

Conectividad, Competitividad y Sistema Portuario.



Mabel Leva – Jefa Unidad Proyectos Especiales
mleva@mtt.gob.cl
Antonio Dourthe – Jefe Departamento Ferroviario
adourthe@mtt.gob.cl

Contenido



1. ¿Qué necesitamos para planificar accesibilidad portuaria?
2. ¿Qué pasa hoy?
3. ¿Cómo nos hacemos cargo?
 1. Conectividad vial
 2. Ferrocarril





Falta de
conectividad limita
la capacidad y
competitividad
portuaria



Garantizar soluciones que se
complementen a tiempo con el
desarrollo de infraestructura y
demanda portuaria



¿Qué necesitamos para planificar accesibilidad portuaria?

Saber cuánto necesitamos

Proyecciones de
demanda

Corredores internacionales

Saber cuándo lo necesitamos

Análisis de capacidad
del sistema

Saber dónde lo necesitamos

Caracterización
Orígenes y Destinos de
las cargas

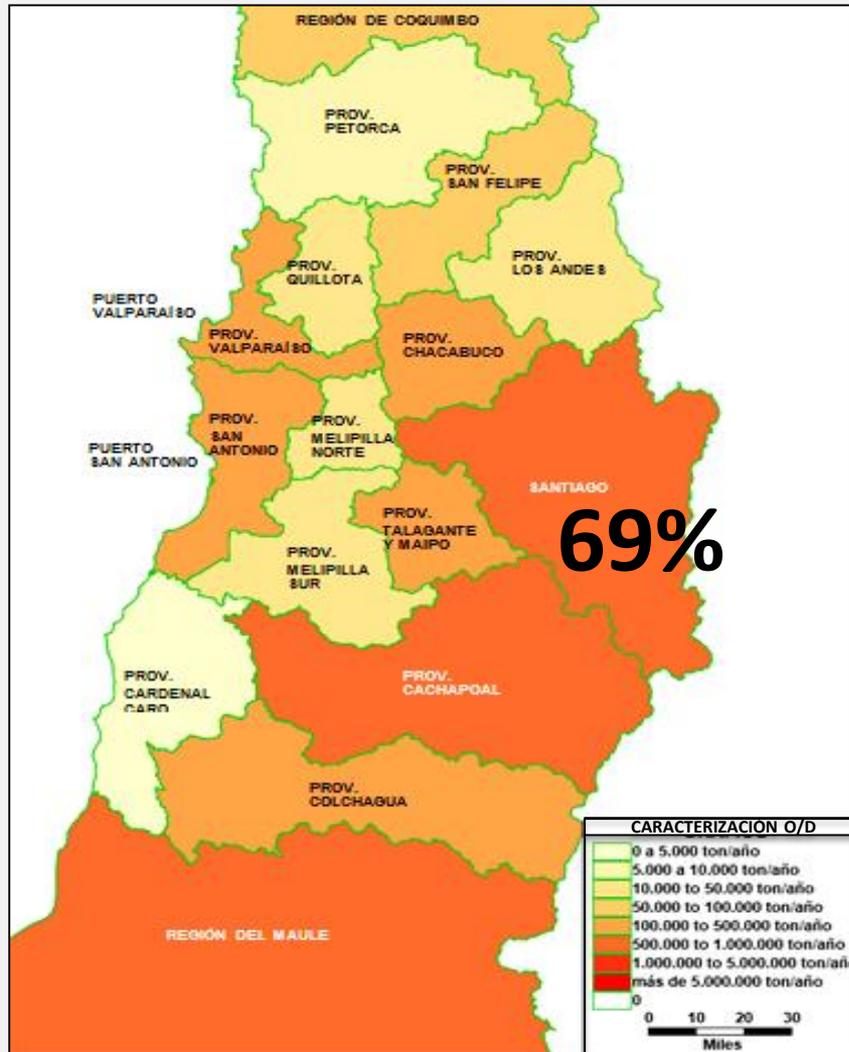
Saber cómo lo necesitamos

Diversificación de
modos



Caracterización estructura O/D de las cargas

Ejemplo: caracterización origen destino de la carga en contenedor de importación con origen en el Puerto San Antonio.



Contenido

1. ¿Qué necesitamos para planificar accesibilidad portuaria?

2. ¿Qué pasa hoy?

3. ¿Cómo nos hacemos cargo?

1. Conectividad vial

2. Ferrocarril

Principales problemas

- Infraestructura vial no diseñada para camiones
- Escasez de facilidades para camiones
- Estacionamientos no regulados
- Congestión en rutas
- Alto número de actores
- Falta de coordinación entre proyectos viales/ferroviarios

Contenido

1. ¿Qué necesitamos para planificar accesibilidad portuaria?

