

17 PUERTO MONTT

17.1 ANTECEDENTES GENERALES

La Empresa Portuaria Puerto Montt se encuentra ubicada en la X Región de Los Lagos a 1.021 km de la ciudad de Santiago. El puerto se conecta al norte del país a través de la ruta 5.

La superficie total del puerto es de 9 hectáreas aproximadamente, y se divide en el Muelle Comercial y en el Terminal para Transbordadores.

El puerto cuenta con dos accesos, el principal ubicado en las intersecciones de calle Independencia, Miraflores y Avenida Angelmó; el segundo corresponde al ingreso al Terminal de Transbordadores ubicado en Av. Angelmó, distante a 400 metros de la entrada principal.

La Empresa Portuaria Puerto Montt está conectada directamente con la Ruta 5, lo que le permite acceder a todo el país.

En el periodo 2008 las transferencias aumentaron en un 9,13% con respecto al periodo anterior, es decir, 121.281 toneladas más que en año 2007 donde se alcanzaron las 1.327.695 toneladas.

Figura N° 17-1: Puerto de Puerto Montt



Fuente: Google Earth

17.2 DESCRIPCION DEL PUERTO

17.2.1 Administración

El puerto es administrado por la Empresa Portuaria Puerto Montt que es una empresa autónoma del Estado.

17.2.2 Infraestructura

El puerto cuenta con dos terminales, el Muelle Comercial y el Terminal de Transbordadores. Sus características son las siguientes:

Cuadro N° 17.2-1: Características de Terminales Puerto de Puerto Montt

Terminal	Sitio	Longitud [m]	Calado máximo [m]	Eslora máxima [m]	Ancho de Delantal [m]
Muelle Comercial	1	240	9,3	230	23
	2	145	7,5	135	23
Terminal de Transbordadores	5 rampas	35	6,5	131	

Fuente: Empormontt

17.2.3 Equipamiento

Cuadro N° 17.2-2: Equipamiento del Puerto de Puerto Montt

Cantidad	Tipo de Grúa	Capacidad de levante [t]	Alcance [m]	Propiedad
2	De muelles (MAN)	5	18	Empormontt
3	De muelles (MAN)	3	18	Empormontt
1	Horquilla (PETIBONE)	7,5	3	Empormontt
1	Patio (COLES)	23	7	Empormontt

Fuente: Empormontt

17.2.4 Transferencias de Carga

La Empresa Portuaria Puerto Montt transfiere carga general fraccionada y a graneles, siendo su principal producto de transferencia los fertilizantes que entre el año 2007 y 2008 hubo un tuvo una disminución en la cantidad de toneladas transferidas.

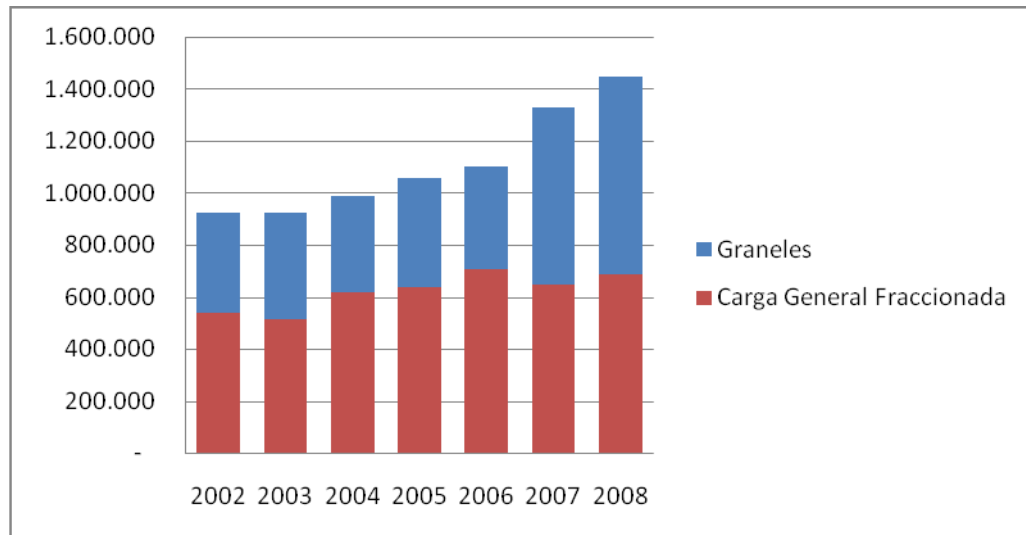
Cuadro N° 17.2-3: Tonelaje movilizado según tipo de carga Puerto de Puerto Montt

Año	Carga General Fraccionada	Contenedorizada	Graneles	Total
2002	540.432	0	385.383	925.815
2003	515.085	0	409.360	924.445
2004	618.230	0	371.629	989.859
2005	637.908	49	417.148	1.055.105
2006	706.593	0	393.756	1.100.349
2007	648.527	0	679.168	1.327.695
2008	684.279	0	764.697	1.448.976

Fuente: Subsecretaría de transportes www.subtrans.cl

En el periodo 2008 las transferencias aumentaron en un 9,13% con respecto al periodo anterior, es decir, 121.281 toneladas más que en año 2007 donde se alcanzaron las 1.327.695 toneladas.

