

INFORME FINAL



Ministerio de
Obras Públicas

Gobierno de Chile



PLAN ESTRATÉGICO **DESARROLLO PORTUARIO DE LA BAHÍA DE CORRAL**

SÍNTESIS ACTUALIZADA DE RESULTADOS OBTENIDOS
EN LA MESA DE DESARROLLO PORTUARIO - 2014

ABRIL 2015





INFORME FINAL

**PLAN ESTRATÉGICO
DESARROLLO PORTUARIO DE LA BAHÍA DE CORRAL**

**SINTESIS ACTUALIZADA DE RESULTADOS OBTENIDOS EN LA
MESA DE DESARROLLO PORTUARIO – 2014**

ABRIL 2015

PRESENTACIÓN



El desarrollo portuario de Corral es uno de los desafíos centrales de nuestra todavía naciente Región de Los Ríos, objetivo que fue planteado por los forjadores de la Nueva Región ya hace décadas.

Hemos propuesto que nuestro eje para el desarrollo debe dejar de ser longitudinal, de norte a sur, para pasar a ser transversal, de cordillera a mar. A partir de esta mirada, la producción interior de la región tiene sus puertas abiertas a la exportación a través de un puerto regional. El foco de incremento económico de Los Ríos se orienta hacia los mercados del Asia Pacífico y, simultáneamente, al eje internacional Huahum, propiciando el acceso directo de carga argentina al Pacífico a través de Corral. Se consolida así el nuevo carácter de Paso Priorizado que a partir de 2014 pose Huahum como acuerdo de las dos naciones hermanas.

El potencial portuario hace de Corral una zona altamente estratégica de la Región. Pero no podemos olvidar su condición actual de rezago frente a otros territorios. El Gobierno Regional está abordando esta particularidad de zonas rezagadas y estratégicas mediante un esfuerzo de planificación coordinada, con acciones concretas y compromisos de corto plazo, tal como ya se hizo en el Plan Pirehueico en 2014, también vinculado al paso Huahum. Dentro de este enfoque, Corral asoma como el nuevo desafío.

La Mesa de Desarrollo Portuario ha logrado plasmar desde su inicio esta tarea con visión global, regional y local, llevando a buen puerto una propuesta de gestión e impulso productivo para Corral, incluyendo también las aspiraciones ciudadanas por una mejor calidad de vida. Con la divulgación pública de este trabajo, que da pie a la próxima Política Regional de Infraestructura y Desarrollo Portuario, se sella el compromiso adquirido como Gobierno a través de la Presidenta de la República, Michelle Bachelet, en su visita a la Ciudad Puerto en julio de 2014, cuando asumió el desafío de reactivar la Mesa Puerto con un objetivo claro: repensar estratégicamente el territorio para beneficio directo de nuestros propios ciudadanos.

EGON MONTECINOS MONTECINOS
Intendente Regional de Los Ríos

El 25 de julio del 2014, la Región de los Ríos recibió la visita de la Presidenta de la República, Michelle Bachelet J. En el marco de esa jornada, las actividades en la comuna de Corral tuvieron una especial connotación, al anunciar la instauración de la Mesa Puerto, reiniciando con ello el trabajo que lideró el Ministerio de Obras Públicas a través de la Mesa de Desarrollo Portuario de la Bahía de Corral en el año 2009. Esta vez, con el desafío de desarrollar una imagen objetivo a largo plazo en materia portuaria, estableciendo que nuestra comuna puerto sea un centro estratégico de desarrollo regional, con miras a posicionarse como una relevante entrada y salida comercial que actualice las necesidades de transporte y carga a un nivel superior, las que de alguna manera ya estaban reflejadas en la estrategia que se definió en el año 2009.



Para lograr el encargo de nuestra Presidenta, el MOP Los Ríos junto con el Gobierno Regional lideró una mesa público – privada con diversos actores, articulando ejes integrales de desarrollo productivo vinculados al ámbito portuario, tales como la industria, la silvicultura, la pesca artesanal y el turismo. Representantes del sector privado y del sector público trabajaron estas iniciativas con respaldo ciudadano y con activa participación de los parlamentarios de nuestra región. Este trabajo de varios meses finalmente concluyó con sólidos resultados, confluyendo intereses diversos pero a la vez unidos por un sentido único, que es el desarrollo sustentable para Los Ríos, generado y reflejado mediante la consolidación de un puerto para la región, para el país y para el continente, que incluye en su propia definición una visión ciudadana válida, participativa y altamente visionaria.

Los resultados que a continuación se presentan permitirán llevar a la práctica la implementación sostenida y creciente de este hito, constituido por el desafío de incrementar la competitividad de nuestra Región de Los Ríos.

JORGE ALVIAL PANTOJA

Secretario Regional Ministerial de Obras Públicas
Región de Los Ríos



Fotografías: Cristián Barrientos B.

Miembros y participantes de la Mesa de Desarrollo Portuario Bahía de Corral - 2014

- Intendencia Regional de Los Ríos:
Egon Montecinos M., Intendente Regional
- Senadores y Diputados de la Región de Los Ríos
- Consejeros Regionales de la Región de Los Ríos
- Ministerio de Obras Públicas – Los Ríos:
Jorge Alviál P., Secretario Regional Ministerial de Obras Públicas; Presidente de la Mesa
Daniel Bifani I., Director Regional de Planeamiento; Secretario Técnico de la Mesa
Elizabeth Jofré B., Directora Regional de Obras Portuarias; Secretaria Técnica (s) de la Mesa
Juan Mancilla C., Director Regional de Vialidad
Christian Pichaud O. / (Alejandro Larsen H.), Director (s) Regional de Arquitectura / (Ex Director Regional)
- Universidad Austral de Chile
Mario Calvo G., Rector
Julio Carvajal R., Unidad de Relaciones Nacionales y Regionales
- Subsecretaría de Fuerzas Armadas
Fabiola Rodríguez P., Jefa del Departamento de Asuntos Marítimos
- Armada de Chile
Antonio Garriga V., Gobernador Marítimo de Valdivia
Javier Chávez C. / (Horacio San Martín R.), Capitán de Puerto de Valdivia / (Ex Capitán de Puerto)
René Moraga E. / (Roberto Ascencio M.), Capitán de Puerto de Corral / (Ex Capitán de Puerto)
- Gobierno Regional de Los Ríos:
Leonardo Faúndez M., Jefe de División de Planificación y Desarrollo Regional (DIPLADE)
César Acuña L., Profesional de DIPLADE
- Ministerio de Vivienda y Urbanismo
Carlos Mejías G., Secretario Regional Ministerial
Patricio Contreras R., Jefe Departamento de Desarrollo Urbano
- Secretarios Regionales Ministeriales
Leonel Vera P., Ministerio de Desarrollo Social
Claudio Lara M., Ministerio de Bienes Nacionales
Ana María Bravo C., Ministerio de Economía
Ana Sáez R., Ministerio del Trabajo
Carla Peña R., Ministerio de Medio Ambiente
Pablo Díaz B., Ministerio de Energía
- Corporación Regional de Desarrollo Productivo
Gonzalo Espinoza P. / (Daniel Saldívar G.); Gerente / (Ex Gerente)
- Corporación Nacional de Desarrollo Indígena
Cristian Cayul H., Director Regional
- Corp. de Fomento para la Producción (CORFO)
Ricardo Millán G., Director Regional
- Servicio Nac. de Capacitación y Empleo (SENCE)
Loreto Cerda M., Directora Regional
- I. Municipalidad de Valdivia
Omar Sabat G., Alcalde
Valeria Hidalgo E. / (Pedro Ríos W.), Directora de la Secretaría Comunal de Planificación / (Ex Director)
Álvaro Palacios K., Profesional de SECLAN
- I. Municipalidad de La Unión
María Angélica Astudillo M., Alcaldesa
Marina Riquelme R., Encargada de Fomento Productivo
- I. Municipalidad de Corral
Gastón Pérez G., Alcalde
Wladimiro Filgueira T., Director de Secplan
José Vistoso C., Encargado de Fomento Productivo
- Mesa Comunal de Desarrollo Portuario de Corral
Leandro Espinoza M., representante de la Mesa Comunal y Concejal de Corral
- Corporación de la Madera Los Ríos (CORMA)
Mauricio Bernier M., Director
Carolina Massai C., Gerente Regional
- Corporación de Desarrollo de la Región de Los Ríos (CODEPROVAL)
Alexia Camino B., Gerente
- Empresa Portuaria Corral S.A.
Horacio Diez O., Gerente
Jaime Alonso, Colaborador
- Cámara de Comercio e Industrias de Valdivia
Rodrigo Echevarría R., Presidente
- Sociedad Agrícola y Ganadera de la Región de Los Ríos (SAVAL F.G.)
Miguel Santa María D., Gerente
- Federación Interregional de Pescadores Artesanales del Sur (FIPASUR)
Marco Ide M., Presidente
- Federación de Pescadores Artesanales de Corral (FEPACOR)
Gino Bavestrello H., Presidente
- Asociación Gremial de Empresas de Dragado (Dragones de los Ríos A.G.)
Juan Carlos Aravena T., representante
- Comité Nueva Región
Juan Carlos Miranda C., Director

PLAN ESTRATÉGICO ACTUALIZADO PARA EL DESARROLLO PORTUARIO DE LA BAHÍA DE CORRAL

Este documento ha sido elaborado y editado por la Dirección Regional de Planeamiento del Ministerio de Obras Públicas en la Región de Los Ríos, con la colaboración de la Secretaría Regional Ministerial de Obras Públicas, de la Dirección Regional de Vialidad, de la Dirección Regional de Obras Portuarias y de la Dirección Regional de Arquitectura, en el marco de la Mesa de Desarrollo Portuario de la Bahía de Corral – 2014.

INDICE

1	ANTECEDENTES.....	10
1.1	MESA DE DESARROLLO PORTUARIO – AÑO 2014	10
1.2	ANTECEDENTES DE LA MESA DE DESARROLLO PORTUARIO – AÑO 2009	12
1.3	COBERTURA COMUNICACIONAL DE LA MESA EN LA PRENSA LOCAL	14
2	DIAGNÓSTICO.....	17
2.1	SÍNTESIS HISTÓRICA DEL PUERTO	17
2.2	POBLACIÓN	19
2.3	INFRAESTRUCTURA PORTUARIA	20
2.3.1	INFRAESTRUCTURA PORTUARIA PRIVADA	20
2.3.2	INFRAESTRUCTURA PORTUARIA PÚBLICA PARA CONECTIVIDAD	24
2.4	ORDENAMIENTO TERRITORIAL	26
2.4.1	ESTRATEGIA REGIONAL DE DESARROLLO 2009 - 2019	26
2.4.2	INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN TERRITORIAL.....	27
2.4.3	ORDENAMIENTO DEL BORDE COSTERO Y EL TERRITORIO MARÍTIMO	33
3	VISIÓN DE FUTURO.....	44
3.1	DEFINICIONES PARA UNA POLÍTICA DE DESARROLLO PORTUARIO	44
3.2	VISIÓN DE DESARROLLO DE EMPRESA PORTUARIA CORRAL	47
3.3	VISIÓN DE DESARROLLO PORTUARIO DE LOS SECTORES PRODUCTIVOS.....	50
3.3.1	VISIÓN REGIONAL DE DESARROLLO PRODUCTIVO	50
3.3.2	SECTOR AGROPECUARIO.....	52

3.3.3	SECTOR FORESTAL	53
3.3.4	SECTOR PESQUERO ARTESANAL.....	54
3.3.5	SECTOR PRODUCTIVO VINCULADO AL DRAGADO FLUVIAL.....	57
3.4	VISIÓN DE DESARROLLO PORTUARIO DESDE LAS COMUNAS	58
3.4.1	COMUNA DE CORRAL	58
3.4.2	COMUNA DE VALDIVIA	59
3.5	SÍNTESIS DE PROBLEMÁTICAS Y DESAFÍOS.....	61
3.6	IMAGEN OBJETIVO DE DESARROLLO PORTUARIO	65
3.6.1	IMAGEN DE ESCALA REGIONAL	67
3.6.2	IMAGEN DE ESCALA INTERCOMUNAL: EJES DE CONECTIVIDAD.....	69
3.6.3	IMAGEN DE ESCALA COMUNAL: BAHÍA DE CORRAL.....	71
3.6.4	IMAGEN DE ESCALA LOCAL: NUEVO PUERTO EN LA AGUADA	73
4	PLAN ESTRATÉGICO DE DESARROLLO PORTUARIO	76
4.1	OBJETIVOS DEL PLAN	76
4.2	ACTUALIZACIÓN DE ESTRATEGIA DE INTERVENCIONES	78
4.3	PROGRAMACIÓN ESTRATÉGICA DE INSTRUMENTOS DE GESTIÓN	82



Capítulo 1

Antecedentes

1 ANTECEDENTES

1.1 MESA DE DESARROLLO PORTUARIO – AÑO 2014

La Mesa de Desarrollo Portuario para la Bahía de Corral fue conformada en Valdivia el día 26 de agosto de 2014 en presencia del Intendente Regional de Los Ríos, Sr. Egon Montecinos M., y por instrucción del Ministro de Obras Públicas, Sr. Alberto Undurraga V., dando cumplimiento al compromiso de Gobierno establecido por la Presidenta de la República, Sra. Michelle Bachelet J. al anunciar en la Región de Los Ríos “la activación de la mesa de puertos”¹.

Esta se constituye en una instancia de coordinación de alcance regional que reactiva los logros y desafíos definidos durante el primer funcionamiento de la Mesa, en el año 2009, bajo el primer mandato de la Presidenta Bachelet, por lo cual se le encargó al MOP la continuación del trabajo que ya lideró cinco años antes. Como producto de aquella primera Mesa, se obtuvo un diagnóstico y una estrategia de intervenciones en materia de infraestructura, bajo una visión integrada y complementaria de sistema portuario, y en un contexto de sustentabilidad ambiental y de sensibilidad a las opiniones ciudadanas locales, cuyas conclusiones fueron difundidas públicamente en enero de 2010 y utilizadas como antecedente para la presente tarea.

Durante el tiempo transcurrido desde 2010 a la fecha, la comunidad regional ha mostrado permanente interés acerca de los avances visualizados, así como de los desafíos pendientes en materia de desarrollo portuario, lo cual ha sido recogido en su compromiso por nuestras actuales autoridades. La Mesa ha sido presidida por el Secretario Regional Ministerial de Obras Públicas, Jorge Alvial P., bajo la coordinación técnica de la Dirección Regional de Planeamiento, y en su subgancia, la Dirección Regional de Obras Portuarias.

Sus objetivos, validados en la primera sesión de trabajo, son los siguientes:

- A. Revisar y actualizar la implementación de la **Estrategia de Intervenciones 2010-2020**;
- B. Corregir, acelerar o **potenciar ejes y proyectos** definidos en la Estrategia, focalizando el esfuerzo a la habilitación del sistema portuario Corral – Valdivia como infraestructura para el desarrollo y la competitividad regional;
- C. Difundir y **preparar el nuevo escenario proyectado**, con un sistema portuario Corral – Valdivia que posea accesibilidad vial permanente y segura, y un río adecuadamente dragado para una mejor navegabilidad;

¹ “[En el marco Agenda de Inversión del Ministerio de Obras Públicas] este plan considera la construcción del Puente Los Pelúes, que va a permitir descongestionar el acceso en la Isla Teja y representa una inversión de 26 mil millones de pesos del Estado. Y también está en este caso, dentro de la Agenda de Concesiones, la construcción de accesos de alto estándar para el Norte y Sur de Valdivia, por un valor estimado de 209 millones de dólares. Sé que se está trabajando en la Circunvalación Norte-Sur de Valdivia. A ello debemos sumar los planes de mejoramiento de los hospitales de Lanco, La Unión y Río Bueno, el Bypass de Corral, el mejoramiento del Aeropuerto Pichoy, la construcción de dos barcazas, la segunda barcaza para Corral y la segunda barcaza para Pirehueico, más la activación de la mesa de puertos, que va a implicar infraestructura, nuevas inversiones”. (Discurso de inauguración del IX Encuentro Empresarial del Sur, Valdivia, 21 de Agosto de 2014)

- D. Definir una **actualización de la estrategia de intervenciones** que potencie la inclusión de nuevos actores en el desarrollo portuario regional, en un marco de asociatividad público – privada, y que **asegure el financiamiento para las obras requeridas**.

La Mesa ha sesionado siete veces entre los meses de agosto de 2014 y enero de 2015, regulado por un Reglamento de Organización y Funcionamiento aprobado en su segunda sesión. En este reglamento se establecieron los integrantes permanentes de la Mesa Técnica, y se dejó establecido que algunas sesiones se desarrollarían en forma de Mesa Ampliada, con convocatoria abierta a otros actores de alcance regional y local.

TABLA N° 1-1: RELACIÓN DE SESIONES DE LA MESA

N° Sesión	Temas tratados	Institución expositora	Instancia
1	Constitución de la Mesa. Contexto y avance general	- Ministerio de Obras Públicas	Mesa Ampliada (26.08.2014)
2	Infraestructura pública: Detalle del estado de avance de proyectos MOP definidos en Estrategia 2010-2020	- Ministerio de Obras Públicas	Mesa Técnica (12.09.2014)
3	Ordenamiento territorial y visión comunal de desarrollo portuario	- MINVU - I. Municipalidad de Corral - I. Municipalidad de Valdivia	Mesa Técnica (21.10.2014)
4	Ordenamiento del borde costero y del territorio marítimo	- Gobierno Regional de Los Ríos - Gobernación Marítima de Valdivia (Capitanes de Puerto de Corral y Valdivia)	Mesa Técnica (14.11.2014)
5	Desarrollo portuario comercial y aspectos técnicos de concesiones marítimas	- Portuaria Corral S.A. - Subsecretaría de Fuerzas Armadas	Mesa Técnica (02.12.2014)
6	Demanda de transporte portuario regional por parte de los sectores productivos	- SAVAL F.G. - CORMA Los Ríos - FIPASUR - Corporación Regional de Desarrollo Productivo	Mesa Ampliada (12.12.2014)
7	Síntesis de temáticas abordadas: problemáticas y desafíos	- Ministerio de Obras Públicas	Mesa Técnica (23.01.2015)

De acuerdo al Reglamento de Organización y Funcionamiento de la Mesa, ésta ha estado compuesta por representantes de organismos con atingencia y experiencia en relación al desarrollo portuario. La comprenden Consejeros Regionales y parlamentarios de la región, representantes de instituciones públicas de alcance regional (Gobierno Regional de los Ríos, MOP, MINVU, Corporación Regional de Desarrollo Productivo, Ministerio de Desarrollo Social, Ministerio de Bienes Nacionales, Ministerio de Medio Ambiente), municipal (Corral y Valdivia) y de la Armada de Chile, así como de gremios y sectores productivos (Codeproval, SAVAL F.G., CORMA Los Ríos, FIPASUR, FEPACOR, Asociación de Dragadores de Valdivia, Portuaria Corral S.A., entre otros), del ámbito académico (Universidad Austral de Chile) y de entidades de interés ciudadano regional y local (Comité Nueva Región, Mesa Comunal de Desarrollo Portuario – Corral). Asimismo, en el transcurso de las sesiones de la Mesa han sido invitados a participar y/o exponer otros actores relevantes atingentes a la materia, del ámbito público, académico, productivo y ciudadano.

1.2 ANTECEDENTES DE LA MESA DE DESARROLLO PORTUARIO – AÑO 2009

La primera Mesa de Desarrollo Portuario para la Bahía de Corral se conformó en Valdivia en octubre de 2009 en presencia del entonces Ministro de Obras Públicas Sergio Bitar Ch., durante el primer mandato de la Presidenta Michelle Bachelet J., y sus resultados fueron difundidos públicamente en Valdivia en enero de 2010, tras ocho sesiones de trabajo, a través del documento denominado “Diagnóstico y Estrategia de Intervenciones para el Desarrollo Portuario de la Bahía de Corral”. Este documento fue dispuesto en formato magnético como antecedente de la actual Mesa Técnica de la Mesa 2014.

Se constituyó como una instancia regional de coordinación, para efectos de diagnosticar y determinar en forma ejecutiva las intervenciones necesarias para el desarrollo logístico - portuario del sistema conformado por Corral y Valdivia, facilitando con ello el transporte de carga y de pasajeros en el ámbito regional y extra-regional. El análisis de la complementariedad de Corral con Valdivia incluyó la funcionalidad de los sitios y actividades portuarias actuales, la actividad industrial vinculada al río y la definición de una adecuada interconexión vial; en tanto, la competitividad portuaria del sistema se entendió como la articulación eficiente de la oferta y la demanda, formando parte del encadenamiento de valor de los sectores productivos regionales bajo la noción de *cluster*.

El citado documento contó con un capítulo de diagnóstico que contiene una caracterización histórica, poblacional y de infraestructura portuaria pública y privada, la cual ha sido también incluida y actualizada en el presente Informe Final. Además, abordó la sistematización de información disponible a 2009 respecto a ordenamiento territorial de nivel regional y comunal, del territorio marítimo y del borde costero. Finalmente, el diagnóstico recopiló una serie de estudios de base que permitieran dar sustento a la propuesta de intervenciones en el área, sintetizados a continuación:

- “Estudio Puerto de Corral – Análisis y Estudio de las Condiciones Naturales para la Construcción de una Facilidad Portuaria en la Bahía de Corral”, encargado por la Intendencia Regional de Los Lagos a través de la I. Municipalidad de Valdivia a Arze, Reciné y Asociados Ing. Consultores Ltda. en 1989. El Informe Final, de Mayo de 1991 concluyó que en la bahía de Corral es técnicamente factible construir un terminal portuario para el manejo de productos de origen forestal, habilitado para recibir barcos de tipo Panamax (60.000 TM, con calado de 12,2 m) o menores.
- Estudio de preinversión “Construcción Conexión Vial Valdivia – Corral, Provincia de Valdivia, X Región”, encargado por la Dirección de Vialidad a CITRA Consultores y finalizado en Agosto de 2005. Analizó 16 alternativas (planes) de mejoramiento para la conexión entre Valdivia – Corral, con un total de 43 proyectos (tramos) constituyentes de dichas alternativas.
- Estudio de preinversión “Análisis de Demanda de Transporte y Navegabilidad del río Valdivia”, encargado por la Dirección de Obras Portuarias a CIS Asociados Consultores en Transporte S.A. y finalizado en 2007. Tuvo por objetivo analizar los conflictos de navegación en el río Valdivia, como resultado del embancamiento en diversos sectores del sistema fluvial y proponer y evaluar intervenciones en materia de dragado fluvial.
- Estudios de prefactibilidad del Corredor Norpatagónico: en particular, se dispone de tres estudios de preinversión llevados a cabo en 2008 por parte de la UNPRE (Unidad de Preinversión del Programa de Asistencia Técnica del Ministerio de Economía de la Nación Argentina) y el

Banco Interamericano de Desarrollo, en el marco del préstamo BID 925 OC-AR., los cuales aportan una caracterización de los requerimientos de infraestructura de conectividad binacional en la Provincia de Río Negro, pasando por Bariloche, y secundariamente a determinar y proyectar la demanda actual o potencial que circulará por el Corredor desde/hacia los puertos de Chile. El primer estudio abordó el análisis del desarrollo productivo, el segundo el mercado potencial y el tercero el diagnóstico y estudio de prefactibilidad de la infraestructura y servicios del corredor.

- Estudio Básico “Actualización Plan Director de Infraestructura MOP”, encargado por la Dirección Nacional de Planeamiento del MOP a INECON Ingenieros y Economistas Consultores S.A. entre 2007 y 2009. Plantea un conjunto de alternativas estratégicas de iniciativas a desarrollar a nivel nacional, con horizonte en el año 2025, sustentadas en un modelo integrado de transporte y de uso de suelo. En relación a la conectividad vial estructurante, el estudio asume la cantidad de Tránsito Medio Diario Anual (TMDA) como criterio para cambio de estándar, de acuerdo a los siguientes flujos estimados:

TABLA N° 1-2: CRITERIOS TECNICOS PARA CAMBIO DE ESTÁNDAR VIAL

CRITERIO CAMBIO ESTANDAR							
TIPO	Tierra	Ripio	Solución Básica	Pavimento	Mejoramiento Trazado	Doble Calzada	Doble Calzada con 3 Pistas
TMDA		120	200	500	1.750	5.000	40.000

Seguidamente, el documento identificó, caracterizó y proyectó la demanda de transporte vinculada al sistema portuario, considerando los nuevos flujos de carga generada de tipo pesquero, agropecuario, forestal y turístico, así como el incremento de flujos viales, fluviales y marítimos existentes. A partir de la información recopilada y procesada en el marco de la Mesa de 2009, se estimó un tránsito medio diario anual que alcanzaría en el año 2020 los 540 vehículos por un eventual corredor vial directo de acceso a Corral, utilizando parcial o totalmente la ruta T-450 con un estándar mejorado, lo cual justificaría el análisis de cambio de estándar para los accesos viales a Corral.

A partir de esa definición, el documento proveyó un análisis de alternativas de conectividad, utilizando como insumo el estudio antes mencionado “Construcción Conexión Vial Valdivia – Corral”, y proponiendo la definición de dos corredores diferenciados según su vocación territorial preferente:

- **Corredor turístico por el territorio de la Costa Valdiviana;**
- **Corredor de carga productiva por el interior:** como conclusión de la Mesa de 2009 se recomienda que el MOP efectúe el diseño de ingeniería de la “alternativa 9” de dicho estudio, correspondiente a la conexión Corral – Valdivia por la península San Ramón.

Finalmente, el documento concluyó con una estrategia de intervenciones para el desarrollo portuario al año 2020, diferenciando los proyectos de la Situación Base 2010 – 2013 (es decir, ya comprometidos en otros instrumentos de gestión gubernamental) de aquellas Intervenciones 2010 – 2020 definidas por la Mesa. Respecto a la tabla de programación anual de iniciativas, ésta se incluye en forma actualizada en el presente Informe Final, siendo esta actualización uno de los objetivos de la Mesa de 2014.

1.3 COBERTURA COMUNICACIONAL DE LA MESA EN LA PRENSA LOCAL

La Mesa se conformó en 2009 como respuesta a la inquietud de diversos actores sociales de la ausente Región de Los Ríos frente a la ausencia de inversiones en materia de desarrollo portuario. Esta inquietud se reflejaba ya en una edición de abril de 2006 de El Diario Austral de Valdivia.

Como resultado de la primera Mesa de Desarrollo Portuario, luego de la difusión pública del documento de cierre, la edición del 13 de enero de 2010 del Diario Austral de Los Ríos desplegó un reportaje con sus principales conclusiones (abajo a la izquierda). Luego, en su edición del 10 de marzo de 2010, el mismo medio volvió a destacar las conclusiones de la Mesa, catalogando al desarrollo portuario de Corral como “el gran desafío de la región para el nuevo gobierno” (abajo a la derecha).



2 INFORMACIÓN MIÉRCOLES 13 DE ENERO DE 2010 TEMA DEL DÍA

Gracias al trabajo realizado por la Mesa de Desarrollo Portuario de la Bahía de Corral.

Ahora todos a trabajar, por fin hay una hoja de ruta para el desarrollo de Corral

Luis Contreras León
contreras@diarioastral.cl

Después de varios años, por fin Corral tiene un documento oficial que define el camino a seguir para desarrollar su puerto. Se trata del texto "Diagnóstico y Estrategia de Inversión" que el desarrollo Portuario de la Bahía de Corral, Región de Los Ríos, elaboró tras el fruto del trabajo de tres reuniones de la Mesa de Desarrollo Portuario de la Bahía de Corral.

El documento fue presentado ayer al ministro Oscar Piñeros, Sergio Blair y los integrantes de la Mesa, que tenía como objetivo diagnosticar la situación actual y proyectar el desarrollo portuario de Corral y determinar la inversión de acciones para su desarrollo logístico —portuario eficiente y sostenible.

El texto asegura que de acuerdo a los datos de transporte proyectados para el año 2015, el puerto de Corral y sus alrededores, se requiere implementar una capacidad portuaria de 100 mil toneladas de carga y 10 mil toneladas de pasajeros. El texto asegura que de acuerdo a los datos de transporte proyectados para el año 2015, el puerto de Corral y sus alrededores, se requiere implementar una capacidad portuaria de 100 mil toneladas de carga y 10 mil toneladas de pasajeros.

Este documento de trabajo permitirá iniciar el transporte de pasajeros a través del sistema ferroviario que se está construyendo en la zona. Este documento de trabajo permitirá iniciar el transporte de pasajeros a través del sistema ferroviario que se está construyendo en la zona.

OBRA PÚBLICA EMPLÉMATICA
Adicionalmente, se va a dar como obra pública emblemática la nueva conexión vial entre Corral y Valdivia, que se proyecta en la zona de San Juan de los Ríos. Este documento de trabajo permitirá iniciar el transporte de pasajeros a través del sistema ferroviario que se está construyendo en la zona.

Los integrantes de la mesa se reunieron ayer en el Hotel Villa de Río.

Los principales beneficiarios, sin duda, serán los habitantes de Corral.

> Mesa
La Mesa de Desarrollo Portuario de la Bahía de Corral trabajó durante tres meses para elaborar el documento.

> Dragado
Uno de los temas propuestos es configurar un equipo público privado que estable el mejor uso y mantenimiento del río desde Valdivia hasta Corral.

> Futuro
Todos los actores de la Mesa coinciden que está en la ruta definitiva para potenciar la futura puerto de la región.

SATISFACCIÓN
El tema de Oscar Piñeros, Blair y Blair, quien preside la Mesa de Desarrollo Portuario, es el tema de la Mesa de Desarrollo Portuario de la Bahía de Corral. Este documento de trabajo permitirá iniciar el transporte de pasajeros a través del sistema ferroviario que se está construyendo en la zona.

2 INFORMACIÓN MIÉRCOLES 13 DE ENERO DE 2010 TEMA DEL DÍA

Análisis están listos, faltan estudios e inversiones

Desarrollo portuario de Corral es el gran desafío de la región para nuevo gobierno

Rodrigo Benítez Fernández
benitez@diarioastral.cl

Cuando se concretó la división territorial, antes de establecer y Valdivia en la zona, se creó la Mesa de Desarrollo Portuario de la Bahía de Corral, que se creó con el objetivo de analizar la situación actual y proyectar el desarrollo portuario de Corral y sus alrededores.

Este documento de trabajo permitirá iniciar el transporte de pasajeros a través del sistema ferroviario que se está construyendo en la zona.

Detalle portuario
El Puerto de Corral es el puerto de Puerto Chiriquí, en el área urbana de Corral. En cuanto a su diseño, es un puerto multipropósito con sistema mecánico. Para el frente de atraque es un muelle permanente ubicado en forma paralela a la costa, de 140 m de longitud, 100 m de ancho y 10 m de profundidad. El frente de atraque es un muelle permanente ubicado en forma paralela a la costa, de 140 m de longitud, 100 m de ancho y 10 m de profundidad.

Intervenciones en infraestructura definidas por la mesa
Una nueva conexión vial entre Corral y Valdivia. El Sistema Vial de acceso sur a Corral. Mejoramiento de infraestructura portuario privada de Corral. Conservación del track de navegación fluvial.

1. Mejoramiento de parte del camino que conecta a Corral con estación de puertos marítimos.
2. Perforación de parte del camino que conecta a Corral con estación de puertos marítimos.
3. Análisis de la zona estructural, incluyendo un prediseño de obras para el puerto de Corral y sus alrededores.

En 2014, como producto de la reactivación de la Mesa de Desarrollo Portuario, el Diario Austral de Los Ríos generó una cobertura específica en sus ediciones del 28 de agosto (abajo a la izquierda) y del 23 de septiembre (a la derecha).

Reactivaron mesa de trabajo que busca el desarrollo del puerto de Corral

ACUERDOS. Parlamentarios, organismos públicos y privados constituyen la instancia liderada por el Mop y el Gore.

Mejorar la conectividad, infraestructura y capacidad de operación del puerto de Corral, a fin de potenciar las posibilidades de desarrollo y competitividad de la región de Los Ríos, es el gran objetivo de la recientemente reactivada "Mesa de Desarrollo Portuario de la Bahía de Corral", liderada por el ministerio de Obras Públicas de Los Ríos y el Gobierno Regional.