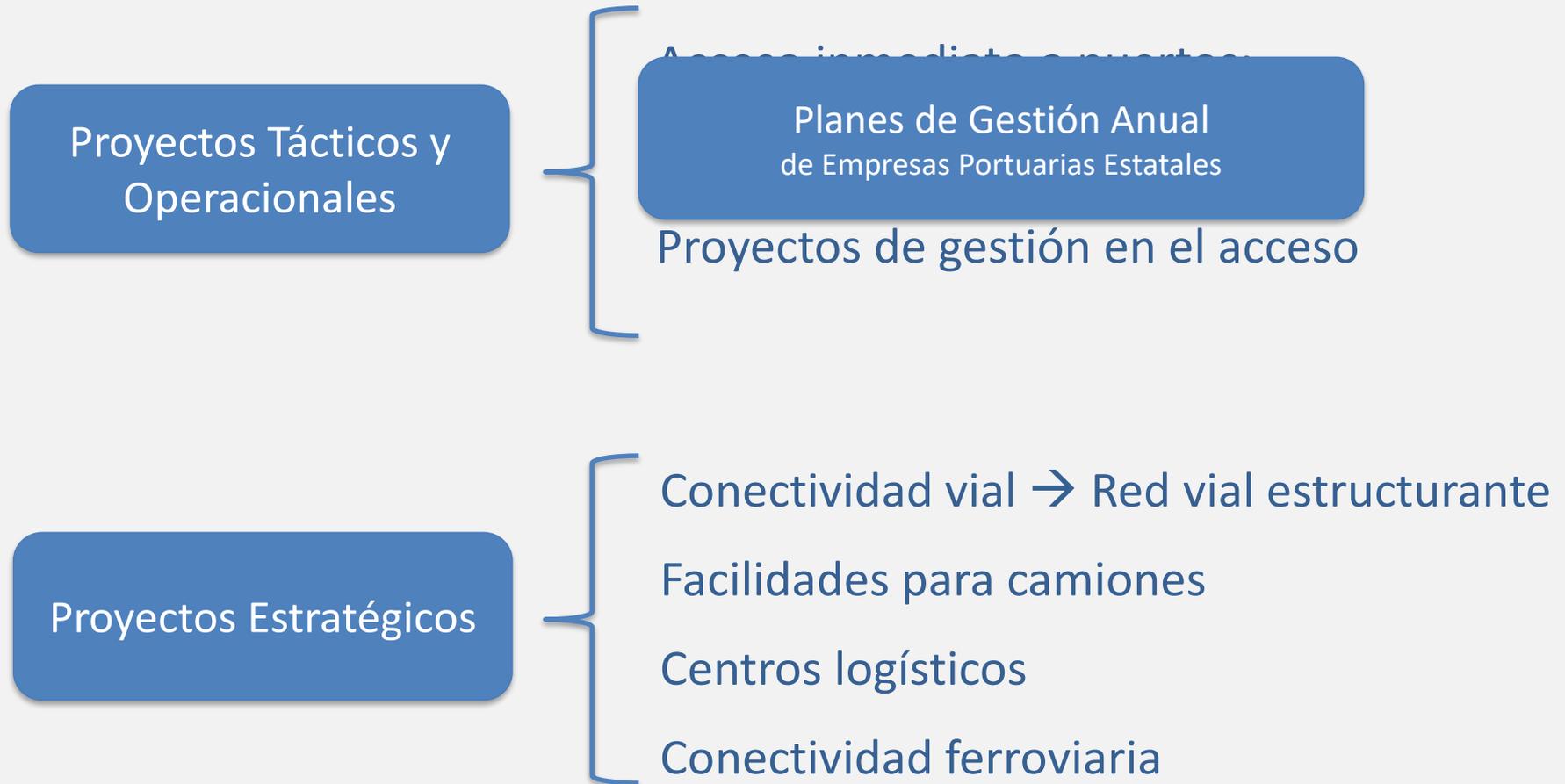
2. ¿Qué pasa hoy?

3. ¿Cómo nos hacemos cargo?