Figura Nº 17-2: Estadísticas Puerto de Puerto Montt



Fuente: Elaboración Propia

17.2.5 Proyectos del puerto, Plan Maestro, Calendario Referencial de Inversiones

- Proyecto Inmobiliario

El 28 de noviembre del 2008 se comenzó la construcción del proyecto Inmobiliario que albergará las nuevas oficinas de Emporport, Navimag, actual operador del Terminal de transbordadores y la ampliación y modernización de la sala de embarque y desembarque de pasajeros, la cual consta de un edificio de 2 pisos. El monto presupuestado es de M\$315.000 y la adjudicación de M\$247.815, sin considerar los imponderables propios de una construcción en terrenos ganados al mar.

- Proyecto Extrapuerto

Durante el ejercicio del 2008 se compró un terreno equivalente a 8,5 hectáreas para la habilitación de un extrapuerto, el cual comienza a operar el 1 de marzo del 2009.

17.3 Entorno Urbano

17.3.1 Plan Regulador

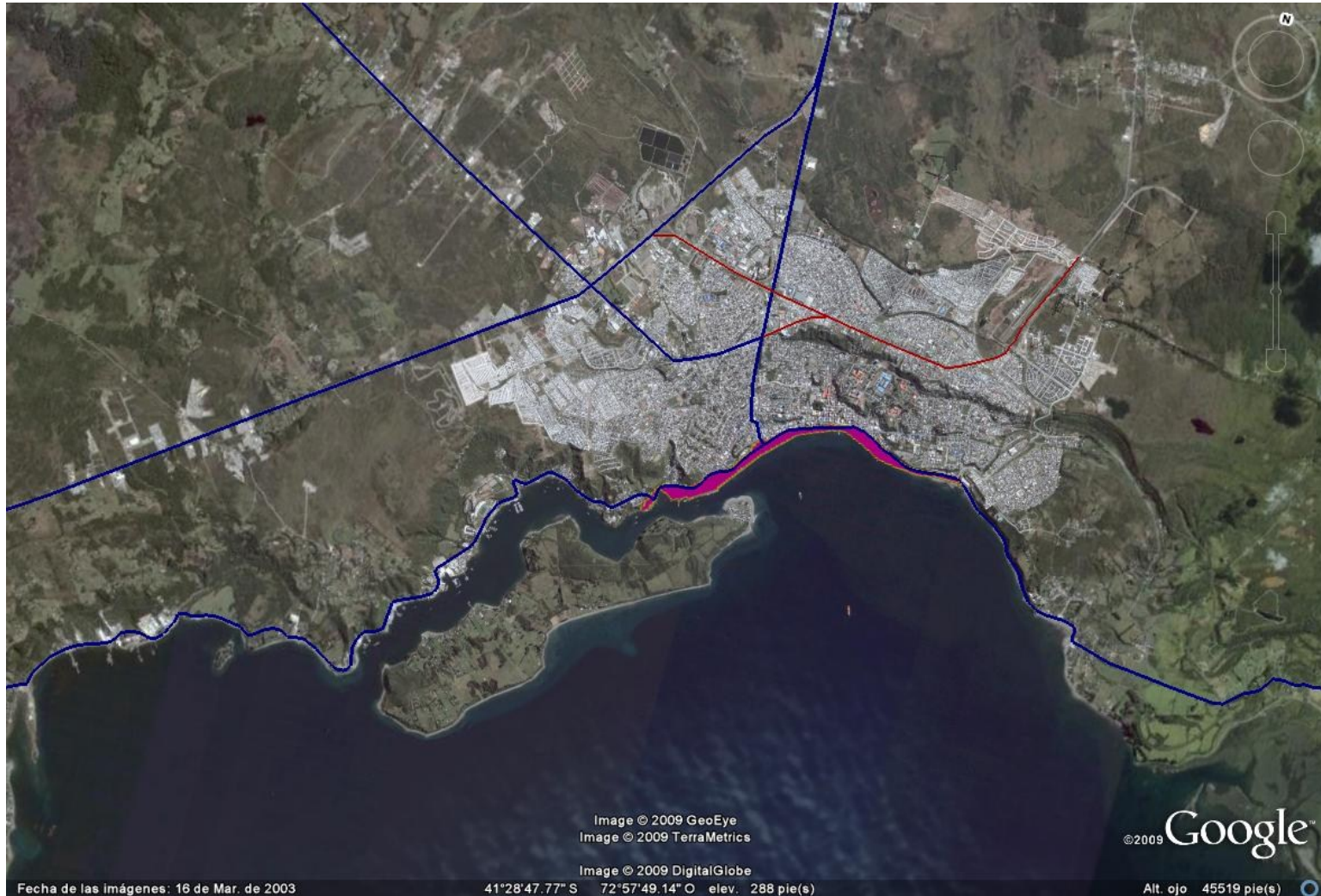
Figura N° 17-3: Puerto Montt PRC



Fuente: www.observatoriourbano.cl

17.3.2 Emplazamiento

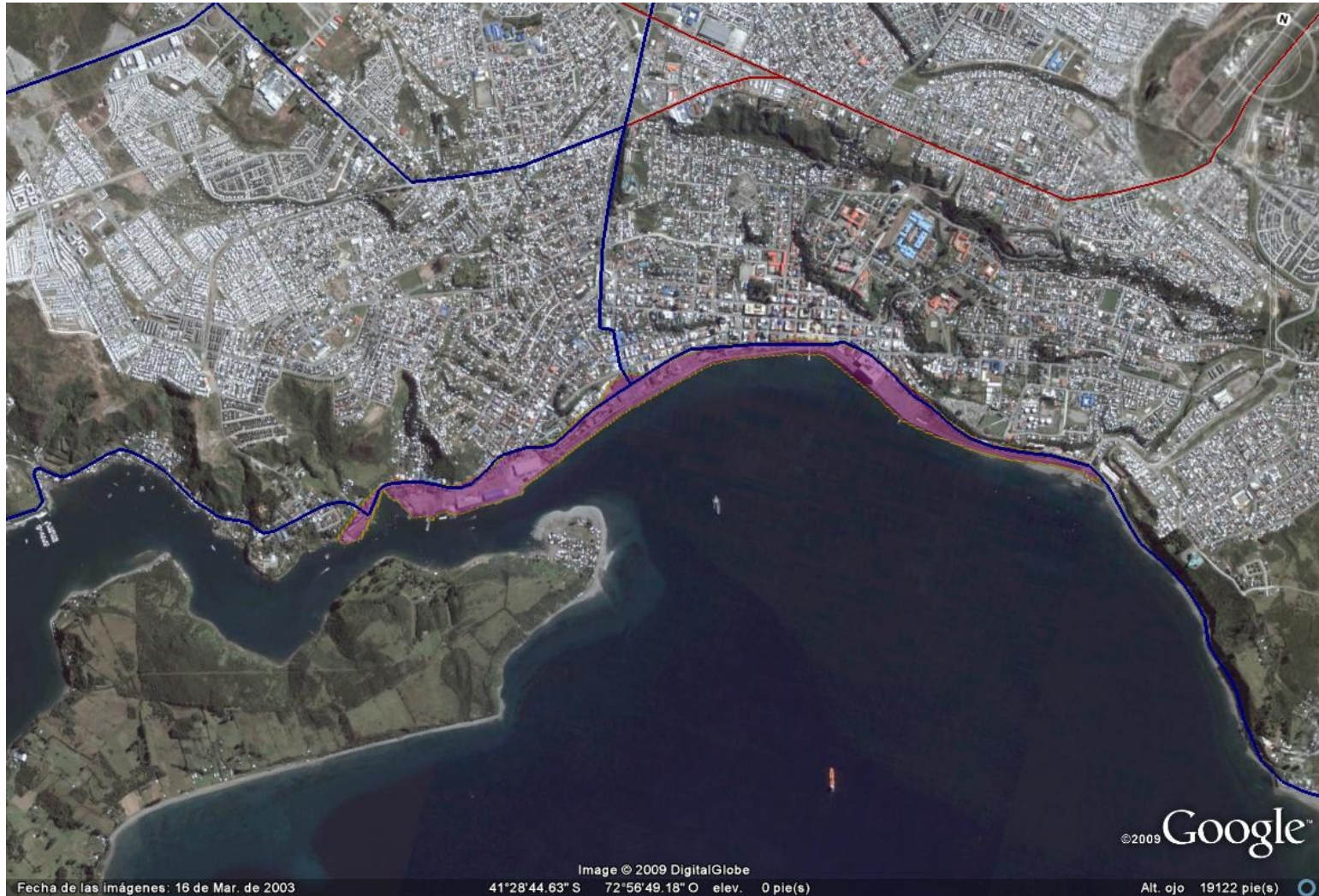
Figura N° 17-4: Puerto Montt territorial



