



INFORME PRELIMINAR

“ANÁLISIS LOCALIZACIÓN DE UN

PUERTO COMERCIAL EN LA

REGIÓN DEL MAULE”

Oficina Parlamentaria Senador Juan Castro Prieto

Agosto 2018

Índice

Palabras del Senador Juan Castro Prieto.....	4
1. Presentación	5
2. Aspectos Técnicos Económicos.....	9
2.1. Logística de la Región	9
2.1.1. Carreteras.....	9
2.1.2. Pasos Fronterizos.....	9
2.1.2.1. Paso Vergara.....	9
2.1.2.2. Paso Pehuenche.....	10
2.1.3. Ferrocarriles.....	10
2.1.4. Aeropuertos.....	11
2.1.4.1. Localidades con Aeródromos de propiedad privada:	11
2.1.4.2. Localidades con Aeródromos de propiedad pública:.....	11
2.1.5. Puertos.....	11
2.1.5.1. Dimensión territorial.....	11
2.1.6. Industria de los Cruceros.....	13
2.1.6.1. Contexto Internacional:.....	14
2.1.6.2. Contexto nacional:.....	14
2.2. Actividad económica	17
2.3. Exportaciones	19
2.3.1. Principales Productos Silvoagropecuarios.....	20
2.3.1.1. Principales productos por sector.....	20
2.3.2. Principales destinos de exportación.....	21
2.3.3. Exportaciones históricas de la Región del Maule.....	21
3. Conclusiones	23

Anexos

1. Análisis locación Puerto Comercial Maule – 2001
2. Exposición del Consultor sobre Puerto Comercial en el Maule,
3. Capítulo VI – conclusiones “Estudio y diseño de obras portuarias región del Maule, 2001”
4. Capítulo III “diseños e ingeniería cuatro de cuatro posibles puntos para desarrollar un puerto comercial en el Maule”
5. Estudios de Condiciones Naturales y Oceanográficos costa región del Maule
6. Reporte Anual 2017 – Ministerio de Relaciones Exteriores
7. Boletín de Exportaciones Maule – agosto 2017, INE
8. INACER Octubre – diciembre 2017
9. Procedimiento de Ingreso y Aprobación Proyectos Privados – marzo 2014
10. Documento Solicitud Concesión Marítima

Palabras del Senador Juan Castro Prieto:

“El anhelo de un puerto para la Región del Maule”

A fines de los 90', el gobierno de turno solicitó un completo estudio sobre la factibilidad, ingeniería y diseño de construcción de puerto en el Maule. Lamentablemente nadie impulsó el proyecto, luego de que el estudio arrojara positivos resultados, pues es factible su construcción en cuatro puntos de nuestra zona costera.

Esta es otra de nuestras propuestas que hicimos al presidente Piñera: la construcción del anhelado puerto.

Tenemos la convicción de que podemos impulsar la construcción de un puerto, de asegurar el riego para nuestros agricultores o de transformar a la zona en un lugar líder en innovación y emprendimiento.

Nuestra labor es legislar, pero también debemos enfocarnos en representar los intereses de nuestra gente, y hacer del Maule una mejor región para vivir.

Agradezco la colaboración de mi equipo: Miguel Arriagada, Robinson Flores y Daniel Quiroga; a los miembros de la Fundación Círculo de Humanidades del Maule: Natalia Nahuelmán, Franco González, Kamila Huaqui, Sara Leal y Fernanda Campos, al equipo de la dirección de obras portuarias a sus representantes locales y nacionales y de forma muy especial y particular a la persona que realizó los primeros estudios de nuestra Región a pedido del Ministerio de Obras Públicas en el año 1997, que a 21 años posterior tuvo la bondadosa voluntad para asesorarnos y guiarnos en la elaboración de este informe recopilatorio de antecedentes portuarios del Maule, Don Hans Weber, Ingeniero Civil y ferviente amante de esta patria.

Seguiremos impulsando esta obra que tanto beneficio traerá a la región.

1. Presentación

La Dirección de Obras Portuarias VII - VIII y IX Región decidió efectuar un estudio el año 1997 finalizado en el 2001, que comprendía la prefactibilidad más diseño de ingeniería para la ejecución de proyectos destinados a la construcción de un puerto comercial en la Región del Maule, de manera que inversionistas privados puedan postular a su realización mediante los procedimientos de concesiones. En cuanto a la ubicación del posible puerto éste comprende todo el litoral de la Región del Maule.

La finalidad de construir un puerto comercial en el litoral de la Región del Maule es permitir la salida de la producción forestal, celulosa, frutícola, vitivinícola de esta región, como también de zonas aledañas y las cargas provenientes de Argentina a través del paso Pehuenche, con destino esencialmente a los países que conforman la gran cuenca del Océano Pacífico.

Desde el punto de vista geográfico, el puerto comercial debe situarse en un lugar, en lo posible, equidistante de los puertos más cercanos actualmente existentes. Estos son, por el norte, el puerto de San Antonio y por el sur, los puertos de Lirquén, Talcahuano y San Vicente.

Desde el punto de vista económico la ubicación del puerto debe estar cerca de los centros de producción de la Región del Maule. Igualmente, recomendable es que se sitúe en un lugar cercano a alguna ciudad, con vías de comunicación con importantes centros urbanos y productivos y, en especial, con la Ruta 5.

