



Actualización de impactos y grupos de interés asociados al hinterland de EMPORMONTT

2021

Gerencia Comercial y de Desarrollo Sostenible
Empresa Portuaria Puerto Montt

INDICE

1. Zona de influencia de EMPORMONTT año 2021.
2. Principales grupos de interés asociados al hinterland 2021.
3. Principales impactos sociales, ambientales y económicos.

1. ZONA DE INFLUENCIA AÑO 2021: Generalidades.

Los puertos constituyen un eslabón fundamental en la cadena logística, como las instalaciones que permiten la transferencia modal entre el transporte marítimo y el transporte terrestre, tanto en el comercio global y de cabotaje de cargas, como de pasajeros.

En este contexto, en general los puertos están localizados en zonas de aguas tranquilas, de buena profundidad y debidamente protegidas, tales que permitan el arribo y estadía de las embarcaciones para sus faenas de transferencia. Por otra parte, debidamente conectados con la infraestructura vial y ferroviaria del país, de tal manera que puedan acceder las cargas que requieren el intercambio comercial, y los pasajeros, su correspondiente transporte de un punto a otro del territorio.

En cuanto a su funcionalidad los principales clientes de los puertos son dos:

a) Las cargas (que requieren el intercambio modal):

Estas son de diversa índole y características, las que podemos clasificar según su tipo en carga fraccionada (carga general), graneles sólidos (carbón, granos, fertilizantes y sal), graneles líquidos (ácido sulfúrico, aceites en general y combustibles) y contenedores. Por su distinta naturaleza, también dan origen a puertos multipropósito – o en los cuales se puede transferir todo tipo de productos – y puertos especializados, en los cuales la infraestructura está definida para el movimiento de algún tipo de carga específico. Es el caso de los combustibles en los graneles líquidos, los que requieren de elementos de atraque para las naves, cañerías de conexión a tierra y estanques de almacenamiento.

Los pasajeros: Al igual que las cargas, los pasajeros requieren de intercambio modal – de una nave a un medio terrestre y viceversa – donde las instalaciones portuarias cuentan con la especialización suficiente que permite este intercambio. En general, en el caso chileno no existen puertos especializados en la transferencia de pasajeros, las naves que los transportan utilizan los mismos sitios de atraque que las naves de carga. En tierra, cuentan con instalaciones necesarias para los trámites de control y movilización terrestre de traslado y conectividad, como es en el caso de EMPORMONTT.

b) Las naves:

Para el transporte marítimo de las cargas y pasajeros, se requiere de naves que puedan movilizar los pasajeros y las mercaderías entre los distintos puertos de origen y destino respectivamente. Dichas naves, deberán contar con las características necesarias tales que permitan realizar el transporte correspondiente. En el caso de los pasajeros, cuentan con cabinas, asientos e instalaciones de apoyo (baños, cafetería, comedores, etc.), según sea el tipo de viaje correspondiente.

Es así como también, al igual que en el caso de los puertos, existen naves especializadas según el tipo de carga, las hay multipropósito o de carga general, de productos a granel secos como

fertilizantes y granos, líquidos como combustibles y de contenedores, como así también de pasajeros en los distintos tipos.

Así entonces, los puertos con su infraestructura y equipamiento correspondiente, estratégicamente ubicados y debidamente conectados, realizan la prestación adecuada y eficiente de los servicios de intercambio modal asociados, ya sean éstos relacionados con actividades comerciales de exportación, importación y cabotaje respectivamente de la carga como de los pasajeros.

1.1. Entorno de la zona.

Puerto Montt y sus alrededores se caracterizan en forma muy especial, como una zona activa e históricamente muy relacionada con el transporte marítimo, por su condición de punto terminal de infraestructura terrestre del país, en su carácter de conectividad para la isla de Chiloé y el territorio sur austral.

Todo ello permite resolver problemas de movilidad de la población, como así también realizar transportes asociados a la actividad pesquera e industrial de la zona, con fuerte participación de astilleros y maestranzas requeridas para el rubro.

Contribuyen en forma extraordinariamente favorable al desarrollo de la actividad marítima, las inmejorables condiciones geográficas de la zona que, con su gran cantidad de canales y fiordos, como así también la importante altura de variación de mareas, facilitan la navegación y seguridad en sus desplazamientos, muy distintas a los existentes en las otras regiones, especialmente las condiciones de mar abierto en el centro y norte del país.