La primera reunión de la Mesa Portuaria, que no sesionaba desde el año 2010, estuvo encabezada por el intendente Egon Montecinos, el secretario del MOP, Jorge Abal, los senadores por Los Ríos, Alfonso De Urresti y Ena Von Barr, el diputado, Bernardo Berger y el alcalde de Corral, Gastón Pérez, además de otras autoridades regionales y representantes del sector público y privado.



PRESENTARON LOS LINEAMIENTOS DE TRABAJO DE LA MESA.

trabaja en la definición y el futuro de las inversiones que se hagan en el puerto. Para esto, se realizarán 8 sesiones que serán programadas cada 10 ó 15 días. **CS**

TEMUCO HABITACIONAL JDV
REMITES S.A. | FONO: 1222

SECTOR P. DE VALDIVIA

TERRENO: 75.000 m² SUBDIVISION 300 m²

\$ 410.000.000

SAN ANTONIO 220 N. 400
 TEL: (51) 2 2443 3777
 info@jdv.cl - www.jdv.cl

JORGE DEL RIO VARELA
REMITES S.A. | FONO: 1222

En lo que respecta a la estrategia de intervenciones para Corral, que fueron proyectadas al año 2030 por la anterior mesa portuaria (2009 y 2010), se estima invertir 10 mil millones de pesos en materia de conectividad, con fondos sectoriales de Obras Públicas y aportes FNDR.

En lo que respecta a la estrategia de intervenciones para Corral, que fueron proyectadas al año 2030 por la anterior mesa portuaria (2009 y 2010), se estima invertir 10 mil millones de pesos en materia de conectividad, con fondos sectoriales de Obras Públicas y aportes FNDR.

En lo que respecta a la estrategia de intervenciones para Corral, que fueron proyectadas al año 2030 por la anterior mesa portuaria (2009 y 2010), se estima invertir 10 mil millones de pesos en materia de conectividad, con fondos sectoriales de Obras Públicas y aportes FNDR.

En lo que respecta a la estrategia de intervenciones para Corral, que fueron proyectadas al año 2030 por la anterior mesa portuaria (2009 y 2010), se estima invertir 10 mil millones de pesos en materia de conectividad, con fondos sectoriales de Obras Públicas y aportes FNDR.

En lo que respecta a la estrategia de intervenciones para Corral, que fueron proyectadas al año 2030 por la anterior mesa portuaria (2009 y 2010), se estima invertir 10 mil millones de pesos en materia de conectividad, con fondos sectoriales de Obras Públicas y aportes FNDR.

En lo que respecta a la estrategia de intervenciones para Corral, que fueron proyectadas al año 2030 por la anterior mesa portuaria (2009 y 2010), se estima invertir 10 mil millones de pesos en materia de conectividad, con fondos sectoriales de Obras Públicas y aportes FNDR.

En lo que respecta a la estrategia de intervenciones para Corral, que fueron proyectadas al año 2030 por la anterior mesa portuaria (2009 y 2010), se estima invertir 10 mil millones de pesos en materia de conectividad, con fondos sectoriales de Obras Públicas y aportes FNDR.

En lo que respecta a la estrategia de intervenciones para Corral, que fueron proyectadas al año 2030 por la anterior mesa portuaria (2009 y 2010), se estima invertir 10 mil millones de pesos en materia de conectividad, con fondos sectoriales de Obras Públicas y aportes FNDR.

En lo que respecta a la estrategia de intervenciones para Corral, que fueron proyectadas al año 2030 por la anterior mesa portuaria (2009 y 2010), se estima invertir 10 mil millones de pesos en materia de conectividad, con fondos sectoriales de Obras Públicas y aportes FNDR.

En lo que respecta a la estrategia de intervenciones para Corral, que fueron proyectadas al año 2030 por la anterior mesa portuaria (2009 y 2010), se estima invertir 10 mil millones de pesos en materia de conectividad, con fondos sectoriales de Obras Públicas y aportes FNDR.

En lo que respecta a la estrategia de intervenciones para Corral, que fueron proyectadas al año 2030 por la anterior mesa portuaria (2009 y 2010), se estima invertir 10 mil millones de pesos en materia de conectividad, con fondos sectoriales de Obras Públicas y aportes FNDR.

En lo que respecta a la estrategia de intervenciones para Corral, que fueron proyectadas al año 2030 por la anterior mesa portuaria (2009 y 2010), se estima invertir 10 mil millones de pesos en materia de conectividad, con fondos sectoriales de Obras Públicas y aportes FNDR.

En lo que respecta a la estrategia de intervenciones para Corral, que fueron proyectadas al año 2030 por la anterior mesa portuaria (2009 y 2010), se estima invertir 10 mil millones de pesos en materia de conectividad, con fondos sectoriales de Obras Públicas y aportes FNDR.

En lo que respecta a la estrategia de intervenciones para Corral, que fueron proyectadas al año 2030 por la anterior mesa portuaria (2009 y 2010), se estima invertir 10 mil millones de pesos en materia de conectividad, con fondos sectoriales de Obras Públicas y aportes FNDR.

En lo que respecta a la estrategia de intervenciones para Corral, que fueron proyectadas al año 2030 por la anterior mesa portuaria (2009 y 2010), se estima invertir 10 mil millones de pesos en materia de conectividad, con fondos sectoriales de Obras Públicas y aportes FNDR.

En lo que respecta a la estrategia de intervenciones para Corral, que fueron proyectadas al año 2030 por la anterior mesa portuaria (2009 y 2010), se estima invertir 10 mil millones de pesos en materia de conectividad, con fondos sectoriales de Obras Públicas y aportes FNDR.

En lo que respecta a la estrategia de intervenciones para Corral, que fueron proyectadas al año 2030 por la anterior mesa portuaria (2009 y 2010), se estima invertir 10 mil millones de pesos en materia de conectividad, con fondos sectoriales de Obras Públicas y aportes FNDR.

En lo que respecta a la estrategia de intervenciones para Corral, que fueron proyectadas al año 2030 por la anterior mesa portuaria (2009 y 2010), se estima invertir 10 mil millones de pesos en materia de conectividad, con fondos sectoriales de Obras Públicas y aportes FNDR.

En lo que respecta a la estrategia de intervenciones para Corral, que fueron proyectadas al año 2030 por la anterior mesa portuaria (2009 y 2010), se estima invertir 10 mil millones de pesos en materia de conectividad, con fondos sectoriales de Obras Públicas y aportes FNDR.

En lo que respecta a la estrategia de intervenciones para Corral, que fueron proyectadas al año 2030 por la anterior mesa portuaria (2009 y 2010), se estima invertir 10 mil millones de pesos en materia de conectividad, con fondos sectoriales de Obras Públicas y aportes FNDR.

En lo que respecta a la estrategia de intervenciones para Corral, que fueron proyectadas al año 2030 por la anterior mesa portuaria (2009 y 2010), se estima invertir 10 mil millones de pesos en materia de conectividad, con fondos sectoriales de Obras Públicas y aportes FNDR.

En lo que respecta a la estrategia de intervenciones para Corral, que fueron proyectadas al año 2030 por la anterior mesa portuaria (2009 y 2010), se estima invertir 10 mil millones de pesos en materia de conectividad, con fondos sectoriales de Obras Públicas y aportes FNDR.

En lo que respecta a la estrategia de intervenciones para Corral, que fueron proyectadas al año 2030 por la anterior mesa portuaria (2009 y 2010), se estima invertir 10 mil millones de pesos en materia de conectividad, con fondos sectoriales de Obras Públicas y aportes FNDR.

En lo que respecta a la estrategia de intervenciones para Corral, que fueron proyectadas al año 2030 por la anterior mesa portuaria (2009 y 2010), se estima invertir 10 mil millones de pesos en materia de conectividad, con fondos sectoriales de Obras Públicas y aportes FNDR.

En lo que respecta a la estrategia de intervenciones para Corral, que fueron proyectadas al año 2030 por la anterior mesa portuaria (2009 y 2010), se estima invertir 10 mil millones de pesos en materia de conectividad, con fondos sectoriales de Obras Públicas y aportes FNDR.

En lo que respecta a la estrategia de intervenciones para Corral, que fueron proyectadas al año 2030 por la anterior mesa portuaria (2009 y 2010), se estima invertir 10 mil millones de pesos en materia de conectividad, con fondos sectoriales de Obras Públicas y aportes FNDR.

En lo que respecta a la estrategia de intervenciones para Corral, que fueron proyectadas al año 2030 por la anterior mesa portuaria (2009 y 2010), se estima invertir 10 mil millones de pesos en materia de conectividad, con fondos sectoriales de Obras Públicas y aportes FNDR.

En lo que respecta a la estrategia de intervenciones para Corral, que fueron proyectadas al año 2030 por la anterior mesa portuaria (2009 y 2010), se estima invertir 10 mil millones de pesos en materia de conectividad, con fondos sectoriales de Obras Públicas y aportes FNDR.

En lo que respecta a la estrategia de intervenciones para Corral, que fueron proyectadas al año 2030 por la anterior mesa portuaria (2009 y 2010), se estima invertir 10 mil millones de pesos en materia de conectividad, con fondos sectoriales de Obras Públicas y aportes FNDR.

En lo que respecta a la estrategia de intervenciones para Corral, que fueron proyectadas al año 2030 por la anterior mesa portuaria (2009 y 2010), se estima invertir 10 mil millones de pesos en materia de conectividad, con fondos sectoriales de Obras Públicas y aportes FNDR.

Actualidad



Sermatu, a través de la Política Regional de Turismo junto a los empresarios de la región decidieron reactivar "Los Ríos Convention Bureau".
PEDRO BURGOS, Director Regional de Seguridad

Proyectan millonarias inversiones para potenciar el puerto de Corral

MESA PORTUARIA. Además de las obras ejecutadas desde 2010, se ha priorizado una serie de proyectos estratégicos, que serán financiados con fondos de Obras Públicas y aportes FNDR.

El mejoramiento de la Bahía de Corral, la construcción de la pasadwa urbana por la comuna puerto y la inversión entre Corral y La Unión, representan tres de los principales proyectos de conectividad, que tiene contemplado ejecutar en el corto y mediano plazo el Ministerio de Obras Públicas de Los Ríos, en el marco de la reactivación de la Mesa de Desarrollo Portuario de Corral, que tuvo su segunda sesión de trabajo.

La estrategia fue iniciada el 2009 y reactivada en agosto del presente año, en un esfuerzo conjunto del Ministerio de Obras Públicas, Gobierno Regional, parlamentarios locales y una serie de representantes de la sociedad civil regional y asociaciones privadas y del sector productivo.

En lo que respecta a la estrategia de intervenciones para Corral, que fueron proyectadas al año 2030 por la anterior mesa portuaria (2009 y 2010), se estima invertir 10 mil millones de pesos en materia de conectividad, con fondos sectoriales de Obras Públicas y aportes FNDR.

En lo que respecta a la estrategia de intervenciones para Corral, que fueron proyectadas al año 2030 por la anterior mesa portuaria (2009 y 2010), se estima invertir 10 mil millones de pesos en materia de conectividad, con fondos sectoriales de Obras Públicas y aportes FNDR.

En lo que respecta a la estrategia de intervenciones para Corral, que fueron proyectadas al año 2030 por la anterior mesa portuaria (2009 y 2010), se estima invertir 10 mil millones de pesos en materia de conectividad, con fondos sectoriales de Obras Públicas y aportes FNDR.

En lo que respecta a la estrategia de intervenciones para Corral, que fueron proyectadas al año 2030 por la anterior mesa portuaria (2009 y 2010), se estima invertir 10 mil millones de pesos en materia de conectividad, con fondos sectoriales de Obras Públicas y aportes FNDR.

En lo que respecta a la estrategia de intervenciones para Corral, que fueron proyectadas al año 2030 por la anterior mesa portuaria (2009 y 2010), se estima invertir 10 mil millones de pesos en materia de conectividad, con fondos sectoriales de Obras Públicas y aportes FNDR.

En lo que respecta a la estrategia de intervenciones para Corral, que fueron proyectadas al año 2030 por la anterior mesa portuaria (2009 y 2010), se estima invertir 10 mil millones de pesos en materia de conectividad, con fondos sectoriales de Obras Públicas y aportes FNDR.

En lo que respecta a la estrategia de intervenciones para Corral, que fueron proyectadas al año 2030 por la anterior mesa portuaria (2009 y 2010), se estima invertir 10 mil millones de pesos en materia de conectividad, con fondos sectoriales de Obras Públicas y aportes FNDR.

En lo que respecta a la estrategia de intervenciones para Corral, que fueron proyectadas al año 2030 por la anterior mesa portuaria (2009 y 2010), se estima invertir 10 mil millones de pesos en materia de conectividad, con fondos sectoriales de Obras Públicas y aportes FNDR.

En lo que respecta a la estrategia de intervenciones para Corral, que fueron proyectadas al año 2030 por la anterior mesa portuaria (2009 y 2010), se estima invertir 10 mil millones de pesos en materia de conectividad, con fondos sectoriales de Obras Públicas y aportes FNDR.

En lo que respecta a la estrategia de intervenciones para Corral, que fueron proyectadas al año 2030 por la anterior mesa portuaria (2009 y 2010), se estima invertir 10 mil millones de pesos en materia de conectividad, con fondos sectoriales de Obras Públicas y aportes FNDR.

En lo que respecta a la estrategia de intervenciones para Corral, que fueron proyectadas al año 2030 por la anterior mesa portuaria (2009 y 2010), se estima invertir 10 mil millones de pesos en materia de conectividad, con fondos sectoriales de Obras Públicas y aportes FNDR.

En lo que respecta a la estrategia de intervenciones para Corral, que fueron proyectadas al año 2030 por la anterior mesa portuaria (2009 y 2010), se estima invertir 10 mil millones de pesos en materia de conectividad, con fondos sectoriales de Obras Públicas y aportes FNDR.

En lo que respecta a la estrategia de intervenciones para Corral, que fueron proyectadas al año 2030 por la anterior mesa portuaria (2009 y 2010), se estima invertir 10 mil millones de pesos en materia de conectividad, con fondos sectoriales de Obras Públicas y aportes FNDR.

En lo que respecta a la estrategia de intervenciones para Corral, que fueron proyectadas al año 2030 por la anterior mesa portuaria (2009 y 2010), se estima invertir 10 mil millones de pesos en materia de conectividad, con fondos sectoriales de Obras Públicas y aportes FNDR.

En lo que respecta a la estrategia de intervenciones para Corral, que fueron proyectadas al año 2030 por la anterior mesa portuaria (2009 y 2010), se estima invertir 10 mil millones de pesos en materia de conectividad, con fondos sectoriales de Obras Públicas y aportes FNDR.

En lo que respecta a la estrategia de intervenciones para Corral, que fueron proyectadas al año 2030 por la anterior mesa portuaria (2009 y 2010), se estima invertir 10 mil millones de pesos en materia de conectividad, con fondos sectoriales de Obras Públicas y aportes FNDR.

En lo que respecta a la estrategia de intervenciones para Corral, que fueron proyectadas al año 2030 por la anterior mesa portuaria (2009 y 2010), se estima invertir 10 mil millones de pesos en materia de conectividad, con fondos sectoriales de Obras Públicas y aportes FNDR.

En lo que respecta a la estrategia de intervenciones para Corral, que fueron proyectadas al año 2030 por la anterior mesa portuaria (2009 y 2010), se estima invertir 10 mil millones de pesos en materia de conectividad, con fondos sectoriales de Obras Públicas y aportes FNDR.

En lo que respecta a la estrategia de intervenciones para Corral, que fueron proyectadas al año 2030 por la anterior mesa portuaria (2009 y 2010), se estima invertir 10 mil millones de pesos en materia de conectividad, con fondos sectoriales de Obras Públicas y aportes FNDR.

En lo que respecta a la estrategia de intervenciones para Corral, que fueron proyectadas al año 2030 por la anterior mesa portuaria (2009 y 2010), se estima invertir 10 mil millones de pesos en materia de conectividad, con fondos sectoriales de Obras Públicas y aportes FNDR.

En lo que respecta a la estrategia de intervenciones para Corral, que fueron proyectadas al año 2030 por la anterior mesa portuaria (2009 y 2010), se estima invertir 10 mil millones de pesos en materia de conectividad, con fondos sectoriales de Obras Públicas y aportes FNDR.

En lo que respecta a la estrategia de intervenciones para Corral, que fueron proyectadas al año 2030 por la anterior mesa portuaria (2009 y 2010), se estima invertir 10 mil millones de pesos en materia de conectividad, con fondos sectoriales de Obras Públicas y aportes FNDR.

En lo que respecta a la estrategia de intervenciones para Corral, que fueron proyectadas al año 2030 por la anterior mesa portuaria (2009 y 2010), se estima invertir 10 mil millones de pesos en materia de conectividad, con fondos sectoriales de Obras Públicas y aportes FNDR.

En lo que respecta a la estrategia de intervenciones para Corral, que fueron proyectadas al año 2030 por la anterior mesa portuaria (2009 y 2010), se estima invertir 10 mil millones de pesos en materia de conectividad, con fondos sectoriales de Obras Públicas y aportes FNDR.

En lo que respecta a la estrategia de intervenciones para Corral, que fueron proyectadas al año 2030 por la anterior mesa portuaria (2009 y 2010), se estima invertir 10 mil millones de pesos en materia de conectividad, con fondos sectoriales de Obras Públicas y aportes FNDR.

En lo que respecta a la estrategia de intervenciones para Corral, que fueron proyectadas al año 2030 por la anterior mesa portuaria (2009 y 2010), se estima invertir 10 mil millones de pesos en materia de conectividad, con fondos sectoriales de Obras Públicas y aportes FNDR.

En lo que respecta a la estrategia de intervenciones para Corral, que fueron proyectadas al año 2030 por la anterior mesa portuaria (2009 y 2010), se estima invertir 10 mil millones de pesos en materia de conectividad, con fondos sectoriales de Obras Públicas y aportes FNDR.

En lo que respecta a la estrategia de intervenciones para Corral, que fueron proyectadas al año 2030 por la anterior mesa portuaria (2009 y 2010), se estima invertir 10 mil millones de pesos en materia de conectividad, con fondos sectoriales de Obras Públicas y aportes FNDR.



LA MESA PORTUARIA HA PROYECTADO IMPORTANTES INVERSIONES EN MATERIA DE CONECTIVIDAD PARA CORRAL.



LA RAMPA DE ACCESO DE CORRAL FUE UNA DE LAS INICIATIVAS PROYECTADAS EN LA MESA PORTUARIA.

Barra entre San Juan y Amungo, a lo largo de 13 kilómetros. Actualmente, se desarrolla la etapa de predefinición, que finaliza en 2015. Posteriormente, entre 2015 y 2016 se realizará el diseño, para ejecutar obras entre los años 2017 y 2018.

A su vez, en lo que respecta al eje Corral-La Unión solo resta ejecución de una etapa para restablecer la conectividad terrestre entre la provincia del Itata y la comuna puerto, ya que a la fecha se han terminado cuatro de los cinco proyectos del eje.

Se trata de la pavimentación de la Ruta T-720 Las Ventanas-Los Trancos, obra terminada en 2011 con fondos MOP, que se extiende por 10,5 kilómetros. También se encuentran finalizados los tramos 1 y 3 de la Ruta Morro Gonzalo Puente La Piedra Las Ventanas, usando solamente el tramo 2 del

camino, el cual espera su tramitación en el Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental, para luego ser postulado a ejecución. Esto, porque dicho tramo pasa por el Parque Nacional Alberto Costera. Por último, y siempre en la Ruta La Unión-Corral, también se cuenta la finalización de obras del Puente La Piedra, proyecto financiado por el MOP, con una inversión de 1.039 millones de pesos.

También destaca la pavimentación de la Ruta T-480 Corral-Chalibán financiamiento MOP por 1.750 millones, que se desarrolló en tres etapas, completando el total de 20 kilómetros, que une la comuna puerto y la cabecera pesquera.

Finalmente, y gracias a proyectos como la Conservación Global Corral Costa y el programa de pavimentación de caminos indígenas, se han mejorado una serie de caminos menores en distintas zonas de Corral.

AUTORIDADES
 El intendente Egon Montecinos destacó que los proyectos programados beneficiarán a toda la región. "Corral es un territorio estratégico un territorio de la inversión, y nosotros tenemos hoy un claro esfuerzo para hacer corral infraestructura pública y privada en función del desarrollo de la región, pero pensando en el centro de acción a Corral. Este plan

también va a tener un decidido apoyo FNDR, nosotros vamos a financiar los proyectos, que con fondos sectoriales no pueden abordar".

El senador del MOP de Los Ríos, Jorge Abal dijo que "alora que la mesa se ha reactivado, se establecerán nuevas prioridades y proyectos en base a la demanda".

En tanto, el senador Alfonso De Urresti, uno de los principales gestores del nacimiento de la Mesa Portuaria y de su reciente reactivación, dijo que "quienes vivimos en la región comprendemos la enorme necesidad de fortalecer la bahía de Corral. Nuestro territorio necesita integración y esta mesa permitirá diseñar la región que queremos, **CS**

Infraestructura portuaria
 En materia de obras portuarias, como proyectos ejecutados, se cuenta la conservación de los muelles de Corral y Niebla, finalizados en 2012 con fondos MOP. También destaca la construcción de la barcaza Cullamán, puesta en operación en 2010, gracias a una inversión de 2.800 millones (MOP).

Actualmente se ejecuta el mejoramiento de las rampas de pasajeros de Niebla y Corral, obras financiadas por el FNDR, que concluirán el año 2015. También como proyecto programado, se cuenta la reposición del terminal pasajeros de Niebla, iniciativa financiada por el FNDR, con fecha de inicio para diciembre próximo, y cuyas obras se ejecutarán entre 2015 y 2016.

Otros de los ejes importantes en la restauración de las fortificaciones. En este contexto, se cuenta la mejora del emplazamiento del Fuerte El Castillo de Niebla, obra financiada con fondos MOP y FNDR, que se ejecutará entre 2016 y 2018. En la misma línea, en 2015 se licitará el proyecto para la reposición del muro costero del fuerte de Corral, obra financiada por el FNDR, y que debe ejecutarse entre 2015 y 2016.

En conectividad marítima y fluvial, destaca el dragado del río Valdivia y la bahía de Corral, proyecto actualmente en ejecución con un avance físico de 48%, y que debe finalizar en 2015. Esta iniciativa, financiada por el MOP (2.600 millones), mejorará los tráficos de navegación, posibilitando el tránsito de navíos mayores.

También se cuenta el reciente anuncio de la construcción de una segunda barcaza para el circuito Niebla-Corral, cuya inversión será de 2.700 millones (aportes MOP). La nave debe estar terminada en 2016.

En materia de conectividad terrestre, se priorizaron los proyectos que permiten una plena conectividad entre la provincia del Itata y Valdivia, desde mar a cordillera". **CS**



Capítulo 2

Diagnóstico

2 DIAGNÓSTICO

La bahía de Corral corresponde a la desembocadura de los ríos navegables Valdivia y Tornagaleones en el océano Pacífico, aproximadamente a 20 km al oeste de la ciudad de Valdivia en la Región de Los Ríos. Este territorio es compartido por las comunas de Corral (sector poniente de la desembocadura) y Valdivia (sector oriente) en la provincia de Valdivia.

Se ubica en la latitud 39° 52,9" Sur, y longitud G. 73° 25,0" W., entre la punta Juan Latorre y el extremo NW del Morro Gonzalo, desde donde se extiende hacia el interior en dirección SSW por 6 millas náuticas (11,1 km) hasta la ensenada San Juan. Su profundidad oscila entre 4,5 m y 15 m y su variación de marea es de 1,28 m (sicigia). Posee corrientes de tipo reversible, con orientación N-S, de 1,2 nudos de velocidad máxima². Lo anterior determina que la bahía posea características apropiadas para el funcionamiento portuario en aguas abrigadas y vinculado a un sistema fluvial navegable, condición excepcional en el contexto portuario nacional. A la vez, su posición intermedia entre los puertos de la Región del Biobío por el norte y Puerto Montt en la Región de Los Lagos por el sur, separados ambos por más de 600 km vía carretera, favorece su rol como punto de embarque y desembarque de un vasto territorio interior.

El desarrollo de iniciativas que impulsen la actividad portuaria de la bahía están ligadas a las condiciones naturales para la operación actual y futura del puerto, a la disponibilidad de adecuadas áreas de respaldo para el almacenaje de las cargas a transferir, a la disposición de un volumen de cargas que haga factible el desarrollo de proyectos portuarios o complementarios a éste, y a la oferta de un buen estándar de accesos que posibiliten la llegada o salida de productos y de personas con facilidad, prontitud y seguridad.

2.1 SÍNTESIS HISTÓRICA DEL PUERTO

El puerto de Corral, así como el curso del río Valdivia que desemboca en la bahía de Corral, tienen una gran relevancia en el desarrollo histórico y cultural de la provincia de Valdivia y de su ciudad capital desde su propia fundación, concitando por ello una alta identidad ciudadana regional hasta hoy.

A modo de breve reseña³, en 1645 arribó a la bahía de Corral una flota de doce galeones españoles, capitaneada por don Antonio Sebastián de Toledo, marqués de Mancera, hijo del virrey del Perú, con el propósito de refundar la ciudad de Valdivia, luego de su destrucción en 1599 a raíz del levantamiento indígena comandado por el toqui Pelantaro. Simultáneamente, se iniciaron los trabajos de fortificación de la bahía como respuesta a la incursión holandesa del Almirante Hendrick Brouwer dos años antes. Así nacieron los castillos de Mancera, Corral, Niebla, Amargos y Cruces, y las fortalezas San Carlos, El Molino, Chorocamayo, Baidés, El Inglés, Piojo y Carboneros, varias de las cuales se conservan hasta el día de hoy, formando parte del patrimonio histórico chileno. Durante la segunda mitad del siglo XVII y el

² Antecedentes de Capitanía de Puerto de Valdivia, proporcionados en Sesión N° 3 de la Mesa - 2009. Carta de referencia: 6241 SHOA

³ Antecedentes basados en www.munivaldivia.cl/comuna/historia/historia.html, 2009

siglo XVIII la ciudad tuvo por fama su condición de plaza inexpugnable, al amparo del sistema de fortificaciones de la bahía de Corral.

En 1820, Lord Thomas Cochrane, capitaneando una pequeña escuadra integrada por la fragata O'Higgins, el bergantín Intrépido y la goleta Moctezuma, capturó las fortalezas de la bahía de Corral, para proceder luego a la toma de la ciudad de Valdivia, sellando con ello la vinculación de este territorio a la naciente República de Chile.

En 1846 llegó, a bordo del bergantín Catalina, el primer grupo de inmigrantes alemanes. Luego, en 1850, arribó a Corral el velero Hermann con 95 inmigrantes alemanes, entre ellos su líder Carlos Anwandter, quienes constituyen el símbolo cultural de la colonización alemana del sur de Chile.

El mayor auge portuario se verificó en la primera mitad del siglo XX. En 1900 Valdivia figuraba como uno de los principales centros industriales y comerciales del país, lo que se relaciona estrechamente con la condición portuaria de Corral, cuyo puerto era en esos años, después de Valparaíso, el de mayor movimiento a lo largo del litoral, además de lugar de aprovisionamiento y embarque para las naves que utilizaban el estrecho de Magallanes, en ese entonces única ruta de comunicación entre los dos océanos. Luego, en 1906, con aporte de capitales franceses se instaló en Corral la primera industria siderúrgica del país y de Sudamérica (Altos Hornos), con una producción aproximada de 10.000 toneladas anuales.



A partir de la segunda mitad del siglo XX la actividad portuaria local perdió competitividad en relación a otras zonas, lo que se debió, entre otros aspectos, a: i) el cierre de Altos Hornos; ii) la puesta en servicio del canal de Panamá que restó una porción relevante de las recaladas navieras; y iii) el potenciamiento que el Estado de Chile a través de CORFO hizo del sistema portuario e industrial de Concepción – Talcahuano en la década de 1950. El funcionamiento de la siderúrgica de Altos Hornos de Corral ocasionó una gran pérdida forestal nativa, dado el alto consumo de leña que implicaba y en condiciones de alta ineficiencia (leña húmeda); gran parte de esta superficie afectada fue replantada con otras especies en décadas posteriores, formando parte de la superficie forestal que hoy se produce en la región para celulosa, madera y tableros. A modo de comparación, debe considerarse que actualmente la producción de acero en Huachipato (Talcahuano) supera las 1.100.000 toneladas anuales, lo que refleja el diferencial productivo entre la producción actual y lo que generaba la antigua siderúrgica corraleña.

2.2 POBLACIÓN

La comuna de Corral ha experimentado una disminución en su población entre los años 1992 y 2002 a raíz del decrecimiento paulatino de la actividad productiva verificado en la segunda mitad del siglo XX. En tanto, la comuna de Valdivia presenta un crecimiento positivo. Lo anterior se ratifica y proyecta en el periodo intercensal siguiente al 2012, aun considerando el carácter no oficial de la información de resultados preliminares de ese censo a nivel de comunas.

TABLA Nº 2-1: POBLACIÓN COMUNAL 1992-2002

COMUNA	POB. 1992	POB. 2002	POB. 2012(*)	TASA CREC. 1992-2002	TASA CREC. 2002-2012(*)
CORRAL	5.765	5.321	5.078	-0,5%	-4,6%
VALDIVIA	122.168	140.520	154.097	1,4%	9,7%

Fuente: INE (*= Censo de 2012 No Oficial, "Informe de Resultados Preliminares Región de Los Ríos", 2013)

A nivel de entidades pobladas, en el área de influencia directa de la desembocadura existen tres áreas definidas como "urbanas", de acuerdo a las categorías censales del Instituto Nacional de Estadísticas:

TABLA Nº 2-2: POBLACIÓN LOCALIDADES POBLADAS DEL ÁREA DE ESTUDIO

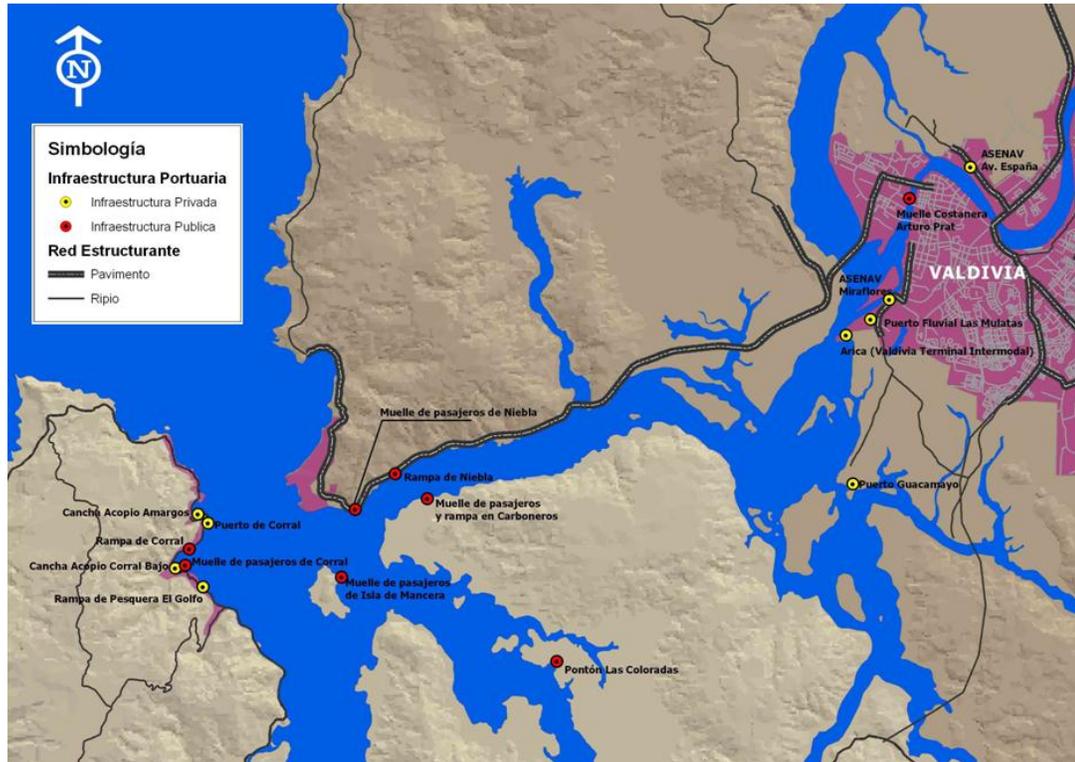
ENTIDAD	COMUNA	TIPO	POBLACIÓN 1992	POBLACIÓN 2002
Valdivia	Valdivia	Ciudad	112.712	127.750
Niebla	Valdivia	Pueblo	1.170	2.202
Corral	Corral	Pueblo	3.584	3.670

Fuente: "Ciudades, Pueblos y Aldeas" 1992 y 2002 - INE

2.3 INFRAESTRUCTURA PORTUARIA

A continuación se caracteriza la infraestructura portuaria de tipo público y privado más relevante orientada al transporte de carga y pasajeros en el sistema portuario de Corral – Valdivia.