Consultando cartas, planchetas y mapas se aprecia que la zona que mejor cumple con estas premisas es la que dispone, como centro gravitante, a la ciudad de Constitución en la desembocadura del río Maule.

Una vez explorado por tierra y aire la costa de la Región del Maule se concluye lo siguiente:

1. El litoral de la Región del Maule es parejo, sin accidentes geográficos que presenten condiciones de abrigo para el establecimiento de un puerto.
2. La costa está permanentemente muy expuesta a los vientos del S, SW y N, como también al embate de las olas y a una permanente corriente de S a N que traslada y deposita sedimentos que aportan los ríos ubicados en las Regiones Maule, Biobío y Araucanía.
3. Los lugares más factibles para un puerto comercial son:
 - Puerto Maguillines.
 - Sector los Robles, Constitución
 - Bahía Las Cañas.
 - Constitución, en las inmediaciones de la desembocadura del río Maule.
 - Rada Llico y lago Vichuquén
 - Sector las Trincheras, Constitución
 - Sector Putu, Constitución

Establecidos los cuadros comparativos de estas Cinco alternativas se concluyó que los lugares de Constitución y Rada Llico Vichuquén no presentan aspectos constructivos o de operación favorables para la implantación de un puerto, razón por la cual la discusión se centró en Puerto Maguillines, Bahía Las Cañas y Sector los Robles.

En atención de no disponer de antecedentes de Bahía Las Cañas que permitieran una comparación con Puerto Maguillines, se estimó ineludible realizar, por lo menos, un levantamiento batimétrico del lugar de mayor interés dentro de la bahía.

En conocimiento de la batimetría de Bahía Las Cañas y efectuados los estudios comparativos de ambos lugares resultó más favorable la ubicación del puerto comercial en la caleta Maguillines. Todo esto basado en el estudio realizado por el Ministerio de Obras

Publicas en el año 2001, pero a este panorama le súmanos los estudios factibles dirigidos al sector Los Robles realizados en el año 2014 con el fin de generar infraestructura portuaria para una empresa privada.

Decidido el lugar de puerto Maguillines como el más indicado por el Ministerio para emplazar el puerto comercial se ejecutaron allí los siguientes estudios de los cuales adjuntamos los resúmenes ejecutivos correspondientes:

- Levantamiento batimétrico y topográfico.
- Geotécnicos con cuatro sondajes.
- Corrientes.
- Sedimentos.
- Vientos.
- Mareas.
- Olas

Con el respaldo de los resultados de todos estos estudios se procedió al desarrollo del proyecto incluyendo ingeniería y evaluación de impacto ambiental.

En el caso del sector Los Robles de igual forma se desarrolló ingeniería y estudio de impacto ambiental; también adjuntamos resúmenes ejecutivos de estos.

En el puerto Maguillines, que se ubica 6,2 kms al sur de Constitución, existe un muelle de dimensiones respetables: Puente de 373,5 mts de longitud y 8,21 mts de ancho, y un cabezo de 224,40 mts de longitud y 15 mts de ancho. Este muelle no ha sido posible de ser operado como tal por falta del debido abrigo de olas y viento. Además, dispone de un reducido equipamiento portuario.

Para el proyecto se proponen dos alternativas que se diferencian en el tamaño de la explanada de trabajo. En ambos casos, la obra consiste en realizar las excavaciones y dragados necesarios para obtener las profundidades de proyecto; en habilitar una explanada y construir un dique de abrigo que permite obtener zonas de aguas tranquilas.

La nave de diseño adoptada de carga general tiene las siguientes características:

- Eslora 201 mts.
- Manga 29,4 mts
- Calado 11,7 mts
- DWT 40.000 Tons.

El frente de atraque adosado a la explanada tendrá una longitud de 400 mts y en el dique de abrigo, la longitud será de 975 mts; corresponde a un primer brazo de 450 mts y un segundo brazo de 525 mts. En el caso de la alternativa 1, el costado de la explanada está constituida por una escollera de 230 mts de longitud, en tanto que en la alternativa 2, dicho costado medirá 545 mts de longitud. La explanada 332323, en el sector que servirá como frente de atraque, tendrá una pared de tablestacas metálicas, vigas de coronamiento de hormigón armado y pilotes de anclaje con tirantes metálicos. En el costado que no servirá como frente de atraque, se contempla la construcción de una escollera con coraza de dolosses. Una vez ejecutado el pre-anteproyecto se realizó el estudio de impacto ambiental.

El presupuesto estimado de la obra asciende a:

- Alternativa 1 : \$122.105.565.000.- US\$187.850.090.-
- Alternativa 2 : \$188.807.965.000.- US\$290.473.780.-

Dólar estimado: \$650.-

“La proyección de cargas dio como resultado, para el año 2001, en cifras aproximadas 500.000 Tons; para el año 2010, 1.000.000 de Tons; y para el año 2020, 1.060.000 Tons.”

2. Aspectos Técnicos Económicos

2.1. Logística de la Región

2.1.1. Carreteras.

La principal carretera que conecta la Región del Maule con las demás regiones del país es la ruta 5 Sur, que atraviesa las provincias de Curicó, Talca y Linares, en sus tramos Autopista del Maipo y Autopista Talca-Chillán.