Complementariamente, por las actividades propias de la población, relacionadas tanto con la compra de bienes y servicios, como por sus necesidades de desplazamiento y comunicación, la conectividad marítima constituye el pilar fundamental de la misma. A las que se agrega paulatinamente el factor turismo, la necesidad de conocer nuevas zonas del país, absolutamente privilegiadas por su entorno virgen y natural.

Todas estas múltiples actividades realizadas en la zona requieren de instalaciones y terminales portuarios que permitan la conectividad entre los modos de transporte terrestre y marítimo respectivamente. Es así como surgen múltiples tipos y diferentes localizaciones, relacionados con las distintas actividades comerciales y económicas, tanto de las industrias regionales, como de las personas que la habitan y las que crecientemente la visitan.

Al efecto, cuenta con servicios de transporte marítimo asociados a dichas actividades, como así también terminales portuarios en los cuales se desarrolla el intercambio modal correspondiente. Entre terminales portuarios podemos considerar las rampas de conectividad terrestre de la ruta 5, ruta 7 y otras de la región que permiten la realización integral del viaje. Es por ello, que en la zona resultan relevantes los movimientos de:

- Personas y vehículos
- Insumos y materias primas para las actividades económicas de la región, como agricultura, comercio, construcción e industria en general, particularmente para la salmonicultura.
- Productos terminados de la industria acuícola y del mar.
- Abastecimiento de alimentos a los salmones, tanto en las instalaciones de crianza de alevines y smolts, como en los centros de cultivo en el mar.

Todas ellas cuentan con problemáticas parecidas, en las cuales siempre un terminal portuario o un puerto forma parte de la estructura logística, la que permite resolver integralmente el problema de los servicios de transportes, de tal modo que una persona, un vehículo, un insumo, una materia prima, o un producto terminado, pueda llegar desde un origen dado hasta el correspondiente destino asociado. Incluso, en algunos casos, en ambos extremos participa un terminal portuario como parte de la estructura de transportes.

1.2. Definición de la zona de influencia

Para cada actividad y cadena logística en la que participa EMPORMONTT se asocian zonas de influencia:

Actividades	área de influencia
Atención a la industria agropuecuario y forestal	Sector agrícola de la región de Los Ríos hasta la región de Los Lagos y sector forestal desde la región de la Araucanía a la región de Los Lagos
Atención a la industria acuícola	Sectores de la producción acuícola desde la VI región hasta la XII región
Atención a la conectividad	X región de Los Lagos. Rampas de la X región: Ruta 7, Ruta 5 y Chiloé
Atención a la industria de cruceros	Sector turístico de la X región

2. Principales grupos de interés asociados al hinterland 2021.

EMPORMONTT es un actor relevante para los mayores mercados de la región como lo son la agricultura y la salmonicultura. Teniendo un papel relevante con la importación de graneles y como plataforma logística para la acuicultura de la décima, undécima y duodécima región.