Fuente: Elaboración Propia con base Google Earth

17.3.3 Calles y Ferrocarriles Urbanos

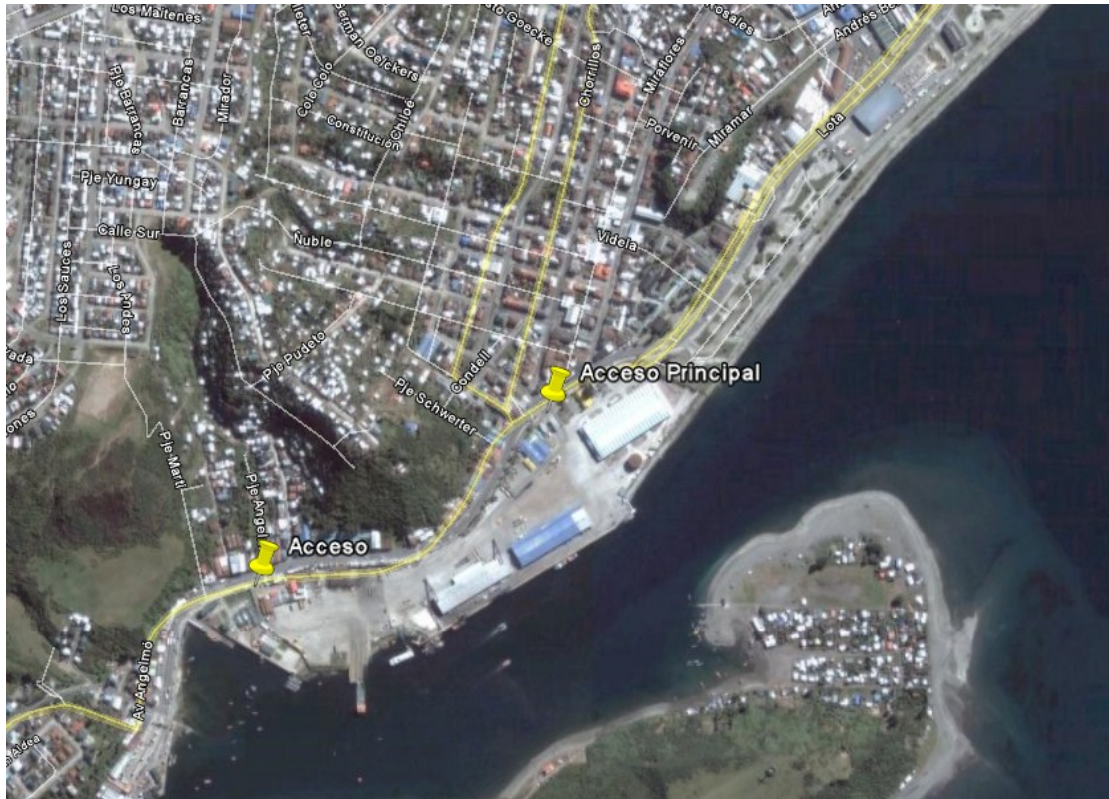
Figura N° 17-5: Puerto Montt



Fuente: Elaboración Propia con base Google Earth

17.3.4 Accesos Directos al Puerto

Figura Nº 17-6: Accesos Directos Portuaria Puerto Montt



Fuente: Google Earth

17.3.5 Conflictos urbanos

Dada la ubicación del puerto dentro del radio urbano de la ciudad, se busca el desarrollo armónico entre la actividad portuaria y conexas con el desarrollo urbano del sector. La visión de futuro del actual recinto portuario lo constituye la compatibilización de la actividad portuaria con la alta actividad turística de la zona austral.

Actualmente el acceso de cargas a Puerto Montt tiene las complejidades de atravesar una ciudad que ha ido rodeando a su puerto, generando impactos importantes en las calles que conectan la Ruta 5 con el borde costero, más precisamente Ecuador y Chorrillos, como también en la Avenida Diego Portales, costanera de la ciudad. Interfiere también con la actividad comercial y turística de la Caleta Angelmó, uno de los puntos de mayor atractivo para los visitantes de esta ciudad.

Se detecta un conflicto vial en las inmediaciones del puerto en la zona urbana debido a la abundante actividad turística y por tanto los servicios que se desprenden de ella.

Figura N° 17-7: Localización accesos y conflicto Puerto Montt



Fuente: Elaboración Propia en Base a Google Earth.

- 1) Intersección Av. Ecuador / Independencia:
- 2) Intersección Av. Diego Portales / Independencia:

Figura N° 17-9: Av. Ecuador / Independencia, Av. Diego Portales / Independencia



Fuente: Elaboración Propia en Base a Google Earth.