Otras rutas importantes que pasan por esta zona son:

- Ruta CH-126 Llamada Ruta de los Conquistadores, nace cerca de San Javier, pasa por Cauquenes y termina Quirihue.
- Ruta CH-115: Ruta internacional que lleva al Paso Pehuenche desde la ciudad de Talca.
- Ruta CH-128: Cauquenes-Parral.
- Ruta J-60: Conecta Curicó con la costa.
- Ruta k-60: Talca – Curepto.
- Ruta L- 30- M: Conecta San Javier con la comuna de la Constitución en la costa.

2.1.2. Pasos Fronterizos.

Dentro de la Región existen dos pasos fronterizos, separados por aproximadamente 90 kilómetros, estos son:

2.1.2.1. Paso Vergara.

Une la provincia de Curicó con el paso internacional San Pedro a una altitud de 2.502 msnm. La ruta se encuentra completamente pavimentada por el lado chileno y es mayoritariamente transitable durante los meses de verano debido a que, se encuentra cerrado durante los otros meses.

2.1.2.2. Paso Pehuenche.

Es un paso de frontera entre la República de Argentina y la República de Chile, al cual se accede del lado chileno por la ruta internacional CH-115, dentro de la Región del Maule. Actualmente, esta ruta está completamente pavimentada por el lado chileno, desde la ciudad de Talca hasta el límite internacional, con una altura de 2.553 msnm. La policía más cercana desde Chile se encuentra en el retén La Mina a 62 km de distancia (Km. 100 de la ruta CH-115). El servicio de control se encuentra ubicado en el Complejo Fronterizo Pehuenche, en las cercanías de la Laguna del Maule (Km. 138).

Del lado argentino se encuentra la provincia de Mendoza, cuyas localidades más próximas al paso son: *Las Loicas*, *Bardas Blancas* y *Malargüe*; siendo la primera localidad, en donde se encuentra la Aduana Argentina.

El sistema Paso Pehuenche pasa a ser una importante vía que une el sur de Mendoza, San Luis, La Pampa e importantes localidades del norte bonaerense, tales como el Puerto San Nicolás de los Arroyos, Junín, Pergamino, entre otros, y, se estima que el flujo de camiones que diariamente transita por el Paso Pehuenche, según los datos del Servicio Nacional de Aduanas (SNA), asciende a un 10% del flujo que actualmente tiene el Paso Los Libertadores, aproximadamente 100 camiones diarios.

Uno de los aspectos más fundamentales que ratifican realizar el estudio de factibilidad del futuro emplazamiento de infraestructuras portuarias es el atochamiento o dificultad logística que existe en el paso fronterizo de Los Libertadores, sumado a las virtudes geográficas que presenta el paso Pehuenche, frente a la gran demanda existente en la zona centro sur de la República de Argentina.

2.1.3. Ferrocarriles.

La red de ferrocarriles en el Maule depende de la empresa EFE (Empresas de Ferrocarriles del Estado), esta empresa estatal es la encargada del transporte de carga y pasajeros, existiendo estaciones de trenes en Curicó, Molina, Talca, San Javier, Linares y Parral.

La empresa FEPASA une a la Región con el centro norte y sur del país, mediante trocha de líneas férreas de 1,676 m., principalmente para el transporte de cargas.

Anexo a la ruta central existe un ramal que une las localidades de Talca y Constitución, el cual se utiliza solo para el transporte de pasajeros y por ende posee una trocha de 1,0 m.

2.1.4. Aeropuertos.

La Región no cuenta con aeropuerto, pero sí con aeródromos de origen público y privados presentes en todo el territorio maulino. Sin embargo, en paralelo a este proyecto se elabora un informe similar para verificar la viabilidad para generar la inversión aeroportuaria enfocada principalmente a cargas comerciales. A continuación, se presentan las localidades en las que se establecen estos aeródromos:

2.1.4.1. Localidades con Aeródromos de propiedad privada:

Teno, Cauquenes, Molina, Río Claro, El Colorado, Retiro, Vichuquén, Parral, Curicó, Péncahue, Cumpeo, Pelarco, San Javier, Sagrada Familia, Constitución, Duao, Romeral, Santa Bárbara, Llico y Longaví.

2.1.4.2. Localidades con Aeródromos de propiedad pública:

Cauquenes, Licantén, Linares, Talca, Panimávida, Pelluhue y Teno.

2.1.5. Puertos.

2.1.5.1. Dimensión territorial.

Los puertos se emplazan en el borde costero, el que constituye un bien nacional de uso público o activos de las empresas portuarias (cuyo capital es 100% estatal). La actividad portuaria para desarrollarse requiere de un territorio, que debe contar con condiciones y aptitudes para su emplazamiento, tanto físicas como jurídicas y administrativas (planes reguladores). Adicionalmente, y en particular los puertos emplazados en urbes poseen restricciones de expansión.

Las condiciones físicas de la infraestructura portuaria (Frentes de atraque y áreas de respaldo) condicionan los tipos de carga. Por otra parte, la profundidad de cada sitio determina los tipos de nave que puede atender eficientemente.