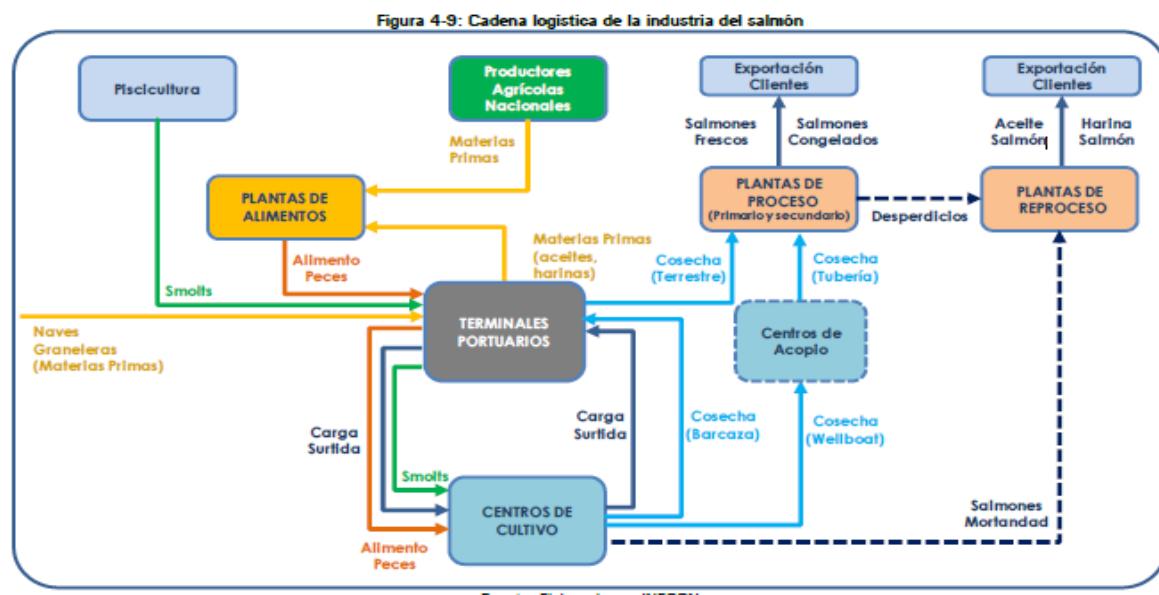
Cada una de las industrias a las que EMPORMONTT les entrega servicios logísticos tienen un modelo logístico asociado, que fue validado por la Comunidad Logística Portuaria del puerto en agosto del año 2020; sumado a los principales actores que formarán parte del grupo de interés.

Las cadenas logísticas en las que participa EMPORMONTT son:

2.1. Salmón:

La salmonicultura constituye la principal actividad industrial de la región y se encuentra íntimamente relacionada con el movimiento de servicios portuarios.

Constituye una cadena compleja, con múltiples nodos y relaciones entre el transporte terrestre y el transporte marítimo, éste último tanto de cabotaje - regional y nacional - como de importación y exportación.

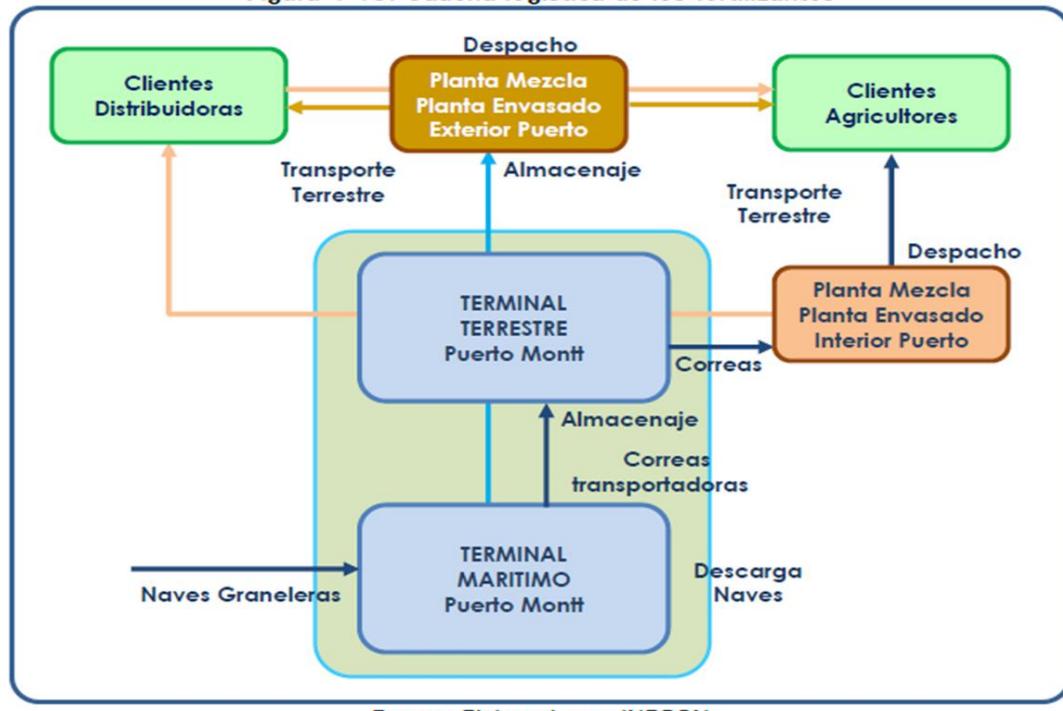


2.2. Fertilizantes:

Los fertilizantes se utilizan en el sector agrícola centro sur de nuestro país, con una proporción importante de consumo en la región de Los Lagos. Para ello, los distintos importadores, productores y distribuidores de los distintos tipos de fertilizantes cuentan con una estrategia y política general de abastecimiento.