Jerarquización de Conflictos

Conflicto	Jerarquización
Intersección Av. Ecuador Independencia	grado MENOR
Intersección Av. Diego Portales Independencia	grado MEDIO

Existen en resumen los siguientes problemas o conflictos principales:

- La interferencia que el flujo de camiones hacia el puerto produce sobre la vialidad de Puerto Montt, especialmente en las vías Ecuador y Chorrillos.
- La incompatibilidad de la ubicación actual del puerto con las políticas de uso de suelo y borde costero.

17.4 Logística

17.4.1 Hinterland, cadenas logísticas

La Empresa Portuaria Puerto Montt (EMPORMONTT) desarrolla sus actividades en la ciudad del mismo nombre capital de la X Región, posee 2 sitios, más un terminal de transbordadores. Las características de los sitios de atraque son:

Cuadro N° 17.4-1: Características de los sitios en Puerto Montt

Terminal	Sitio	Longitud (m)	Calado máx (m)	Eslora máx (m)	Ancho del delantal (m)	Año de construcción	Tipo de Estructura
Muelle Comercial	1	240	9,3	230	23	1962-1966	Tablestacado y Pared Pilotes H
	2	145	7,5	135	23		
Terminal transbordadores	5 rampas	35	6,5			1979	Rampas de hormigón armado sobre pilotes metálicos

Fuente: SEP

La Empresa cuenta con importantes áreas de almacenamiento techado (incluye estanques de aceite de pescado) y acopio (descubiertas) que apoyan la operación de la industria acuícola regional.

Dentro de las instalaciones de EMPORMONTT se halla el Terminal Internacional de Pasajeros de Cruceros, "Portal de la Patagonia", inaugurado en octubre del 2003, con una superficie de 800 metros cuadrados, cuyo objetivo es mejorar la atención de cruceros, definida como una de las áreas claves dentro del Plan Estratégico y a la que se le unirá el proyecto portuario inmobiliario de la Empresa Portuaria Puerto Montt actualmente en construcción. La iniciativa agrega cinco mil metros cuadrados de terrenos ubicados en la entrada del Terminal de Transbordadores de la Avenida Angelmó, levantando en dicho lugar una edificación que

albergará las oficinas de la administración y futuros espacios de oficina para los operadores portuarios locales, tales como las de muellaje, agencias de naves y de turismo.

La empresa transfirió durante el 2008 un total de 1.448.976 toneladas versus 1.327.695 toneladas transferidos en 2007 lo que representa un incremento de 9,13%. Los principales productos que transfiere la Empresa Portuaria Puerto Montt son: Productos de Salmonicultura, Fertilizantes, Harina de Pescado, Aceite, Soya y Vehículos, entre otros.

La empresa Portuaria Puerto Montt, es un importante eslabón en la industria acuícola de la región dado que atiende el embarque de Smolt de Salmón que se traslada a los centros de cultivo de agua salada para el proceso de engorda. Así también se recibe el desembarco de Cosecha la cual se distribuye a las distintas plantas para el proceso de limpieza y fileteado para su exportación. Otro servicio asociado a la industria acuícola es la atención de naves con el embarque de Alimento de Peces que también se distribuyen a los centros de cultivo para la alimentación y nutrición del Salmón.

17.4.2 Zonas Extraportuarias

17.4.3 Rutas de conexión, carreteras

Puerto Montt se comunica con el resto del país a través de la carretera ruta 5, la cual continúa por el S.E. hasta la Bahía Pargua, a orillas del Canal Chacao, lugar en que se realiza el cruce a través de transbordadores hasta la Isla de Chiloé

La X Región es la que reviste mayor números de rutas internacionales del país, se combina el transporte caminero con el lacustre. Estas vías de N a S son: Paso Carirriñe, Paso Huahum, Paso Puyehue, y paso Pérez Rosales el cual es la ruta más cercana a Puerto Montt.

En esta ciudad está el kilometro 0 de la carretera Austral que une Puerto Montt y el Extremo Sur, recorriendo kilómetros de incomparable belleza.

La estación de ferrocarriles de Puerto Montt, era la más austral de país y unía a la capital metropolitana por 1.080km De vía férrea, en un servicio diario de trenes; sin embargo actualmente se encuentra inutilizada siendo muy improbable su activación.

Los principales accesos viales de la ciudad son:

Acceso norte : Eje ruta 5 – Petorca.

Acceso Oriente : Camino a Chamiza, regimiento-Buin.

Acceso Poniente : Ruta 5 Chiloé; eje Trapén – Camino Huelmo / Panitao – Avda. Chinquihue-Avda. Pacheco Altamirano, que conecta el sector central con el borde costero.