La operación de un puerto afecta su entorno, situación que se ve fuertemente agudizada cuando la ciudad empieza a rodearlos. La actividad portuaria requiere la construcción de caminos, en su defecto recarga las vías de acceso existentes, lo que podría generar externalidades negativas tanto viales como ambientales.

También como es el caso de algunos puertos en que existen varios frentes de atraques o terminales con diversos operadores, la acción de uno puede generar impactos en el otro o en áreas comunes como vías de circulación, canales de acceso, etc.

Conforme a nuestra normativa constitucional, el artículo 19 N.º 21 garantiza el derecho a desarrollar cualquier actividad económica que no sea contraria a la moral, al orden público o a la seguridad nacional, respetando las normas legales que la regulen. La actividad económica portuaria es una actividad económica regulada por la Ley.

La actividad económica portuaria en puertos privados (uso público y privado) se accede y se regula mediante una Concesión marítima otorgada directamente por la Subsecretaría de Marina. El puerto decide si será de uso público o uso privado (prestando servicio sólo a sus cargas o abierta a terceros). Por su parte la actividad económica portuaria en los Puertos de propiedad estatal es de uso público (Ley 19.542). Los concesionarios realizan su actividad mediante concesión licitada públicamente y también son de uso público por disposición legal (Ley 19.542), vale decir, tanto sus instalaciones y servicios están disponibles a quién los solicite, debiendo prestar servicios ininterrumpidos. Los que, a su vez, están sometidos a rigurosos estándares, tales como: velocidades de transferencias mínimas, tiempos de espera, publicidad de tarifas y condiciones de la prestación de los mismos contenidos en manuales de servicios aprobados por las Empresas Portuarias estatales, en condiciones no discriminatorias.

Otra característica de la industria es que los servicios portuarios vinculados a la transferencia de la carga la realizan “trabajadores portuarios”, que poseen –en la actualidad– un tratamiento especial dentro de nuestra normativa laboral.

Finalmente, es menester consignar que los servicios portuarios están sujetos a control y reglamentación de diversos organismos fiscalizadores (Directemar, SAG, Aduanas, etc.), normativas que en algunos casos se superponen, descoordinan, o existen vacíos. A lo que se agregan nuevas exigencias del ámbito internacional, en materias medioambientales, “security”, sanitarias, aduaneras, etc.

2.1.6. Industria de los Cruceros.

El término “cruceros” se vincula a una nave marítima que normalmente incluye viajes en barco con varios lugares de destino, donde se desembarca por un corto período de tiempo para visitar lugares turísticos en tierra. La Organización Mundial del Turismo realiza una distinción entre lo que es el crucero turístico moderno y los trasatlánticos tradicionales, ya que “si en éste prima el concepto de transporte de pasaje, en el crucero turístico el alojamiento propiamente tal constituye el elemento clave”. Por esta razón se le define como hotel o centro turístico flotante, en donde coexisten las características hoteleras tanto en su distribución de espacios (con un gran vestíbulo alrededor del cual se disponen los camarotes), como en la terminología que da nombre a diferentes puestos de trabajo a bordo.

Es un centro turístico porque incorpora todo tipo de instalaciones complementarias, como piscinas, teatros, cines, restaurantes, tiendas, saunas, canchas de tenis, revelado de fotos, lavanderías y todo aquello que un pasajero pueda desear durante su estancia en un “hotel flotante”. Así, la principal diferencia, y al mismo tiempo ventaja sobre el hotelería convencional, es su movilidad que permite una mayor flexibilidad en la distribución geográfica de las capacidades de alojamiento.

2.1.6.1. Contexto Internacional.

El turismo de cruceros continúa siendo una de las industrias con mayor crecimiento en el mundo. Globalmente, la industria se viene expandiendo a una tasa del 8% anual. Más específicamente, en la mayoría de los países de Sur América se experimenta una tasa de crecimiento superior al 11% anual. Este mayor crecimiento registrado en la región sudamericana se debe a que los tradicionales destinos de las líneas de cruceros, como el Caribe y el Mediterráneo, tiene un grado de saturación importante y las líneas están en la búsqueda de nuevos destinos dentro de los cuales Sud América aparece como una alternativa interesante. Sumado a ello, la construcción de nuevos cruceros sigue con fuerza, lo cual es un indicativo del potencial de esta industria en el futuro.

Otro factor a tener en cuenta es la estrategia de la línea de ampliar el número de clientes potenciales para sus buques, lo cual pueden lograr construyendo buques cada vez más grandes, en los cual gracias a las economías de escala pueden ofrecer una más amplia gama de posibilidades tarifarias.

2.1.6.2. Contexto nacional.

A principios de la década del 70, los primeros cruceros modernos comienzan a operar en el Caribe con pasaje norteamericano. En la década de los noventa la experiencia se traslada al Reino Unido y luego al resto de Europa, para hacerlo posteriormente a la región de Asia-Pacífico. De este modo, la industria turística de cruceros ha experimentado un gran auge en los últimos treinta años. En estas décadas, el número de personas que han optado por pasar sus vacaciones a bordo de una de estas naves se ha multiplicado por 25. Así, más de medio centenar de empresas controlan cerca de 300 cruceros que transportan a millones de pasajeros de una punta a otra del planeta, siendo los destinos turísticos preferidos: el Caribe, Alaska, el Mediterráneo, los Fiordos Nórdicos y, más recientemente, Sudamérica. De esta forma, la actividad de los cruceros internacionales en Chile aún no alcanza la década.