Los productos son transportados vía marítima, tanto los producidos en el norte (salitre) como los importados que son la mayoría (urea, fosfatos, nitratos) para su desembarque, hasta los terminales portuarios establecidos en la logística integral, que corresponden a San Antonio, región del Bío Bío (Penco, Lirquén y Coronel) y Puerto Montt. En general, la gran mayoría de las naves transporta producto a granel de varios distribuidores y recalca en las tres zonas portuarias.

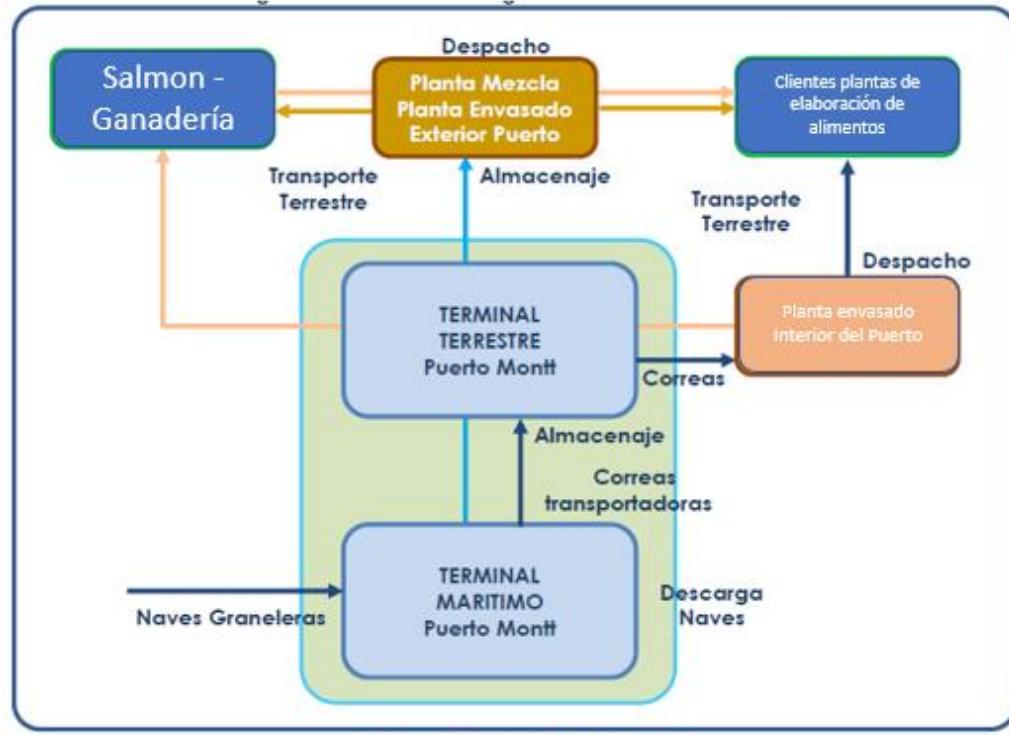
Figura 4-13: Cadena logística de los fertilizantes



Fuente: Elaborado por INECON

2.3. Granos Vegetales:

Los granos de origen vegetal como soya, maíz, trigo y gluten son utilizados principalmente como materia prima para plantas de elaboración de alimento de animales. En la Décima región destaca la producción de alimentos de salmónidos. Su cadena logística es la siguiente:



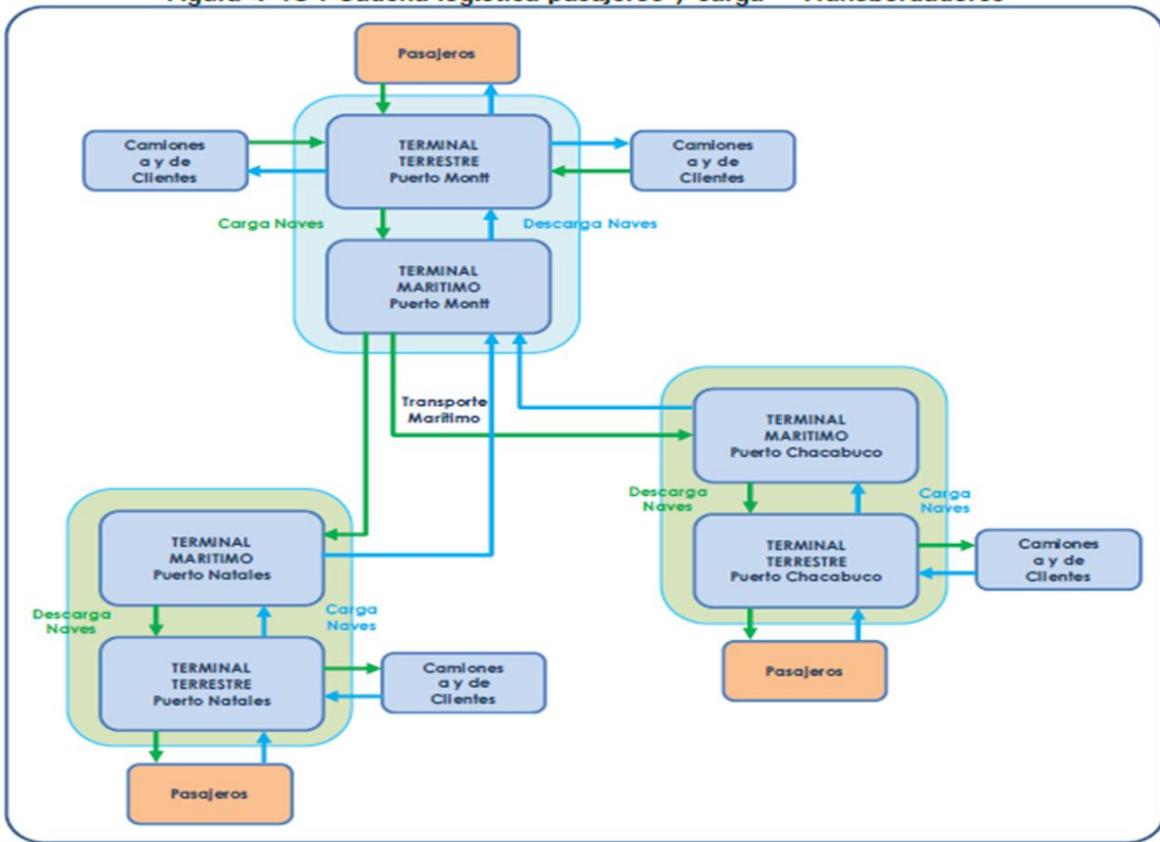
Fuente: Elaborado por INECON

2.4. Pasajeros Nacionales:

En la zona de influencia de Puerto Montt, el flujo de pasajeros es diverso y corresponde a distintos tipos de personas, según la actividad que realizan, algunos son por movimientos de conectividad, otros por aspectos laborales y otros por turismo.

Desde estos nodos, se originan los flujos que forman parte de la cadena logística global de los pasajeros analizados.

Figura 4-18 : Cadena logística pasajeros y carga – Transbordadores



Fuente: Elaborado por INECON

2.5. Pasajeros Internacionales:

Dada la característica de este servicio, no se considera como una cadena relevante para su descripción desde el punto de vista de requerimientos portuarios específicos.

