera licitación, cuáles son las condiciones de las demás licitaciones y relicitaciones de Terminales. **El Estado requiere generar oportunamente un Programa de definiciones públicas y estratégicas al respecto.**