A pesar de esto y debido a lo largo de la costa chilena, existen varios puertos donde pueden recalar o estar a la gira estas naves (de norte a sur): Arica, Iquique, Coquimbo, Isla de

Pascua, Valparaíso, Corral, Puerto Montt, Castro, Puerto Chacabuco, Puerto Natales, Punta Arenas y Antártica. Al inaugurar la temporada 2007-2008, ya hay 345.000 turistas internacionales que han contratado cruceros para el periodo 2008-2009 con destinos a Sudamérica, lo que representa un nuevo incremento del 11% respecto de la temporada anterior.

Fuente: Empresas Portuarias

Cabe destacar que el tamaño y la capacidad de los cruceros se han duplicado en últimos 10 años, haciendo posible movilizar más pasajeros por temporada. El próximo año está confirmado el arribo del “Carnival Splendor” con una capacidad de 3.500 pasajeros. El sostenido crecimiento de la industria ha sido un incentivo para que, actuando en forma asociativa, se atraiga la mayor parte del crecimiento del Continente hacia el Cono Sur, replicando el exitoso modelo de negocios que desarrollan 35 los puertos europeos y del Caribe, que se potencian como circuitos y destinos, más allá de los intereses de cada empresa y territorio.

A partir de octubre y hasta abril, los terminales portuarios nacionales han iniciado la recepción de los lujosos hoteles flotantes, que transportarán a casi noventa mil turistas internacionales por los circuitos del territorio nacional. Estos turistas, a nivel mundial, presentan las siguientes características: el 80% son matrimonios; tienen edad promedio de 47 años; el 72% tiene al menos estudios universitarios y perciben ingresos promedio anuales por sobre los US\$ 94.000. Este selecto perfil de turistas visita las ciudades donde atracan las naves y hacen florecer: el comercio, los restaurantes, los lugares turísticos y de exposición de nuestra autóctona artesanía.

Cabe destacar la creciente tendencia de los turistas de cruceros a quedarse en tránsito en las ciudades con buena capacidad de aeropuerto internacional, utilizando además el hotelería, visitando las zonas de pescas deportivas y culturales. En tal sentido los Puertos de Puerto Montt, Puerto Chacabuco, Punta Arenas, Valparaíso, Arica y Valparaíso Terminal de Pasajeros se han unido en la Corporación de Puertos de Cono Sur (Patagonia Cruises) para promover los circuitos de: Altiplánico, Isla de Pascua, Patagonia y Antártica, y atraer

turistas de Norteamérica y Europa Occidental, que buscan en su cuarto o quinto viaje en cruceros, una experiencia original y diferenciada.

Hoy Chile atrae solo al 2% de los turistas de cruceros que navegan por el mundo y menos del 30% de los cruceristas que visitan Sudamérica. Sin embargo, es necesario actuar rápido pues nuevos destinos tales como: Australia, China y el mismo Mediterráneo, han comenzado a competir con la denominada “solución de invierno”, para los habitantes del hemisferio norte que programan sus viajes de turismo hacia nuestro hemisferio sur. Como también las alternativas que presentan, para toda temporada, los atractivos del norte grande y parte del norte chico, como potenciales destinos de cruceros que tengan sus zarpes en puertos de América Central. Se manifiestan importantes desafíos pues los puertos nacionales están diseñados principalmente para la transferencia de carga, en la modalidad de graneles, general y crecientemente en containers.

Para atender de manera apropiada al significativo número de pasajeros de cruceros, se requiere incorporar procedimientos y tecnología que agilicen los desembarques y 37 embarques, para obtener el mejor provecho al tiempo disponible en tierra – hasta 8 horas– para las actividades turísticas y comerciales en las ciudades y sus alrededores.

Los beneficios económicos que los turistas de cruceros aportan a los habitantes de las 11 ciudades puertos que visitan en Chile, depende de la oferta de productos y servicios que sean capaces de mostrar. Es necesario fortalecer las instancias para la coordinación y cooperación del comercio local, la comunidad y las Municipalidades, para facilitar la experiencia a las visitas y estimular el regreso de los turistas y sus recomendados, en programas de mayor duración que les permita disfrutar de las bellezas locales y también de los cruceros nacionales en los circuitos patagónicos.

En los países de alta recepción de cruceros - tales como el Caribe, Mediterráneo y Alaska -, las iniciativas de aseguramiento de la calidad de servicios y los planes de inversión son lideradas por las autoridades del territorio, promoviendo proyectos que cautiven y aumenten los visitantes. El mayor esfuerzo de promoción turística del territorio nacional para atraer a los cruceros internacionales ha estado en manos de los puertos estatales y

privados que están recibiendo las naves que traen turistas a las ciudades y sus alrededores, beneficiando a la Comunidad local y su comercio.

Debería ser labor de las autoridades y organismos destinados a la promoción turística de Chile en los mercados internacionales, en vez de los puertos, el destinar recursos para promover y divulgar los atractivos nacionales, en instancias tales como la Feria SeaTrade que se realiza en marzo de cada año en Miami, o las Ferias y eventos que realizan las Autoridades de Turismo de Uruguay y Argentina.