El puerto posee dos accesos: el principal por Avda. Angelmó a las calles Ecuador y Miraflores, y el acceso al Terminal de Transbordadores. El primero posee una pista de entrada y otra de salida con un ancho de 5,20mt.

Figura Nº 17-8: Rutas de Conexión Portuaria Puerto Montt



Fuente: www.chileturcopec.cl

17.5 Proyectos

17.5.1 Proyectos no portuarios existentes, comentarios

- Antepuerto:

A raíz de la congestión vial en la ciudad, la Empresa Portuaria de Puerto Montt a mediano plazo espera contar con un antepuerto terrestre en un espacio ubicado en la entrada antigua de Puerto Montt, en la Ruta V-505 (Alerce).

La Ruta 5 entre Puerto Montt y Parga actualmente es un corredor industrial debido al crecimiento explosivo de la industria del salmón, el que sin mejoras significativas en esta vía, está prácticamente colapsada, como a su vez el camino costero Puerto Montt-Calbuco, debido a la instalación de plantas de proceso del salmón.

Zonas extraportuarias serían factibles en terrenos fuera del puerto debido a lo constreñido de la topografía en el lugar, por lo que Alerce es una alternativa de respaldo en este cometido.

- Incompatibilidades:

La Estrategia Regional de la Región de Los Lagos no concuerda con el Plan Regulador Comunal. La primera plantea especializar el puerto con fines productivos y turísticos, así como diseñar corredores de transporte nacionales y bioceánicos articulados. Pero el segundo no alberga posibilidades para su expansión ni el de sus accesos. Por su parte, Empresa Portuaria Puerto Montt se encuentra estudiando alternativas de relocalización de su puerto en el sector de PANITAO, sin embargo, no se ha resuelto en definitiva esta reubicación del puerto.

Además, ha adquirido un terreno de alrededor de 10 hectáreas para ser utilizado como centro logístico. A ello se suma la asunción de la administración del terminal de Castro y los esfuerzos para lograr lo mismo con los de Quellón, Chonchi y Dalcahue.

En conformidad con el Plan Regulador Comunal de Puerto Montt, las posibles zonas de expansión extra portuarias, donde uno de los usos de suelos permitidos es el de bodegaje, acopio y/o almacenaje serían:

- Parque Industrial Cardonal AP-1
 - Bahía Chinquihue AP-2
 - Parque Industrial Alerce AP-3
 - Zona de extensión urbana industrial ZEUI-2
 - Zona residencial existente RE-7 y RE-8.
- Muelle de Cargas Panitao:

Sólo en carpeta se mantiene la idea de la Empresa Portuaria Puerto Montt, Empormontt, de llevar la carga al sector de Panitao, ya que por carencia de infraestructura portuaria se hace difícil concretar la idea en un futuro cercano.

Según el gerente de Finanzas Empormontt, Luis Rivas, “las posibilidades portuarias se inclinan por un muelle para cargas, adicional a los existentes, pero es un proyecto a largo plazo, *Panitao es una de las alternativas posibles, entre varias, porque hay que considerar estudios de vientos, mareas, corrientes, fondos marinos, en todos los lugares probables*”.

En relación con la información de prensa sobre un eventual puerto petrolero en los terrenos adquiridos en Panitao por los dueños del terminal Oxxean, el gerente general de la misma, Jorge Pacheco, aclaró que no hay ningún proyecto petrolero en ese sector, pero sí el proyectado en Alto Bonito, para la instalación de estanques de 15 mil metros cúbicos de acuerdo a la aprobación obtenida. No hay decisión al respecto, ya que su orientación está hacia el Puerto de Chacabuco, donde se busca repetir la experiencia que se obtuvo con la construcción del puerto en Chinquihue.

Los proyectos de desarrollo de la infraestructura portuaria consideran la expansión acuícola-pesquera que se expande desde Puerto Montt a Punta Arenas como factor a estudiar frente a esta problemática.

- Obras y proyectos en ejecución:

El puerto cuenta con un Plan Maestro y un Calendario Referencial de Inversiones. En el actual emplazamiento del recinto portuario se seguirán prestando servicios de atención a las naves de carga y pasajeros, debido a que es relevante para el desarrollo de la región y su contexto. Cabe señalar además que una de las alternativas que se analiza, aún a nivel de idea de proyecto, es la relocalización del Puerto de Puerto Montt para las transferencias de cargas, dejando el actual puerto, para el transporte de pasajeros.