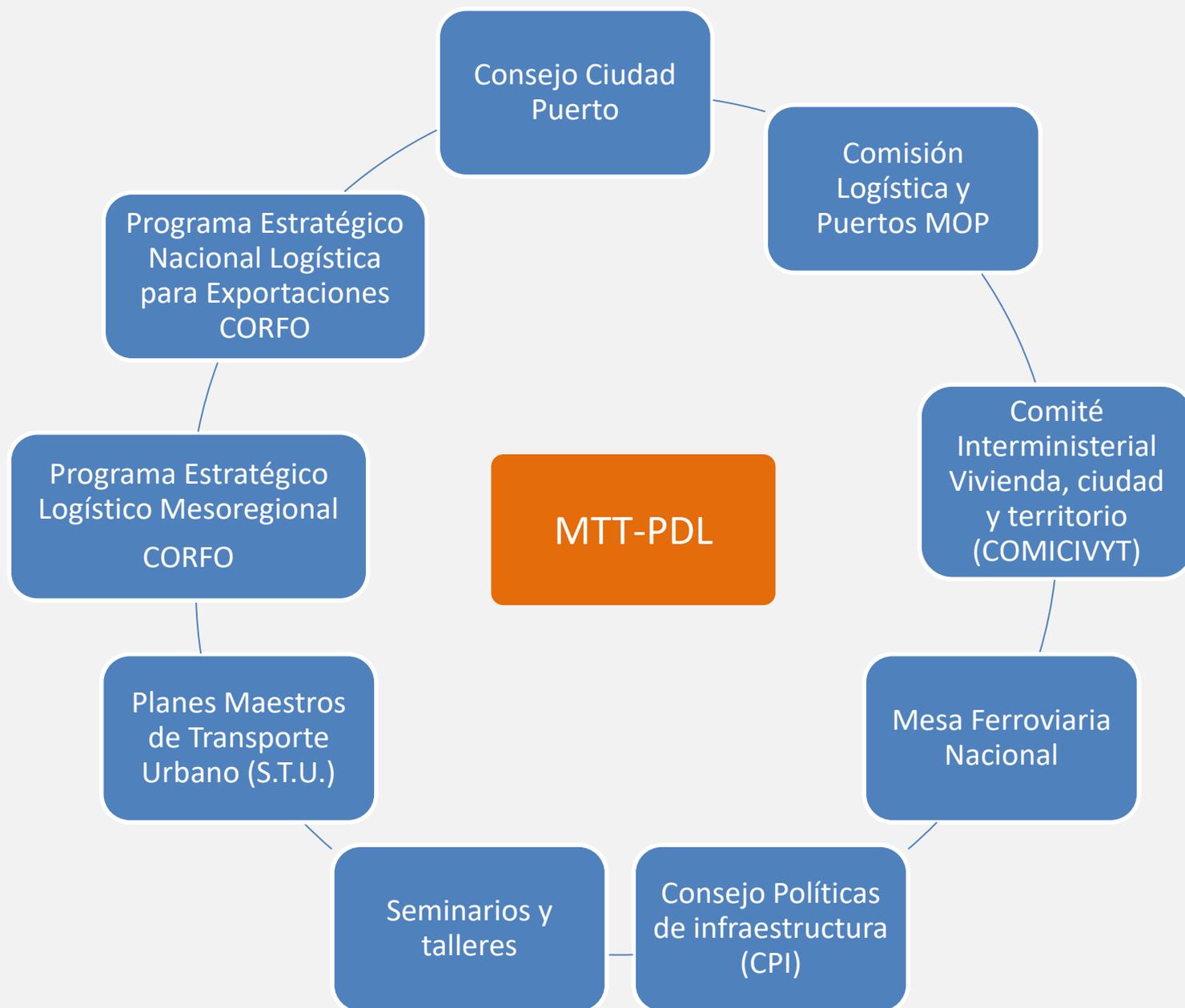
1. Conectividad vial

2. Ferrocarril

Tipos de Proyectos



Instancias de coordinación



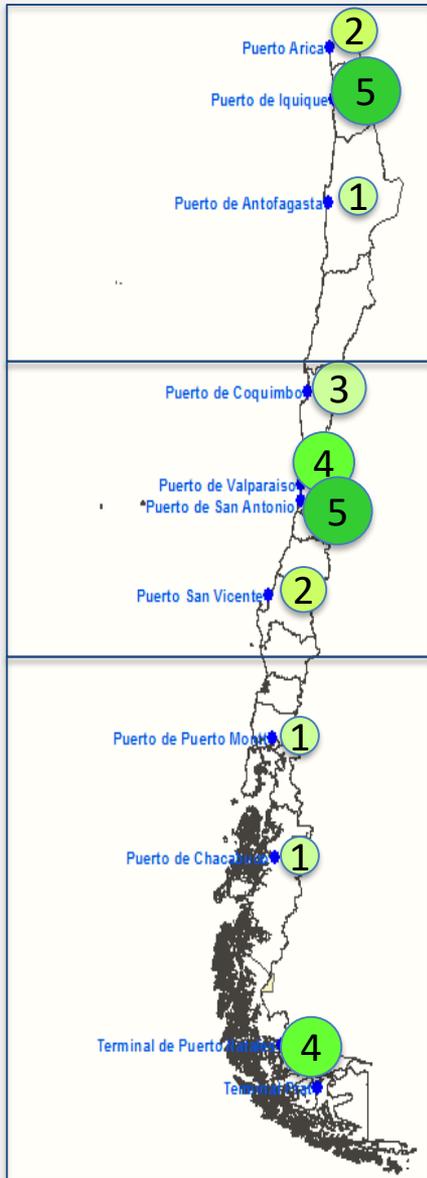
Contenido

1. ¿Qué necesitamos para planificar accesibilidad portuaria?
2. ¿Qué pasa hoy?
3. ¿Cómo nos hacemos cargo?