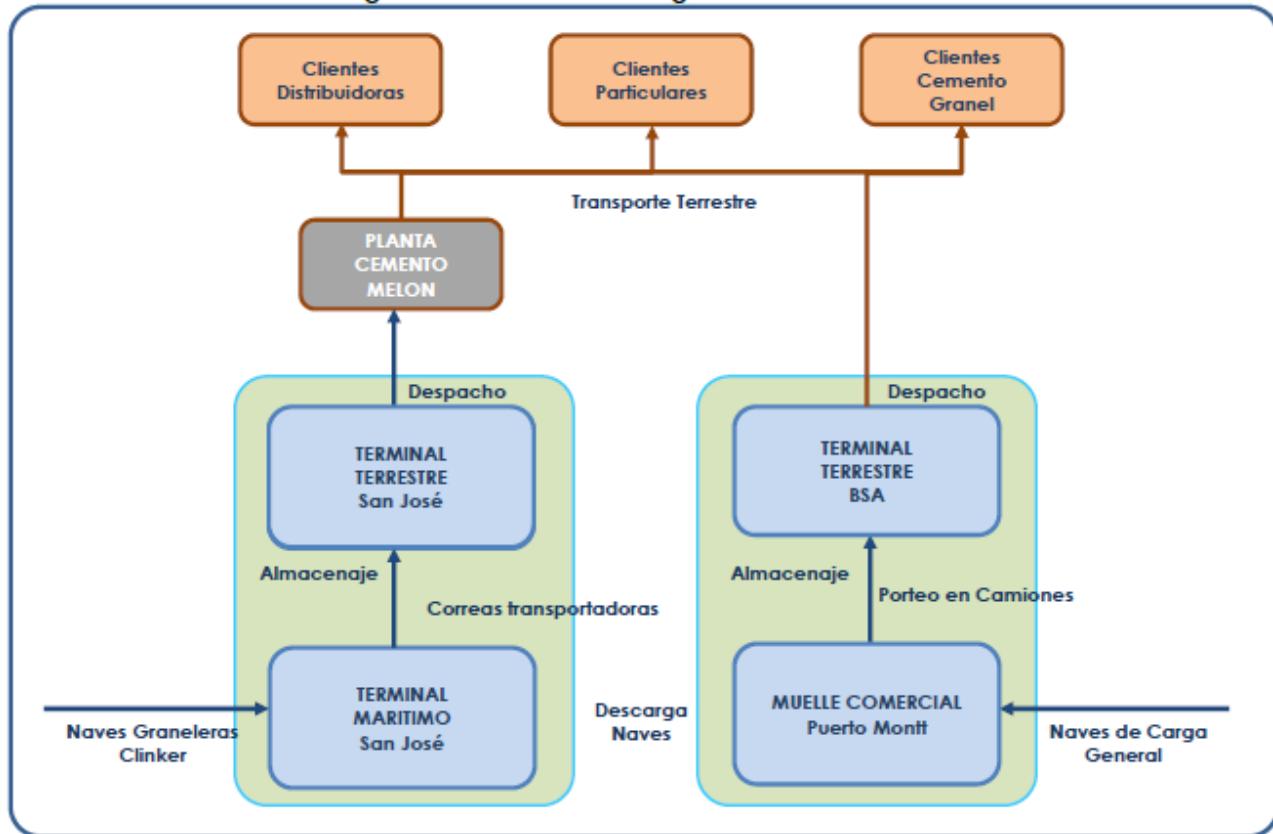
Fundamentalmente, esta actividad se relaciona con la recepción de pasajeros para la visita por el día a diversos lugares regionales, de distintas zonas de interés turístico cercanas, como lagos, ríos, volcanes y termas, ya que en la tarde regresan a la nave.

Desde el punto de vista portuario; si se incorporó su análisis en la caracterización de la zona de influencia.

2.6. Cemento:

Se importa cemento envasado o en bolsas-bigbags mediante transporte marítimo hasta el puerto de Puerto Montt, para luego por transporte terrestre entregar a distribuidores y constructoras, desde sus propias instalaciones de almacenamiento y distribución, ubicadas en ruta 5 sur km 6, sector Chin.