FIGURA Nº 2-1: INFRAESTRUCTURA PORTUARIA



Fuente gráfica: Sistema de Información Territorial SIT – MOP (Dirplan MOP)

2.3.1 INFRAESTRUCTURA PORTUARIA PRIVADA

a) Instalaciones de Portuaria Corral

El puerto de Corral es un puerto privado que forma parte del sistema nacional de puertos comerciales de uso público (7 graneleros y 17 multipropósito). Como tal, se inserta dentro de las tendencias de transporte marítimo nacional principalmente orientadas a la globalización, en que 90% del comercio exterior chileno es movilizado a través de los puertos marítimos⁴, fortalecido con la firma de Tratados de Libre Comercio (TLC) y acuerdos comerciales con las principales economías del mundo.

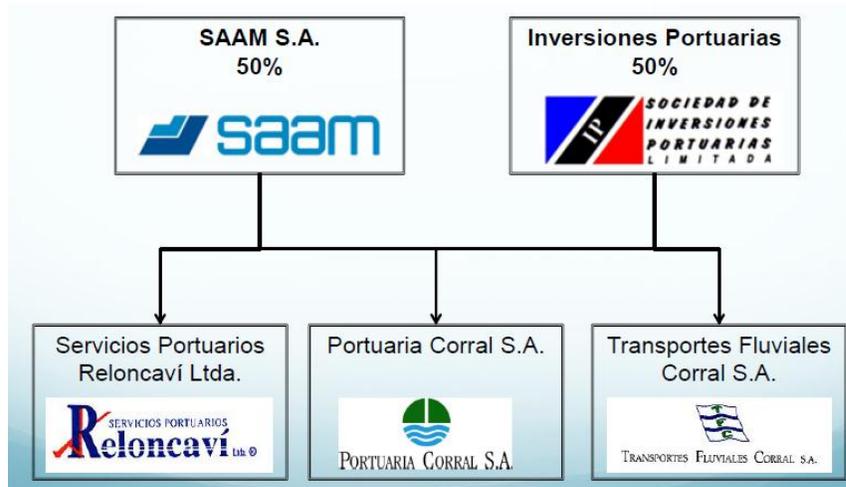
Entre sus actividades se identifica el muellaje de naves (estadía de buques en puerto), el muellaje a la carga (uso de la infraestructura y superestructura portuaria para la transferencia de mercaderías), y el almacenamiento de productos. En la actualidad se orienta principalmente a la exportación de graneles

⁴ Ministerio de Obras Públicas: "Infraestructura Portuaria y Costera – Chile 2020", Noviembre 2009

forestales desde Corral hacia Japón⁵, lo que se complementa con puertos fluviales y canchas de acopio en las comunas de Valdivia y Corral.

La propiedad del puerto está repartida en partes iguales entre Sudamericana Agencias Aéreas y Marítimas S.A. (SAAM S.A.) y Sociedad de Inversiones Portuarias Ltda. (Compañía Portuaria Talcahuano), sociedad que lo administra desde 2002, con una inversión efectuada de US\$ 15.786.444 en el periodo comprendido entre 2002 y 2014. Este monto representa 55,1% del valor total invertido en el puerto desde 1991, fecha de inicio de su funcionamiento bajo otro propietario, con lo cual el monto implementado entre 1991 y 2014 es de US\$ 28.642.363⁶.

FIGURA Nº 2-2: ESQUEMA DE PROPIEDAD DE EMPRESAS DEL PUERTO DE CORRAL



Fuente gráfica: Gerencia de Portuaria Corral S.A., en presentación efectuada a la Mesa en Sesión Nº 5 - 2014

Actualmente comprende tres empresas complementarias entre sí:

- Servicios Portuarios Reloncaví Ltda.: realiza servicios de preparación y movilización de cargas de exportación e importación, con operaciones en Valdivia – Corral y Puerto Montt;
- Transportes Fluviales Corral S.A.: traslada mercaderías desde y hacia el puerto de Corral, como por ejemplo el tráfico fluvial de astillas desde Valdivia hacia Corral, y presta servicios de transporte forestal desde bosques hacia zonas de transferencia;
- Portuaria Corral S.A.: a cargo de la infraestructura portuaria.

El sitio portuario de Corral se emplaza en el sector de Punta Chorocamayo, en el área urbana de Corral. En cuanto a su diseño, es un puerto multipropósito con sistema mecanizado para la transferencia de graneles sólidos mediante un sistema de cintas transportadoras de una capacidad nominal de 600 toneladas métricas / hora, lo que equivale a 14.400 toneladas métricas / día. Permite el arribo de buques tipo “Panamax”, de 230 m de eslora, 70.000 Tm DWT y un calado máximo autorizado de 12,5 m. El frente de atraque es un muelle transparente ubicado en forma paralela a la costa, de 146 m de

⁵ Información de Portuaria Corral, proporcionada por su Gerente, Horacio Diez, en Sesión Nº 1 de la Mesa de Desarrollo Portuario - 2009

⁶ Información de Portuaria Corral, proporcionada por su Gerente, Horacio Diez, en Sesión Nº 5 de la Mesa de Desarrollo Portuario - 2014

longitud, unido a tierra por un puente de 55 m de largo y 6 m de ancho. Fue puesto en operación hace 16 años, materializando uno de cinco sitios propuestos en el “Estudio Puerto de Corral”⁷ entre Punta Chorocamayo y Punta Laurel.

Posee concesión marítima otorgada por D.S. (M.) N° 777 del 18 de octubre de 1991, modificada por D.S. (M.) N° 029 del 14 de enero de 1999 y vigente hasta el 30 de junio de 2021, la cual tiene por objeto: terminal marítimo de carga general y obras complementarias de apoyo, constituidas por áreas de acopio, bodegas, correas transportadoras, rampa y rellenos sobre playas y fondo de mar⁸.

b) Instalaciones portuarias para el acopio y cabotaje de carga forestal

Actualmente, la logística complementaria al puerto privado de Corral se compone de dos sitios operativos de acopio en Corral y tres en Valdivia. De ellos, cuatro son administrados o de propiedad de Portuaria Corral, con un servicio de interconexión provisto por Transportes Fluviales Corral S.A.

TABLA N° 2-3: CANCHAS DE ACOPIO

CANCHA DE ACOPIO	LUGAR	PROPIETARIO / ADMINISTRADOR	SUP. (hectáreas)
Amargos	Corral	Portuaria Corral S.A.	1,8
Corral Bajo	Corral	Portuaria Corral S.A.	0,9
Subtotal Corral			2,7
Puerto Fluvial Las Mulatas	Valdivia	Portuaria Corral S.A.	7,0
Arica (Valdivia Terminal Intermodal)	Valdivia	Portuaria Corral S.A.	3,5
Puerto Guacamayo	Valdivia	Forestal Calle Calle	6,0
Subtotal Valdivia			16,5

La **cancha de acopio de Amargos**, vinculada directamente con el sitio portuario de Corral mediante cinta transportadora, es la principal área de recepción de graneles forestales provenientes desde Valdivia mediante una rampa de varado para barcasas y gabarras.

La **cancha de acopio de Corral Bajo** se emplaza en el borde costero de Corral, cuenta con concesión marítima vigente y no dispone de facilidades portuarias para el atraque de embarcaciones, por lo cual se constituye en un sitio de respaldo en que la carga accede y sale mediante camiones.

El **puerto de Las Mulatas** es una infraestructura fiscal administrada mediante concesión por la empresa Portuaria Corral, materializada por la Dirección de Obras Portuarias hace más de 5 décadas para albergar un puerto público fluvial de carga al sur de Valdivia. Cuenta con un frente de atraque de 120 metros. En esta misma zona se localiza una planta astilladora.

⁷ I. M. Valdivia / Arce y Reciné Asociados: Estudio Puerto de Corral, S.A., 1991; ver punto 2.5.1

⁸ Presentación del Capitán de Puerto de Valdivia en Sesión N° 3 de la Mesa - 2009

El **Terminal Multimodal Valdivia (VTI) – Cancha Arica** es una infraestructura que entró en funcionamiento el año 2005, consistente en un muro de contención de borde río de 154 m de largo y un área de acopio. Además, el terminal cuenta con una cinta transportadora de acopio radial de 38,5 metros de largo, especial para el transporte de las astillas⁹.

Finalmente, el **Puerto Guacamayo** consiste en una rampa para barcazas y cancha de acopio de astillas y rollizos al sur de Valdivia, de propiedad de Forestal Calle Calle, desde donde se lleva la carga astillada con destino a los sitios de acopio de Corral antes mencionados.

c) Instalaciones portuarias de Pesquera El Golfo en Corral

Consiste en una rampa para barcazas y frente marítimo en Corral, utilizado para carga y descarga de producción pesquera.

d) Instalaciones portuarias de astilleros ASENAV

El astillero ASENAV tiene su principal sitio en Av. España, Valdivia, en donde posee un muelle de 250 m de longitud, una grada de lanzamiento de embarcaciones nuevas y una plataforma de izado para la reparación de naves. Además, cuenta con bitas de amarre para embarcaciones tanto nuevas como en reparaciones. Un segundo sitio corresponde a la planta Miraflores de ASENAV, localizada en la calle Arica, a orillas del canal Haverbeck en Valdivia, consistente en un relleno artificial de 1.854 m² contenido por un muro de tabla estaca metálica con vigas de acero y hormigón armado. Sus instalaciones consisten en un galpón, un malecón y una rampa, las que se utilizan para faenas de terminación de naves¹⁰.

⁹ DOP / CIS Asociados Consultores en Transporte S.A.: "Análisis de Demanda de Transporte y Navegabilidad del Río Valdivia", 2007

¹⁰ DOP / CIS: id. ant.

2.3.2 INFRAESTRUCTURA PORTUARIA PÚBLICA PARA CONECTIVIDAD

La infraestructura que se reseña a continuación¹¹, construida por parte de la Dirección de Obras Portuarias del MOP, tiene por principal función otorgar conectividad a la población, en cuanto a pasajeros y vehículos.

- a) **Rampa de Niebla:** rampa de hormigón en masa, construida el año 2002 por la DOP, emplazada a un costado de la ruta T-350, en el río Valdivia. Posee una longitud de 27,89 m, un ancho de 7,6 m y una pendiente longitudinal de 9%. Cuenta con elementos complementarios, tales como luces de navegación, bitas de amarre e iluminación para operar en condiciones nocturnas, además de un refugio de pasajeros de 57 m² y una explanada para maniobras y espera de vehículos de 1.200 m² recientemente ampliada mediante un contrato finalizado en 2014 por parte de la DOP. Es utilizada por las barcas que circulan por el río Valdivia y la bahía de Corral. Tiene capacidad para atender a una nave a la vez. En 2014 finalizó un proyecto de conservación de la rampa, desarrollado por la Dirección de Obras Portuarias con financiamiento regional, como parte del Convenio de Programación MOP – GORE “Integración para la nueva región”. Actualmente su administración está a cargo de Comercial Marítima Jorge Andrés Larraín Santa Cruz E.I.R.L. en el contexto del contrato plurianual de servicios de transbordo entre Corral, Niebla y Carboneros mediante la barcaza Cullamó, licitado por parte del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones a inicios de 2015.
- b) **Muelle de pasajeros de Niebla:** muelle construido en el año 1950 y ampliado posteriormente en 1996, localizado hacia el poniente de la rampa para transbordadores, a un costado de la ruta T-350 Valdivia – Niebla. Cuenta con tres sitios de atraque para servir como atracadero para embarcaciones de turismo, carga y pasajeros, con un total de 25 metros de frente. El malecón está construido sobre la base de muros y bloques de hormigón. Posee un refugio de pasajeros en mal estado de conservación, además de oficina para la alcaldía de mar. Se encuentra en ejecución su reposición integral con financiamiento regional, como parte del Convenio de Programación MOP – GORE “Integración para la nueva región”.
- c) **Rampa de Corral:** Rampa de hormigón en masa tipo escalonado, con cubierta conformada por pavimento de hormigón, construida en 2002. Tiene un largo de 49,43 m y un ancho de 7,6 m, con una pendiente longitudinal de 8%. Posee elementos complementarios tales como luces de navegación, bitas de amarre e iluminación para operar en condiciones nocturnas y un refugio de pasajeros de 57 m². Se localiza a orillas del camino que une Corral con la caleta de Amargos, conectándose mediante una explanada para maniobras y espera de vehículos de 17,5 x 41 metros, pavimentada en hormigón. Al igual que la rampa de Niebla, su administración está a cargo de Comercial Marítima Jorge Andrés Larraín Santa Cruz E.I.R.L. en el contexto del contrato plurianual de servicios de transbordo ya indicado. La concesión marítima fue concedida por D.S. N°421 del 10 de septiembre de 2009.

¹¹ DOP / CIS: id. ant.

- d) Muelle de pasajeros de Corral:** Muelle repuesto en el año 1979, consistente en un cabezo de 22 m de largo por 9 m de ancho, con un puente de acceso de 4,2 m de ancho por 36 m de longitud. En 2001-2002 se realizó una prolongación del cabezo del muelle, con el fin de aumentar el área de atraque en 25 metros lineales, con 10,3 m de ancho y una superficie total de 257,2 m². Cuenta, además con un pontón flotante en el extremo del muelle. La infraestructura original está formada por pilotes de tubos de acero y su superestructura está constituida por una losa de hormigón de 20 cm de espesor. Cuenta con defensas en ambos costados del cabezo y dos escaleras metálicas que se ubican a ambos costados del cabezo. Este muelle cuenta con destinación marítima concedida mediante D.S. N° 349 del 23 de mayo de 1979 y un fondo de mar compuesto por una faja de 36 m.
- e) Muelle de pasajeros de Isla de Mancera:** construido en el año 1996, estructurado con pilotes de acero y una losa de hormigón armado. Tiene un puente de acceso de 96 x 3,8 metros y un cabezo de 19 metros. Cuenta con tres chazas metálicas que facilitan el acceso desde y hacia las embarcaciones, y obras complementarias tales como defensas de madera, bitas y barandas a ambos costados del puente de acceso.
- f) Muelle de pasajeros y rampa en Carboneros (Isla del Rey):** muelle y rampa construido en 2007-2008. La rampa, inaugurada en 2007, fue construida sobre la base de pilotes, vigas de acero y losa de hormigón y tiene una longitud de 27,45 metros, lo cual permite la operación de la nave que hace el servicio Niebla – Corral – Carboneros. Cuenta además con una explanada de 794 m² y un refugio de pasajeros. A su costado se instaló un pontón flotante tipo *readydock* para el uso de embarcaciones menores de conectividad, inaugurado en 2008. La concesión marítima fue concedida por DS N°159 del 7 de marzo de 2006.
- g) Pontón Las Coloradas (Isla del Rey):** se encuentra en operación desde 2007 un pontón y acceso proporcionado por DOP a Municipalidad de Corral, para uso de embarcaciones menores, existiendo para ello un servicio subsidiado por el Ministerio de Transporte. No cuenta con destinación o concesión marítima.
- h) Muelle Costanera Arturo Prat / Schuster:** se ubica en la ciudad de Valdivia, a orillas del río Valdivia, y fue construida en el año 1963. El malecón tiene un frente de 440 metros lineales, construido sobre la base de un tablestacado de acero con un muro de coronamiento de hormigón armado. Cuenta con defensas de madera, bitas e iluminación. Es utilizada actualmente como base para lanchas patrulleras de la Gobernación Marítima, embarcaciones turísticas y de conectividad subsidiada, así como para el arribo de comerciantes rurales que expenden sus productos en la feria fluvial de Valdivia. Entre el ex muelle Aduana y el helipuerto (**Sector Muelle Schuster**) se definen 12 sitios, algunos de los cuales son de uso de la Armada y otros se asignan a naves de transporte de pasajeros. En el Sector **Feria Fluvial**, se definen 4 sitios para ser operados por 5 naves. En el **Sector Costanera**, se definen 7 sitios, operados por 6 naves, parte de los cuales son utilizados actualmente por el denominado “barrio flotante”, base de operaciones para embarque, terminal y recarga energética del proyecto “Transporte Fluvial Sustentable” (taxis fluviales solares). Fue reparado en 2011 por la Dirección de Obras Portuarias, con financiamiento mixto MOP – GORE, tras su colapso estructural producto del terremoto de febrero de 2010.

2.4 ORDENAMIENTO TERRITORIAL

En el contexto de la Mesa Desarrollo Portuario Bahía de Corral se analizó y sistematizó la información disponible de ordenamiento territorial de nivel regional y comunal, del territorio marítimo y del borde costero, actualizándose así los instrumentos que ya estaban disponibles en el contexto de la primera Mesa de 2009, así como dando cuenta del avance respecto al acuerdo establecido en 2009, referido a **disponer de un Plan Regulador Intercomunal** que aborde en forma integral el ordenamiento territorial de borde fluvial marítimo y del sistema portuario Corral – Valdivia¹².

2.4.1 ESTRATEGIA REGIONAL DE DESARROLLO 2009 - 2019

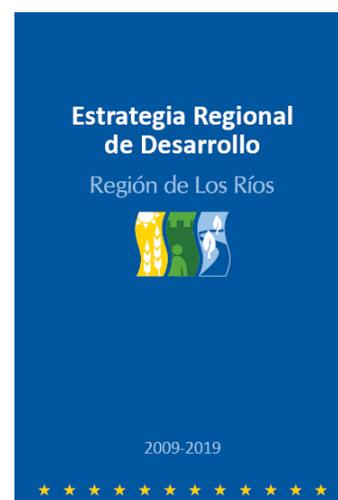
La Estrategia Regional de Desarrollo (ERD) fue aprobada en 2009 por el Consejo Regional, luego de una amplia participación ciudadana a través de la realización de 23 talleres en 2008 y 2009, proceso en el que participaron cerca de 1.600 personas. La ERD define lineamientos estratégicos, objetivos y líneas de acción atinentes al desarrollo general de la región, entre los cuales se identifica un énfasis específico hacia el sistema portuario.

Además, identifica la necesidad de realizar 19 políticas regionales, de las cuales 4 ya se encuentran elaboradas y vigentes: turismo, pesca, silvoagricultura y zonas aisladas. Otra política de carácter territorial aún no desarrollada la constituye la “Política Regional de Desarrollo Portuario, Infraestructura y Transporte”, para lo cual el presente documento de conclusiones de la Mesa sienta las bases para su implementación a la brevedad posible.

Dentro del Lineamiento Estratégico “Desarrollo Territorial Integrado y Sustentable” se identifican los siguientes objetivos específicos, líneas de acción y proyectos estratégicos relacionados directa o indirectamente con el sistema portuario.

- **Objetivo 1:** Integrar a las zonas rurales con aptitudes turísticas y productivas ubicadas particularmente en el borde costero y en sectores andinos

LÍNEA DE ACCIÓN	PROYECTO ESTRATÉGICO
Integración del territorio costero regional	Proyecto de construcción de la ruta costera a lo largo del territorio regional, potenciando la belleza escénica, circuitos turísticos e incorporando localidades rurales.
Plan de posicionamiento de la Selva Valdiviana, fortaleciendo la red regional de Áreas Silvestres Protegidas del Estado.	Creación del Parque Nacional Alerce Costero en la Selva Valdiviana, con conectividad entre Corral y La Unión.



¹² Acuerdo de Sesión N° 4 de la Mesa- 2009

- **Objetivo 2:** Dotar de recursos financieros, infraestructura y programas que aseguren la conectividad regional para el transporte de bienes y personas

LÍNEA DE ACCIÓN	PROYECTO ESTRATÉGICO
Fortalecer el Plan de Conectividad Austral para el transporte público lacustre – marítimo – fluvial en la Región	<ul style="list-style-type: none"> - Circuito de barcazas en Bahía de Corral (Niebla – Mancera – Corral), entre otros - Reposición de terminal de pasajeros en Niebla - Mejoramiento de infraestructura de conectividad fluvial en localidades aisladas - Estudio de demanda para orientar el subsidio del transporte público en zonas rurales.
Implementar un plan integral de infraestructura de soporte para el desarrollo portuario y la producción acuícola y pesquera	<ul style="list-style-type: none"> - Mejoramiento integral de las vías de acceso a la Bahía de Corral desde las comunas de Valdivia y La Unión, a fin de apoyar y dar soporte a su actividad portuaria y turística. - Plan de equipamiento y mejoramiento de caletas pesqueras artesanales en las comunas de Mariquina, Valdivia y Corral.

- **Objetivo 3:** Estructurar un sistema de red de centros urbanos y localidades rurales que fomente la integración y el equilibrio territorial promoviendo su desarrollo, la habitabilidad y la valoración de los espacios públicos.

LÍNEA DE ACCIÓN	PROYECTO ESTRATÉGICO
Completar la interconexión pavimentada entre los principales 15 centros poblados de la Región	<ul style="list-style-type: none"> - Pavimentación tramo Valdivia – Corral - Pavimentación tramo Corral – La Unión

- **Objetivo 4:** Articular y generar instrumentos de planificación y gestión territorial para inducir el adecuado manejo de los recursos naturales, promoviendo el bienestar de la ciudadanía y orientar las inversiones públicas y privadas.

LÍNEA DE ACCIÓN	PROYECTO ESTRATÉGICO
Implementar un sistema de ordenamiento y gestión del territorio	<ul style="list-style-type: none"> - Plan Regional de Ordenamiento Territorial (PROT) con capacidad de gestión, zonificación y de coordinación del accionar público. - Programa de Zonificación del Uso del Borde Costero.

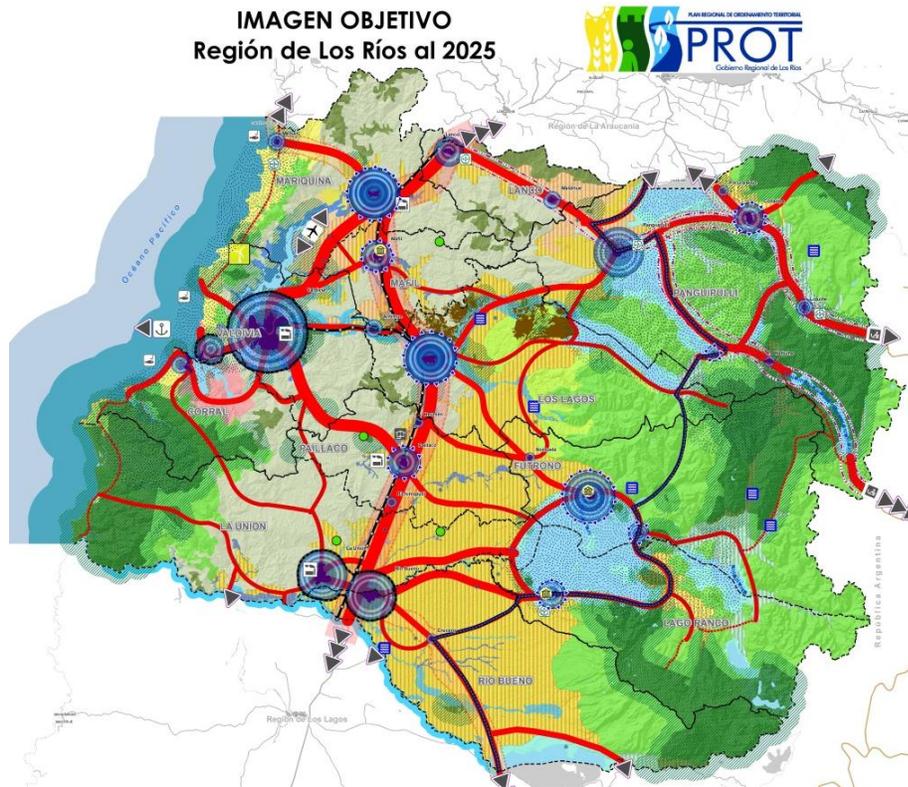
2.4.2 INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN TERRITORIAL

Los instrumentos de planificación territorial atinentes al sector portuario de Corral, actualmente con distintos grados de avance en su desarrollo, abarcan el ámbito regional (Plan Regional de Ordenamiento Territorial –PROT–), intercomunal (Plan Regulador Intercomunal del Borde Costero y Sistema Fluvial de la Región de Los Ríos –PRI–) y local (Planes Reguladores Comunales de Corral y Valdivia). Todos estos instrumentos son complementarios entre sí de acuerdo a su escala, cobertura territorial y carácter normativo/indicativo (siendo el PROT un instrumento de carácter indicativo).

a) Plan Regional de Ordenamiento Territorial (PROT)

Se encuentra en elaboración bajo liderazgo de la División de Planificación del Gobierno Regional de Los Ríos, con la participación del Seremi MINVU y de la Dirección de Planeamiento del MOP como contraparte técnica. De acuerdo a la Ley 19.175 Orgánica Constitucional sobre Gobierno y Administración Regional, su artículo 17 le asigna a los Gobiernos Regionales las funciones en materia de ordenamiento territorial, estableciendo al PROT como un instrumento de planificación territorial de carácter indicativo. Su objetivo principal consiste en constituir un instrumento de escala regional para apoyar y gestionar el accionar público, así como orientar las inversiones privadas en el ámbito social, económico, de infraestructura y físico - ambiental, representando la expresión territorial de la Estrategia Regional de Desarrollo. Para ello contempla el análisis, planificación y gestión del territorio, expresándose mediante un documento y una cartografía que definen, orientan y compatibilizan los distintos tipos de usos de suelo a través de un proceso de zonificación.

FIGURA Nº 2-3: IMAGEN OBJETIVO PROPUESTA EN EL PROT



Entre los resultados parciales logrados, se cuenta la definición de una Imagen Objetivo con horizonte al año 2025. En el ámbito de “Infraestructura y Servicios de Transporte”, la Imagen Objetivo plantea:

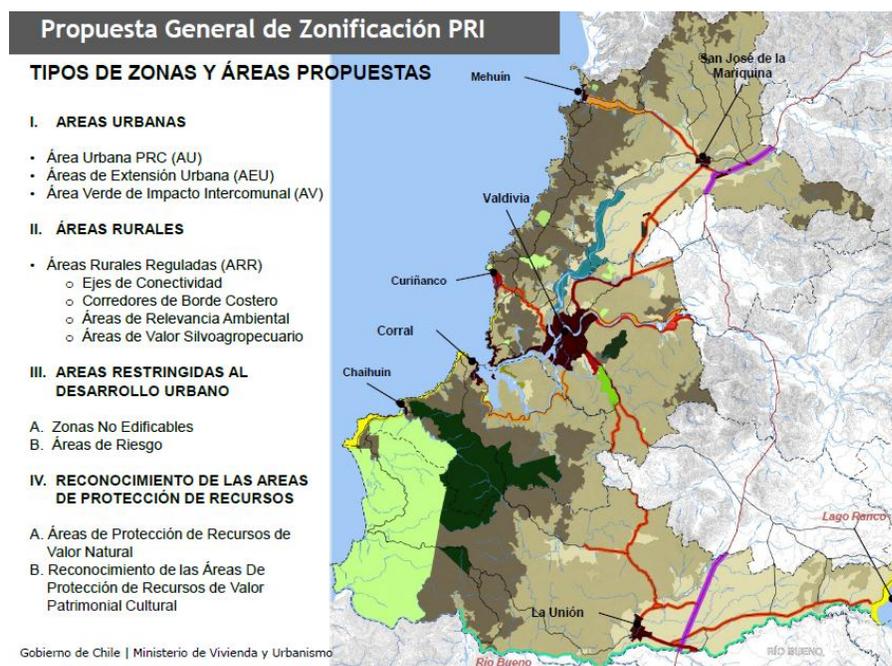
- Red Vial: se construye un acceso vial desde Valdivia hasta Corral, circunvalando la bahía por el Sur. Se completa la habilitación de la ruta T-720 que va desde La Unión a Corral, pasando por el Parque Nacional Alerce Costero.

- Infraestructura portuaria: el puerto de Corral mejora su rol de transferencia de carga relacionada con cabotaje y mercados externos.
- Conectividad fluvial: se fortalece la conectividad fluvial en el área de Valdivia aguas arriba del Río Cruces y en la Bahía de Corral.

b) Plan Regulador Intercomunal del Borde Costero y Sistema Fluvial de la Región de Los Ríos (PRI)

Se encuentra en elaboración por parte de la Secretaría Regional Ministerial de Vivienda y Urbanismo¹³. Su objetivo es abordar las relaciones urbanas y rurales de esta intercomuna, principalmente orientadas al ordenamiento del borde costero, razón por la cual abarca las cuatro comunas litorales de la región (Mariquina, Corral, La Unión y Valdivia). Complementariamente, el MINVU ha postulado ejecutar en 2015-2016 un nuevo Plan Regulador Intercomunal para el Valle Central, a financiar con recursos FNDR del Gobierno Regional, en el cual estará incorporado Paillaco y su potencial rol como apoyo industrial de antepuerto a Corral.

FIGURA Nº 2-4: IMAGEN DE LA PROPUESTA GENERAL DE ZONIFICACIÓN DEL PLAN REGULADOR INTERCOMUNAL



Fuente gráfica: SEREMI MINVU, 2014

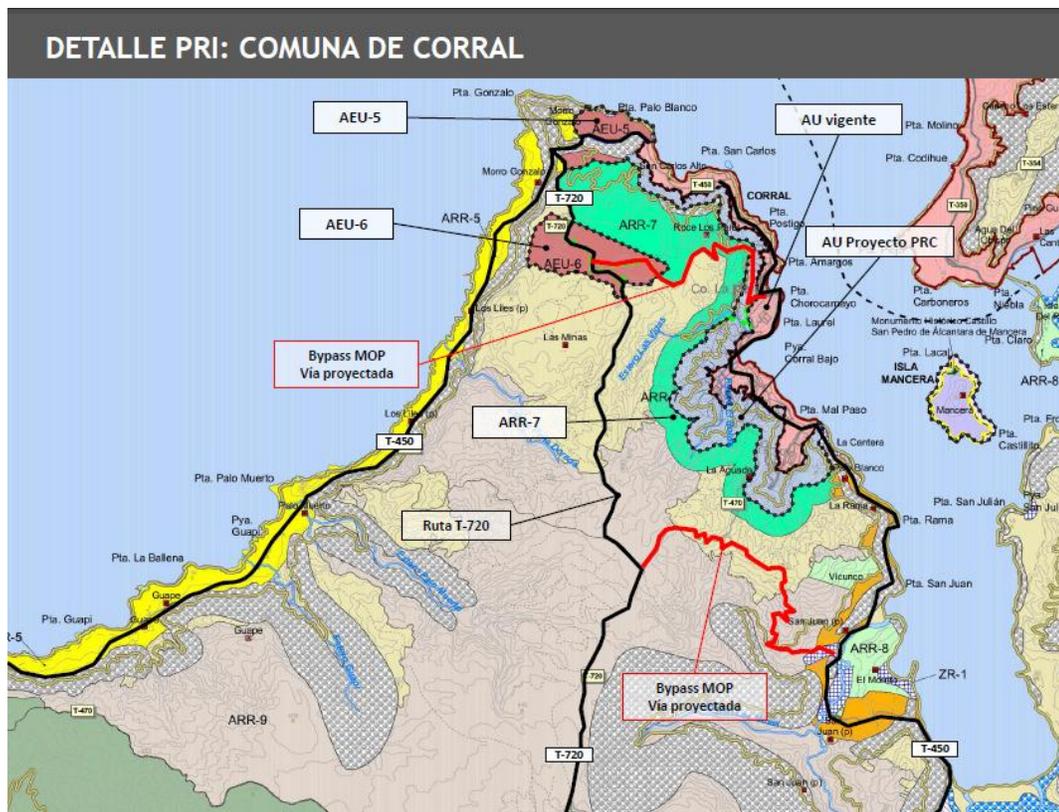
Este instrumento reconoce las áreas urbanas provenientes de los PRC, además de proponer nuevas áreas urbanas (denominadas “Áreas de Extensión Urbana” y “Áreas Verdes de Impacto Intercomunal”); áreas rurales reguladas; áreas restringidas al desarrollo urbano; y áreas de protección de recursos. De acuerdo a la definición propuesta, la zonificación de “Áreas Rurales Reguladas” permite todo tipo de actividades productivas, a diferencia de las “Áreas de Protección de Recursos” que restringen su uso de acuerdo a su valor natural o patrimonial.