Destaca como una singularidad el Programa Corfo para atraer inversionistas, vía productos promocionales, al desarrollo de tracks de navegación turísticos Regionales. 15 una interesante analogía se expresó en el Forum Seatrade de Ushuaia, Argentina, del 27 al 29 de mayo 2007: “Los cruceros no van de visita a un puerto, van de visita a una ciudad y sus atractivos. No parece razonable que el estacionamiento de un centro comercial destine recursos a promover y divulgar internacionalmente, la oferta de los locales y entretenimientos del centro comercial.

2.2. Actividad económica.

En el año 2017 la Región del Maule presentó un moderado decrecimiento equivalente a un 0,8% respecto al año anterior. Por otra parte, durante el cuarto trimestre de 2017 la Región mostró una variación positiva de 5,6% en relación con el igual trimestre de 2016. Esto se debió a la expansión entre los meses de octubre, noviembre y diciembre, de siete de los once sectores que componen la actividad económica de la región del Maule.

El sector Electricidad, Gas y Agua registró un importante aporte a la actividad económica, situación que se debió al alza del subsector Electricidad, específicamente a la Generación Eléctrica, sumada a esto el subsector Agua registrando un incremento en el último trimestre. En menor medida incidió el sector de Servicios Sociales, Personales y Comunes, ya que se generó un aumento en los cuatro subsectores que la componen (Salud, Administración Pública, Educación y Otros Servicios). Como contraparte, el sector con mayor incidencia negativa la registró el sector de la Industria Manufacturera, que disminuyó su actividad debido a la menor producción de cinco de sus 14 subsectores.

En síntesis, los sectores que tuvieron un crecimiento fueron el silvoagropecuario, pesca, Electricidad, gas y agua, Transporte y Telecomunicaciones, Servicio de Viviendas, Servicios sociales, personales y comunales. Los sectores con un decrecimiento son Minería, Industria Manufacturera, Construcción y Servicios Financieros y Empresariales, debido a una menor producción de sus subsectores. En cuanto al sector de Comercio, restaurantes y hoteles mantuvo su actividad durante el último trimestre del año 2017 respecto al mismo periodo anterior.

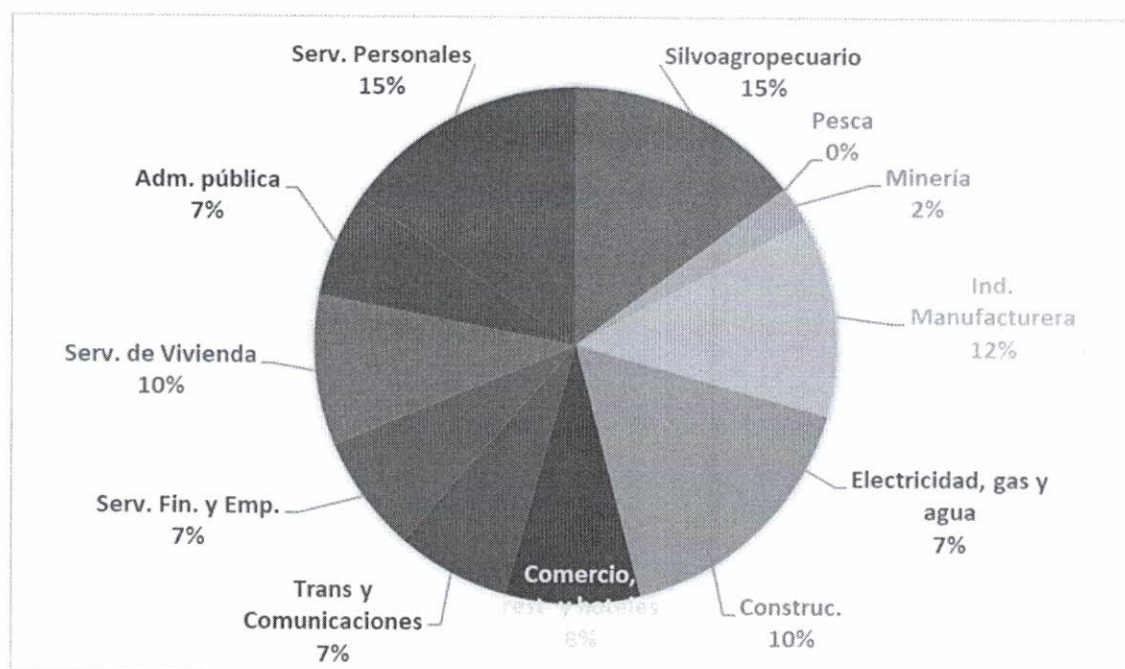
El PIB del año 2017 fue de 5.786 millones de pesos, mientras que el año anterior fue de 5.744 millones de pesos. Esto refleja una variación de 0,7% en los periodos indicados.

Entre las actividades económicas más importantes de la Región del Maule en el año 2016 se encuentran:

- Servicios personales (educación, salud, otros) los que aportaron 876 MM al PIB regional.
- Silvoagropecuario, aportando 839 MM al PIB regional.
- Industria Manufacturera, que aportó 715 MM al PIB nacional.