1. Conectividad vial

2. Ferrocarril

Proyectos viales



Zona Norte

- Total de 8 Proyectos
- 3 Estratégicos

Zona Centro Sur

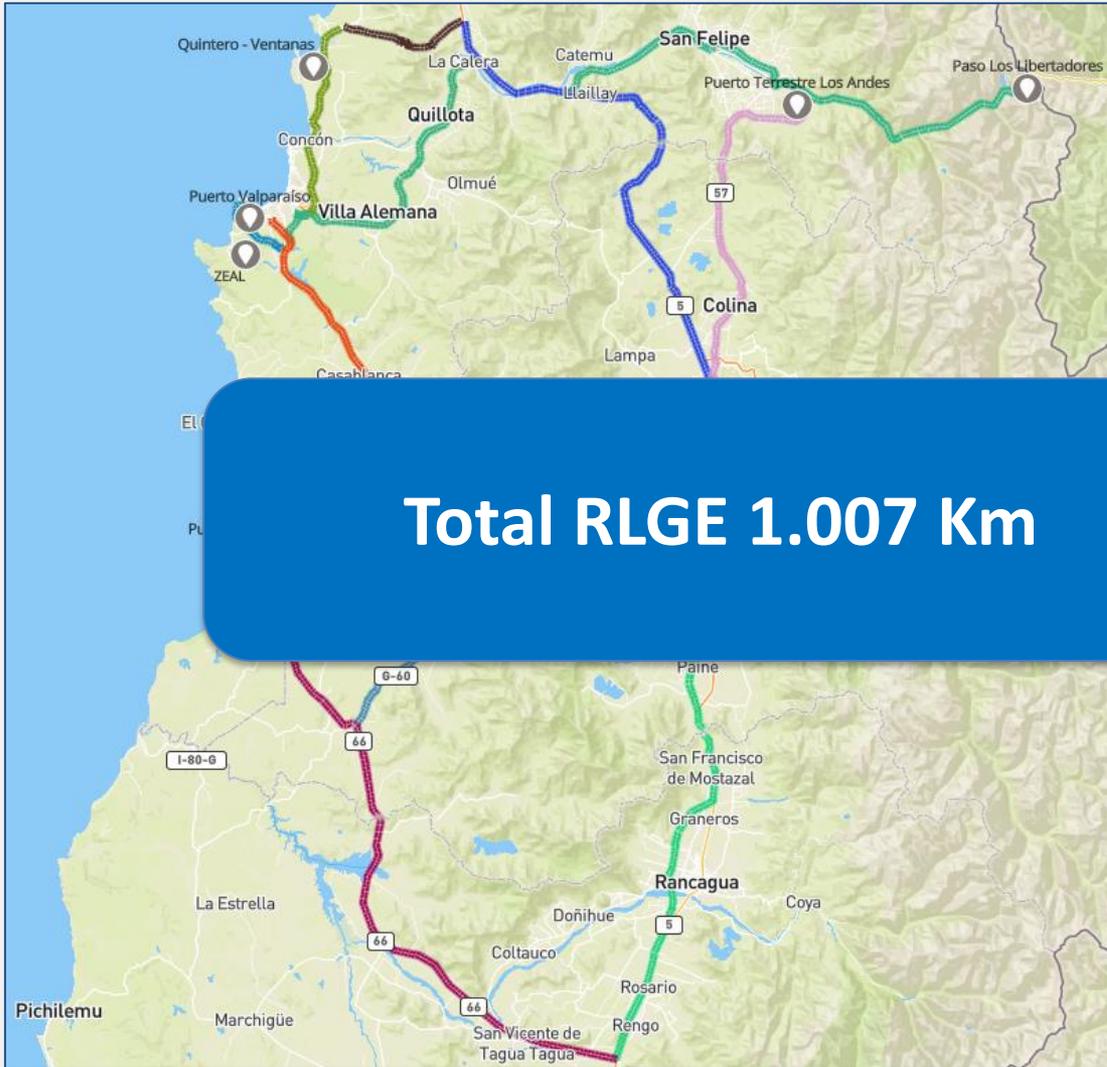
- Total de 14 Proyectos
- 8 Estratégicos

Zona Sur Austral

- Total de 6 Proyectos

28 Proyectos de accesibilidad vial portuaria en el país

Zona Central – Caso RLGE



Ruta RLGE	Km	Grupo
Ruta 68	108	Grupo Abertis
Ruta 78	109	Grupo Abertis
Ruta 5 - Gral. Velasquez	38	Grupo Abertis
Ruta 57	80	Grupo Abertis
Ruta 5 Sur (Stgo - Talca)	97	ISA Intervial
Ruta 5 Norte (Stgo - Los Vilos)	98	Global Vía
Ruta F90 (Stgo - Algarrobo)	30	Grupo Costanera
Ruta G94 - G962	23	Grupo Costanera
Ruta 60 Ch	168	Grupo Abertis
Ruta G60	37	Proceso Licitación
Ruta de La Fruta R66	135	Proceso Licitación
Camino la Pólvora	18	Dirección Vialidad
Camino Internacional	40	Dirección Vialidad
Ruta Nogales-Puchuncaví	26	OHL

12 rutas concesionadas o en proceso de concesión

Contenido

1. ¿Qué necesitamos para planificar accesibilidad portuaria?
2. ¿Qué pasa hoy?
3. ¿Cómo nos hacemos cargo?
 1. Conectividad vial
 2. Ferrocarril

DESAFIOS PARA CAPTURAR CARGA EN FERROCARRIL

CARGAS DE VOCACIÓN FERROVIARIA

Aquellas que por economías de densidad o escala su opción preferente es el ferrocarril.

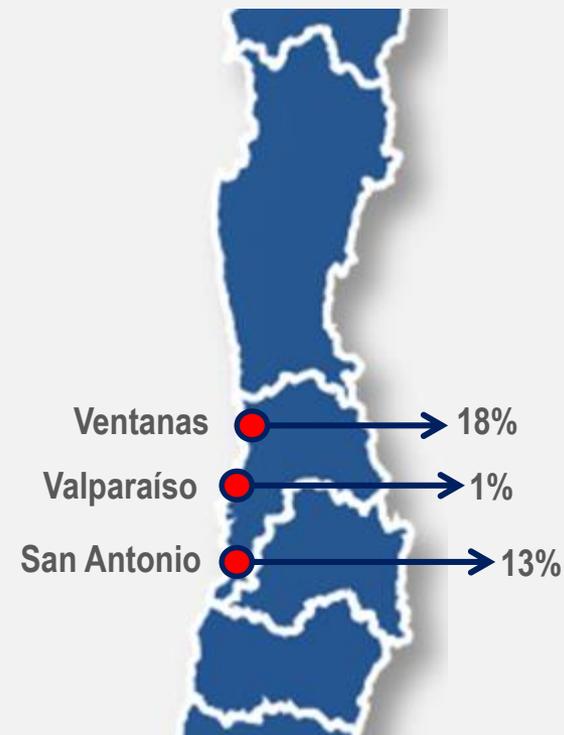


- Volúmenes, concentrados espacialmente en origen y destino
- Ser de alta densidad (kg/m³)
- Tener bajos requerimientos de cuidado en el transporte o transbordo.