¹³ Presentación de Patricio Contreras, Jefe del Departamento de Desarrollo Urbano de Seremi MINVU en Sesión N° 3 de la Mesa de 2014.

En el sector de Corral, en coordinación con el equipo técnico del Municipio de Corral, este instrumento propone dos áreas de extensión urbana (AEU) que suman en total 205,6 hás, en las que será posible generar nuevos tipos de desarrollo urbano, y en donde se restringe el uso de suelo relacionado con rellenos sanitarios:

- Punta Gonzalo, de 81,3 hás, orientada a constituirse en una extensión contigua a Corral que permita actividades inofensivas y molestas y absorba parte de la demanda de crecimiento; y
- Quitaluto, de 124,3 hás: sector alto relacionado con el proyecto de *by pass* definido por el MOP, que permitirá acoger actividades complementarias al funcionamiento del puerto de Corral, como industrias, talleres y almacenamientos, del tipo inofensivo y molesto.

FIGURA Nº 2-5: IMAGEN DE LA PROPUESTA DE DETALLE PARA CORRAL



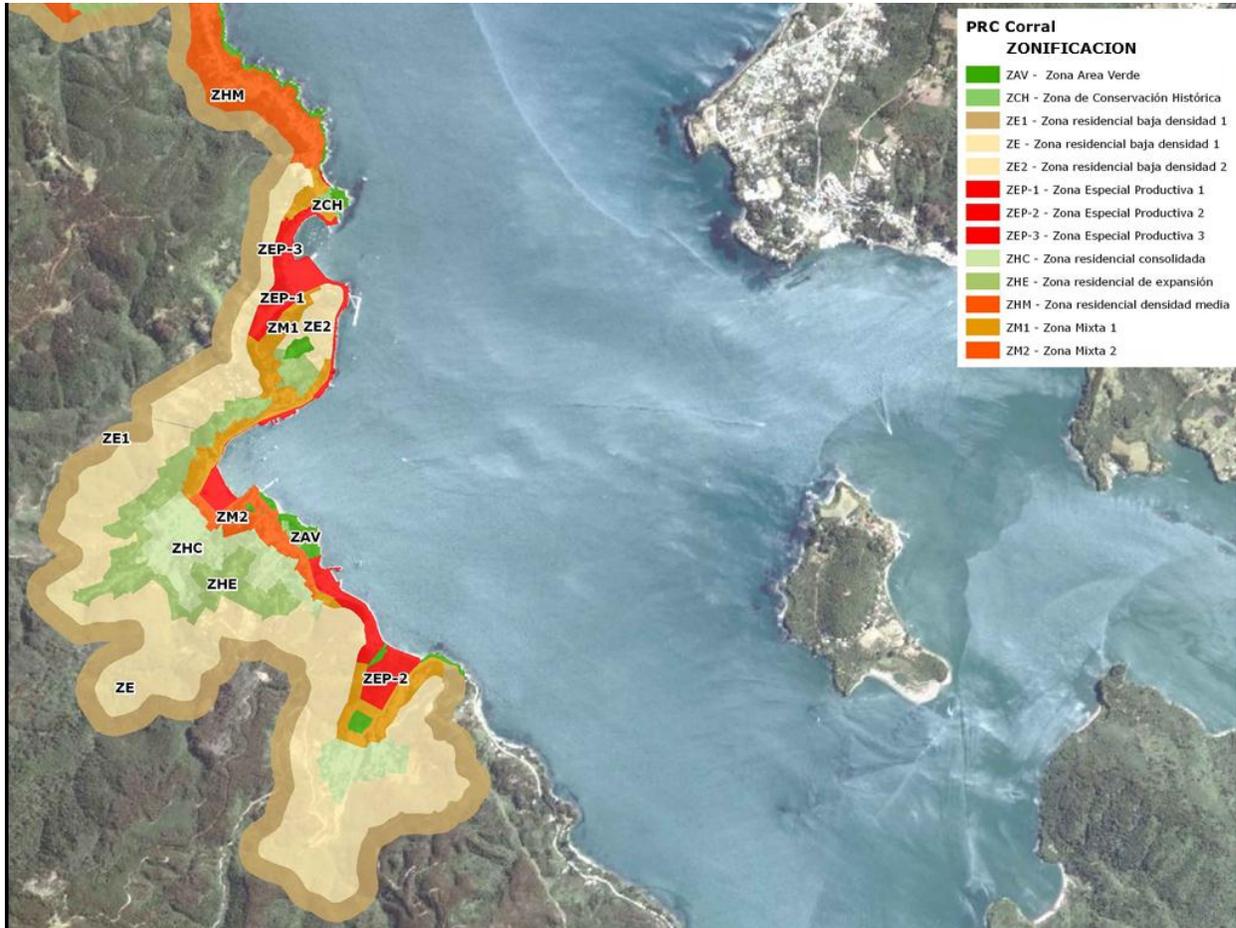
Fuente gráfica: SEREMI MINVU, 2014

En cuanto a su nivel de avance, el Plan debiese estar sancionado a mediados del año 2015, considerando que ya tuvo una ronda de trabajo y de participación ciudadana con distintos sectores de cada comuna. El paso siguiente corresponde a la consulta formal a los municipios respecto al Plan, la cual abarca a los municipios y equipos técnicos involucrados, así como a municipios vecinos, según lo establece la Ley (sólo quedan fuera Panguipulli y Lago Ranco), con un plazo de 60 días para observarlo. Luego el Consejo Regional lo analizará durante 90 días para aprobarlo o rechazarlo, y en forma paralela se llevará a cabo una consulta pública respecto a su Evaluación Ambiental Estratégica (EAE).

c) Plan Regulador Comunal de Corral

El vigente Plan Regulador de Corral (PRC) fue aprobado en 1997 por el Consejo Regional de Los Lagos. Posee doce zonas, una superficie utilizable de 95,55 hectáreas y una superficie no utilizable de 72,06 hectáreas (43% del total urbano, correspondiente a zonas de riesgo, quebradas, etc.). En particular, la zona ZU-3, de 20,22 hectáreas, ubicada en los sectores costeros de La Aguada, Bernardo O'Higgins, Corral Bajo, Amargos y Schuster, corresponde a actividad industrial y portuaria, utilizada para fines pesqueros, portuarios y de acopio, con parte de su superficie subutilizada.

FIGURA Nº 2-6: IMAGEN DE LA PROPUESTA DE PRC CORRAL (DETALLE LA AGUADA – CORRAL – AMARGOS)



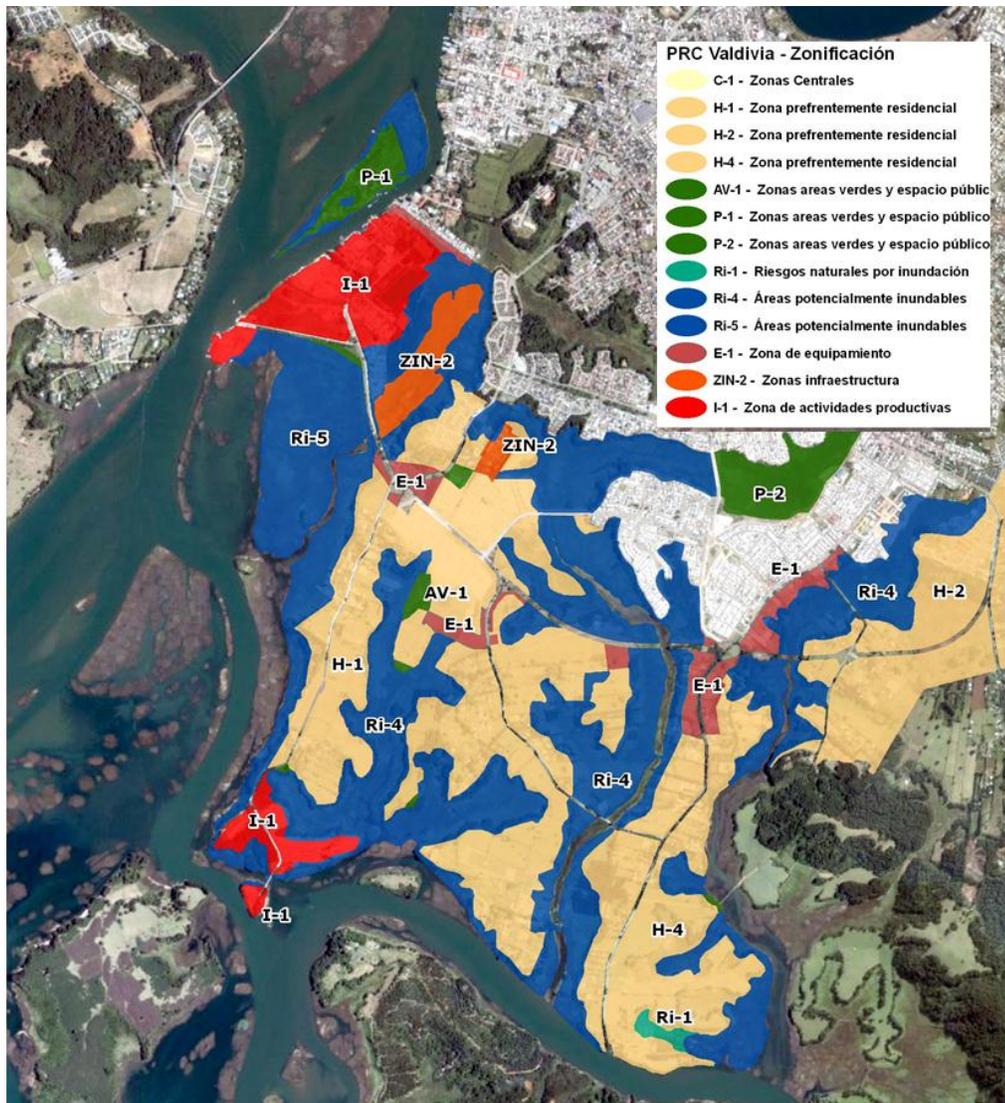
Fuente gráfica: Dirplan MOP Los Ríos, a partir de información proporcionada por SEREMI MINVU, 2014

En tanto, el nuevo PRC en tramitación reconoce y busca potenciar la actividad portuaria, teniendo por objetivos de planificación la promoción de una adecuada funcionalidad urbana, un desarrollo urbano sustentable y un desarrollo económico territorial, junto con resguardar el patrimonio histórico – natural – cultural. Los criterios de zonificación del nuevo PRC asumen como principal eje diferenciador el rol productivo en las Zonas Especiales Productivas (ZEP) en La Aguada, Corral Centro y Amargos, además de otorgarle al sector de San Carlos una zonificación que reconoce su vocación habitacional con protección de su borde costero.

d) Plan Regulador Comunal de Valdivia

El actual Plan Regulador Comunal de Valdivia tuvo su última modificación en 2008 (enmienda Parque Kraemer). En tanto el nuevo PRC de Valdivia se encuentra en fase final de aprobación, subsanando observaciones emitidas por la Contraloría Regional. La visión de ordenamiento territorial de Valdivia abordada en su nuevo Plan Regulador Comunal, contiene el vínculo portuario marítimo – fluvial, para lo cual incluye las correcciones indicadas en la Mesa de Desarrollo Portuario – 2009, en cuanto a considerar en el instrumento la actividad portuaria industrial existente en Las Mulatas, calle Arica, Las Animas y Chumpulli. Específicamente, en el detalle del sector sur de Valdivia, se constata la propuesta de ampliar el límite urbano sur hasta el río Angachilla, definiendo una zonificación I-1 (“Zona de Actividades Productivas”) en polígonos específicos de los sectores Arica – Las Mulatas y Guacamayo.

FIGURA Nº 2-7: IMAGEN DE LA PROPUESTA DE PRC VALDIVIA (DETALLE ÁREA SUR)



Fuente gráfica: Dirplan Los Ríos, a partir de información proporcionada por SEREMI MINVU, 2014

2.4.3 ORDENAMIENTO DEL BORDE COSTERO Y EL TERRITORIO MARÍTIMO

a) Plan de Macrozonificación de Uso del Borde Costero¹⁴

El Plan de Macrozonificación de Uso del Borde Costero ha sido liderado por la División de Planificación del Gobierno Regional de Los Ríos, con un avance revisado permanentemente a través de la Comisión Regional de Uso del Borde Costero (CRUBC). Esta última es una de las comisiones permanentes de mayor participación y coordinación interinstitucional en funcionamiento, que apunta a ordenar y compatibilizar las actividades que se realizan o puedan realizarse en el borde costero.

El Plan se encuentra en fase final su etapa de “Validación”, para lo cual se acordó en la sesión N° 4 de la Mesa – 2014 que ésta se constituya en una instancia revisora del Plan, colocándose a disposición de la Mesa copias de planos con la propuesta de macrozonificación, e informándose el sitio web desde donde descargar el material para su revisión. Una vez concluida esta fase, se da inicio a la última etapa de Aprobación, la cual conlleva Evaluación Ambiental Estratégica (EAE) y consulta pública.

La macrozonificación del borde costero se orienta a: i) posibilitar y orientar un desarrollo equilibrado de las actividades productivas; ii) propender a una adecuada compatibilización de las actividades que se realizan o puedan realizarse; y iii) preservar y conservar el patrimonio natural regional. Este proceso de macrozonificación tiene por principio rector ser simple, rápido y participativo, con un encuadre metodológico basado en el análisis de la compatibilidad territorial entre los intereses de los actores presentes. Su área de cobertura para la zonificación del borde costero fue definida hasta el límite de alta marea (en Pishuenco en río Calle Calle), lo cual es coherente también con la definición de navegabilidad para embarcaciones de más de 100 TRG por parte de la autoridad marítima.

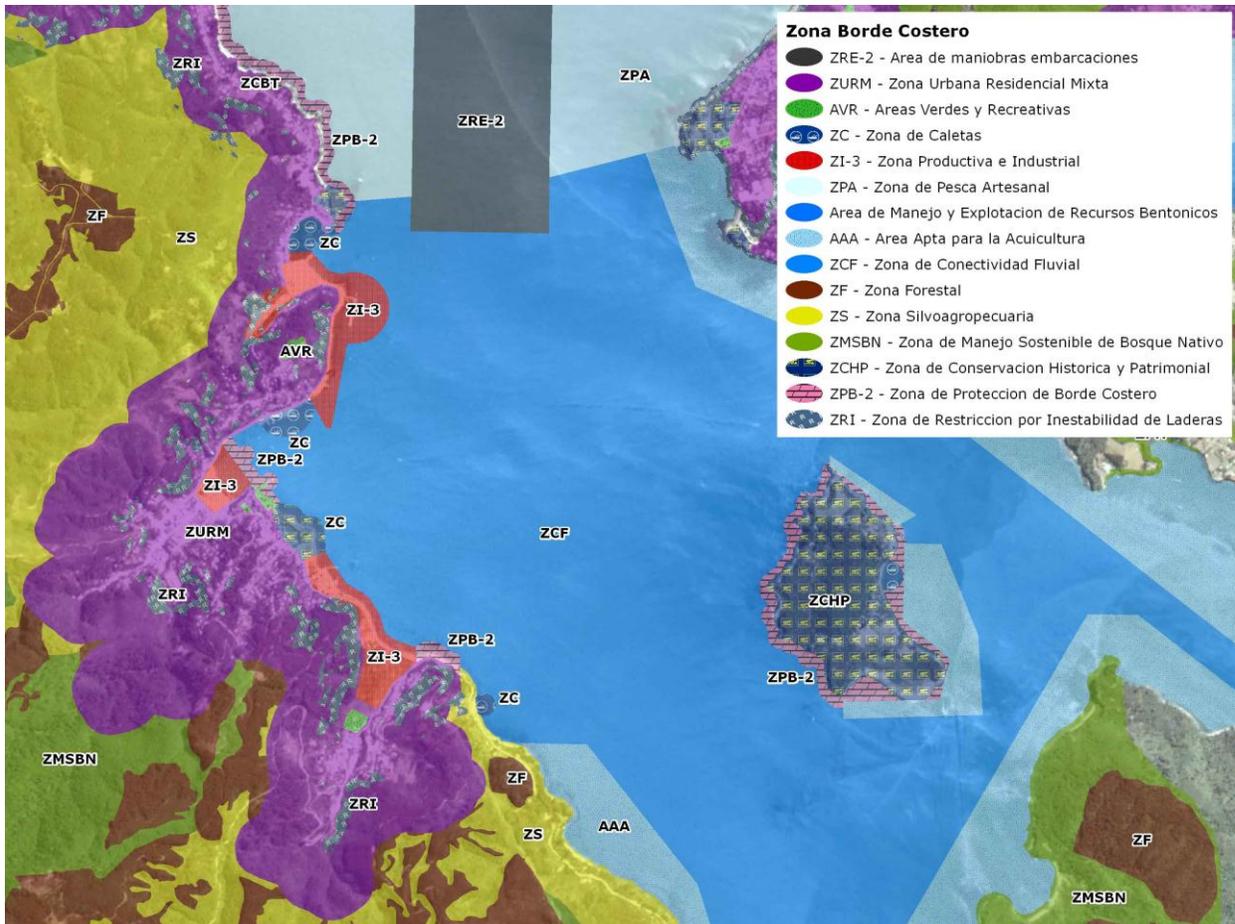
El Plan propone categorías de uso preferente, coherentes con la Política Nacional de Uso del Borde Costero, una propuesta público – privada de macrozonificación de los usos y un mapa de restricción por riesgos naturales. A su vez, se articula con otros instrumentos y requerimientos, tales como el Convenio 169 OIT que determina el proceso de participación indígena; la Ley N° 20.249 del 2008 que crea la figura de Espacios Costeros Marinos de Pueblos Originarios; la Ley N° 20.417 de 2010 que establece la obligatoriedad de aplicación de EAE para los instrumentos de planificación y ordenamiento territorial; la Ley N° 18.892 que determina que la zonificación de borde costero fije resguardos y compatibilidades relacionados con cultivos y acuicultura; además de los instrumentos de planificación intercomunal y comunal. En particular, ya se efectuó la reunión con la Asociación de Comunidades Lafkenches del Borde Costero mediante un equipo especializado del Gobierno Regional, y se llegó al consenso respecto a la voluntad de resolver la validación del Plan lo antes posible.

Las fortalezas de contar con el Plan se sintetizan en contar con un instrumento de planificación consensuado y reconocido, que releve las singularidades territoriales y ponga en valor el borde costero regional. En cuanto a las oportunidades que el Plan despliega, se cuentan el fortalecimiento de la planificación por condiciones, la coordinación intersectorial, el desarrollo de vocaciones locales de cada territorio y la mejora continua en la administración del borde.

¹⁴ Presentación de César Acuña, Profesional de la División de Planificación y Desarrollo Regional del GORE Los Ríos en Sesión N° 4 de la Mesa de 2014.

El Plan es un instrumento a nivel de macrozonificación, a escala 1: 10.000, de carácter dinámico, por lo cual, una vez que se encuentre aprobado, tiene la posibilidad de modificarse vía Comisión Regional de Usos del Borde Costero, de modo de acoger otros usos potenciales, o de avanzar hacia una microzonificación a escala de mayor detalle, recogiendo así de mejor forma la definición de usos en sectores puntuales. Esto pudiera ser válido para efectos de conformar nuevos usos de suelo productivos en el borde fluvial, por ejemplo mediante disposición directa de tierra a través de dragas estacionarias.

FIGURA Nº 2-8: IMAGEN DE LA PROPUESTA DEL PLAN DE MACROZONIFICACIÓN DEL BORDE COSTERO (DETALLE BAHÍA DE CORRAL)



Fuente gráfica: Dirplan MOP Los Ríos, a partir de información proporcionada por GORE Los Ríos, 2014

b) Característica marítimas del puerto de Corral

La autoridad marítima reconoce una serie de actividades que se desarrollan en la bahía, tales como las referidas al ámbito portuario, caletas pesqueras artesanales, playas balnearias, plantas pesqueras, transporte de pasajeros y rodados, pesca y buceo artesanal y fondeo de naves y embarcaciones. Algunas de estas actividades no son compatibles entre sí y están reguladas por normas específicas, como por ejemplo la prohibición de buceo en sectores de ingreso y salida de embarcaciones.

En el diagnóstico de la Mesa de Desarrollo Portuario – 2009, la autoridad marítima expuso e identificó algunas ventajas portuarias del actual puerto comercial de Corral, así como algunas limitantes para su operación y desarrollo, no necesariamente relacionadas con aspectos marítimos, las cuales se vuelven a reiterar en el presente Informe en consideración a que mantienen en general plena vigencia¹⁵:

VENTAJAS

- Única facilidad portuaria en el litoral chileno entre los puertos de la Región del Biobío por el norte y Puerto Montt por el sur, con un área de influencia potencial que va más allá de los límites administrativos de la Región de los Ríos (por lo cual no debe considerarse solo como un “puerto regional”): su *hinterland* potencial va desde la Araucanía por el norte hasta Aysén por el sur, incluyendo a las provincias argentinas contiguas.
- Corriente es despreciable (1,2 nudos), lo que facilita la acción de remolcadores.
- No requiere pilotaje como en Puerto Montt.
- Tiene fondo de fango que facilita el anclaje.
- Existencia de río de agua dulce navegable que facilita disponer de embarcaciones de apoyo sin riesgo de deterioro por agua salada, además de astilleros.

LIMITANTES

- Alta pluviometría que afecta la calidad de las cargas: a modo de ejemplo comparativo, los puertos del Biobío tienen galpones, lo que les permite operar otro tipo de carga de mayor valor.
- Calado de 15 m es relativamente poco en el concierto mundial, restringiendo la llegada de buques Post-Panamax, pero a la vez ordena las perspectivas de desarrollo acorde a la realidad de buques de tamaño mediano.
- Abierto al norte; oleaje y exposición al viento condiciona el atraque de barcos a solo 12 m, por lo cual pudiera vislumbrarse a futuro la necesidad de un rompeolas.
- La habitual neblina dificulta la operación.
- No están habilitadas maniobras nocturnas, lo cual se subsanaría con un proyecto de iluminación.

¹⁵ Presentación del Capitán de Puerto Pedro Valderrama en Sesión N° 3 de la Mesa - 2009

c) Análisis y estado de situación de concesiones marítimas en Corral

En la bahía de Corral coexisten diversas concesiones marítimas vigentes, entre las cuales se cuentan las referidas a las instalaciones de Portuaria Corral S.A. La Resolución de Operación del puerto de Corral determina las siguientes características del muelle comercial:

CUADRO Nº 2-4: CARACTERÍSTICAS DEL MUELLE COMERCIAL DE PORTUARIA CORRAL

DESCRIPCIÓN	CARACTERÍSTICA
Extensión	146 m
Orientación	Norte / Sur
Enfilaciones	Sí
Profundidad del muelle	14 m
Máxima eslora permitida	229 m
Bitas de amarre	9 bitas
T.R.G. permitido	70.000
Condiciones particulares de maniobra	Atraque por babor
Calado de llegada de nave	8,0 m
Calado de salida de nave	12,2 m

Fuente: Capitanía de Puerto de Valdivia

Para efectos de analizar la situación de estas concesiones, así como las nuevas solicitudes, en el contexto de la Mesa de Desarrollo Portuario - 2014 se contó con la presencia y exposición de la Sra. Fabiola Rodríguez, Jefa del Departamento de Asuntos Marítimos de la Subsecretaría de Fuerzas Armadas, así como de las presentaciones de los entonces Capitanes de Puerto de Corral y de Valdivia, Rodrigo Ascencio y Horacio San Martín respectivamente.

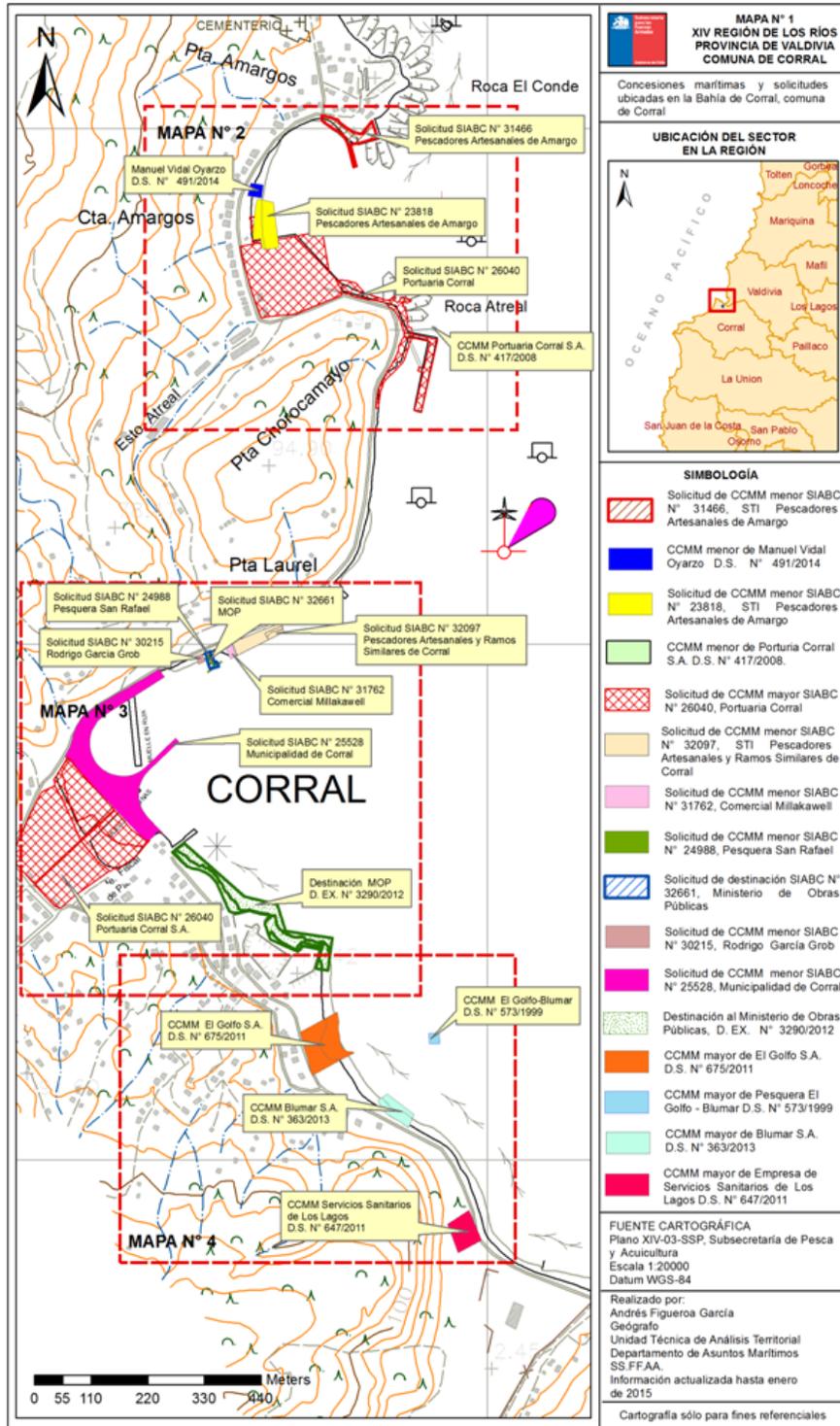
A modo general, la primera exposición destacó lo determinante que resulta para los inversionistas, pescadores artesanales y comunidad en general tener la seguridad de contar con concesiones marítimas definidas, para lo cual en diciembre de 2014 fue lanzado el nuevo reglamento de concesiones que busca simplificar y agilizar las tramitaciones. Entre estas modificaciones se cuentan los beneficios de no requerir certificados de SII ni Sernapesca para su tramitación, de acortar tiempos de oposición al inicio del trámite, y de posibilitar notificaciones electrónicas a los interesados que así lo soliciten, y por lo tanto no supeditarse al tiempo que conlleva el envío de cartas certificadas, a excepción del trámite final y de posibles recursos judiciales. En el contexto de la Mesa se informó el sitio electrónico para descargar y opinar respecto a la propuesta de modificación del Reglamento sobre Concesiones Marítimas: <http://pac.ssffaa.cl/consultas-ciudadanas>.

En la siguiente imagen se aprecia un flujograma general del procedimiento de Concesiones Marítimas, presentado a la Mesa - 2014 en su Sesión Nº 4 por el Teniente 1º LT Roberto Ascencio M., quien en ese entonces poseía el cargo de Capitán de Puerto de Corral.

puntos de embarque en forma simultánea, con dos cintas de embarque paralelas, con lo cual se reduciría el tiempo de embarque. De acuerdo a lo informado por el Capitán de Puerto de Corral en la Sesión N° 4 de la Mesa – 2014, esta solicitud fue presentada ante la autoridad marítima local en mayo de 2009, y nuevamente en forma corregida en febrero de 2011, adjuntando la resolución que fija la línea de playa. Actualmente su tramitación está a la espera del envío de antecedentes complementarios por parte de Portuaria Corral, solicitados por la Subsecretaría de las Fuerzas Armadas mediante el Sistema de Concesiones Marítimas.

- SIABC N° 23.818 presentada por el sindicato de pescadores artesanales de Amargos, que se sobrepone parcialmente con la anterior, y que busca “amparar actividad de pesca artesanal mediante la instalación de guías para varar, estableciendo la zona como sector de varadero”;
- SIABC N° 25.528 presentada por la I. Municipalidad de Corral con objeto de relleno en Corral Bajo para obras generales y embarcadero, en complemento con la ampliación del área de acopio portuario presentada por Portuaria Corral mediante SIABC N° 26.040 antes indicada. Esta última, para el caso de Corral Bajo, ha sido fundamentada en la intención de habilitar una explanada de operaciones e instalaciones tipo galpón para acopiar carga con mayor valor agregado y que requiere de protección ante la humedad, lo cual permitiría eliminar y despejar esta área de los actuales acopios de astillas.
- Destinación al MOP otorgada mediante Decreto Ext. N° 3290 del año 2012: abarca el frente urbano desde el muelle de Corral hasta el límite oriente del Castillo San Sebastián de la Cruz de Corral, permitiendo por lo tanto la intervención de protección costera en este frente, detallado en el capítulo “Actualización de la Estrategia de Intervenciones”.
- Concesiones Marítimas mayores otorgada a empresa El Golfo – Blumar (D.S. N° 573 de 1999, 675 de 2011 y 363 de 2013, emplazadas al oriente del fuerte de Corral).
- Concesión Marítima mayor otorgada a Empresa de Servicios Sanitarios de Los Lagos, mediante D.S. N° 647 de 2011.

FIGURA Nº 2-10: PLANO GENERAL DE CONCESIONES MARÍTIMAS Y SOLICITUDES EN CORRAL URBANO



Fuente: Departamento de Asuntos Marítimos – Subsecretaría de Fuerzas Armadas, a partir de fuente cartográfica de la Subsecretaría de Pesca, 2014. Cartografía solo para fines referenciales

A partir de lo anterior, se identifican algunas sobreposiciones espaciales de solicitudes de concesiones marítimas, las que pueden significar un factor de detención de inversiones en la comuna, de acuerdo a lo expresado en la Mesa por el Alcalde de Corral. Estos casos fueron analizados en terreno junto con la autoridad marítima, aprovechando la presencia de la Jefa del Departamento de Asuntos Marítimos en la región para su exposición a la Mesa con fecha 02.12.2014. En este contexto, de existir sobreposición sobre un mismo sector entre solicitudes de concesiones marítimas, se aplica el art. 10 del Reglamento sobre Concesiones Marítimas, que entre otras cosas señala que prevalecerá aquella solicitud cuyo objeto represente mejor el uso previsto para el área, de acuerdo con la Zonificación. En el caso que dichas solicitudes tuviesen un mismo objeto, se preferirá aquella que represente mejor alguno de los siguientes factores, en el orden señalado: seguridad nacional, beneficio fiscal, interés social, generación de empleo o divisas. Sin perjuicio de lo anterior, se solicita la opinión de la Comisión Regional de Uso de Borde Costero (CRUBC), conforme a la Resolución Ministerial Exenta N°2643, de 30 de marzo de 2012.