Figura 4-11: Cadena logística del cemento



Fuente: Elaborado por INECON

2.7 Grupos de interés de la zona de influencia:

Grupo	Sub-Grupo	Forma de Interacción y comunicación
1. Clientes	Consignatarios de carga de graneles sólidos y líquidos Empresas operadoras logísticas y portuarias Navieras Salmoneros Agencias Pasajeros nacionales e internacionales Arrendatarios	Reuniones presenciales y vía remota, llamadas telefónicas, correos, pagina web, otros.
2. Trabajadores	Colaboradores permanentes Familia de colaboradores Contratistas o colaboradores externos Sindicatos	Reuniones presenciales y vía remota, actividades de la empresa, encuestas, reuniones de comités paritario/bipartito, trato diario, almuerzos, correos, web, otros.
3. Proveedores	Bienes Servicio	Reuniones presenciales y remota, visitas, teléfonos, correo.
4. Comunidad Local	Junta de Vecinos Pescadores Artesanales Comercio local Actores del Muelle	Reuniones consejo ciudad puerto, web, canal de denuncias, visitas, otros.
5. Autoridades	Marítimas Regionales Locales	Participación en mesas de trabajo regionales, reuniones consejo ciudad puerto, eventos, web, visitas programadas.
6. Colectivos/Organizaciones	ONG Trabajadores marítimos portuarios (estibadores)	Reuniones con dirigentes, visitas, correos, otros.
7. Alta dirección	Directorio	Reuniones de directorio, actividades adicionales de la empresa, pagina web, otros.
8. Servicios Públicos	SAG Aduanas Sernapesca Seremi de salud Capitanía de Puerto Autoridades ambientales Inspección del Trabajo	Reuniones presenciales y remotas, decretos, visitas, teléfono, correo, pagina web, otros.
9. Comunidad Logística	Trasportistas terrestres Empresas de estiba Autoridades regionales Navieras Salmoneros MITT	Correos, visita instalaciones en la operación, otros

Actividades	Grupo de interés	área de influencia
Atención a la industria agropuecaria y forestal	1. Clientes 2. Trabajadores 3. Proveedores 6. Colectivos/Organizaciones 8. Servicios Públicos	Sector agrícola de la región de Los Ríos hasta la región de Los Lagos y sector forestal desde la región de la Araucanía a la región de Los Lagos
Atención a la industria acuícola	1. Clientes 2. Trabajadores 3. Proveedores 4. Comunidad Local 5. Autoridades 6. Colectivos/Organizaciones 8. Servicios Públicos 9. Comunidad Logística	Sectores de la producción acuícola desde la VI región hasta la XII región
Atención a la conectividad	1. Clientes 2. Trabajadores 3. Proveedores 4. Comunidad Local 5. Autoridades 8. Servicios Públicos	X región de Los Lagos. Rampa de la X región: Ruta 7, Ruta 5 y Chiloé
Atención a la industria de cruceros	1. Clientes 2. Trabajadores 3. Proveedores 4. Comunidad Local 5. Autoridades 6. Colectivos/Organizaciones 8. Servicios Públicos 9. Comunidad Logística	Sector turístico de la X región

3. Principales impactos sociales, ambientales y económicos.

DIMENSIÓN ECONÓMICA				
ACTIVIDAD	RIESGO	IMPACTO	CAUSA (INTERNA/EXTERNA)	ÁREA DE INFLUENCIA
Atención a la industria agropecuaria y forestal	Externo: Aumento o disminución en la producción. Cambios legislativos que afecten los volúmenes de transferencia. Cambios económicos externos que afecten los precios de los productos transferidos.	Mayores/menores fuentes laborales. Mayor/menor PGB.	Cambios en los precios y condiciones de venta internacional de los productos que se transfieren en la región	Agropecuaria desde la región de Los Ríos a la región de Los Lagos. Forestal desde la región de La Araucanía a la región de Los Lagos
	Interno: Afectación a la cadena logística por problemas operativos, no cumplimiento de los rendimientos establecidos o catástrofes	Incumplimientos contractuales, encarecimiento de los productos y eventual pérdida de clientes	Operadores logísticos deficientes y Empresa Portuaria con operación mermada	
Atención a la industria acuícola	Externo: Aumento o disminución en la producción. Cambios legislativos que afecten los volúmenes de transferencia. Cambios económicos externos que afecten los precios de los productos finales.	Mayores/menores fuentes laborales. Mayor/menor PGB.	Cambios en los precios y condiciones de venta internacional de los productos que se transfieren en la región	Sectores de la producción acuícola desde la VI región hasta la XII región
	Interno: Afectación a la cadena logística por problemas operativos, no cumplimiento de los rendimientos establecidos o catástrofes	Incumplimientos contractuales, encarecimiento de los productos y eventual pérdida de clientes	Operadores logísticos deficientes y Empresa Portuaria con operación mermada	
Atención a la industria de conectividad	Externo: Aumento o disminución de transporte de pasajeros por catástrofes, factores climáticos o factores sanitarios. Cambios en el convenio rampas (presupuestos)	Mayores/menores fuentes laborales.	Factores climáticos. Baja en el presupuesto del convenio de rampas	X región de Los Lagos. Rampas de la X región: Ruta 7, Ruta 5 y Chiloé
	Interno: Afectación a la cadena logística por problemas operativos, no cumplimiento de los rendimientos establecidos o catástrofes a la infraestructura portuaria	Incumplimiento del convenio rampas con el MTT, encarecimiento del servicio.	Operación de la Empresa Portuaria mermada.	
Atención a la industria de cruceros	Externo: Aumento o disminución de transporte de pasajeros por catástrofes, factores climáticos o factores sanitarios	Mayores/menores fuentes laborales. Mayor/menor PGB.	Situación económica internacional, situación política nacional e internacional. Clima	Sector turístico de la X región
	Interno: Afectación a la cadena logística por no renovación del ISPS, problemas operativos, no cumplimiento la adecuada atención o catástrofes a la infraestructura portuaria	Daño reputacional por no atención al sector turismo	Operación de la Empresa Portuaria mermada.	