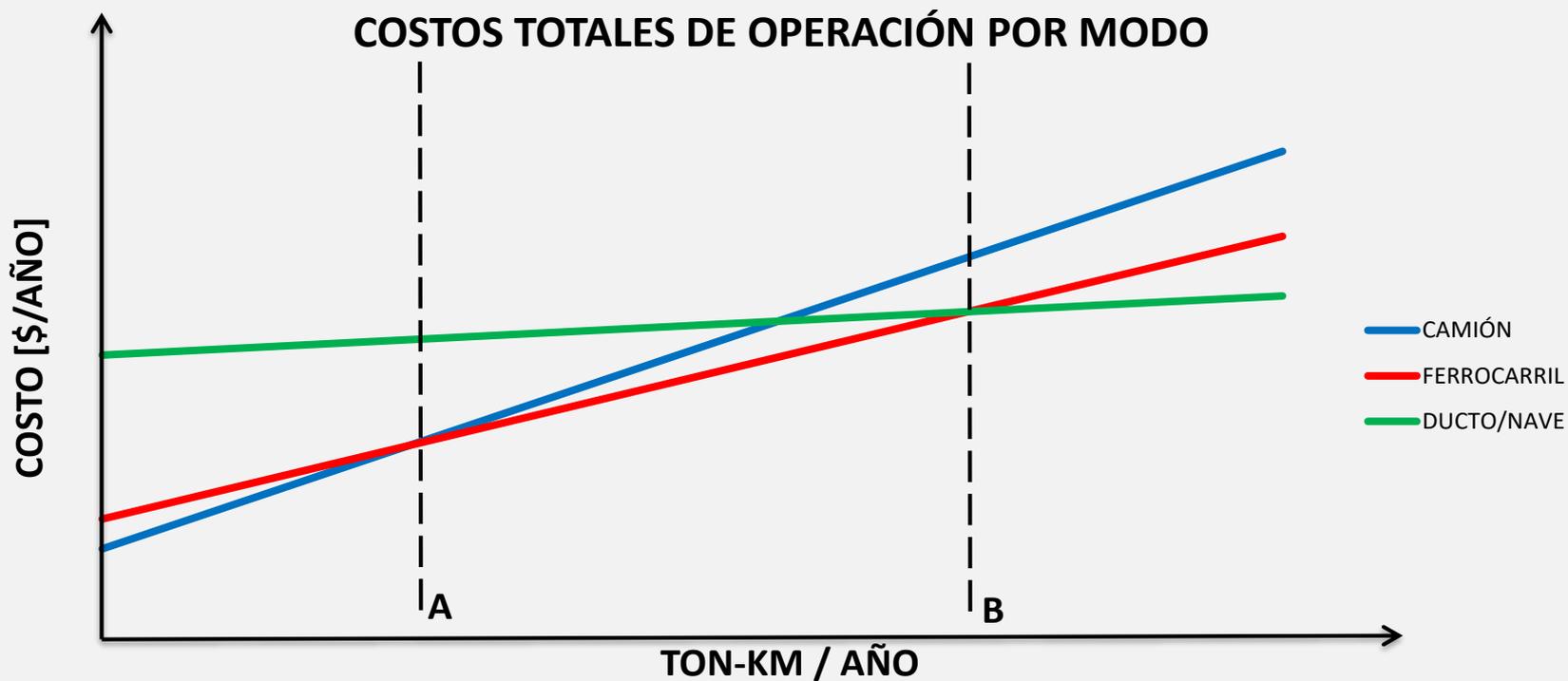


El desafío es seguir captando la participación del ferrocarril en las cargas de vocación ferroviaria y aumentar su participación en aquellas que no lo son, por lo que requieren integración con otros modos.