En forma complementaria a lo anterior, de este análisis se concluye que no existen solicitudes ni concesiones otorgadas en el sector de La Aguada, próximo a los antiguos Altos Hornos, identificado como uno de los dos sitios aptos para emplazamiento portuario (junto con el de Punta Chorocamayo), de acuerdo a lo concluido en el estudio “Análisis y Estudio de las Condiciones Naturales para la Construcción de una Facilidad Portuaria en la Bahía de Corral”, ya informado en el capítulo 1.2. Esta disponibilidad de frente costero representa una oportunidad para el futuro desarrollo portuario integral de la bahía de Corral con nuevos emprendimientos privados, conectados en forma directa al camino Corral – Valdivia, cuya materialización se describe en el capítulo “Actualización de la Estrategia de Intervenciones”.

En el caso de los puertos fluviales vinculados logísticamente con el puerto de Corral, la situación es la siguiente:

- Puerto fluvial de Las Mulatas, ubicado en el sector sur de Valdivia: posee una concesión marítima vigente hasta 2023 sobre un terreno fiscal de 22.373,8 m², otorgada por D.S. (M) N° 145 del 26 de mayo de 1994 a Portuaria Corral S.A., empresa que lo utiliza como parte de su cadena logística de transporte fluvial de astillas hacia Corral, ante la inexistencia de vialidad apta, segura y expedita para el acceso de camiones al puerto de Corral. El objetivo de la concesión es “rehabilitar las mejoras fiscales (muelle, galpón y oficina) y utilizar el muelle para operaciones de carga y descarga del tráfico fluvial de la concesionaria, dar servicios a terceros y utilizar la bodega y terreno de playa para acopio de carga”. Como tal, la concesionaria se obliga a mantener en buen estado la mejora fiscal, y su destrucción o descuido en su conservación pudiera ser causal para decretar el término de la concesión. No obstante lo anterior, a raíz de los daños del terremoto de 2010, mediante Res. Ord. N° 12.000/4 VRS de la Capitanía de Puerto de Valdivia de fecha 05.03.2010, la infraestructura de este puerto se inhabilitó temporalmente para operar transferencias de carga, atraques y desatraques, hasta que sean corregidos sus daños estructurales, lo que debe ser respaldado por un informe emitido por la Dirección de Obras Portuarias del MOP¹⁶. En noviembre de 2012 el puerto fue habilitado bajo ciertas condiciones específicas de operación en el terminal.

¹⁶ Presentación del Capitán de Puerto de Valdivia, Horacio San Martín, en Sesión N° 4 de la Mesa - 2014

- Puerto fluvial VTI (Cancha Arica): posee concesión marítima vigente en la ribera sureste del río Valdivia (canal Haverbeck), otorgada mediante D.S. 115.

d) Espacios Costeros Marítimos de Pueblos Originarios (ECMPO)

Los Espacios Costeros Marítimos de Pueblos Originarios se rigen por la Ley 20.249 que aplica sobre borde marítimo (no ríos ni lagos). Son espacios marinos delimitados, cuya administración es entregada a comunidades indígenas o asociaciones de ellas que han ejercido el uso consuetudinario de dicho espacio, constatado por CONADI. Se entiende por derecho consuetudinario aquellas prácticas o conductas de tipo religiosas, económicas y recreativas, entre otras, realizadas por las comunidades de manera habitual y que forman parte de su cultura.

La delimitación, determinada por la superficie que asegure el ejercicio del uso tradicionalmente realizado, es entregada en destinación por la Subsecretaría para las Fuerzas Armadas a la Subsecretaría de Pesca y Acuicultura, quien suscribe un convenio de uso con la asociación de comunidades o con la comunidad asignataria, una vez que la comisión intersectorial apruebe el plan de administración que presente la comunidad o asociación de comunidades. El uso y administración del ECMPO está a cargo de la asociación o comunidad a la cual se le aprueba el plan de administración, en el cual se detallan las actividades a realizar, así como los usuarios y otros requisitos que establece el reglamento. La duración de la administración de un espacio costero es de carácter indefinida, a menos que se efectúen incumplimiento o infracciones.

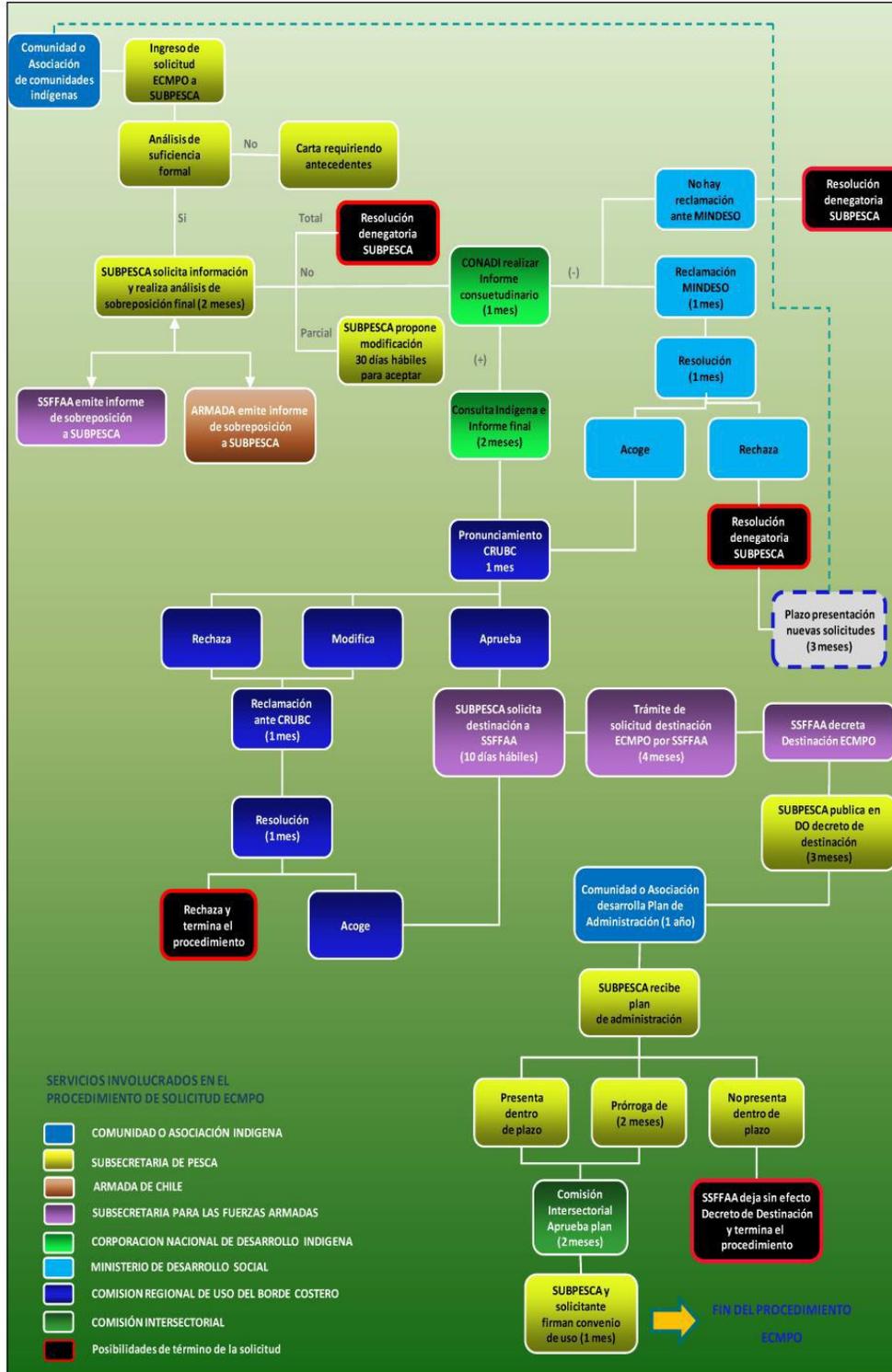
En caso de que una solicitud ECMPO se superpusiera con una concesión o destinación marítima vigente, éstas se identifican en el Informe de Sobreposición, se recortan y se mantienen vigentes. En cambio, si se superpusieran con una concesión o destinación en trámite, se suspenden las solicitudes de otorgamiento, se suspenden las solicitudes de sucesiones, renovación y modificación (ampliación de superficie) que no estén vigentes a la fecha del Informe de Sobreposición, y se continúa con la tramitación de solicitudes para los casos de desistimientos, abandonos, caducidades, terminaciones, modificaciones que impliquen cambio de objeto y/o reducción de superficie, arrendamientos, cesiones y transferencias.

Particularmente, en el área de la bahía de Corral hubo una solicitud que fue finalmente rechazada, y que significó la paralización temporal del análisis de las solicitudes de concesiones marítimas antes indicadas en el punto c). Actualmente no existen Espacios Costeros Marítimos de Pueblos Originarios vigentes ni solicitados en la bahía de Corral. La única solicitud de ECMPO vigente en Los Ríos se refiere al área de bahía Maiquillahue, es decir fuera del área atingente a la bahía de Corral, la que debiera sancionarse en 2015; las otras ocho solicitudes presentadas por distintas comunidades anteriormente no están vigentes¹⁷.

En la aprobación de una ECMPO intervienen siete instituciones públicas, de acuerdo al procedimiento que se ilustra en la siguiente imagen, y que se indica en la Guía que es posible descargar del sitio: www.ssffaa.cl/guia-para-la-aplicacion-de-la-ley-20-249-de-espacios-costeros-marinos-para-pueblos-originarios/

¹⁷ Presentación de María Beatriz Farías, Profesional del Departamento de Asuntos Marítimos – Subsecretaría de Fuerzas Armadas, en Sesión N° 5 de la Mesa - 2014

FIGURA Nº 2-11: FLUJO GENERAL DEL PROCEDIMIENTO ECMPO



Fuente: Departamento de Asuntos Marítimos – Subsecretaría de Fuerzas Armadas, 2014



Capítulo 3

Visión de futuro

3 VISION DE FUTURO

3.1 DEFINICIONES PARA UNA POLÍTICA DE DESARROLLO PORTUARIO

Teniendo por objetivo recoger opciones para el potenciamiento portuario de Corral, en el contexto de la Mesa se efectuó un análisis interpretativo¹⁸ de cómo se inserta este puerto en el ámbito portuario nacional con mirada global, basado en lo que indica el Plan Nacional de Desarrollo Portuario. Este Plan corresponde a un instrumento estratégico de alcance nacional que fue difundido públicamente por la Subsecretaría de Transportes del MTT en el año 2013.

En primer lugar debe entenderse que Corral no forma parte de los diez puertos públicos definidos mediante la Ley 19.542 de 1997 como continuadores legales de la Empresa Portuaria de Chile (EMPORCHI) en todas sus atribuciones, derechos, obligaciones y bienes. Al ser estos diez puertos de carácter fiscal, el Estado a través del Sistema de Empresas Públicas debe proveer la administración, explotación, desarrollo y conservación de las instalaciones portuarias y terminales, así como de los bienes que posean a cualquier título, incluidas todas las actividades conexas inherentes al ámbito portuario indispensable para el debido cumplimiento de éste. Pueden realizar su objeto directamente o a través de terceros: por medio del otorgamiento de concesiones portuarias, la celebración de contratos de arrendamiento o mediante la constitución de sociedades anónimas con personas naturales o jurídicas, chilenas o extranjeras. Luego, es respecto a estos diez puertos que aplica en todo su alcance el mencionado Plan Nacional de Desarrollo Portuario, en tanto que para el resto de puertos del sistema nacional no existe un instrumento estratégico integrado que oriente sistémicamente su proceso de desarrollo.

El sistema portuario de Chile está compuesto por 56 puertos en total, por lo que además de los 10 antes indicados, se cuenta con:

- **14 puertos privados de uso público:** trabajan de manera similar a las empresas portuarias del Estado, pero administran y explotan su infraestructura amparados en una concesión marítima. Son autónomas en su accionar, se rigen por criterios comerciales y son reguladas por la autoridad marítima en los temas relacionados con seguridad y medio ambiente, entre otras. Este es el caso del puerto de Corral.
- **32 puertos de uso privado:** prestan servicios a una empresa determinada, debido a la complejidad que presenta transportar los grandes volúmenes de carga que mueven y su existencia es anexa a las labores que ésta desarrolla. Se dividen en puertos mineros (15) y puertos petroleros (17).

El mencionado Plan Nacional, de acuerdo a sus enunciados, se constituye por una parte en una propuesta para el desarrollo de la infraestructura portuaria y de accesibilidad vial y ferroviaria para el sistema portuario estatal, con una mirada hasta el año 2030, aplicable a las 10 empresas portuarias;

¹⁸ Presentación del Director Regional de Planeamiento del MOP, Daniel Bifani, en Sesión N° 7 de la Mesa - 2015

pero también se autodefine como una “invitación amplia y abierta a aportar opiniones, ideas e iniciativas, que permitan satisfacer los requerimientos futuros y fortalecer la competitividad de los puertos nacionales, recogiendo la necesidad de una adecuada coordinación de los actores públicos y privados que participan en las actividades y servicios portuarios”. En este sentido, considerando que no existe una Política Nacional de Desarrollo Portuario de alcance global, el Plan puede ser subsidiariamente ilustrativo para establecer posibles estrategias de desarrollo portuario para Corral, más aun considerando que la Estrategia Regional de Desarrollo de la Región de Los Ríos contempla como una de las 19 Políticas Regionales de Desarrollo, la “Política Regional de Infraestructura y Desarrollo Portuario”, aún no desarrollada por parte del Gobierno Regional de Los Ríos.

El Plan Nacional contempla un Diagnóstico de los impactos críticos en cuanto a infraestructura y operaciones marítimo - portuarias derivados de la nueva realidad global portuaria:

- **Por aumento de la eslora (largo) de los buques:** se requerirán frentes de atraque de mayor longitud, estimándose un diseño futuro de mediano-largo plazo cercano a los 400 metros lineales útiles por sitio nominal;
- **Por aumento en la manga de los buques:** las naves de mayor tamaño son también más anchas, de entre 56 y 59 metros, lo que impondrá requerimientos de grúas de más alcance;
- **Por aumento en el calado de los buques:** se requerirá canales de aproximación y sitios de atraque de mayor profundidad;
- **Por aumento de los tamaños de lote de transferencia en cada operación de recalada:** se requerirá mayor espacio para preparar las operaciones de carga y descarga, así como mayores requerimientos sobre la red vial y ferroviaria.
- **Asociados a calidad del servicio:** se requerirán mayores velocidades de transferencia (equipamiento), seguridad en la operación (normas operativas y calificación del personal) y certeza de los servicios (calidad de las cadenas logísticas), todo lo anterior motivado por el alto costo del activo flotante que constituye el buque.
- **En el caso de buques graneleros:** no se observa un aumento en la disposición de naves de mayor capacidad.

Para ello, establece los “grandes desafíos por Macrozona del país”. En específico, para la Macrozona Centro Sur, comprendida por las regiones del Biobío a Los Ríos, identifica que su transferencia representa el 19% del total del país, teniendo como principales cargas aquellas relacionadas con el sector energético, forestal y minero, de acuerdo a la siguiente descripción:

- **Bahía de San Vicente:** presenta síntomas de saturación, con una variada concurrencia de actividad marítima, lo que podría afectar el funcionamiento de la pesca, de la transferencia de graneles y de la carga contenedorizada. En esta zona se concentra un alto nivel de oferta portuaria, especialmente entre Lirquén, Coronel y San Vicente Terminal Internacional (SVTI). Su mayor limitación se encuentra en los sistemas de accesibilidad, en especial por restricciones en el uso del ferrocarril que presta un bajo nivel de servicio, y por la superposición de tráficos hacia los puertos con los servicios urbanos de pasajeros. Su capacidad disponible le permitiría aumentar su área de influencia hacia regiones colindantes, pudiendo disminuir la presión hacia los puertos ubicados en la zona central.
- **Corral:** En el caso del Puerto de Corral, puerto privado de uso público, su limitación principal se encuentra en su accesibilidad.

Del análisis anterior expuesto en el Plan Nacional, es posible concluir que Corral representa una oportunidad territorial para aliviar los problemas de saturación ya identificados en los puertos de la VIII Región, considerando la superposición parcial de potenciales áreas de influencia.

Finalmente, es de interés recoger los 5 “lineamientos para un marco general de políticas públicas para el sector portuario”, contenidos en el mismo Plan Nacional, de los cuales se obtienen algunas recomendaciones aplicables para el caso del desarrollo portuario de Corral (indicadas con subrayado):

- A. **Ámbito institucional:** Se requiere de una institucionalidad pública que permita abordar los desafíos previstos para el sector, profundizando el fortalecimiento del rol de coordinación de los distintos actores o gestores que actúan en los eslabones que componen el sistema nacional, especialmente en aspectos vinculados a la planificación y gestión del territorio.
- B. **Ámbito regulatorio:** El país ha optado por un sistema que promueve la participación privada, en un ambiente competitivo, en los terminales pertenecientes a las empresas portuarias estatales. Esta condición también se da en algunos puertos privados de uso público.
- C. **Ámbito territorial:** El desarrollo estratégico de la industria portuaria depende de la disponibilidad de áreas en el borde costero para emplazar terminales que cuenten con áreas operacionales adecuadas; de un sistema de conectividad multimodal que no se transforme en una traba para su desarrollo por falta de capacidad y que sus actividades se desarrollen en un ambiente aceptable por la ciudadanía. Para ello se deben generar condiciones para que los mecanismos de planificación territorial, comunal y regional, consideren provisiones de áreas que permitan el desarrollo armónico de los terminales, respecto a sus propias capacidades, a las de sus áreas de respaldo y sus vías de acceso. Asimismo, desarrollar las metodologías y mecanismos administrativos destinados a definir futuras localizaciones portuarias.
- D. **Ámbito de la coordinación inter-institucional:** La eficiencia del sistema portuario y la de sus cadenas logísticas dependen también de cómo funciona la red que la conforma. El hecho que la ruta ofertada por los distintos servicios navieros comprendan una serie de terminales ubicados dentro del país, debe orientar los esfuerzos hacia implementar un estándar común y predecible en las actuaciones, cobros, resoluciones y procedimientos operativos aplicables, de manera tal que las ganancias de eficiencia sean comunes.
- E. **Ámbito de la innovación y desarrollo:** El desarrollo tecnológico que se observa en la industria naviera irá requiriendo de nuevos conceptos de terminales portuarios orientados hacia grados mayores de automatización en sus procesos productivos y de control, así como en las operaciones marítimas y de seguridad. Esta labor implica contar con estudios para determinar la capacidad de las bahías actualmente orientadas a prestar servicios portuarios, para proponer líneas de acción destinadas a mejorar sus actuales niveles de funcionamiento, reducir sus externalidades o proponer otras alternativas de localización de terminales que puedan complementar sus actuales funciones.

3.2 VISIÓN DE DESARROLLO DE EMPRESA PORTUARIA CORRAL¹⁹

La empresa Portuaria Corral S.A. es un puerto inserto en un mercado global, por lo cual su plan de desarrollo reconoce e incorpora las tendencias globales de la industria naviera y portuaria, y el mayor protagonismo que ha alcanzado la primera de ellas a partir de la crisis *subprime*, con crecientes tamaños de buques portacontenedores. Esto conlleva en la práctica menos recaladas de buques, con una reducción de 36% a nivel global según el informe Drewry de 2013, y una creciente necesidad de mayor productividad y tecnologización de los puertos.

La industria divide a los puertos comerciales en GTO (Global Terminal Operators, sin presencia en Chile, referido a los puertos *hub* que mueven más cargas en el mundo) e ITO (International Terminal Operators, dentro de los cuales a nivel nacional califica Valparaíso, licitado a capitales españoles). La tendencia es que los puertos se especialicen en el traspaso integral de carga con grúas *gantry* cada vez de mayor alcance, dejando de a poco fuera de operación a los barcos que contienen sus propias grúas para las maniobras de transferencia. En cuanto a los tipos de fletes marítimos, la industria divide a estos en tipo "Liner", con buques de línea que incluyen el pago de la carga, estiba, desestiba y descarga; y en tipo "FIOS" y similares, en que el flete paga solo la estiba y desestiba, mientras que la carga y descarga la asume el dueño de la mercadería, que es lo que sucede en la operación portuaria de Corral.

Como conclusión de lo anterior, la empresa visualiza que el actual puerto de Corral está muy lejos de calificar para puerto portacontenedores competitivo a nivel internacional o global, ya que no opera con buques de línea, y sí como puerto mecanizado para transferencia mayoritaria de graneles forestales, privilegiándose por lo tanto su mejoramiento permanente en eficiencia y seguridad de modo de mantenerse competitivo en este ámbito en el concierto global.

Respecto a la dimensión del muelle, su ancho de 19 metros es estrecho para mover carga, por lo cual se plantea la necesidad de ampliación mediante inversión privada. A su vez, el calado actual de 12,2 m es mejorable, para lo cual han comprometido la realización de estudios técnicos. Estos requerimientos de ampliación conllevan las solicitudes de modificación y renovación de concesiones marítimas indicadas en el capítulo 2.4.3.c), presentadas a tramitación sin aprobación hasta el momento. De acuerdo a la visión de desarrollo de la empresa, el hecho de no tener esta aprobación condiciona las decisiones de efectuar las inversiones necesarias, por lo cual en el contexto de la Mesa y como resultado de su sesión N° 5 – 2014, la Subsecretaría para las Fuerzas Armadas efectuó las coordinaciones con la Autoridad Marítima local para realizar visitas a terreno y reunir mayores antecedentes para mejor resolver esta solicitud.

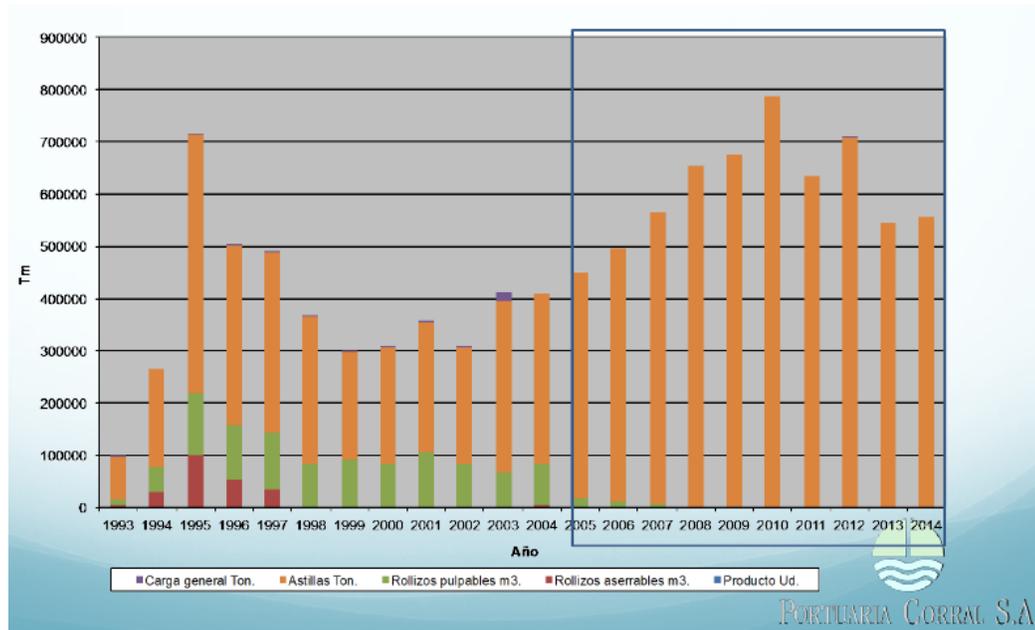
En cuanto a las principales actividades portuarias, se cuenta el muellaje de naves, muellaje a la carga y almacenamiento, con principales clientes focalizados al transporte de astillas de eucaliptus (Anchile, Calle Calle, Consorcio Maderero y, a partir de 2014: Trans Pacific Fibre).

La estadística de transferencia de carga de Corral muestra una baja desde 2010 a la fecha, desde un *peak* de casi 800.000 ton en 2010 a 550.000 en 2013, lo que se explica en que la astilla es un

¹⁹ Transcripción del acta de la Sesión N° 5 de la Mesa – 2014, referida a la presentación del Gerente de Portuaria Corral S.A., Horacio Diez

commodity sujeto a precios en el mercado global, muy sensible al surgimiento de otros lugares más competitivos, como es el caso reciente de Vietnam para los mercados asiáticos.

FIGURA Nº 3-1: ESTADÍSTICA DE TRANSFERENCIA DE CARGA EN PUERTO DE CORRAL



Fuente: Gerencia de Portuaria Corral S.A., en presentación efectuada a la Mesa en Sesión Nº 5 - 2014

El área de influencia local del puerto va desde el sur de Collipulli (Región de la Araucanía) hasta Osorno (Región de Los Lagos). Sin embargo la entrada en funcionamiento del puerto de Chincuy en Puerto Montt, con accesos terrestres permanentes, generaría un corrimiento del límite al norte de La Unión, lo que pudiera implicar un 30% del mercado de Corral, todo lo cual demanda la necesidad de nuevas inversiones públicas y privadas en Corral para mejorar su competitividad en el contexto nacional.

En función de lo anterior, se visualizan debilidades y amenazas, entre las cuales se cuentan la carencia de áreas de acopio, el vencimiento de la concesión marítima en 7 años, la mala calidad geomorfológica de los cerros de Corral, la falta de acceso vial y la creciente competencia de otros puertos. A modo de ejemplo, un sitio para ser competitivo requiere 5 hás de acopio, y hoy se tienen en Corral 3,6 hás. De acuerdo al análisis de la empresa, la posibilidad de un antepuerto en la zona alta de Corral, prevista por el municipio en el Plan Regulador Intercomunal, detallado en el capítulo 2.4.2.b), sería útil como área de preparación de carga (por ejemplo, astillado), pero no como acopio portuario, dada la distancia y diferencia de altura respecto al muelle.

A su vez, esta visión de desarrollo destaca fortalezas y oportunidades, principalmente referidas a la disponibilidad de carga de los sectores productivos forestales y agropecuarios nacionales, a las características geográficas de la bahía y a la decisión de inversión de la empresa, entre otros. En cuanto a las cargas, se visualiza la mantención de la transferencia de graneles forestales, la incorporación de carga agrícola (fertilizantes, granos) y de cargas eventuales de proyecto (por ej., de Asenav o Endesa) y el arribo de potenciales buques de pasajeros por turismo, aunque esto último está sujeto a que Valdivia ofrezca una adecuada capacidad instalada para atención a este tipo de turistas. En tanto, para hacer posible la carga de fertilizantes, se requiere invertir en un proyecto presentado hace 10 años por

la Empresa Portuaria, declarado de interés por el Concejo Comunal de la época, y sujeto a aprobación de ampliación de la concesión marítima, consistente en una explanada en Corral Bajo para habilitar bodegaje, lo que permitiría acceder a una carga estimada de 200.000 toneladas anuales y que generaría 70 empleos para el transporte y manejo de la carga (mezcla, ensacado).

En relación a potencial carga proveniente de Argentina, corresponde a un tipo de carga muy fraccionada que requeriría transporte mediante contenedores por buques de línea, aspecto ya resuelto vía Atlántico, y con demandas de alta inversión en frigoríficos, por lo cual no se visualiza como un mercado posible para Corral en el corto - mediano plazo.

Finalmente, se visualizan otras potenciales cargas, por ejemplo demanda de fibra para biomasa (pellets), consistente en astillas con mayor procesamiento y secado; y exportación de pulpa de celulosa soluble, dado el surgimiento de nuevos mercados para el papel (como por ejemplo, la India), para lo cual es relevante saber cómo responde Celulosa Arauco a ese potencial de desarrollo

En complemento a las inversiones ya realizadas a partir de 2002, consistentes en mejoramientos de sistemas mecanizados de carga, sistema de camiones con pisos caminantes, remolcadores y gabarras, entre otros, el plan de desarrollo previsto por la empresa portuaria para el corto – mediano plazo considera los siguientes cuatro proyectos futuros:



Fuente gráfica: Gerencia de Portuaria Corral S.A., en presentación efectuada a la Mesa en Sesión N° 5 - 2014

En el caso del proyecto 2), su materialización permitiría agregar 2 hectáreas al acopio de Amargos, con lo cual se optimizaría su eficiencia y competitividad, y además permitiría liberar el área de Corral Bajo para posibilitar el proyecto 4). De acuerdo a lo informado por la empresa, para su materialización se requiere que SERNAGEOMIN apruebe el estudio presentado por ésta para la contención del cerro y la captación y el redireccionamiento de aguas hacia el estero Las Vigas.

3.3 VISIÓN DE DESARROLLO PORTUARIO DE LOS SECTORES PRODUCTIVOS

3.3.1 VISIÓN REGIONAL DE DESARROLLO PRODUCTIVO²⁰

La Corporación Regional de Desarrollo Productivo (CRDP) es una corporación de derecho privado sin fines de lucro al alero del Gobierno Regional de Los Ríos, que cuenta con una Junta Directiva integrada por 18 miembros del sector público y privado. Sus objetivos, de acuerdo al artículo 4° de sus estatutos, son “promover el desarrollo productivo regional; contribuir al mejoramiento de la competitividad regional; promover la generación y desarrollo de proyectos de investigación, innovación y transferencia tecnológica en la Región; promover el desarrollo y la actividad turística regional y su promoción en el extranjero; y en general, las destinadas a propiciar actividades o iniciativas sin fines de lucro y que contribuyan al desarrollo económico regional”. En este sentido, una de las líneas de acción de la CRDP ha sido el potenciamiento portuario regional, y cuenta hasta la fecha con los resultados de un primer estudio de “diagnóstico y plataforma de información”, el cual generó una base de datos respecto a antecedentes, estudios y planes que hayan sido realizados con fondos públicos con el objetivo de transformar y/o potenciar la actual capacidad portuaria de la bahía de Corral hacia un puerto multipropósito de carácter turístico y productivo.

FIGURA Nº 3-4: INSERCIÓN DE CORRAL EN EL CONTEXTO MACRO-REGIONAL DE CHILE - ARGENTINA



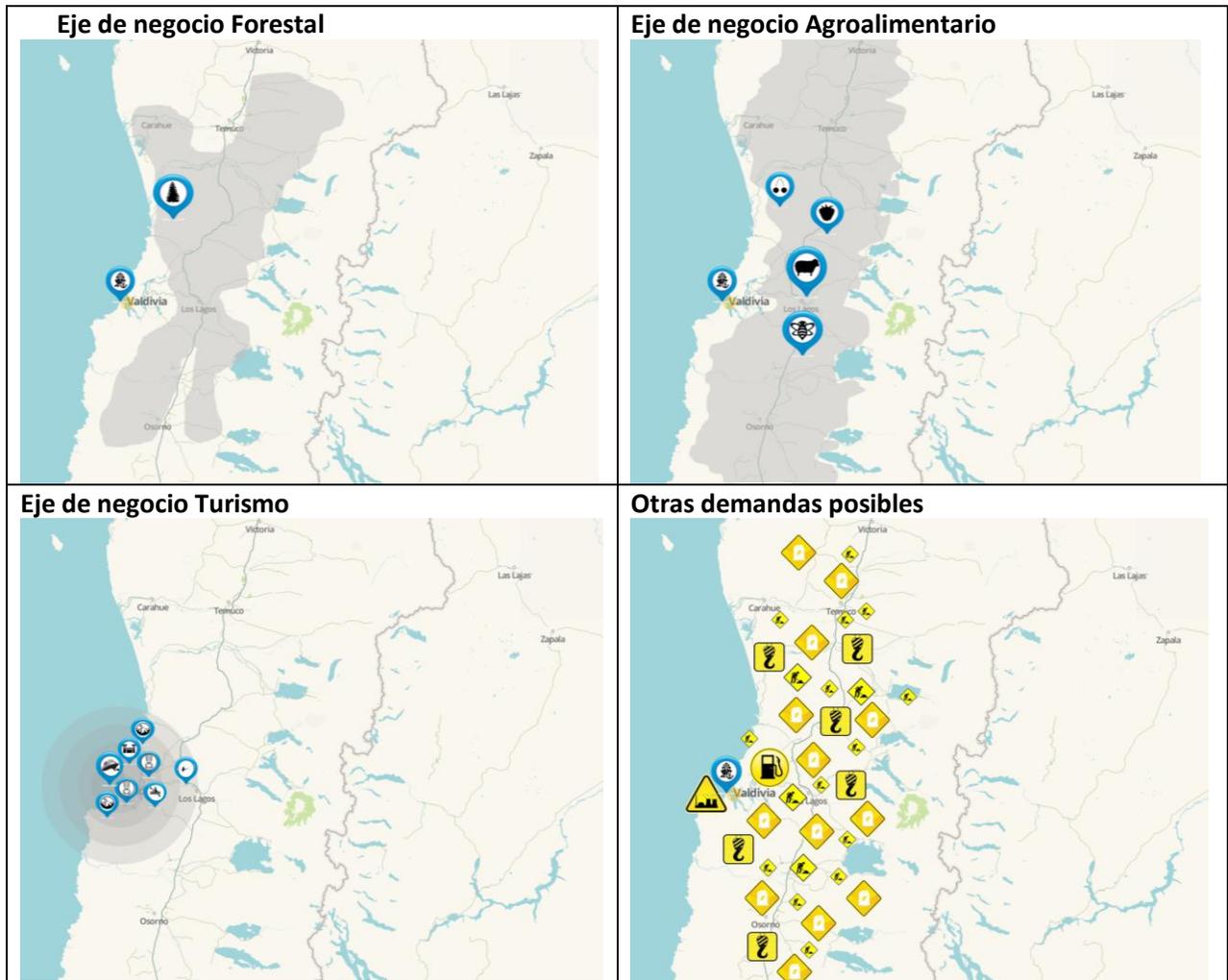
Fuente gráfica: Corporación Regional de Desarrollo Productivo, 2014

²⁰ Presentación de Daniel Saldívar, Corporación Regional de Desarrollo Productivo, en Sesión N° 7 de la Mesa – 2014.