Mejoramiento Vial y Portuario Actualmente en Ejecución según Fichas de Proyectos MOP:

- **Mejoramiento Acceso Portuario:**

Figura N° 17-9: Acceso Portuario



Fuente: http://proyectos.MOP.gov.cl/proyecto.asp?cod_p=1763

Justificación:

Descongestionar la ciudad de Puerto Montt de los vehículos de paso, habilitando una segunda calzada en la Av. Industrial (conexión de la ex Ruta 5 con la Ruta 5 concesionada) y en la Ruta 5 desde la Av. Cardonal hasta el límite urbano.

Descripción:

Este proyecto busca materializar el mejoramiento de los accesos a la Ciudad de Puerto Montt desde la Ruta Concesionada, la ex Ruta 5 y, también desde el sur, a través de la ampliación a doble calzada entre Av. Cardonal y el Límite Urbano. El proyecto contempla dos tramos: El primero se desarrolla desde la ex Ruta 5, hasta el enlace Cardonal, donde se proyecta una ampliación a doble calzada de longitud igual a 105 km. (aproximadamente) en que contempla calles locales, ciclovías y semaforización en las calles Santa Inés y El Teniente. Y en la intersección ex Ruta 5 - Av. Industrial se proyecta una rotonda de 120 m. de diámetro con tres pistas y sin semáforos. El segundo tramo se desarrolla entre el enlace Cardonal y el Límite Urbano Sur de la ciudad, donde se proyecta una ampliación a doble calzada de longitud igual a 3,00 km. (aproximadamente).

- **Concesión Ruta 5, Tramo Puerto Montt – Parga:**

Figura N° 17-10: Ruta 5, Tramo Puerto Montt – Parga



Fuente: http://www.concesiones.cl/index.php?option=com_content&task=blogcategory&id=168&Itemid=363

Descripción:

En los últimos años la industria pesquera, en particular el cultivo de salmones, ha presentado un importante desarrollo en esta parte de la región, ubicando a Chile en términos históricos, entre los principales países exportadores de salmón a nivel mundial.

Aún cuando esta actividad en este último año se encuentra en dificultades, las autoridades y productores confían en que se dejará atrás este período. De todos modos, esta actividad ha provocado un importante incremento del flujo de vehículos pesados en la Ruta 5, por lo cual, a través del mecanismo de iniciativas privadas se ha propuesto la ampliación de la misma, a doble calzada, con dos pistas por sentido de circulación segregada, en una longitud aproximada de 55 km, entre Puerto Montt y el sector de Parga.

El proyecto que busca elevar el estándar y el nivel de seguridad de la actual Ruta 5, disminuirá, a su vez, los tiempos de desplazamiento de las localidades intermedias como Calbuco y Maullín con la capital regional, y otros sectores ubicados al norte de Puerto Montt.

Entre las principales obras a desarrollar se incluyen obras de acceso al puente, la construcción del puente bidireccional de una longitud aprox. de 1 km con un gálibo vertical que permita la navegación de embarcaciones bajo el puente y plazas de peaje.

El financiamiento de la obra se obtendrá de los ingresos obtenidos del peaje que paguen los usuarios y de los aportes fiscales para la construcción de las obras.

- **Conectividad Cruce Canal del Chacao**

Figura N° 17-11: Cruce Canal del Chacao



Fuente: http://www.concesiones.cl/index.php?option=com_content&task=blogcategory&id=168&Itemid=341

Descripción:

La Isla de Chiloé ubicada en la X Región, presenta características que la hacen en extenso atractiva para la explotación del turismo, creciendo a tasas considerables durante los últimos años.

Sumado a lo anterior, el crecimiento de la industria acuícola en la zona, que se espere se recupere, especialmente del salmón, ha posicionado a Chile en los primeros lugares con una producción nacional cercana a las 600.000 toneladas, de las cuales aproximadamente el 50% se produce en la Isla de Chiloé.

En virtud de lo anterior, el Gobierno ha planificado la ejecución de las obras necesarias que otorguen una mayor integración territorial de la Isla al continente dotando de mejor infraestructura y mejores servicios de transporte regulados por el Estado.

El proyecto incluye terminales de pasajeros y la infraestructura marítima y terrestre necesaria para el acceso de vehículos a los transbordadores de tal manera de ofrecer un servicio de calidad acorde a la creciente demanda, desarrollo productivo y turístico de la región.

Para ello, los Terminales marítimos ubicados en el sector de Punta Coronel de las Bahías Pargua y en la Bahía de Chacao, serán construidos por el concesionario. Por otro lado, la vialidad de acceso al terminal de Chacao como también una rampa del terminal en bahía de Pargua será construida directamente con financiamiento de fondos sectoriales a través del Ministerio de Obras Públicas. Dichas obras, para su adecuado funcionamiento, serán operadas y gestionadas por el concesionario.

Asimismo, el Concesionario operará el servicio de transporte marítimo para lo cual deberá disponer de embarcaciones que den cumplimiento a las exigencias de frecuencias establecidas en las Bases de Licitación.