Participación FFCC en Puertos de la V Región

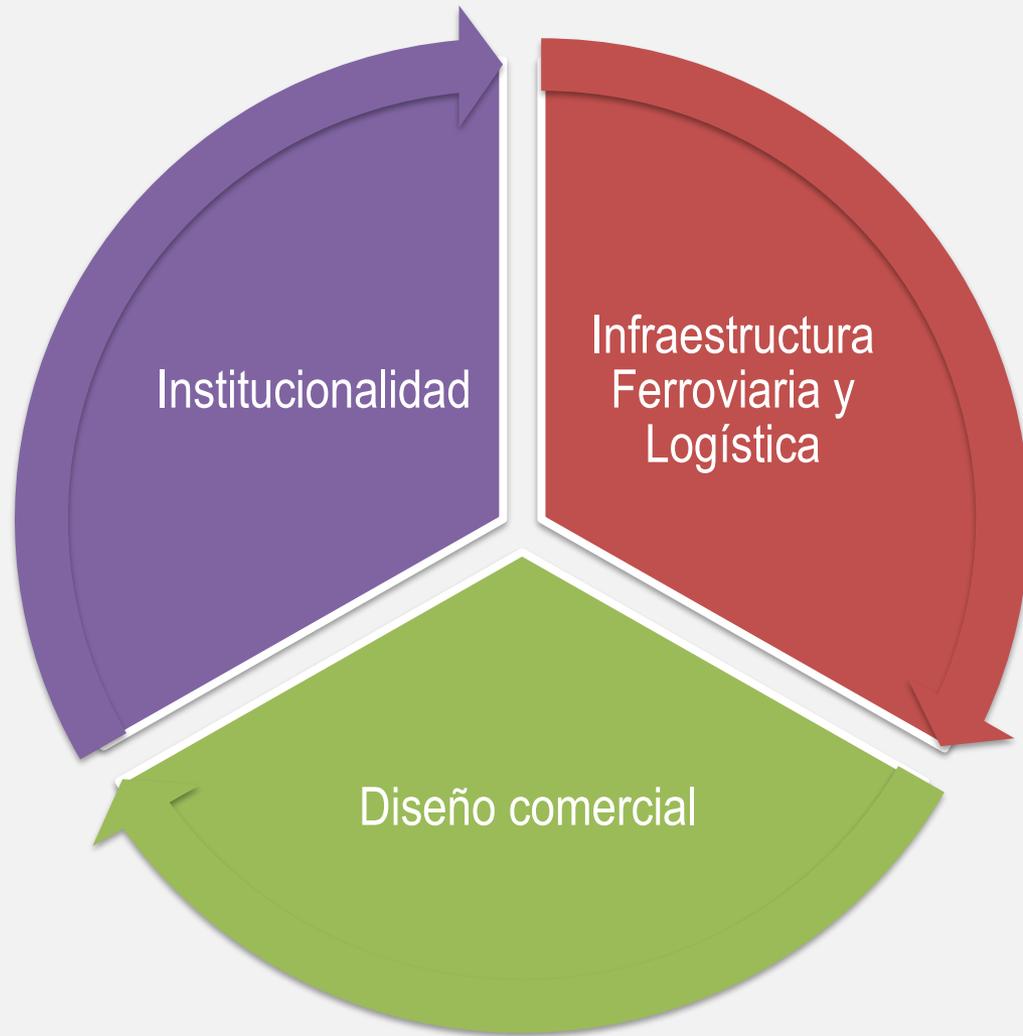


APROVECHAR EFICIENCIAS POR MODO



Fuente: Análisis de costos y competitividad de modos de transporte terrestre carga interurbana, Steer Davis 2011

ÁMBITOS DE ACCIÓN



ESTUDIOS MACROZONA CENTRAL

Prefactibilidad Corredores Ferroviarios Zona Central

- Análisis y evaluación de las inversiones en infraestructura y sistemas para aumentar transporte de carga por ferrocarril, con los puertos de la V región.

Prefactibilidad Corredor Ferroviario Santiago-Valparaíso

- Análisis y evaluación de un nuevo trazado, tanto para carga como para pasajeros de forma que este corredor sea competitivo con otros modos de transporte.

Prefactibilidad Corredor Ferroviario Santiago-Talca-Chillán-Concepción

- Análisis y evaluación del corredor, tanto para carga como para pasajeros, dimensionando las necesidades de inversión de cada uno de los servicios. También es parte de este estudio la proposición de un nuevo trazado ferroviario de carga que opere como bypass a la ciudad de Concepción.

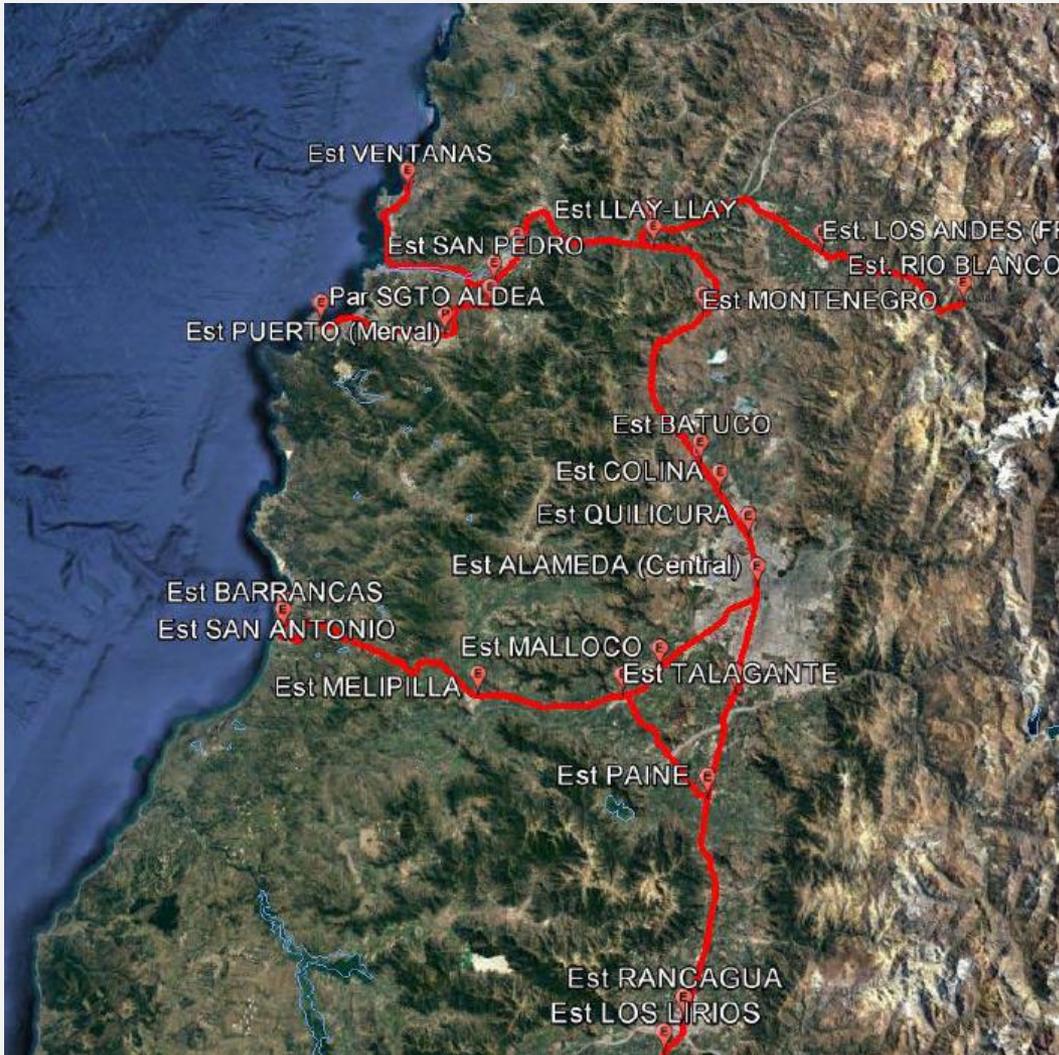
Análisis de Demanda CIM

- Estimar la demanda potencial de una Plataforma Logística (PL) que sirva a la carga transferida entre los terminales de carga de comercio exterior (COMEX) de la zona central y su hinterland.