En el marco de la Mesa, la CRDP presentó una visión general respecto a opciones y potencialidades de inserción del puerto de Corral en una economía global, entendido como un eje de negocios de tipo regional y macro-regional, que interactúa con otros sistemas portuarios en las regiones del Biobío y de Los Lagos. Si el desarrollo portuario de Corral aspira a un mayor movimiento o a diversificar el portafolio de productos transferidos, sobre todo considerando la fuerte relación comercial de Chile con el Asia Pacífico, sus instalaciones debieran crecer en tamaño para permitir el atraque de barcos con mayor capacidad.

El principal eje de negocio portuario es el sector forestal, actualmente operativo, con un área de influencia que abarca desde Victoria (Región de la Araucanía) hasta Osorno (Región de Los Lagos). A nivel potencial se destaca el eje de negocio lácteo y agroalimentario, incluyendo exportación de productos e importación de fertilizantes; el eje de la pesca; y el eje del turismo, relacionado con la llegada de cruceros, para lo cual es clave tener servicios de turismo que estén acordes a ese mercado y a una distancia adecuada al total de horas que los cruceros pudieran recalar. Esto último se grafica en la figura de abajo mediante anillos concéntricos que representan tiempo de viaje respecto al puerto.

FIGURA Nº 3-5: ESQUEMAS DE EJES DE NEGOCIOS ACTUALES Y POTENCIALES



Fuente gráfica: Corporación Regional de Desarrollo Productivo, 2014

Otros negocios potenciales son: i) Basura y residuos, incluyendo agregación de valor mediante reciclaje; ii) Combustible, considerando que actualmente se descarga en Coronel y Puerto Montt, con un área intermedia en que el costo de transporte es incidente; iii) Energía, en que se podría pensar en traer insumos para otras fuentes de generación eléctrica, dada la dependencia de insumos externos para producirla, y considerando la complejidad que representa la implementación ambiental de la hidroelectricidad; iv) Maquinarias: ingreso vía importación, aprovechando acuerdos de libre comercio como plataforma para Sudamérica; y v) insumos y maquinarias para obras de construcción.

Con los antecedentes actuales, no es claro el potencial de carga que puedan proveer las provincias argentinas vecinas (Neuquén y Río Negro), existiendo en este momento un estudio en desarrollo por parte de la CRDP que busca determinar este potencial a través del paso Huahum. Entre estos potenciales se puede mencionar el interés en la explotación energética de hidrocarburos que está analizando Argentina, en cercanía al paso Huahum. No obstante lo anterior, la CRDP llama a ver con realismo las señales de ese mercado.

A futuro, para la visión de desarrollo de Corral se debieran recoger experiencias y tendencias de otros puertos especializados, orientando su potencial crecimiento hacia los contenedores. Este desarrollo significa también un desafío para la logística de servicios en Corral, la cual requiere prepararse en forma anticipada y planificada, incorporando servicio de aduanas, hospedajes para personal de servicios y turistas, servicios gastronómicos, farmacias, cajeros automáticos y sistemas de pago con tarjetas, combustible y talleres de mantención de vehículos, entre otros.

Finalmente, en los instrumentos de planificación territorial debe contemplarse el rol de las comunas vecinas próximas a la Ruta 5 respecto al sistema portuario regional, destacando Paillaco como centroide regional, así como también Máfil y Los Lagos, teniendo en cuenta que la logística portuaria actual a nivel global opera crecientemente en forma tecnologizada y a distancia.

3.3.2 SECTOR AGROPECUARIO²¹

Para SAVAL F.G., federación gremial del rubro agropecuario a nivel regional, el potencial productor y exportador de este sector consiste en producción de *specialities* y no *commodities*. Esto significa que son productos perecibles (lo que requiere de flujos de transporte y almacenamiento continuos, para mantener la cadena de frío), de alto valor agregado y empleo calificado, y en que tanto los estándares de seguridad alimentaria como los contratos de exportación exigen que se efectúe generalmente por vía aérea, y no por vía portuaria.

La cantidad exportada por el sector silvoagropecuario es baja en relación a las regiones de la zona centro-sur (cerca de 420 millones de dólares FOB vs. 4.200 del Biobío), y de ese monto solo 100 es de tipo agrícola y pecuaria y el resto forestal, según información elaborada por Odepa apoyada en el Servicio Nacional de Aduanas.

En el detalle de tipo de exportaciones agropecuarias de Los Ríos, se mencionan con valores entre 0 y 100 mil tons: bulbos, leche y suero en polvo, cereales, quesos y mantequilla, y arándanos, todos ellos

²¹ Transcripción del acta de la Sesión N° 6 de la Mesa – 2014, referida a la presentación de Miguel Santa María, Director Ejecutivo de SAVAL F.G.

lejos detrás de la celulosa y los chips de eucalipto. Se observa que existe un sostenido crecimiento de las exportaciones de arándanos, a tasas de 8 a 9%, con alto requerimiento de servicios asociados, pero como es un ítem de bajo volumen no es incidente en el monto exportado.

Por todas estas razones no existe uso actual del puerto de Corral para el sector agropecuario y su uso potencial es escaso. El único uso potencial puede ser la importación de fertilizantes, estimándose por parte de SAVAL F.G. en 80.000 a 100.000 las toneladas requeridas para Los Ríos, las que actualmente llegan en 80% desde el Biobío y en 20% desde Puerto Montt. El hecho de ingresar estas cargas por Corral redundaría en una baja en los costos de flete, para lo cual se necesita disponer espacios techados para almacenamiento. Sobre el alcance que puede tener el puerto, este se extendería entre el sur de la región de la Araucanía y el norte de Los Lagos, lo que concuerda con lo indicado por otros sectores productivos.

3.3.3 SECTOR FORESTAL²²

En el contexto de la Mesa, CORMA Los Ríos (asociación gremial que reúne a actores forestales de la región) expuso un análisis de la realidad forestal de la zona, actividad económica que mueve gran cantidad de volumen de exportación vía puertos. La producción industrial forestal se exporta en distintos porcentajes según tipo de producto: 100% de la celulosa (vía puertos de la VIII Región), 85% de astillas, 50% de madera aserrada y 25% de tableros y chapas. De eso solo las astillas se embarcan vía Corral, existiendo por lo tanto un potencial para los otros productos, lo que requeriría una gestión directa con las compañías presentes en la zona para efectos de decisión estratégica y proyección de carga (por ej. Arauco).

A nivel regional, 61,9% del suelo corresponde a bosques (1.135.172 hectáreas), según información de INFOR al 2014; de ese total, aprox. 82% corresponde a bosque nativo y 17% a plantaciones, correspondiendo el resto a bosques mixtos. A su vez, de las 184.854 hectáreas, 54% es *pino radiata* (destinado principalmente a madera aserrable), 31% a *eucaliptus nitens* y 10% *eucaliptus globulus*. Esta última especie es la que actualmente se exporta en forma mayoritaria como astillas vía Corral, dado que tiene mayor porcentaje de fibra, aunque es de crecimiento más lento que *nitens*. Esto se debe a que la exportación de astillas busca optimizar el transporte de sólidos en vez de agua (albura), considerando que el flete marítimo es altamente incidente en el precio del producto transportado. Por esta misma razón el programa de embarque de astillas se privilegia durante el verano, minimizando la carga durante periodos de lluvia.

No obstante, para el caso de *eucaliptus nitens*, que fue la especie con mayor demanda de plantación en la década de los '90 por su rápido crecimiento, existe un amplio potencial de exportación como astilla una vez que adquiera su maduración, lo que en promedio debiera alcanzarse en 5 a 10 años más, es decir aproximadamente a partir de los 18 años de plantado, logrando entonces una masa similar al *eucaliptus globulus*. Además, Celulosa Arauco ha anunciado que a partir de 2016 producirá celulosa con fines textiles, lo cual debiera incidir en un aumento del uso de *eucaliptus nitens* para ese fin.

La disponibilidad de trozos pulpables de eucalipto en el quinquenio 2015-2020 es de 2,5 millones de m³ / año en Los Ríos, y de 4,2 millones si se considera el área de influencia natural de Corral, es decir

²² Transcripción del acta de la Sesión N° 6 de la Mesa – 2014, referida a la presentación de Mauricio Bernier, Director de CORMA Los Ríos

desde Gorbea en la Región de la Araucanía hasta la provincia de Osorno en la Región de Los Lagos, de acuerdo a información de INFOR. De acuerdo al potencial anterior, y según una encuesta de CORMA aplicada en 2014 a sus socios, la carga de 550.000 ton (10 embarques anuales) que salen actualmente por Corral pudieran incrementarse a 1.554.000 ton (26 embarques) al 2020, con un potencial total de 1.800.000 ton (30 embarques).

Otro potencial exportador destacable es la producción de madera nativa, recuperando un tipo de industria de gran desarrollo en la década de 1960 y 1970 (Emasil, Infodema, Laminadora, Bomasil) que perdió incidencia por diversos factores, entre ellos la variable ambiental. De la superficie de bosque nativo existente en la región, al descontar bosques achaparrados, áreas protegidas, zonas con pendiente mayor a 60% y zonas de protección de cauces, queda un potencial de 533 mil hectáreas. Al convertir esto a volumen, y descontando 35% no utilizable, se llega a un potencial total neto de 125 millones de m³, de los cuales 18 millones son aserrables, todo ello acorde a las exigencias de protección que la legislación ambiental actual determina para el manejo del bosque nativo. Asumiendo un supuesto de mayor intervención en zonas próximas a caminos, se obtiene que 10% de la disponibilidad regional cosechable está a menos de 250 m de caminos existentes, lo que implica 59 mil ha (365.756 m³ sólidos sin corteza / año). De lo anterior se desprende que las redes viales son un factor crítico de toma de decisiones de producción, ya que es incidente sobre el costo por unidad de producción.

Finalmente, otro potencial uso forestal exportador es el relacionado con la exportación de biomasa para uso energético, vinculado a la Estrategia de Energía al 2025, en que el centroide productivo debiera estar en Los Ríos, conectado al puerto de Corral por su cercanía, y con un potencial de carga de 1.000.000 m³ anuales.

De acuerdo a lo anterior, como gremio forestal se apunta a un modelo de desarrollo portuario integral, que permita la convivencia armónica de los distintos sectores productivos y sociales de la comunidad de Corral, con un estándar moderno en que estén considerados aspectos sociales, económicos, ambientales y de identidad local. Asimismo, se propicia que el rol del Estado se focalice a generar certidumbres para facilitar e incentivar las inversiones, y que bajo una alianza público – privada pueda avanzarse además en mejorar la calificación de la mano de obra local y en procurar una adecuada educación ciudadana y educación ambiental.

3.3.4 SECTOR PESQUERO ARTESANAL²³

La Federación Interregional de Pescadores Artesanales del Sur – Valdivia (FIPASUR) representa más de 1.300 pescadores artesanales agrupados en 22 sindicatos, una cooperativa y una asociación vinculada (Ademarval A.G., de bacaladeros), con un rango jurisdiccional en Los Ríos que abarca las 4 comunas costeras (Mariquina, Valdivia, Corral y La Unión). En tanto, la Federación de Pescadores Artesanales de Corral (FEPACOR) representa a otros sindicatos de pescadores del sector de Corral. Las exposiciones efectuadas por los dirigentes de estas Federaciones a la Mesa de Desarrollo Portuario - 2014 resaltan el aporte social que genera la pesca artesanal al interior de la comuna de Corral, lo que se grafica en que 22% de la economía local se sustenta en la pesca artesanal, mientras que solo el 9% por la industria.

²³ Presentaciones de Marco Ide, Presidente de FIPASUR en Sesión N° 6 de la Mesa – 2014; y de Gino Bavestrello, Presidente de FEPACOR en Sesión N° 7 de la Mesa – 2015.

Las caletas y sus ubicaciones están oficializadas en el Decreto Supremo de Marina N° 337 del 15.11.2004 (que modificó el Decreto N° 240 del año 1998), en donde se establece que son 25 caletas oficiales, de las cuales 3 no existen: San Juan, La Misión y Corral (esta última en realidad está contada 2 veces, ya que también se considera en el listado a Corral Bajo). De este total, 16 caletas están afiliadas a FIPASUR. Entre las que no están afiliadas, se relevan los casos de las caletas:

- San Carlos: no tiene una localización física, existiendo divergencia entre lo señalado por el Plan Regulador Comunal y lo indicado por los propios pescadores locales.
- Valdivia: no tiene una georreferenciación física, pero sí existe estadística de desembarques y evidencia de utilización física del canal Haverbeck, tal como se aprecia en las imágenes aportadas por FIPASUR. Se evidencia la necesidad de localizar y habilitar esta caleta, de modo de contar con un puerto fluvial que regularice el actual atraque y desembarque de productos pesqueros en Valdivia, posicionándola ojalá en el sector de Las Mulatas según el planteamiento avalado por ambas federaciones.



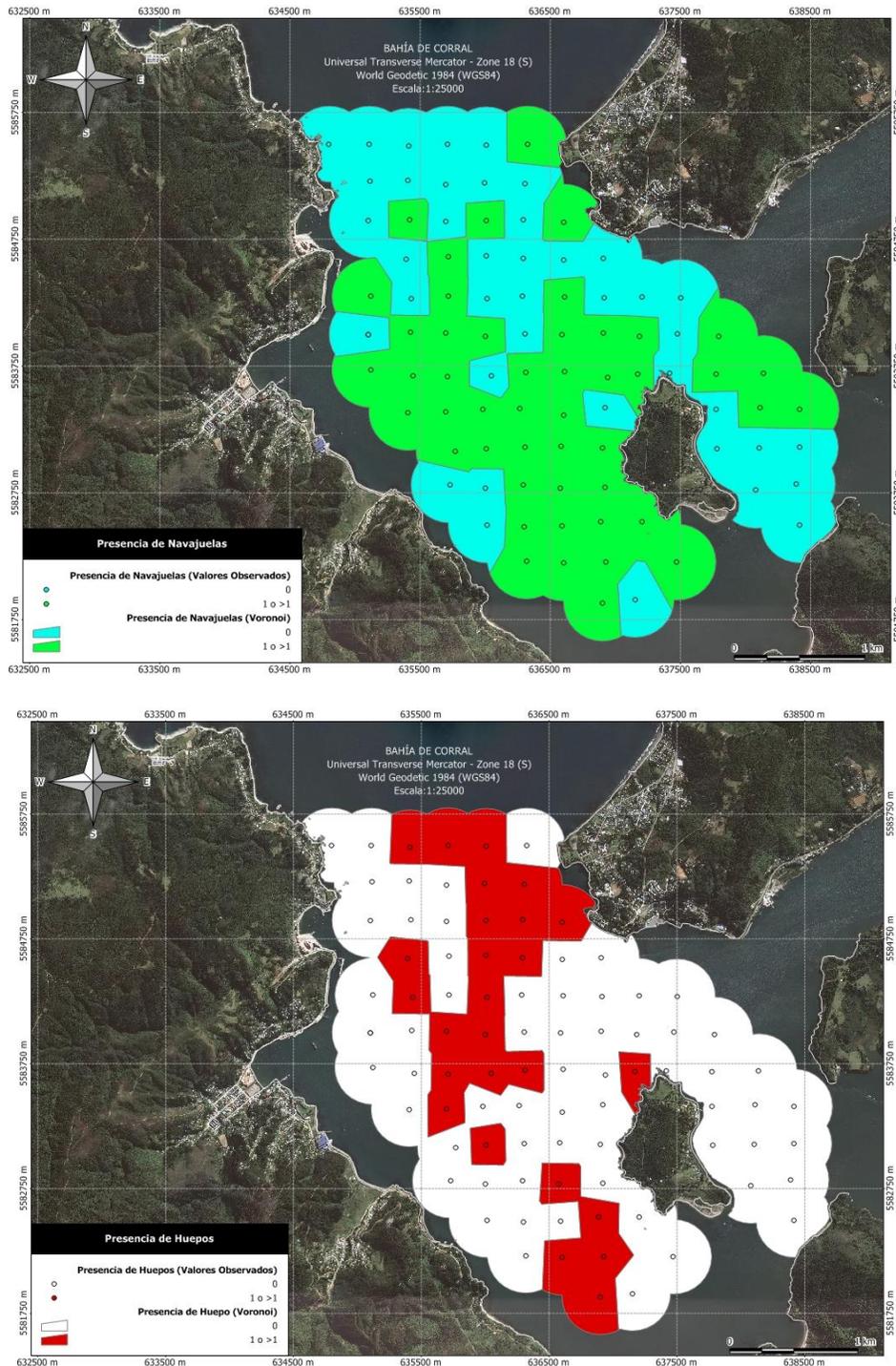
La posición del gremio frente al desarrollo portuario apunta a que en general la pesca artesanal no es usuaria de la infraestructura portuaria comercial de Corral, sino que más bien posee una relación de colindancia, no exenta de conflictos entre las áreas de caletas y los espacios ocupados actualmente por el puerto. Este es principalmente el caso de la caleta de Amargos, en donde se da cuenta de una serie de intervenciones de Portuaria Corral, ejecutadas sin consulta comunitaria y que han afectado negativamente a sus asociados. Por ello se manifiesta preocupación respecto a cómo el fortalecimiento de la actividad portuaria pudiera traer consigo un aumento de las fuentes de contaminación, concluyendo que el necesario desarrollo portuario de Corral debe ir de la mano del bienestar social comunal.

En cuanto al posible surgimiento de una nueva área portuaria en La Aguada, FIPASUR releva el hecho que corresponde a un sector en que existe una caleta pesquera con decreto de Concesión Marítima tramitado (el primero en la región), razón por lo cual ambas iniciativas (portuaria y pesquera) deben analizarse en forma sistémica, armónica y coordinada, buscando la mejor localización para ambas.

La concordancia en una visión de diálogo también debe aplicarse en el ámbito de la extracción sustentable de recursos de navajuelas y huepos presentes en la bahía de Corral, respecto a las políticas de dragado fluvial que pueden alterar el ecosistema de este recurso. Para ello FIPASUR expuso las

conclusiones del estudio “Elaboración de Plan De Manejo para los Recursos Navajuela (*Tagelus Dombeyi*) y Huepo (*Ensis Macha*), en la Bahía de Corral, Región de Los Ríos”, elaborado por BITECMA bajo financiamiento del Fondo de Fomento para la Pesca Artesanal del Ministerio de Economía, Fomento y Turismo.

FIGURA Nº 3-6: PRESENCIA DE NAVAJUELA Y HUEPO EN LA BAHÍA DE CORRAL



Fuente: FIPASUR, a partir de estudio desarrollado por BITECMA (Investigación y Asesoría en Biología y Tecnologías Marinas Limitada)

Este estudio determinó la densidad, abundancia, superficie de distribución, relación talla-peso y estructura de tallas de las poblaciones de navajuela y huepo en la bahía, y los impactos económicos que este recurso conlleva para los armadores y buzos inscritos en la región (estimándose en 120 buzos en la bahía). El estudio se basó en un muestreo *in situ* de presencia de este recurso en cuadrículas definidas en la bahía, logrando cuantificar una proyección de *stock* a nivel de individuos y biomasa bajo escenarios con diversas tasas de explotación. Asumiendo una tasa de 20%, la cuota recomendada es 2.923 ton anuales de navajuela y 48,8 de huepo.

Finalmente, en la presentación efectuada por FEPACOR se propone el fortalecimiento portuario de Corral mediante la creación de un complejo portuario Corral – Valdivia, bajo soporte de una empresa pública que se asocie con capitales privados, pero siempre manteniendo una mayoría accionaria pública. Se plantea que en su estatuto se pudieran incorporar modelos de gestión que den cuenta de todos los actores que utilicen o puedan utilizar la infraestructura portuaria, así como la ejecución de proyectos que, más allá de una rentabilidad de corto plazo, se hagan cargo de una visión estratégica de desarrollo sustentable y participativo. No obstante lo anterior, de acuerdo al análisis legal aportado, la conformación portuaria de Corral como empresa pública en un corto plazo se ve dificultada por la exigencia de aprobación por la mayoría de senadores y diputados en ejercicio, ya que el artículo 19 N° 21 de la Constitución limita el desarrollo de actividades empresariales estatales solo a empresas que sean creadas por una ley de quórum calificado.

3.3.5 SECTOR PRODUCTIVO VINCULADO AL DRAGADO FLUVIAL²⁴

En el contexto de la Mesa, la Asociación Gremial de Empresas de Dragado (Dragones de los Ríos A.G.) manifiesta su visión acerca de su concepción del río Valdivia como eje de desarrollo portuario para potenciar el ingreso de naves de carga, para lo cual propician la recuperación del puerto de Las Mulatas y de los espigones fluviales, además del dragado permanente del río con disposición del material residual en tierra.

Como antecedente, indican que el Centro de Estudios Científicos (CECS) apoyó a la asociación con estudios de batimetría que analicen la opción de profundizar el río, visualizándose que es posible alcanzar una cota de 10 m para navegación fluvial hasta Las Mulatas.

En complemento a lo anterior, plantean una zonificación integrada Corral – Valdivia, en la que los dragadores de Valdivia colaborarían a conformar nuevos usos de suelo productivos en el borde fluvial mediante disposición directa de tierra a través de dragas estacionarias.

²⁴ Planteamientos efectuados por Juan Carlos Aravena, representante de Dragones de Los Ríos, en las sesiones 3 y 4 de la Mesa - 2014.

3.4 VISIÓN DE DESARROLLO PORTUARIO DESDE LAS COMUNAS

3.4.1 COMUNA DE CORRAL²⁵

La visión portuaria vigente, acordada por el Concejo Municipal de Corral, entiende a Corral como un puerto histórico y a la vez estratégico para el desarrollo regional, con un alcance que, por lo tanto, no es solo local. Esta actividad es uno de los cuatro lineamientos comunales de desarrollo: puerto, pesca artesanal, turismo de intereses especiales, y actividad forestal con énfasis en la restauración del bosque nativo. A esto se agrega el ámbito social, entendido como pilar fundamental a la par del desarrollo de la comuna.

Para el desarrollo portuario es clave:

- La conexión física de Corral tanto con Valdivia como con La Unión, valorándose los proyectos en desarrollo por parte del MOP;
- La necesidad de acercar a otros inversionistas privados que se sumen en forma complementaria a la inversión efectuada por Portuaria Corral, y
- Acompañar las inversiones para el desarrollo portuario con intervenciones en calidad de vida para el beneficio directo de la población de Corral.

Como proyectos vinculados al ámbito portuario, se releva el interés por aprobar el Plan Regulador Intercomunal, el cual define en el sector de Quitaluto áreas de servicios industriales para el funcionamiento del puerto, así como también el Plan Regulador de Corral.

De acuerdo a la visión de desarrollo portuario, la explanada existente en La Aguada estimula a generar un sistema portuario en Corral, en que pueda coexistir el mejoramiento y optimización de procesos de la Portuaria Corral en su actual emplazamiento, en complemento a un nuevo desarrollo portuario distinto en La Aguada, compatible tanto con las actividades urbanas como con el desarrollo pesquero.

Finalmente, el municipio valora el compromiso de la autoridad regional de priorizar el financiamiento durante 2015 para el desarrollo de la "Política de Desarrollo Portuario y Transporte para la Región de Los Ríos", una de las 19 políticas regionales indicada en la Estrategia Regional de Desarrollo 2009-2019, para lo cual el resultado de la presente Mesa se debiera constituir en un relevante insumo de trabajo.

²⁵ Presentación del Municipio de Corral, expuesta por Gastón Pérez, Alcalde de Corral, y José Vistoso, encargado de Fomento Productivo, en Sesión N° 3 de la Mesa – 2014.

FIGURA Nº 3-7: IMÁGENES DE PROYECTOS Y REQUERIMIENTOS PRESENTADOS POR MUNICIPIO DE CORRAL



Fuente gráfica: I. Municipalidad de Corral en presentación ppt expuesta a la Mesa – 2014. La imagen superior izquierda fue aportada por la Dirección de Arquitectura del MOP.

3.4.2 COMUNA DE VALDIVIA²⁶

De acuerdo a la visión que la Secretaría de Planificación de la Municipalidad de Valdivia posee del sistema estuarial fluvial y portuario, éste se caracteriza por su alta interdependencia entre Valdivia y Corral, sus actividades de servicios, industria y turismo, por su limitada accesibilidad intermodal, y por constituir un sistema relativamente cerrado sin salida de flujos desde Valdivia hacia el mar.

En este sentido, se propicia un desarrollo complementario entre ambos centros urbanos, con Corral especializado como puerto comercial y en que Valdivia busca posicionarse como ciudad de servicios, ciudad creativa y del conocimiento, ciudad turística y también con un potencial a desarrollar como ciudad fluvial y navegable, para el turismo y la conectividad. De acuerdo a esta visión, destacan en este sentido los taxis solares y el sistema de embarcaderos fluviales, con un potencial desarrollo como

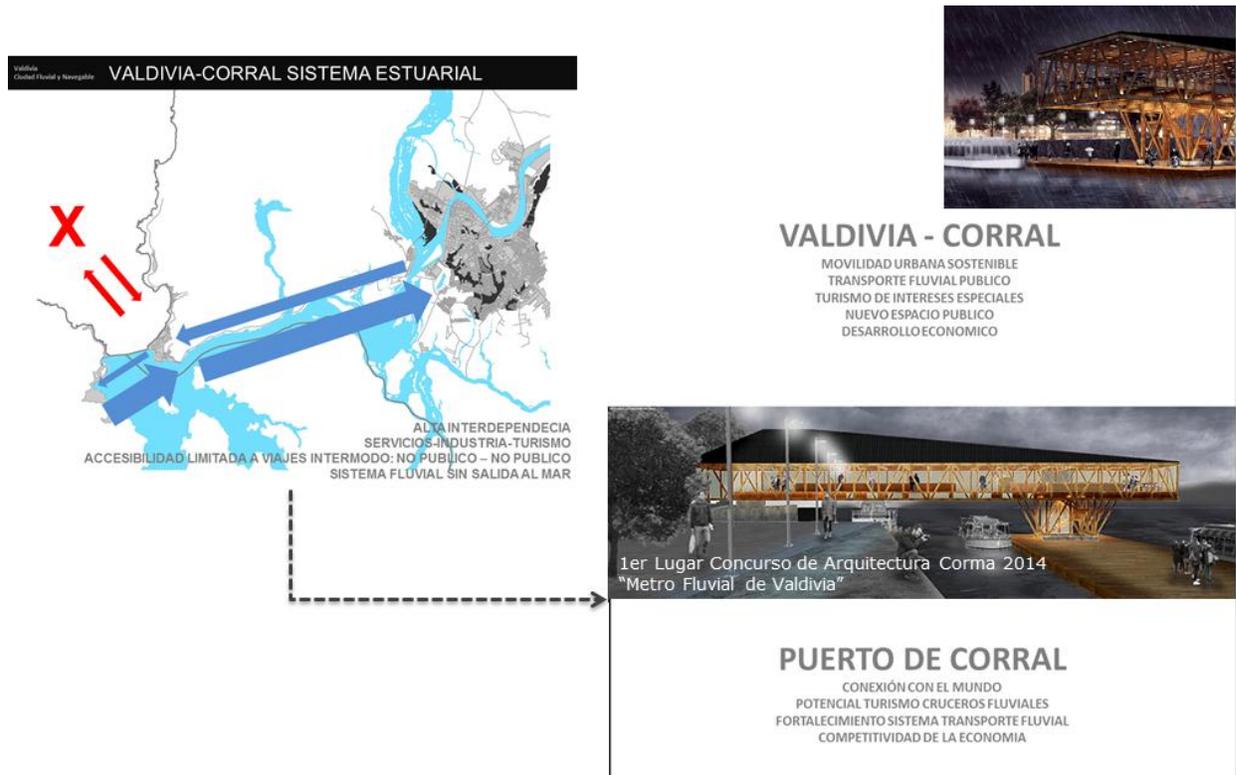
²⁶ Presentación del Municipio de Valdivia, expuesta por Pedro Ríos, Director de SECPLAN, y Álvaro Palacios, profesional de SECPLAN, en Sesión Nº 3 de la Mesa – 2014.

“metro fluvial de Valdivia” tomando como referencia modelos de desarrollo de ciudad fluvial y portuaria de Copenhague, Zurich, Amsterdam, Gipuskoa y Rosario.

En relación a la movilidad urbana sostenible de cómo debiesen interactuar estas dos comunas, en general se espera propiciar un sistema de transporte público que potencie el turismo de intereses especiales e implementar turismo de cruceros fluviales, lo que fortalecería la identidad urbana de la ciudad en un contexto global. Para ello se propone una modalidad de trabajo para implementación de un *Water Plan*, o Plan Maestro del frente fluvial, similar a lo desarrollado en New Orleans con posterioridad al huracán Katrina.

Se concibe al río como eje integrador del desarrollo portuario, y se valida la propuesta de una zona industrial – puerto seco en la zona norte de Valdivia, incluido en el Plan Regulador Intercomunal actualmente en estudio.

FIGURA Nº 3-8: ESQUEMA DE DESARROLLO PROPUESTO PARA EL SISTEMA ESTUARIAL



Fuente gráfica: SECPLAN Valdivia, 2014

3.5 SÍNTESIS DE PROBLEMÁTICAS Y DESAFÍOS

A lo largo de las sesiones de trabajo de la Mesa – 2014, contrastando las visiones de desarrollo portuario expuestas por los distintos actores productivos y sociales involucrados, se identificaron problemáticas y desafíos para efectos de compatibilizar y complementar actividades en el territorio, así como potencialidades y oportunidades para fortalecer e impulsar dichas actividades.

A modo de síntesis de lo desarrollado anteriormente, se catastró información actualizada de ordenamiento territorial y marítimo en el área, con presentaciones expuestas por el Departamento de Desarrollo Urbano de la Seremi MINVU, por los equipos técnicos de los municipios de Corral y Valdivia, por la División de Planificación del Gobierno Regional de Los Ríos, por el Departamento de Asuntos Marítimos de la Subsecretaría de Fuerzas Armadas y finalmente por los Capitanes de Puerto de Corral y Valdivia, así como las visiones de desarrollo para estos territorios que poseen los municipios de Corral y Valdivia. Este material se integró llevándolo a plataforma SIG como base de análisis para la propuesta.

A su vez, para la caracterización de las demandas productivas y su relación con el desarrollo portuario se contó con presentaciones del ámbito silvoagropecuario (CORMA Los Ríos y SAVAL F.G.), pesquero (Fipasur y Fepacor), portuario (Portuaria Corral S.A.) y productivo regional (Corporación Regional de Desarrollo Productivo), además de los planteamientos expuestos por la Asociación Gremial de Empresas de Dragado.