Le siguen los sectores de Servicio de viviendas (543 MM), Construcción (551 MM), Comercio, Restaurantes y Hoteles (477 MM), Servicios Financieros y Empresariales (418 MM), Transporte y Comunicaciones (406 MM), Electricidad, gas y agua (403 MM), Administración Pública (382 MM), Minería (132 MM), y finalmente, pesca (2 MM).

Gráfica actividades económicas de la Región del Maule.



Fuente: elaboración propia. Información Banco Central de Chile

2.3. Exportaciones

Para agosto de 2017 las exportaciones de la región alcanzaron 204,0 millones de dólares, registrando una diferencia interanual positiva de 12,9% respecto al mismo periodo del año anterior.

Así, el sector silvoagropecuario representó en este periodo el 88,8% de las exportaciones totales de la región del Maule. Esto es 152.836 miles de toneladas, traducidos a 181.198 Miles US\$ FOB. Lo anterior incluye actividades de carácter industrial como Procesamiento de Bebidas, Líquidos y Alkoholes (25,5%), Fabricación de Celulosa, Papel y Cartón (25,4%), Fruticultura (21,2%), Alimentos (20,5%).

2.3.1. Principales Productos Silvoagropecuarios

Los productos silvoagropecuarios de la Región del Maule se encuentran divididos en tres grandes sectores: Agrícola, Forestal y Pecuario, siendo el primero el que mayor tonelada de productos exporta, como se detalla en la siguiente tabla:

Sector	Toneladas (en miles)	Miles US\$ FOB
Agrícola	1.113.827	1.658.366
Forestal	469.388	323.490
Pecuario	16.687	53.899

Fuente: elaboración propia 2018.

2.3.1.1. Principales productos por sector.

A continuación, se presenta un desglose de los principales productos silvoagropecuarios:

Sector	Producto	Toneladas (en miles)	Miles US\$ FOB
Agrícola	Manzanas	310.232	279.372
	Vinos a granel	186.339	158.195
	Conservas de frutas y hortalizas	167.511	167.031
	Vino con denominación de origen	136.282	389.015
Forestal	Celulosa	420.038	261.346
Pecuario	Porcinos	11.031	38.892
	Bovinos	2.061	5.282

Fuente: elaboración propia 2018.

2.3.2. Principales destinos de exportación.

Los principales países de exportación de la región del Maule para agosto de 2017 fueron Estados Unidos concentrando un 13,6% de las exportaciones. Le sigue China con un 9,7%, Brasil con un 6,4%, Japón con un 6,0% y Taiwán con un 5,8% del total de las exportaciones.

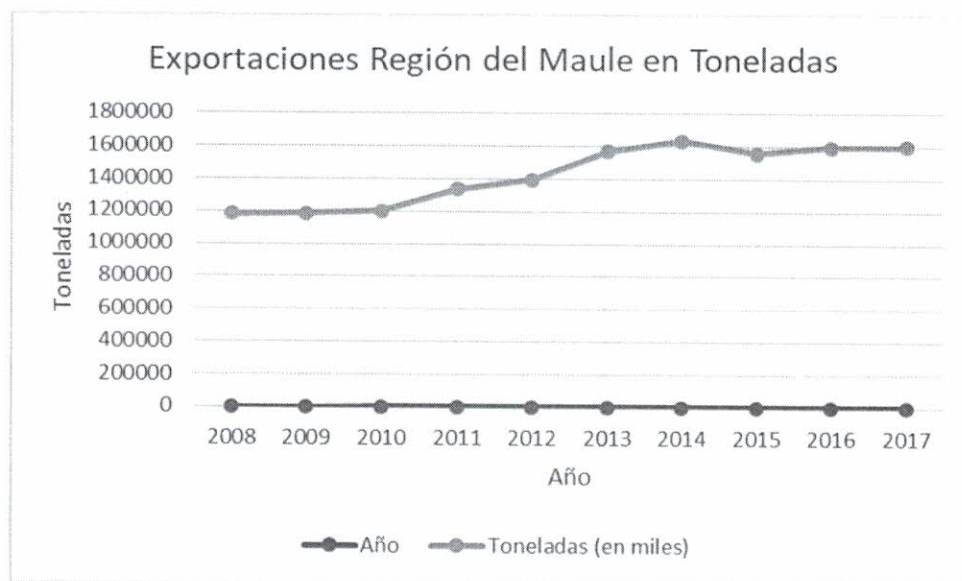
2.3.3. Exportaciones históricas de la Región del Maule.

A continuación, se presenta un cuadro con las exportaciones históricas de la región del Maule:

Año	Toneladas (en miles)	Miles US\$ FOB
2008	1.182.423	1.349.670
2009	1.185.967	1.164.447
2010	1.198.493	1.397.886
2011	1.335.322	1.762.406
2012	1.394.213	1.901.091
2013	1.569.120	2.059.078
2014	1.634.689	2.245.054
2015	1.555.278	2.000.813
2016	1.594.196	2.083.247
2017	1.599.902	2.035.755