Análisis Distribución de Carga en Gran Santiago

- Desarrollar un modelo de transporte de carga urbana que permita obtener indicadores de desempeño para analizar alternativas operacionales y de localización de una plataforma logística, que sirva a las cargas que se transfieren en el Gran Santiago.

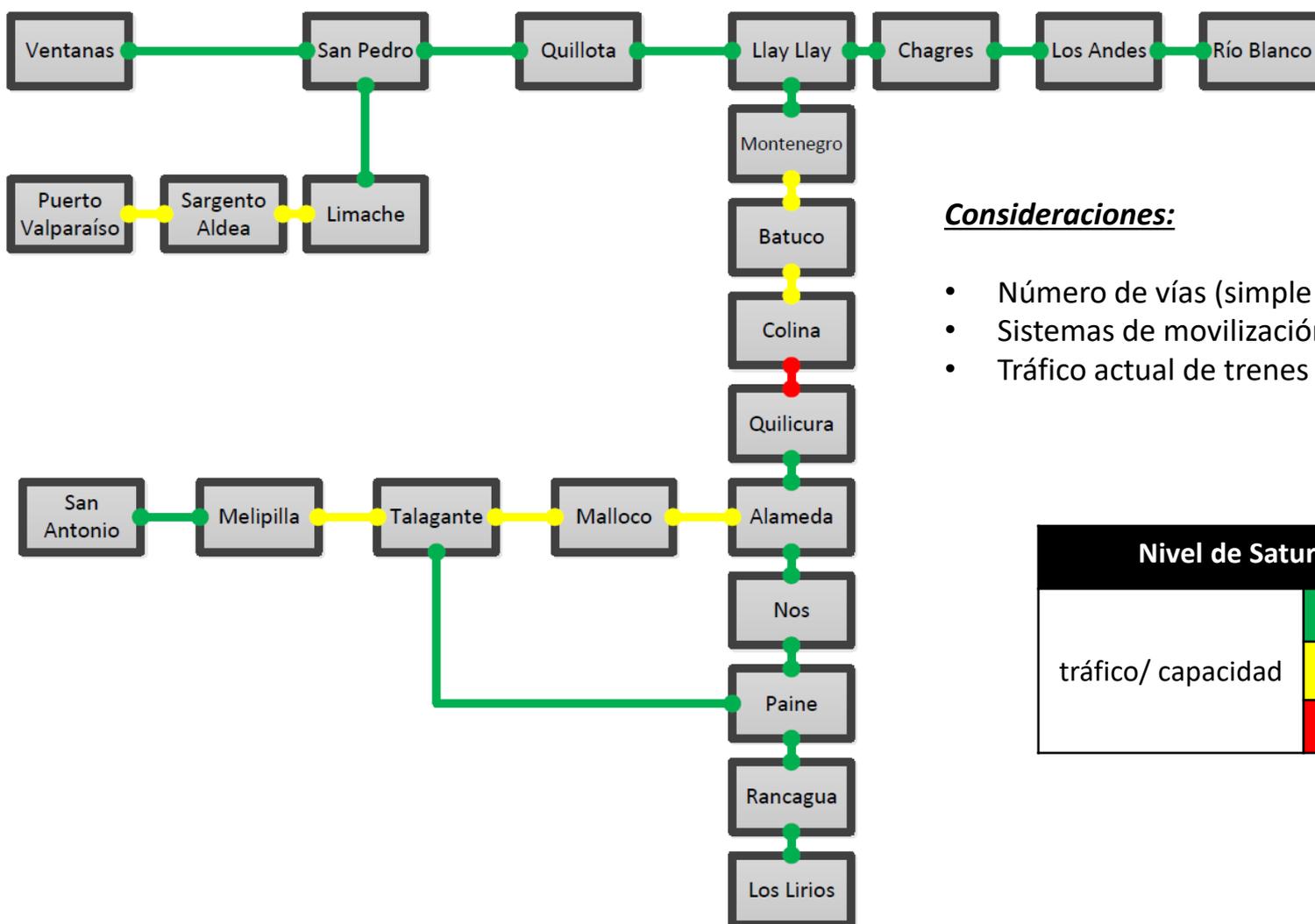
INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA ACTUAL MACROZONA CENTRAL



Tramo	Longitud [km]
Llay Llay – Río Blanco	80
Alameda - Limache	143
Limache - Valparaíso	43
San Pedro - Ventanas	45
Alameda – San Antonio	111
Alameda – Los Lirios	88,2
Paine - Talagante	26
Total	536,2



INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA ACTUAL MACROZONA CENTRAL