FIGURA Nº 3-9: ESQUEMA DE INTERACCIÓN DE ACTIVIDADES PARA SU COMPATIBILIZACIÓN



Elaboración: Dirplan MOP Los Ríos, 2015

En síntesis, es posible identificar cinco actividades que se busca compatibilizar mediante instrumentos de gestión y propuestas de infraestructura a detallar en el capítulo 4:

1. Desarrollo urbano con inclusión social
2. Actividad portuaria comercial
3. Actividad pesquera artesanal
4. Turismo y conservación del patrimonio natural y cultural
5. Dragado fluvial

Los principales cinco efectos a compatibilizar entre estas actividades son:

- A. Riesgo por contaminación y por pasada de flujos de carga por vías urbanas**, como resultado de la interacción que se produce principalmente entre la actividad portuaria comercial y el desarrollo urbano con inclusión social. Como medidas para articular ambas actividades se consideran:
- La implementación de infraestructura vial planificada que permita derivar los flujos de carga por fuera de las vías urbanas (en el corto plazo: conformación de un *by pass* a Corral; en el largo plazo: futura ruta de carácter orbital a Valdivia).
 - La decisión de intervención del camino Corral – Amargos mediante un proyecto de pavimento, conllevando la declaración de esta vía como “Camino Público” a cargo del MOP mediante Decreto Supremo. Esta vía se complementa con el *by pass* antes mencionado, en que este último absorbe los flujos de carga, sin afectar por lo tanto a los sectores poblados de Corral.
 - La aplicación de un plan territorial para zonas rezagadas, a cargo del Gobierno Regional, que comprenda la programación coordinada de diversas iniciativas locales de alto beneficio social en la comuna de Corral, entre ellas la decisión gubernamental de pavimentar el camino Corral – Amargos en el corto plazo.
 - La puesta en vigencia de instrumentos de planificación territorial de diversas escalas y alcance, como el Plan Regional de Ordenamiento Territorial, el Plan Regulador Intercomunal del Borde Costero, y los Planes Reguladores Comunales de Valdivia y de Corral. En particular, esto implica la habilitación de zonas de apoyo extraportuario fuera de las actuales zonas urbanas, especialmente en el sector de Quitaluto en Corral, propuesto en el Plan Regulador Intercomunal.
 - La implementación urgente de intervenciones relevantes de Portuaria Corral, ya informadas en la Mesa de 2009, en coordinación y con autorización de las instituciones públicas pertinentes, de modo de habilitar el sector de acopio Schuster, despejar el sector de Corral Bajo de acopios de astillas, e implementar un sistema de bodegajes en Corral Bajo, de forma compatible y armoniosa con el desarrollo urbano y con una economía portuaria de mayor valor agregado.

B. Impactos y restricciones por crecimiento urbano, como resultado de la interacción entre el desarrollo urbano y el turismo y conservación del patrimonio natural y cultural. Bajo una óptica de desarrollo urbano sustentable, se plantea su compatibilización mediante:

- La puesta en valor de las fortificaciones hispánicas de la bahía, mediante un Plan de Manejo y Modelo de Gestión para el Sistema de Fortificaciones, propiciado por el Gobierno Regional de Los Ríos a través de un estudio en desarrollo a cargo de la Dirección de Arquitectura del MOP;
- La puesta en valor y la accesibilidad ciudadana a los atractivos turísticos naturales del entorno de Corral, principalmente al Parque Nacional Alerce Costero y a la Reserva Costera Valdiviana, para lo cual es relevante su avance en el marco del Consejo Consultivo PNAC – RCV, el cual incorpora a instituciones públicas, municipales, ONG’s y representantes de la sociedad civil;
- La puesta en vigencia de los instrumentos de planificación territorial ya enunciados, de alcance intercomunal y comunal, que regulan y orientan esta interacción mediante la definición de zonas de restricción.

C. Afectación de ecosistemas de borde fluvial, como resultado de la interacción entre el turismo y conservación del patrimonio natural y cultural y la actividad de dragado fluvial, bajo el entendido que, para efectuar faenas de dragado y conservación de vías de navegación, se utilicen mecanismos de deposición de sedimentos en su ribera. Para la compatibilización de estas actividades se considera:

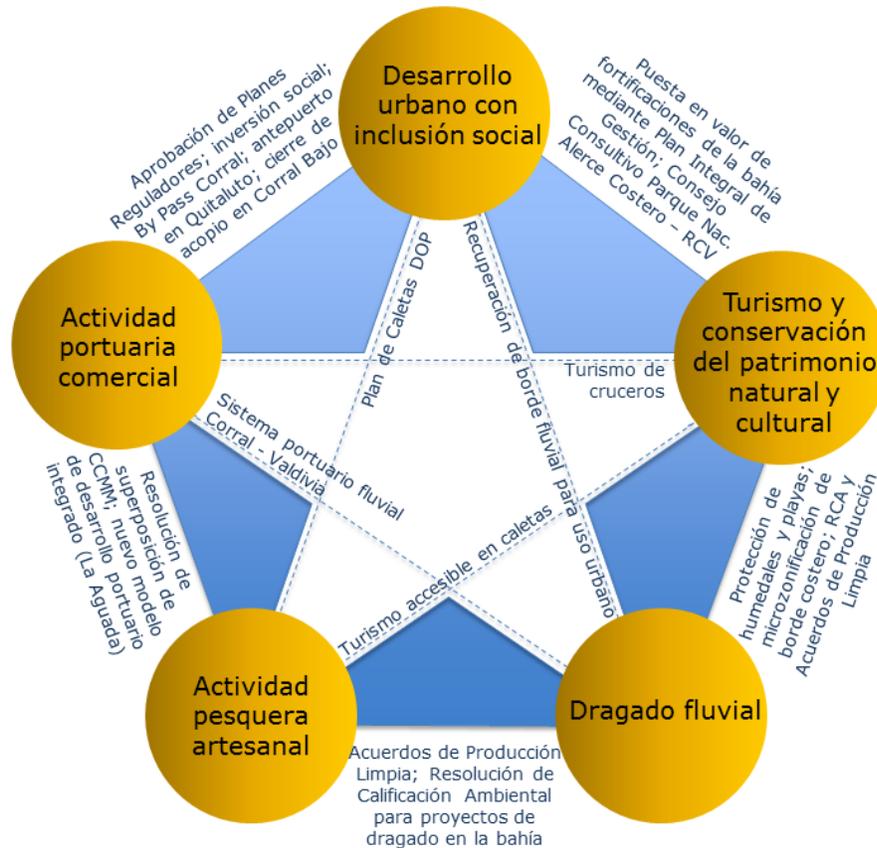
- La puesta en vigencia del Plan de Macrozonificación del Borde Costero como instrumento referencial, con un posible desarrollo a menor escala, a nivel de microzonificación, para abordar nuevos escenarios de suelo en el borde fluvial en el marco de la Comisión Regional de Usos del Borde Costero (CRUBC).
- De acuerdo al tipo y magnitud de proyecto de dragado que se estipule, la autorización ambiental y las medidas que se implementen están dadas normativamente por el Sistema de Evaluación Ambiental; y además, por la implementación de Acuerdos de Producción Limpia, con compromisos protocolizados mediante convenio, como es el caso del acuerdo entre MOP y pescadores artesanales para implementar el proyecto de “Conservación Vía de Navegación del río Valdivia” mediante la draga fiscal Ernesto Pinto Lagarrigue.
- La propuesta de definición de áreas sensibles en humedales y playas fluviales, y de áreas susceptibles de intervención para recuperación de suelo urbano, que pudiera ser abordado en el marco de la Mesa de Humedales liderada por la Secretaría Regional Ministerial de Medio Ambiente, con participación de otras instituciones públicas y representantes académicos y de la sociedad civil.

- D. Afectación de especies bentónicas**, como resultado de la interacción entre la actividad de dragado para facilitar actividades de desarrollo portuario fluvial y la actividad pesquera artesanal. Al igual que en el punto anterior, la compatibilización de estas actividades para dragados en la bahía de Corral, efectuados mediante la draga Ernesto Pinto Lagarrigue, requiere Resolución de Calificación Ambiental en el marco del Sistema de Evaluación Ambiental para evitar la afección de áreas de bancos naturales o de cultivos, y además la suscripción de Acuerdos de Producción Limpia, protocolizados entre las partes.
- E. Conflictos de uso de borde costero**, como resultado de la interacción entre la actividad pesquera artesanal y la actividad portuaria comercial. Se plantea su compatibilización mediante:
- La aprobación del Plan de Macrozonificación de Usos del Borde Costero;
 - El análisis resolutivo de superposición de concesiones marítimas vigentes y en trámite, por parte de la Subsecretaría de Fuerzas Armadas. Como resultante de lo anterior, se concluye con la identificación de espacios costeros disponibles para la tramitación de concesiones marítimas, de modo de lograr un armónico emplazamiento de una nueva área portuaria comercial en la comuna de Corral, así como de las caletas pesqueras vigentes y no localizadas físicamente (La Aguada y Valdivia).

3.6 IMAGEN OBJETIVO DE DESARROLLO PORTUARIO

Como producto de la Mesa de Desarrollo Portuario - 2014, se propuso una Imagen Objetivo del territorio vinculado al sistema portuario Corral – Valdivia, de modo de plasmar una adecuada compatibilización entre las cinco actividades identificadas, propiciando sinergias virtuosas entre ellas y evitando o minimizando conflictos actuales o potenciales.

FIGURA Nº 3-9: ESQUEMA DE POTENCIALIDADES Y OPORTUNIDADES SEGÚN ACTIVIDADES



Elaboración: Dirplan MOP Los Ríos, 2015

En específico, a partir de una concepción de desarrollo portuario integrado, esta Imagen Objetivo identifica las siguientes **potencialidades y oportunidades** a nivel propio de cada una de las actividades identificadas:

1. Actividad portuaria comercial:

- ✓ Disponibilidad de territorios de propiedad fiscal para apoyo logístico y de preparación de carga en torno a vías proyectadas en el sector de Quitaluto;
- ✓ Disponibilidad de territorios de borde costero para emprendimientos portuarios, sin superposición con concesiones marítimas otorgadas o solicitadas, o con espacios costeros marítimos de pueblos originarios (ECMPO), y a la vez con uso de suelo compatible con actividad

portuaria industrial según los instrumentos de ordenamiento territorial y el Plan de Macrozonificación del Borde Costero. En particular, destaca en este sentido como un área de interés potencial el sector de borde costero de La Aguada.

- ✓ A partir de lo anterior, se identifica una **consistente oportunidad de atracción de nueva inversión privada en materia portuaria**, que otorgue un mayor soporte al desarrollo productivo macrorregional, abarcando un *hinterland* operacional que engloba parte de las regiones de la Araucanía, de Los Lagos y potencialmente de las provincias de Neuquén y Río Negro en Argentina.
- ✓ La implementación de nuevas inversiones portuarias privadas, en complemento al soporte de inversiones públicas en materia de accesibilidad y disponibilidad de terrenos, incentivan una **mayor diversificación y competencia portuaria, generando un estímulo relevante a la economía regional**.

2. Desarrollo urbano con inclusión social:

- ✓ Nuevos instrumentos de planificación territorial plenamente operativos;
- ✓ Elaboración de un plan táctico dirigido a zonas rezagadas, recogiendo la experiencia de la elaboración y difusión de un plan similar para la zona de Pirehueico en Panguipulli, implementado por el Gobierno Regional de Los Ríos, la Gobernación Provincial de Valdivia y algunos servicios públicos;
- ✓ Proyectos estratégicos de infraestructura para la conectividad Corral – Valdivia, actualmente en fase de diseño de ingeniería.
- ✓ Decisión de intervención del camino Corral – Amargos mediante un proyecto de pavimento, conllevando la declaración de esta vía como “Camino Público” a cargo del MOP mediante Decreto Supremo, entendido como eje de pasada urbana que conecta la vía interurbana T-450 con el área portuaria pública de Corral.

3. Actividad pesquera artesanal:

- ✓ Implementación de Plan de Caletas MOP, al alero de la Política Pesquera Regional vigente, incluyendo localización e implementación de las caletas La Aguada y Valdivia, además del potenciamiento de las caletas tradicionales y localizadas.

4. Turismo y conservación del patrimonio natural y cultural:

- ✓ Desarrollo portuario en un marco de sustentabilidad ambiental;
- ✓ Reactivación de la Zona de Interés Turístico Corral – Valdivia;
- ✓ Relevamiento del desarrollo integral del Parque Alerce Costero – Reserva Costera Valdiviana a través de un Consejo Consultivo de alcance regional y bicomunal La Unión - Corral;
- ✓ Plan de Manejo y Modelo de Gestión para el Sistema de Fortificaciones de la Bahía de Corral, a implementar técnicamente por la Dirección de Arquitectura del MOP.
- ✓ Apertura de un mercado sustentable de turismo de cruceros con recaladas habituales en Valdivia – Corral.

5. Dragado para facilitar actividades de desarrollo portuario fluvial:

- ✓ Concepción de un sistema portuario integrado Corral – Valdivia, incluyendo el sector urbano de Las Mulatas, con definición de una política público – privada de dragado permanente.

La Imagen Objetivo propuesta se plasma, a su vez, en un conjunto de esquemas planimétricos, focalizados al potenciamiento y compatibilización entre actividades, con un alcance que va desde el ámbito regional hasta lo local.

3.6.1 IMAGEN DE ESCALA REGIONAL

Hacia el sistema portuario Corral – Valdivia confluyen las vías interurbanas desde el interior productivo de la Región de Los Ríos, con alcance supra-regional y con vinculación a los pasos internacionales de Huahum y Cardenal Samoré como ejes de desarrollo económico binacional. Al año 2020 se consolida y lleva a la práctica la visión estratégica ya identificada en la década de los '90 mediante la Agenda Pactada de Desarrollo de la entonces Provincia de Valdivia, y se complementa con otros proyectos de mejoramiento de la vialidad estratégica, con iniciativas actualmente en desarrollo:

- Ampliación a doble calzada de los accesos norte y sur a Valdivia;
- Vinculación Valdivia - Corral a través de la península San Ramón;
- Pavimentación del eje Huahum hasta el límite fronterizo, incluyendo la habilitación del tramo Riñihue – Enco – Choshuenco; y
- Mejoramiento de la vialidad productiva hacia la provincia del Ranco y el paso Cardenal Samoré, a través de la pavimentación de la ruta T-60 (camino viejo La Unión – Valdivia) y del eje Crucero – Entre Lagos.

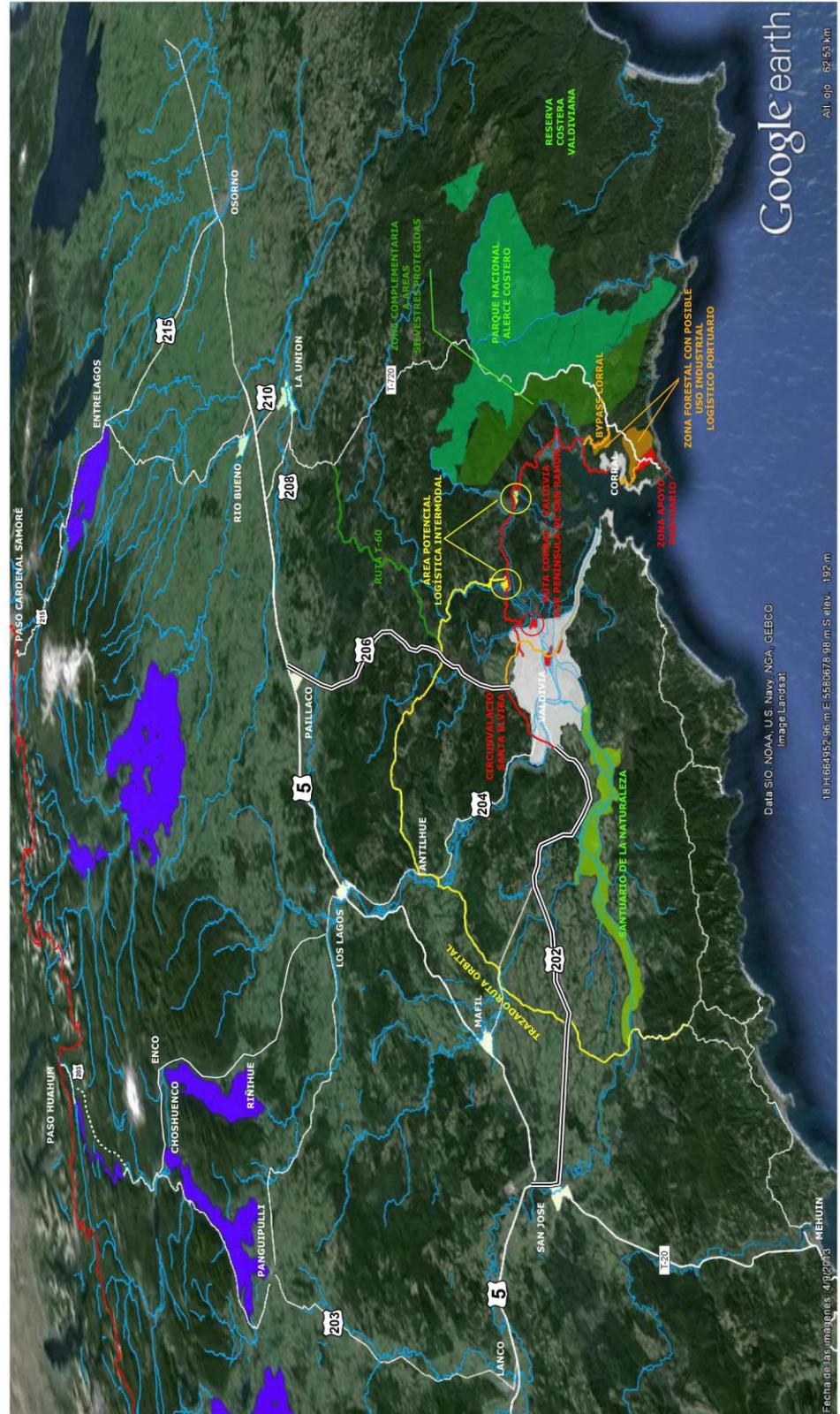
A largo plazo, en una visión al 2030, se proyecta un nuevo eje de conectividad “Ruta Orbital a Valdivia”, conformado por la articulación de tramos existentes y proyectados, además de nuevos puentes sobre los ríos Cruces y Calle Calle, cuyo objetivo será capturar los flujos de carga provenientes desde el norte, interior y sur, y trasladarlos a Corral sin necesidad de pasar por el entorno urbano de Valdivia²⁷.

Se potencian centros logísticos de carga en las ciudades emplazadas en las intersecciones de la Ruta 5 con los accesos a Valdivia – Corral, asumiendo principalmente este rol la ciudad de Paillaco, y en forma complementaria Los Lagos y Máfil. Además, se implementan zonas de apoyo extra-portuario en las vías de acceso a Corral.

Finalmente a esta escala se visualiza el desafío de sustentabilidad que representa la inserción del sistema portuario en un contexto de biodiversidad e interés natural y paisajístico, en proximidad de áreas silvestres protegidas (Parque Nacional Alerce Costero, Reserva Costera Valdiviana Santuario de la Naturaleza del río Cruces).

²⁷ Iniciativa evaluada a nivel de perfil en estudio básico “ANÁLISIS DE LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE REGIÓN DE LOS RÍOS”, encargado por Dirección de Planeamiento MOP a CIS Consultores Ltda., 2014

FIGURA Nº 3-10: IMAGEN OBJETIVO DEL PUERTO EN EL CONTEXTO DEL TERRITORIO REGIONAL



3.6.2 IMAGEN DE ESCALA INTERCOMUNAL: EJES DE CONECTIVIDAD

En la Mesa de Desarrollo Portuario de 2009 se concluyó con una Imagen Objetivo de ejes de conectividad intercomunal del sistema Corral – Valdivia, la cual determinó una programación de iniciativas de estudios de ingeniería que el Ministerio de Obras Públicas ha materializado desde 2010 a la fecha, teniendo como foco su puesta en operación al horizonte del 2020. En específico se propuso la definición de dos corredores diferenciados según su vocación territorial preferente, según el siguiente detalle actualizado:

- i. **Corredor turístico por el territorio de la Costa Valdiviana:** en el área costera al poniente del río Valdivia y al norte de la bahía de Corral este corredor comprende las rutas preferentemente turísticas T-350 Valdivia – Niebla, y la conexión costera Valdivia - Curiñanco (con diseño de pavimentación actualmente en desarrollo²⁸) y Niebla – Mehuín (cuyo trazado de conectividad se definió en un estudio de prefactibilidad²⁹, concluido en 2013). Al sur de la bahía comprende la conexión vial costera desde Corral a Chaihuín (actualmente pavimentada), Chaihuín – Hueicolla – Límite Regional por Llanacura (cuyo trazado de conectividad se definió en un estudio de prefactibilidad³⁰, a concluir en primer semestre de 2015), además de la conexión a La Unión a través de la ruta T-720 poniendo en valor el Parque Nacional Alerce Costero. Se conforman así dos circuitos turísticos relevantes al norte y sur de la bahía, interconectados con un sistema de navegación de alto interés escénico, operado mediante dos transbordadores públicos y una serie de embarcaciones menores.

Este corredor potencia el recorrido de los siguientes atractivos de la costa valdiviana:

- Borde marítimo – fluvial, con balnearios y equipamiento de hotelería, gastronomía, artesanía y segunda vivienda
 - Parques públicos y privados de la Selva Valdiviana
 - Humedales, tales como el Santuario de la Naturaleza Carlos Anwandter
 - Patrimonio histórico, principalmente fortificaciones españolas
- ii. **Corredor de carga productiva por interior:** en el área oriental del río Valdivia se concentra gran cantidad de plantaciones forestales y se localizan los principales centros de procesamiento y acopio vinculados a la industria forestal, dada su mayor cercanía a las rutas estructurantes interregionales (Ruta 5 y rutas 202, 204 y 206 de acceso a Valdivia). Para la conexión Valdivia – Corral actualmente esta vinculación solo está disponible a través de la ruta T-450 Corral – San Juan – Catrileufu hasta empalmar en la ruta 206 de acceso sur a Valdivia, vía que posee un estándar que dificulta el tráfico de carga. El eje de conectividad propuesto para la interconexión productiva del sistema portuario Corral – Valdivia se definió a través de un nuevo camino por la península San Ramón, cruzando los ríos Futa y Angachilla, tomando como insumo los resultados

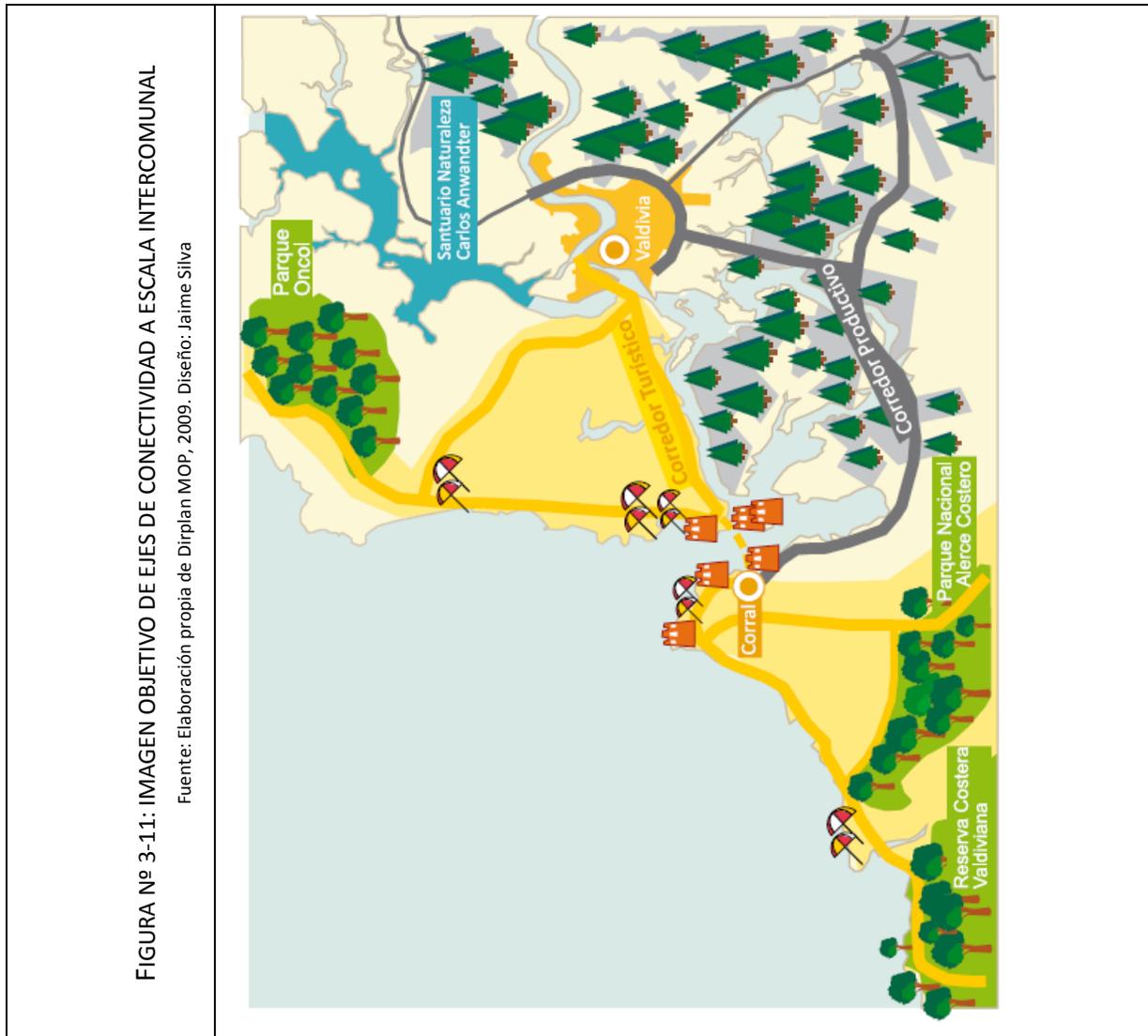
²⁸ IDI 30099652-0 “MEJORAMIENTO TORO BAYO - CURIÑANCO EN RUTA T-340”, a cargo de APIA XXI INGENIEROS Y ARQUITECTOS CONSULTORES S.A. Financiamiento: MOP

²⁹ IDI 30080931-0 “CONSTRUCCION CONEXIÓN VIAL RUTA COSTERA SECTOR MEHUIN – NIEBLA”, a cargo de TRASA INGENIERIA LTDA. Financiamiento: MOP

³⁰ IDI 30098856-0 “CONSTRUCCION INTERCONEXION VIAL S: CHAIHUIN - LIMITE REGIONAL (RIO BUENO)”, a cargo de CITRA Ltda.. Financiamiento: MOP

de un estudio de preinversión³¹ finalizado por el MOP en 2005. El proyecto de ingeniería de detalle de este camino se encuentra actualmente en desarrollo³², estimándose su finalización a fines de 2015.

Esto se complementa con la pavimentación del tramo Morrompulli – Futa de la ruta T-450 con estándar de Camino Básico Intermedio, y de la ruta T-60 (camino viejo La Unión – Valdivia, con diseño actualmente en desarrollo³³), ampliando la cobertura de este corredor productivo interior hacia el área de desarrollo forestal de la Provincia del Ranco.



³¹ “Construcción Conexión Vial Valdivia – Corral, Provincia de Valdivia, X Región”, encargado por la Dirección de Vialidad a CITRA Consultores en Ingeniería de Transporte Ltda.

³² IDI 30106302-0 “MEJORAMIENTO Y CONSTRUCCION RUTA CORRAL-VALDIVIA (PENINSULA SAN RAMON)”, a cargo de CONSORCIO DE INGENIERIA RUTA CORRAL-VALDIVIA LTDA. Financiamiento: MOP

³³ IDI 30106296-0 “MEJORAMIENTO RUTA T-60 S: CRUCE RUTA 206-TRES VENTANAS”, a cargo del consultor de ingeniería INGEROP-GHISOLFO S.A. Financiamiento: MOP

3.6.3 IMAGEN DE ESCALA COMUNAL: BAHÍA DE CORRAL

El sistema portuario comercial de Corral se posiciona, en un horizonte al año 2020, con dos emplazamientos portuarios eficientes y competitivos, en Punta Chorocamayo y La Aguada, consolidando el desarrollo potencial que definía el estudio de factibilidad³⁴ del puerto de Corral en 1991. Estos emprendimientos portuarios, abiertos a nuevas demandas de transporte regional y supra-regional, se sustentan en una vialidad adecuada a estas demandas, a materializar en un horizonte al 2020, con posteriores mejoras y complementos a desarrollar en la siguiente década.

Al año 2020 los accesos portuarios a ambos sitios portuarios se implementan por fuera de la zona urbana consolidada de Corral, por lo cual no afectan ni intervienen las relaciones internas de esta ciudad. En específico, a La Aguada accede la ruta pavimentada T-450 Corral – Valdivia (por península San Ramón) y su conexión hacia Futa y Morrompulli (ruta T-60, camino viejo La Unión – Valdivia). Y a Punta Chorocamayo, potenciando el actual puerto de Corral, accede el futuro By Pass a la ciudad, que materializa la conexión San Juan – Quitaluto – Amargos como una variante vial por fuera de la zona urbana.

En torno a esta última vía, se pone en valor el sitio fiscal de Quitaluto como potencial Zona de Apoyo Portuario, para soporte logístico del puerto y/o para preparación de carga (por ej. forestal), todo lo cual es reconocido en la zonificación del Plan Regulador Intercomunal (PRI), actualmente en fase de aprobación. Además, en torno a las vías de acceso a Corral se dispone de otras zonificaciones de posible uso industrial y logístico – portuario, particularmente en terrenos que actualmente tienen uso silvícola intensivo.

Simultáneamente, en un marco de ordenamiento territorial que reconoce la sustentabilidad y el valor ambiental de Corral y su estuario, se reconocen y potencian otras áreas de interés natural, en especial el borde costero litoral y las zonas complementarias y adyacentes a áreas silvestres protegidas.

La visión comunal de la bahía pone en valor el patrimonio histórico de las fortificaciones hispanas, inserto en un sistema gestionado integralmente, potenciando la identidad cultural y el turismo de intereses especiales en el Destino Costa Valdiviana. Y, a la vez, plantea el fortalecimiento de caletas pesqueras artesanales insertas en el desarrollo urbano, en un ambiente regulado y sinérgico respecto al funcionamiento de puertos comerciales en Punta Chorocamayo – Amargos y en La Aguada.

Entre ambos extremos de la ciudad, el sector céntrico de Corral se revitaliza con proyectos públicos de infraestructura y equipamiento, además de inversión privada en servicios, sin efectos de pasada de carga por las vías urbanas, y con una conectividad marítima redoblada hacia Niebla mediante 2 barcazas públicas y lanchas subsidiadas para pasajeros.

³⁴ “Estudio Puerto de Corral – Análisis y Estudio de las Condiciones Naturales para la Construcción de una Facilidad Portuaria en la Bahía de Corral”, encargado por la Intendencia Regional de Los Lagos a través de la I. Municipalidad de Valdivia a Arze, Reciné y Asociados Ingenieros Consultores Ltda. en 1989

FIGURA Nº 3-12: IMAGEN OBJETIVO A ESCALA LOCAL (BAHÍA DE CORRAL)

Fuente: Elaboración propia de Dirplan MOP, 2014. Diseño: Jaime Silva



3.6.4 IMAGEN DE ESCALA LOCAL: NUEVO PUERTO EN LA AGUADA³⁵

El municipio de Corral ha privilegiado el sector urbano de La Aguada como una potencial área de desarrollo portuario, acorde a lo definido tanto en los instrumentos de planificación urbana vigentes como en los que están en fase de aprobación. Corresponde a un antiguo barrio industrial, en donde funcionó hasta la década de 1950 la siderúrgica fiscal de Altos Hornos de Corral. Luego de su cierre, los terrenos pasaron a ser parte del patrimonio de CORFO, para después ser traspasados al patrimonio propio del municipio de Corral, a excepción del terreno de la siderúrgica, el cual hoy pertenece a empresas COPEC y que sería factible de reutilizar con fines portuarios, todo ello de acuerdo a lo informado por el municipio de Corral. Dispone de energía eléctrica y abastecimiento de agua permanente proveniente de la quebrada que reúne las aguas en el estero La Aguada.

De acuerdo a la visión comunal, es posible implementar un muelle de penetración con una plataforma de 25 m de ancho montado sobre pilotes, con una longitud de 750 metros, con posibilidades de extenderlo a 1.000 metros. La proyección del muelle obedece principalmente al veril sobre los 10 metros de agua salobre, con un área de muelle de 18.750 m². Este frente de atraque permitiría operar dos buques a la vez. El acceso al muelle se propone a través de un relleno de 23.000 m² que factibilizaría el acopio de carga en tránsito, proveniente desde el camino Corral – Valdivia.