DIMENSIÓN AMBIENTAL				
ACTIVIDAD	RIESGO	IMPACTO	CAUSA (INTERNA/EXTERNA)	ÁREA DE INFLUENCIA
Atención a la industria agropecuaria y Forestal	Acumulación de residuos provenientes de las operaciones de transferencia de carga que podrían generar contaminación visual, acústica o malos olores	Ambiente en el puerto no adecuado para la recepción de clientes y proveedores, lugar de trabajo no apto ni seguro y mala imagen de la empresa	Interna: Gestión deficiente de la empresa	Sector agrícola de la región de Los Ríos hasta la región de Los Lagos. Sector Forestal desde la Araucanía a la región de Los Lagos
Atención a la industria acuícola	Incumplimiento normativo en el manejo de la biomasa o pertrechos (bioseguridad)	Pérdida de clientes y de biomasa no apta para exportación	Interna: Gestión deficiente de la empresa	Sectores de la producción acuícola desde la VI región hasta la XII región
Atención a la industria de conectividad	Acumulación de residuos domiciliarios en rampas	Mala imagen de la empresa y posibles accidentes	Interna: Gestión deficiente de la empresa	X región de Los Lagos. Rampa de la X región: Ruta 7, Ruta 5 y Chiloé
Atención a la industria de cruceros	Acumulación de residuos en el puerto. Operaciones paralelas contaminantes	Ambiente en el puerto no adecuado para la recepción de turistas. Mala imagen empresa y mala imagen País	Interna: Gestión deficiente de la empresa	Sector turístico de la X región

DIMENSIÓN SOCIAL				
ACTIVIDAD	RIESGO	IMPACTO	CAUSA (INTERNA/EXTERNA)	ÁREA DE INFLUENCIA
Atención a la industria agropecuaria y forestal	Accidentabilidad por manejo de cargas u otros	Accidentes graves dentro del puerto, solvencia económica a los colaboradores	Internas.	Sector agrícola de la región de Los Ríos hasta la región de Los Lagos. Sector Forestal desde la Araucanía a la región de Los Lagos
Atención a la industria acuícola	Generación de empleo e impacto vial (sociambiental)	accidentes de tránsito y desgaste de las vías urbanas		Sectores de la producción acuícola desde la VI región hasta la XII región
Atención a la industria de conectividad	Internos: Cortar la cadena de conectividad Externos: Interferencia en la prestación del servicio de conectividad.	Encarecimiento de abastecimiento de las zonas que están afectas a la conectividad Incumplimiento de la conectividad	Internas: Deficiente operación de la Empresa Portuaria Externos: Toma de las instalaciones por terceros	X región de Los Lagos. Rampa de la X región: Ruta 7, Ruta 5 y Chiloé
Atención a la industria de cruceros	Generación de empleo en actividades económicas externas (turismo, transporte, etc)	Aumento/Disminución en el PGB	Internas (Operación eficiente) - Externas (estado político y económico nacional)	Sector turístico de la X región