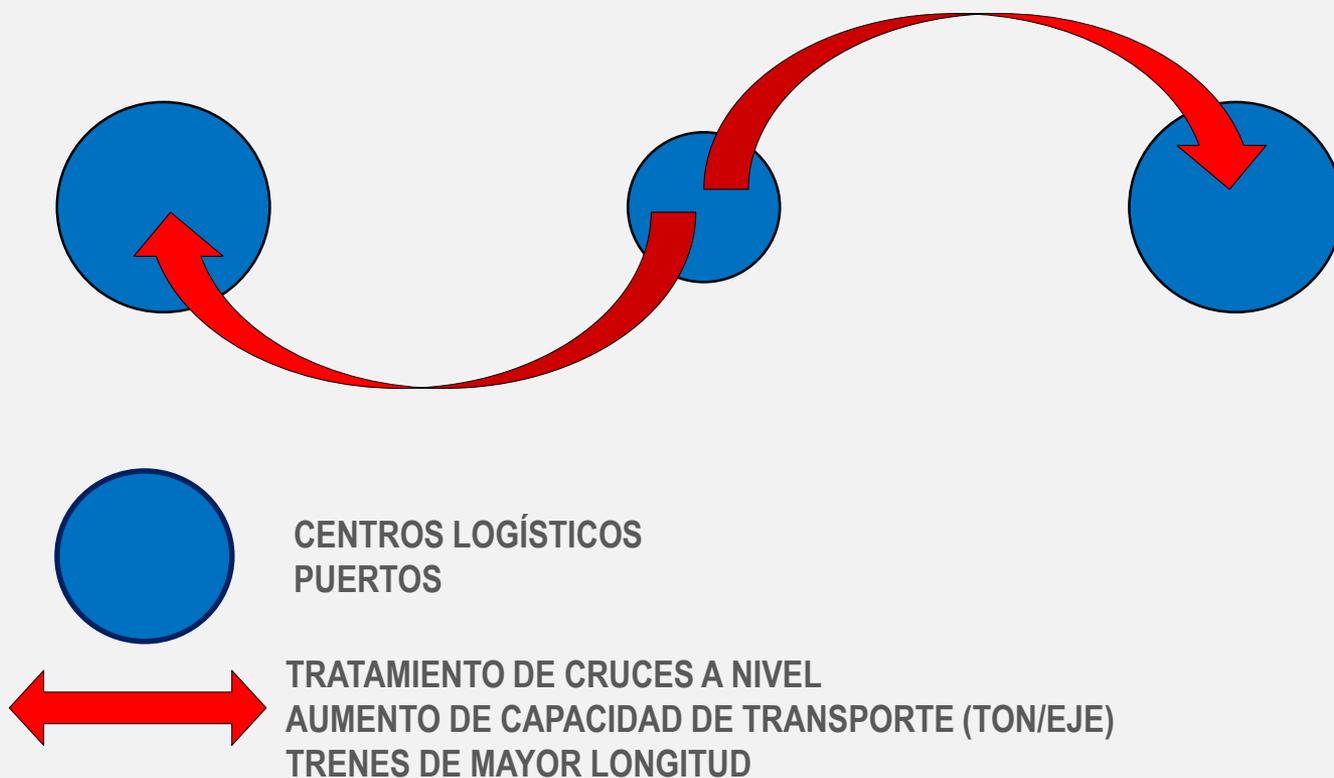


Consideraciones:

- Número de vías (simple o doble).
- Sistemas de movilización (AUV o CTC).
- Tráfico actual de trenes (pasajeros y carga).

Nivel de Saturación	
tráfico/ capacidad	<50%
	51%-79%
	80%<

LA SOLUCIÓN FERROVIARIA NO ES SÓLO LA VÍA FÉRREA (ARCO), ES IMPORTANTE CONSIDERAR LOS NODOS DE TRANSFERENCIA



CENTROS LOGÍSTICOS

Estudios Base

- Metodología Ev.Social para CIM
- Análisis de Demanda para caso RLGE
- Análisis en Corredores de Zona Central
- Análisis Legal

Definiciones Importantes

- Servicios
- Institucionalidad
- Modelo de Negocio
- Tamaño y Localización

Beneficios

- ✓ Captar eficiencias propias de las economías de escala y de aglomeración.
- ✓ Facilitar complementariedad modal.
- ✓ Disminuir costos de inversión y operación en equipos de transferencia para el sistema.
- ✓ Aumentar velocidad de atención y tiempos de transferencia.



CENTROS LOGÍSTICOS

Principales Resultados de Análisis Preliminares

- Las proyecciones muestran un importante crecimiento de la carga contenedorizada hacia el 2030.
- La carga en contenedores representa la principal demanda potencial del CIM.
- Santiago representa el principal destino de la carga contenedorizada de importación con un 61% y es el origen de un 24% de la carga de exportación.
- En la actualidad la participación del ferrocarril en el Puerto de San Antonio alcanza el 13% y en el Puerto de Valparaíso el 1%.
- Si se realizan inversiones en los corredores ferroviarios y se considera un Centro de Intercambio Modal en las cercanías de Santiago, la participación del ferrocarril podría llegar un 30% de carga de importación y un 20% en la de exportación.

COORDINACIÓN DE MODOS PARA UNA MEJOR ACCESIBILIDAD



COMENTARIOS FINALES

- La Política del Ministerio es potenciar a los modos en sus zonas de mayor eficiencia, considerando el contexto en que se desarrollan (zona geográfica, tipo de carga, etc.)
- Disponer de conectividad vial y ferroviaria oportunamente, garantiza un mejor desarrollo portuario. Lo importante es lograr la eficiencia logística.
- Hoy más que nunca se debe integrar armónicamente los proyectos de conectividad y de facilidades logísticas entre sí, con el desarrollo urbano de las ciudades puerto.

Conectividad, Competitividad y Sistema Portuario.



Mabel Leva – Jefa Unidad Proyectos Especiales
mleva@mtt.gob.cl
Antonio Dourthe – Jefe Departamento Ferroviario
adourthe@mtt.gob.cl