En ese terreno se podrían implementar las siguientes áreas:

- Acopio de rollizos de madera (5.600 m²)
- Acopio de contenedores (5.000 m²)
- Acopio de graneles (6.600 m²)
- Servicios administrativos y turísticos (1.400 m²)

A partir de las conclusiones preliminares de la Mesa de Desarrollo Portuario – 2014, el municipio de Corral y la Intendencia Regional han iniciado una ronda de reuniones con potenciales interesados en desarrollar esta iniciativa. Para su análisis y evaluación se cuenta con las certezas que otorgan los instrumentos de ordenamiento territorial informados en el capítulo 2.4, así como con la programación ya definida por el MOP en materia de ejecución de proyectos viales para proveer de acceso a Corral.

En el portafolio de esta iniciativa, preparado por el municipio, se informa el requerimiento de que el inversionista privado cuente con una Concesión Marítima de playa, de agua y de fondo de mar, otorgada por el Ministerio de Defensa Nacional por medio de la Subsecretaría para las Fuerzas Armadas, de acuerdo al procedimiento indicado en el capítulo 2.4.3, así como con la necesidad de someter este proyecto al Sistema de Evaluación Ambiental, dada la naturaleza de la iniciativa y los procedimientos legislativos establecidos.

La iniciativa de desarrollo portuario debe ser compatible con el futuro emplazamiento de la caleta La Aguada, actualmente reconocida como caleta por la autoridad marítima pero aún no localizada físicamente, así como con el funcionamiento de la industria pesquera Blumar que cuenta con concesiones marítimas vigentes, y con la protección patrimonial del Fuerte de Corra, de acuerdo a las indicaciones que determine al respecto el Consejo de Monumentos Nacionales.

³⁵ Síntesis de informe de anteproyecto de puerto en La Aguada, elaborado por la Secretaría Comunal de Planificación de Corral, 2014, como insumo para las conclusiones de la Mesa Portuaria

FIGURA Nº 3-13: ESQUEMA DE ANTEPROYECTO DE PUERTO EN LA AGUADA



Elaboración: Secretaría Comunal de Planificación, I. Municipalidad de Corral, 2014



Capítulo 4

Plan Estratégico de Desarrollo Portuario

4 PLAN ESTRATÉGICO DE DESARROLLO PORTUARIO

4.1 OBJETIVOS DEL PLAN

En el transcurso de la Mesa de Desarrollo Portuario – 2014 se actualizaron los objetivos específicos de la Mesa, formulados en 2009.

1. Caracterizar la demanda productiva;
2. Identificar la oferta portuaria;
3. Definir la forma de proveer una accesibilidad eficiente mediante infraestructura

A dichos tres Objetivos definidos en 2009 se le incorpora un 4º objetivo, correspondiente a la inclusión de la variable social: es decir, cómo el desarrollo portuario se efectúa alineado con el bienestar de la propia población corraleña.

4. Asegurar un desarrollo portuario sustentable y con inclusión social, como pilar central del Plan.

FIGURA Nº 4-1: ESQUEMA DE INTERACCIÓN DE OBJETIVOS DEL PLAN



Fuente gráfica: Dirplan MOP Los Ríos, 2015

El Objetivo de “Accesibilidad eficiente” fue desarrollado y consensado en forma prioritaria y específica durante el trabajo efectuado en la Mesa del año 2009. En la actualidad, mantienen vigencia y se encuentran en ejecución las acciones e intervenciones allí determinadas, lo que se plasma en la tabla de actualización de la estrategia de intervenciones, en el siguiente subcapítulo.

Se transcriben a continuación los objetivos específicos para caracterizar el tipo de infraestructura requerida en cuanto a “accesibilidad eficiente”, extractado del documento de 2009:

CUADRO Nº 4-1: OBJETIVOS ESPECÍFICOS DE ACCESIBILIDAD PORTUARIA

OBJETIVOS ESPECÍFICOS	CÓDIGO
1) Impulsar el transporte extrarregional de productos a través del sistema portuario, poniendo en valor su condición excepcional como: <ul style="list-style-type: none"> - puerto abrigado y de buen calado - interconectado con un sistema navegable de agua dulce - única facilidad portuaria entre regiones VIII y X. 	OE-1
2) Favorecer la accesibilidad permanente y segura de la comunidad de Corral	OE-2
3) Apoyar el desarrollo turístico de la bahía de Corral vinculado a su sistema portuario y de navegación	OE-3
4) Favorecer la navegabilidad del sistema fluvial del río Valdivia	OE-4

Además, se reconocen tres objetivos complementarios al desarrollo portuario, de un alcance temático o territorial distinto, a modo de orientaciones y recomendaciones futuras.

CUADRO Nº 4-2: OBJETIVOS COMPLEMENTARIOS DE ACCESIBILIDAD PORTUARIA

OBJETIVOS COMPLEMENTARIOS	CÓDIGO
1) Avanzar en la factibilidad de corredores viales para el transporte internacional vinculados con el sistema portuario de Corral – Valdivia: <ul style="list-style-type: none"> - Paso Huahum hacia la provincia argentina de Neuquén - Paso Cardenal Samoré hacia la provincia de Río Negro. <p>La demanda de flujos internacionales vía Corredor Bioceánico no está determinada en los estudios disponibles, pero se prevé que existiendo las condiciones de conectividad en ambos países, se gatillará en el horizonte posterior a 2020.</p>	OC-1
2) Favorecer el desarrollo de los servicios turísticos vinculados al sistema portuario y fluvial de Corral y Valdivia, incluyendo la accesibilidad turística al nuevo Parque Nacional de la comuna de Corral y a otros destinos costeros relevantes	OC-2
3) Apoyar en la elaboración de instrumentos de política, uso de suelo y ordenamiento territorial para facilitar la acogida y los efectos de los proyectos de infraestructura planteados, en una estrategia integral que recoge la actual actividad portuaria y de astilleros y que permite proyectarla en forma sustentable en el tiempo: <ul style="list-style-type: none"> - Política Regional Portuaria (priorizada en la Estrategia Regional de Desarrollo). El presente documento constituye una pauta de base para esta Política. - Plan Regional de Ordenamiento Territorial - Plan Regulador Intercomunal - Planes reguladores comunales en Valdivia y en Corral - Zonificación borde costero. 	OC-3

4.2 ACTUALIZACIÓN DE ESTRATEGIA DE INTERVENCIONES

En relación a los proyectos clasificados como “Situación Base” en la Estrategia de Intervenciones definida en la 1a mesa Portuaria de 2009, expuesto en la 2ª sesión de la Mesa de 2014, el Ministerio de Obras Públicas en la Región de Los Ríos presentó su seguimiento y avance, además de una serie de alcances para su actualización y potenciamiento, considerando que han transcurrido 5 años desde 2010 a la fecha.

CUADRO Nº 4-3: SÍNTESIS DE ACTUALIZACIÓN DE LA SITUACIÓN BASE

EJES EN SITUACIÓN BASE 2009	ACTUALIZACION CON NUEVOS PROYECTOS	RESPONSABLE TÉCNICO
A Mejoramiento del eje Valdivia – Niebla – Corral vía Ruta T-350 (incl. barcaza Cullamó)	Incorporación de compromiso presidencial de 2a <u>Barcaza</u>	MOP (DOP)
	Estudio de mejoramiento de ruta T-350 para conectividad y turismo (ciclovía, miradores, <u>seguridad vial</u>)	MOP (DV)
B Habilitación de la nueva circunvalación a Valdivia (Convenio de Programación MOP – GORE - MINVU)	Reevaluación de ingeniería en Circunvalación Sur (<u>tramo de pasada por humedales</u>)	MINVU - MOP
	Estudio de preinversión para conexión Toro Bayo - Las Mulatas	MOP (DV)
C Mejores condiciones de transporte para pasajeros en la bahía de Corral (Convenio de Programación MOP – GORE)	Gestión para un mejor funcionamiento del servicio de lanchas Corral - Niebla	MTT
D Restauración y puesta en valor del sistema de fuertes de la bahía de Corral	Implementación de iniciativas acorde a un Plan de Manejo y Modelo de Gestión Integrada para el <u>Sistema de Fortificaciones (estudio finalizado)</u>	MOP (DA)
E Conectividad Corral – La Unión con puesta en valor del Parque Nac. Alerce Costero (Convenio de Programación MOP – GORE)	Pavimentación básica de ruta T-720 por tramos (<u>Tramo 1: Los Tractores a Puente La Piedra y Tramo 3: Morro Gonzalo a Quitaluto</u>)	MOP (DV)
F Obras complementarias de los corredores Huahum y Cardenal Samoré vinculadas al puerto de Corral	Construcción de conectividad vial Puerto Fuy - Puerto Pirehueico - Maihue, para fortalecimiento de eje Huahum hacia Provincias de Valdivia y Ranco	MOP (DV)

Fuente: Dirplan MOP Los Ríos, 2015

Barcaza Cullamó



Fuerte de Corral



A su vez, se detallaron los avances efectuados, así como las gestiones necesarias para la actualización de los cuatro ejes estratégicos de la Mesa, con su respectiva responsabilidad institucional:

CUADRO Nº 4-4: SÍNTESIS DE ACTUALIZACIÓN DE INTERVENCIONES DEFINIDAS POR LA MESA - 2009

INTERVENCIONES 2010-2020 DEFINIDAS POR LA MESA (2009)	ACTUALIZACION CON NUEVOS PROYECTOS	RESPONSABLE TÉCNICO
A Nueva conexión vial entre Corral y Valdivia	Avance normal del proyecto Corral - Valdivia. Definición de inicio de obras en tramo Corral - Península San Ramón, incl. puente Naguilán, con colaboración del Municipio de Corral en gestión de terrenos	MOP (DV)
	Definición de By Pass Corral para la pasada de carga, sin afectar vialidad urbana, a partir de estudio de prefactibilidad finalizado. Diseño de ingeniería a licitar en 2015, incluido en Convenio de Programación MOP - GORE	MOP (DV)
B Sistema vial de acceso sur a Corral	Programación de diseño y obras futuras de Camino Básico Intermedio entre ruta T-60 y Península San Ramón, para facilitar acceso forestal desde La Unión, con vía operativa en 2020.	MOP (DV)
	Diseño 2015-2017 y obras 2018-2021 de pavimentación en ruta T-60 (camino Viejo La Unión - Valdivia)	MOP (DV)
C Mejoramiento de la infraestructura portuaria privada de Corral	Según Estudio Puesta en Valor del Puerto de Corral, considerando disponibilidad para nuevas concesiones marítimas y para zonas de apoyo extraportuario	CRDP
D Conservación del track de navegación fluvial	Estudio para análisis de modernización o reemplazo de draga Ernesto Pinto L., a licitar en 2015	MOP (DOP)
	Licitación de servicios de dragado (cota pública) en complemento a dragado fiscal en 2015	MOP (DOP)

Fuente: Dirplan MOP Los Ríos, 2015

Proyecto Corral – Valdivia (sector Naguilán)



Draga Ernesto Pinto Lagarrigue



CUADRO Nº 4-5: COHERENCIA DE OBJETIVOS CON ESTRATEGIA ACTUALIZADA DE INTERVENCIONES PÚBLICAS

	EJE	PROYECTO	BIP	Obs.	OBJETIVOS ESPECÍFICOS			OBJETIVOS COMPL.		
					OE-1	OE-2	OE-3	OC-1	OC-2	
SITUACIÓN BASE DE INVERSIÓN PÚBLICA	A. Mejoramiento del eje Valdivia – Niebla – Corral vía Ruta T-350	A.1	Mejoramiento Camino Cabo Blanco - Las Mariás	30071182-0		OE-1				
		A.2	Construcción puente Cau Cau y accesos	30062890-0		OE-1				
		A.3	Mejoramiento rampas para Barcazas de Niebla y Corral	30107299-0		OE-1	OE-2	OE-3		
		A.4	Nueva nave Niebla – Corral	---		OE-1	OE-2	OE-3		
		A.5	Adquisición 2a nave Niebla – Corral	---	Nueva	OE-1	OE-2	OE-3		
		A.6	Contrato plurianual servicio Niebla – Corral	---		OE-1	OE-2	OE-3		
	B. Habilitación de la nueva circunvalación a Valdivia	B.1	Mejoramiento Ruta T-35: Los Lagos - Valdivia (Antihue - Valdivia)	30061661-0		OE-1				
		B.2	Construcción Circunvalación Valdivia y Puente Santa Elvira (Etapas 1 y 2) MOP	30070463-0		OE-1				
		B.3	Circunvalación Sur a Valdivia (Etapas 1, 2 y 3) MINVU	30036986-0		OE-1				
	C. Mejores condiciones de transporte para pasajeros en la bahía de Corral	C.1	Reposición terminal de pasajeros de Niebla	30077492-0			OE-2	OE-3		OC-2
		C.2	Conservación del muelles de Corral y de Mancera	30078143-0			OE-2	OE-3		
	D. Restauración y puesta en valor del sistema de fortificaciones de la bahía de Corral	D.1	Diagnóstico Sistema Fortificaciones Cuenca Valdivia Bahía Corral	30081726-0						OC-2
		D.2	Restauración Castillo de Niebla	30071095-0						OC-2
		D.3	Mejoramiento costero del emplazamiento Fuerte Niebla	30062706-0						OC-2
		D.4	Restauración y Habilitación Eco Museo Isla de Mancera Corral	30071091-0						OC-2
		D.5	Restauración y Puesta en valor Fuerte de Amargos y Corral	30137816-0						OC-2
		D.6	Reposición Muro Costero de Corral sector Fuerte - Muelle Público	30065993-0				OE-3		OC-2
	E. Obras complementarias para la conectividad Corral – La Unión con puesta en valor del nuevo Parque Nacional en la comuna de Corral	E.1	Pavimentación ruta T-720 Las Ventanas – Los Tractores	30040227-0		OE-1				OC-2
		E.2	Conservación de Ruta T-720 Morro Gonzalo - Puente La Piedra – km 26 Las Ventanas	30086970-0						OC-2
		E.3	Reposición Puente La Piedra, Conectividad La Unión - Corral	30090840-0						OC-2
	F. Obras complementarias de los corredores Huahum y Cardenal Samoré vinculados al puerto de Corral	F.1	Construcción Complejo Fronterizo Huahum	30004289-0						OC-1
		F.2	Reposición Rampas Puerto Fuy y Puerto Pirehueico, Panguipulli	30070730-0						OC-1
		F.3	Contrato plurianual servicio Puerto Fuy - Puerto Pirehueico	---						OC-1
		F.4	Pavimentación Ruta 203-CH Sector: Rucatrehua - Choshuenco	30069431-0						OC-1
		F.5	Pavimentación Ruta 203-CH Sector: Choshuenco - Puerto Fuy	30081051-0	Nueva					OC-1
		F.6	Pavimentación Camino Básico Intermedio Ruta 203-CH Sector: Puerto Pirehueico - Paso Huahum	---	Nueva					OC-1
F.7		Construcción Conectividad Vial Maihue - Puerto Fuy - Puerto Pirehueico	30081051-0	Nueva					OC-1	
F.8		Pavimentación Rutas S/R, T-981-U S: Crucero - Chirre – Entrelagos	30071390-0						OC-1	
INTERVENCIONES PÚBLICAS DEFINIDAS POR LA MESA	A. Nueva conexión vial entre Corral y Valdivia	A.1	Habilitación de pasada urbana por Corral (By Pass Corral)	30093222-0		OE-1	OE-2		OC-1	
		A.2	Pavimentación y construcción de nueva ruta Corral – Valdivia por península de San Ramón	30106302-0		OE-1	OE-2		OC-1	
	B. Sistema vial de acceso sur a Corral	B.1	Ampliación a doble vía Iniciativa Privada N° 412 "Concesión Vial Rutas de Acceso a Valdivia" (202 y 206)	---		OE-1			OC-1	
		B.2	Pavimentación Camino Básico Intermedio Ruta Sin Rol Sector: Morrompulli - Futa	---	Nueva	OE-1			OC-1	
		B.3	Pavimentación Ruta T-69, Sector: Cruce Ruta 206 - Tres Ventanas	30106296-0	Nueva	OE-1				
	C. Conservación del track de navegación fluvial	C.1	Conservación de Vía de Navegación del río Valdivia	30091488-0		OE-1	OE-3	OE-4	OC-1	
		C.2	Reposición de espigones sumergidos en el río Valdivia	30132953-0	Nueva	OE-1	OE-3	OE-4	OC-1	

Fuente: Dirplan MOP Los Ríos, 2015

CUADRO Nº 4-6: PROGRAMACIÓN REFERENCIAL DE INTERVENCIONES PÚBLICAS (ACTUALIZADA EN 2015)

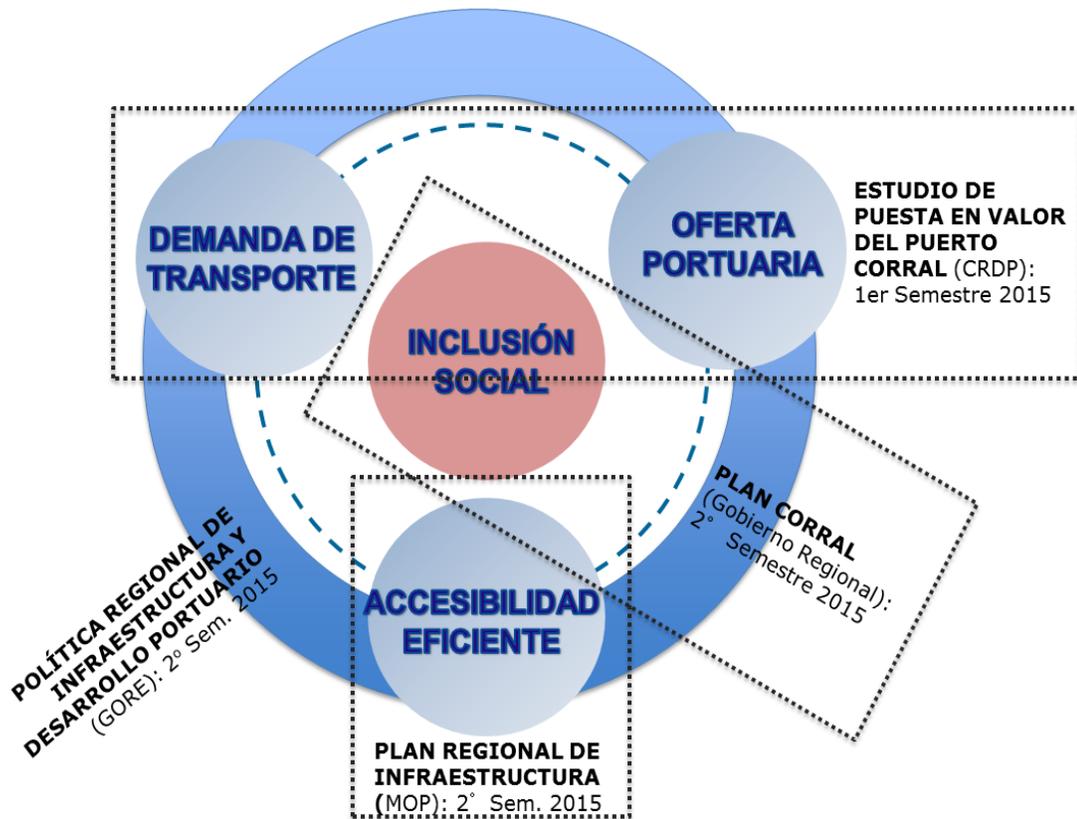
SITUACIÓN BASE DE INVERSIÓN PÚBLICA	EJE	PROYECTO (Financiamiento / Unidad Técnica)	BIP	Obs.	2010-	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	
					2014								
SITUACIÓN BASE DE INVERSIÓN PÚBLICA	A. Mejoramiento del eje Valdivia – Niebla – Corral vía Ruta T-350	A.1 Mejoramiento Camino Cabo Blanco - Las Mariás (FNDR / Dirección de Vialidad)	30071182-0		Obra Finalizada	Obras							
		A.2 Construcción puente Cau Cau y accesos (MOP / Dirección de Vialidad)	30062890-0		Obras								
		A.3 Mejoramiento rampas para Barcazas de Niebla y Corral (FNDR / DOP)	30107299-0		Obra Finalizada								
		A.4 Nueva nave Niebla – Corral (MOP / DOP)	---		Obra Finalizada								
		A.5 Adquisición 2a nave Niebla – Corral (MOP / DOP)	---	Nueva		Obras							
		A.6 Contrato plurianual servicio Niebla – Corral	---		Contrato MOP	Contrato MIT							
	B. Habilitación de la nueva circunvalación a Valdivia	B.1 Mejoramiento Ruta T-35: Los Lagos - Valdivia (Antihue - Valdivia) (MOP / DV)	30061661-0		Obra Finalizada								
		B.2 Constr. Circunv. Valdivia y Puente Santa Elvira (Etapas 1 y 2) (MOP-FNDR / DV)	30070463-0			Obras							
		B.3 Circunvalación Sur a Valdivia (Etapas 1, 2 y 3) (MINVU / SERVIU)	30036986-0			Obras Tramo 1 (Guacamayo)		Obras Tramo 2 (Las Parras)			Obras Tramo 3 (Angachilla)		
	C. Mejores condiciones de transporte para pasajeros en la bahía de Corral	C.1 Reposición terminal de pasajeros de Niebla (FNDR / DOP)	30077492-0		Diseño finalizado	Obras							
		C.2 Conservación del muelles de Corral y de Mancera (FNDR / DOP)	30078143-0		Obra Finalizada								
	D. Restauración y puesta en valor del sistema de fortificaciones de la bahía de Corral	D.1 Diagnóstico Sist. Fortificaciones Cuenca Valdivia Bahía Corral (FNDR / DA)	30081726-0			Estudio básico							
		D.2 Restauración Castillo de Niebla (FNDR / DA)	30071095-0		Obra Finalizada								
		D.3 Mejoramiento costero del emplazamiento Fuerte Niebla (MOP - FNDR / DOP)	30062706-0			Diseño complementario		Obras					
		D.4 Restauración y Habilitación Eco Museo Isla de Mancera Corral (FNDR / DA)	30071091-0		Diseño finalizado	Obras							
		D.5 Restauración y Puesta en valor Fuerte de Amargos y Corral (FNDR / DA)	30137816-0			Diseño		Obras					
		D.6 Reposición Muro Costero de Corral, Sector Fuerte - Muelle Público (MOP - FNDR / DOP)	30065993-0		Diseño finalizado	Obras							
	E. Obras complementarias para la conectividad Corral – La Unión con puesta en valor del nuevo Parque Nacional en la comuna de Corral	E.1 Pavimentación ruta T-720 Las Ventanas – Los Tractores	30040227-0		Obra Finalizada								
		E.2 Conservación de Ruta T-720 Morro Gonzalo - Puente La Piedra – km 26 Las Ventanas (FNDR / Dir. de Vialidad)	30086970-0			Obras							
		E.3 Reposición Puente La Piedra, Conect. La Unión - Corral (MOP / DV)	30090840-0		Obra Finalizada								
	F. Obras complementarias de los corredores Huahum y Cardenal Samoré vinculados al puerto de Corral	F.1 Construcción Complejo Fronterizo Huahum (Min. Int. / DA)	30004289-0		Obra Finalizada								
		F.2 Reposición Rampas Puerto Fuy y Puerto Pirehueico, Panguipulli (MOP / DOP)	30070730-0		Obra Finalizada								
		F.3 Contrato plurianual servicio Puerto Fuy - Puerto Pirehueico	---		Contrato MOP	Contrato MIT							
		F.4 Pavimentación Ruta 203-CH Sector: Rucatrehua - Choshuenco (MOP / DV)	30069431-0		Obra Finalizada								
		F.5 Pavimentación Ruta 203-CH Sector: Choshuenco - Puerto Fuy (MOP / DV)	30081051-0	Nueva	Diseño finalizado	Obras							
		F.6 Pavimentación Camino Básico Intermedio Ruta 203-CH Sector: Puerto Pirehueico - Paso Huahum (FNDR / DV)	---	Nueva		Diseño CBI		Obras					
		F.7 Construcción Conectividad Vial Maihue - Pto. Fuy - Pto. Pirehueico (FNDR / DV)	30081051-0	Nueva		Prefactibilidad		Diseño			Inicio Obras		
F.8 Pavimentación Rutas S/R, T-981-U S: Crucero - Chirre – Entrelagos (MOP / DV)		30071390-0		Diseño finalizado	Obras								
INTERVENCIONES PÚBLICAS DEFINIDAS POR LA MESA	A. Nueva conexión vial entre Corral y Valdivia	A.1 Habilitación de pasada urbana por Corral (By Pass Corral) (FNDR / DV)	30093222-0		Prefact. finalizada	Diseño		Obras					
		A.2 Pavimentación y construcción de nueva ruta Corral – Valdivia por península de San Ramón (MOP / DV)	30106302-0			Diseño		Obras Etapa 1 (Corral - Futa)		Obras Etapa 2 (Futa - Angachilla)			
	B. Sistema vial de acceso sur a Corral	B.1 Ampliación a doble vía Iniciativa Priv. N° 412 "Concesión Vial Rutas de Acceso a Valdivia" (202 y 206) (Privado / CCOP)	---	Nueva			Diseño		Obras				
		B.2 Pav. Camino Básico Intermedio Ruta S/R Sector: Morrompulli - Futa (MOP / DV)	---	Nueva		Diseño CBI		Obras					
		B.3 Pavimentación Ruta T-69, Sector: Cruce Ruta 206 - Tres Ventanas (MOP / DV)	30106296-0	Nueva		Diseño		Obras					
	C. Conservación del track de navegación fluvial	C.1 Conservación de Vía de Navegación del río Valdivia (MOP / DOP)	30091488-0		Diseño finalizado	Obras							
C.2 Reposición de espigones sumergidos en el río Valdivia (MOP / DOP)		30132953-0	Nueva		Estudio básico		Diseño		Obras				

Fuente: Dirplan MOP Los Ríos, 2015

4.3 PROGRAMACIÓN ESTRATÉGICA DE INSTRUMENTOS DE GESTIÓN

La Mesa concluyó con una propuesta de programación de instrumentos de gestión para el desarrollo portuario, en cuyo desarrollo se ha considerado el alcance y foco de los cuatro objetivos ya indicados en el punto 4.1, bajo un modelo de implementación de carácter integral y coordinado entre las respectivas instituciones a cargo (Gobierno Regional de Los Ríos, Ministerio de Obras Públicas y Corporación Regional de Desarrollo Productivo).

FIGURA Nº 4-2: ESQUEMA DE INTERACCIÓN DE INSTRUMENTOS DE GESTIÓN CON LOS OBJETIVOS DEL PLAN



A. ESTUDIO DE PUESTA EN VALOR DEL PUERTO CORRAL

El estudio “PUESTA EN VALOR DEL PUERTO CORRAL: ESTRATEGIA DE DESARROLLO PARA UN SISTEMA PORTUARIO REGIONAL”, a cargo de la Corporación Regional de Desarrollo Productivo (CRDP) de la Región de Los Ríos, se encuentra programado para su licitación en el 1^{er} Semestre de 2015. Para la elaboración de bases técnicas de licitación la CRDP se apoyó en el trabajo técnico desarrollado por la Mesa, considerando la participación de la CRDP como una de las instituciones claves de la Mesa.

De acuerdo a las bases, a partir de este estudio se busca “generar una estrategia de desarrollo e inversión público privada en torno al desarrollo portuario territorial asociado al puerto de Corral, a partir de las oportunidades, potencialidades y ventajas comparativas y competitivas que tiene el puerto y su entorno territorial desde el punto de vista geográfico y estratégico, con miras al establecimiento y/o fortalecimiento de un sistema logístico integral, de acuerdo a las tendencias y evolución de los sistemas portuarios (entendiendo a este como un sistema logístico territorial aprovechando los espacios para integración modal)”. Para ello se estipula el desarrollo de un estudio de mercado, análisis logístico, estudios técnicos y marco normativo que permitan definir con claridad un **plan maestro de gestión e inversión**, orientado a una adecuada planificación de desarrollo, a través de la definición de una estrategia para su funcionamiento y posicionamiento entre los sectores productivos regionales y macro regionales.

De acuerdo a lo anterior, para profundizar los alcances definidos en el presente documento conclusivo de la Mesa de Desarrollo Portuario, mediante una consultoría se abordarán los siguientes Objetivos Específicos:

- i. Determinar y caracterizar el puerto de Corral y su radio de influencia a partir de la demanda actual y potencial de productos y servicios.
- ii. Elaborar un diagnóstico respecto a las oportunidades de negocio en torno al puerto de Corral, considerando aspectos logísticos, movimiento nacional, exportaciones e importaciones, tratados internacionales vigentes, entre otros aspectos.
- iii. Definir criterios y condiciones mínimas para el posicionamiento del puerto de Corral y su radio de influencia, en relación a los requerimientos de la actividad portuaria nacional e internacional.
- iv. Definir especificaciones de requerimientos y dimensiones de la infraestructura requerida para el desarrollo óptimo del Puerto de Corral y su radio de influencia.
- v. Definir un modelo de gestión, de acuerdo a distintos escenarios proyectados y oportunidades detectadas.

Coordinación: Corporación Regional de Desarrollo Productivo.

Región de Los Ríos
GOBIERNO REGIONAL
Corporación Regional de Desarrollo Productivo

LICITACIÓN:
Estudio "Puesta En Valor Del Puerto Corral: Estrategia De Desarrollo Para Un Sistema Portuario Regional"

La Corporación Regional de Desarrollo Productivo, Corporación de derecho privado sin fines de lucro al alero del Gobierno Regional de Los Ríos, invita a personas jurídicas, con experiencia en las áreas de las citadas consultorías, a participar de la presente licitación.

Las bases se encontrarán disponibles en el sitio web de la Corporación Regional de Desarrollo Productivo www.corporacionlosrios.cl a partir del día **martes 12 de mayo de 2015**.

B. POLÍTICA REGIONAL DE INFRAESTRUCTURA Y DESARROLLO PORTUARIO

Esta Política es una de las 19 políticas regionales priorizadas en 2009 al alero de la Estrategia Regional de Desarrollo. Cuenta con financiamiento FNDR aprobado por el Consejo Regional de Los Ríos, para su licitación a consultoría durante el 2º semestre de 2015.

Coordinación: Gobierno Regional de Los Ríos.

C. PLAN REGIONAL DE INFRAESTRUCTURA Y GESTIÓN DEL RECURSO HÍDRICO – MOP OS RÍOS:

Este instrumento actualiza el Plan al 2021 que el MOP Los Ríos difundió públicamente en el año 2010 (1ª edición piloto) y en 2012 (2ª edición conjunta con restantes 14 regiones), y que contiene en específico la programación de iniciativas de infraestructura para el desarrollo portuario de Corral, insertas en el ámbito regional.

La actualización del Plan está prevista para el 2º semestre de 2015.

Coordinación: Ministerio de Obras Públicas – Región de Los Ríos.



D. PLAN CORRAL

Su propósito es resolver las necesidades específicas de zonas aisladas de la región, mediante un enfoque integral y articulado y con activa participación de la comunidad. Posee un alcance similar a lo implementado en el “Plan de Desarrollo para Pirehueico”, el primero de los Planes para el Desarrollo de Territorios Rezagados impulsados por el Gobierno Regional. Se efectuará en el 2º semestre de 2015.

De acuerdo a lo señalado por el Intendente Regional de Los Ríos en el lanzamiento público del Plan Pirehueico (ver imagen a la derecha), extrapolable al futuro Plan para Corral, “lo que nosotros perseguimos es presentar un plan integrado, articulado con proyectos específicos de corto y mediano plazo, para poder fortalecer aquellos territorios rezagados que están un poquito más atrás que otros, a los que hemos denominado “territorios rezagados”. Pirehueico es un territorio estratégico que para nosotros reviste una importancia regional; no tan solo se trata de Pirehueico, se trata de la Región de los Ríos. Este plan es el primero que hacemos en esa línea, tiene nueve compromisos que vamos a monitorear cada tres meses (...) lo que rompe con el esquema clásico de acciones públicas aisladas, aquí lo que buscamos son acciones públicas coordinadas y articuladas”.



Coordinación: División de Planificación y Desarrollo Regional del Gobierno Regional de Los Ríos



Secretaría Regional Ministerial de Obras Públicas
Yungay 621, Valdivia, Región de Los Ríos
Teléfono: (63) 23332592
losrios.mop.cl