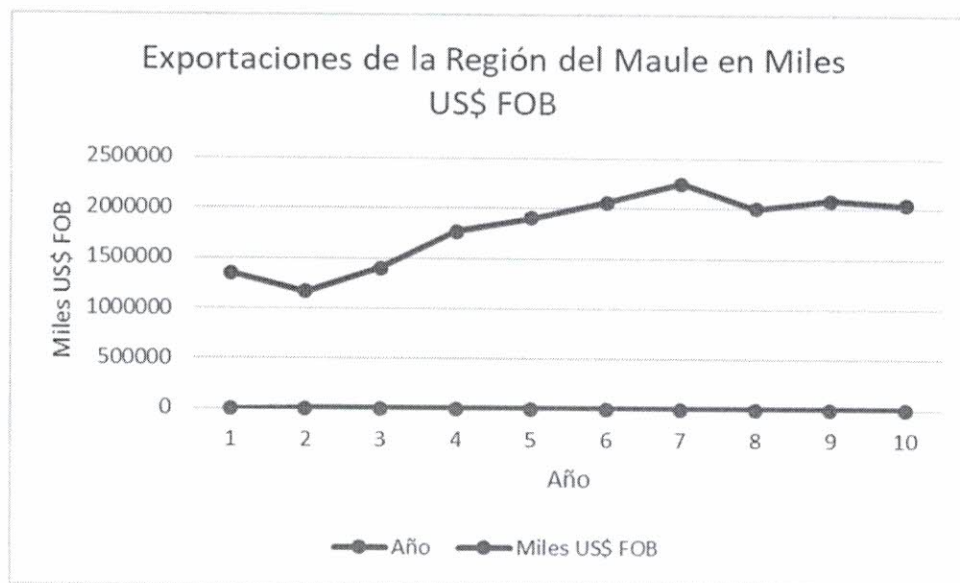
Fuente: elaboración propia 2018. Información ODEPA

Gráfica Exportaciones históricas de la Región del Maule en Toneladas (en miles).



Fuente: elaboración propia, 2018

Gráfica Exportaciones históricas de la Región del Maule en US\$ FOB



Fuente: elaboración propia, 2018

3. Conclusiones

Luego de recuperar todos los estudios técnicos realizados en la costa de la Región, además de la actualización de los datos económicos pertinentes para efectos de este informe, la conclusión es solo una: hace 20 años era factible la construcción de un puerto comercial en la región y hoy lo es más aún.

Todos los estudios técnicos muestran la posibilidad real de la construcción de obras en la costa. Aunque nuestra zona no posee las condiciones geográficas naturales, a diferencia de las bahías de Valparaíso o Bío-Bío, el avance de las tecnologías en materias de construcción e ingenierías hoy es mucho más factible que hace 20 años.

Por su parte, en tanto el Ministerio de Obras Públicas realizó los estudios citados generó la ingeniería para construir los abrigos suficientes, y así garantizar las aguas calmas necesarias para la correcta operación portuaria.

En términos económicos, ese mismo estudio proyectaba que la producción de la Región solo aumentaría en unas 500.000 toneladas en los próximos 20 años, pasando de 1.090.000 en el año 1997, a 1.600.000 en los años venideros. No obstante, la producción regional sostuvo un crecimiento positivo los últimos años alcanzando la cifra de 2.600.000 toneladas el año 2017 y con una proyección de crecimiento del 35 % más durante los próximos 5 años, según fuentes de la ODEPA.

En materia de logística, hace 20 años no contábamos con la extensa red de carreteras y caminos secundarios que hoy permiten el desarrollo del rubro forestal. Ejemplo de esto es el uso de camiones con un alto tonelaje, pues esto evidencia que nuestra red vial se encuentra en óptimas condiciones para recibir el gran flujo de carga que un puerto puede generar. Es necesario también, considerar el Paso Internacional Pehuenche, que se encuentra operativo y en constantes inversiones para establecerse como una alternativa real al paso Los Libertadores. Por otro lado, actualmente, se encuentra en ejecución mejoras en la ruta CH115, ruta que une la ruta 5 y el paso fronterizo mencionado; sus instalaciones, hoy son provisorias, pero en poco tiempo serán ya definitivas, emulando el sistema de Paso Fronterizo Cristo Redentor de la comuna de Los Andes.

Desde el punto de vista técnico portuario es factible construir un puerto comercial en la VII Región, específicamente en el puerto Maguillines. Debido a la conectividad entre este sector y los pasos fronterizos, las rutas nacionales y la accesibilidad terrestre con regiones cercanas al Maule – O'Higgins, Ñuble, Bío-Bío es evidente que la colocación de un puerto en la Región del Maule la transformaría en punto estratégico para el comercio centro-sur del país, posibilitando un crecimiento de la calidad de vida de los ciudadanos dentro y aledaños a la región.

Desde el punto de vista económico, con base al volumen de cargas estipuladas, que van en aumento, los ingresos que se generarán cada vez más altos y, en consecuencia, un puerto para la Región del Maule posibilita un crecimiento de la actividad económica. Además, en vista de la necesidad de transportar grandes cargas a varios puntos del mundo, una estancia portuaria permite una fácil salida y llegada de productos que sean favorables para el desarrollo de la región como un centro económico de innovación.

Nuestro compromiso es con el desarrollo de la región y para ellos hemos elaborado este resumen ejecutivo preliminar incorporando todos los aspectos que guardan relación con la implementación de tal inversión, además como Senador y junto a mi equipo nos ponemos a completa disposición de colaborar y facilitar la puesta en marcha de tan monumental e importante obra para la zona central del país.

Oficina Parlamentaria Senador Juan Castro Prieto

Agosto 2018.