Los ingresos del Concesionario se obtendrán de las tarifas cobradas a los usuarios por el derecho de cruce del canal, teniendo derecho a los servicios entregados en el área del Terminal.

- **Conectividad Regiones X y XI, Sector Norte, Red Puerto Montt-Chiloé-Palena:**

- **Figura N° 17-12: Red Puerto Montt-Chiloé-Palena**



- Fuente: http://www.concesiones.cl/index.php?option=com_content&task=blogcategory&id=168&Itemid=494

Descripción:

La Región de Los Lagos, la Región de Aysén y la Región de Magallanes son una de las zonas de mayor demanda turística del país gracias a sus hermosos paisajes naturales; impresionantes valles; campos de hielo, lagos y ríos, así como también, por la inmensidad y riqueza de su mar. En este sentido, destaca la industria salmonera, la que ha permitido a Chile, en los últimos años, disputar junto con Noruega el liderazgo mundial en la producción de este tipo de cultivo.

El carácter Insular presentado por algunas localidades de la X Región, sumado a la ausencia de continuidad de rutas viales hace que el modo marítimo se constituya en la opción más importante para otorgar la conectividad de la Región. A lo anterior se suma, la creciente demanda de los usuarios por los servicios asociados a la conectividad vía marítima. En virtud de lo anterior, hace prever la necesidad al Gobierno, a través del Ministerio de Obras Públicas deba invertir para la consecución de las obras necesarias que otorguen una mayor integración territorial en la zona.

El Proyecto Conectividad X y XI Regiones - Sector Norte, Red Puerto Montt - Chiloé - Palena, se enmarca como el tercer proyecto contemplado en el "Plan de Conectividad Austral Regiones X, XI y XII". Adicionalmente, se contempla la conservación y explotación de obras portuarias públicas, incorporando zonas de servicios complementarios en el área de los embarcaderos. Los ingresos se obtendrán del cobro de tarifas asociadas a los servicios ofrecidos y en caso que se requiera se entregarán aportes del Estado.

Actualmente están en ejecución el puerto multipropósito de Castro y las rampas de Voigue y Quicaví en la comuna de Quemchi.

El Ministerio de Obras Públicas avanza en la materialización de los proyectos comprometidos por la Dirección de Obras Portuarias en el Plan Chiloé, contando a la fecha con diseños y obras ejecutadas y en proceso de construcción por 15 mil 254 millones de pesos, lo que representa un 27% respecto al monto total de inversión de \$55 mil millones considerada para infraestructura portuaria.

Así lo dio a conocer Pedro Pablo Jaramillo, jefe provincial de Obras Portuarias, quien señaló que este mes finalizó la construcción de los terminales portuarios en isla Acuy e isla Tranqui, en la comuna de Queilen, los cuales comprenden rampas que brindarán mayor seguridad en el embarque y desembarque de los pasajeros y carga, y refugios para la protección del frío y la lluvia.

“Los habitantes de ambas islas se dedican principalmente a la pesca y deben salir de sus islas para acceder a bienes y servicios en Queilen o Quellón, y para vender sus productos, por lo que contar con mejor infraestructura para embarcar y desembarcar mejorará la calidad de vida de esos compatriotas”, indicó Jaramillo. Actualmente está en construcción el terminal portuario multipropósito de Castro, el cual incentivará la llegada de cruceros turísticos a la provincia y facilitará la actividad pesquera y acuícola de la zona. “Nuestra provincia tiene una gran belleza escénica, y una forma de lograr que los operadores turísticos privados aumenten las recaladas en Castro es contar con la infraestructura adecuada, evitando que los cruceros queden a la gira y que los turistas deban trasladarse en pangas o lanchas con la incomodidad que ello significa, considerando que muchos de ellos pertenecen a la tercera edad. Facilitar que los visitantes desembarquen en forma segura generará mayor actividad económica para Castro y sus alrededores, ya que en promedio los turistas extranjeros desembolsan 100 dólares diarios en tierra”, destacó Jaramillo. Esta obra tiene un costo de \$4.597 millones, comenzó en mayo del presente año y a la fecha registra un 20% de avance en su ejecución, habiéndose realizado las demoliciones correspondientes y la obra gruesa, albañilería y hormigón del terminal de

pasajeros. En relación al nuevo galpón de trabajo del puerto, finalizaron las faenas de fundación y pilares que soportarán la estructura metálica. En este momento se trabaja en la fundación para el muro de bloques de hormigón que contendrá la nueva explanada y el muelle.

En proceso de licitación se encuentran el diseño de facilidades portuarias para los sectores Capilla Antigua de isla Quenac y Coñab en la comuna de Quinchao; así como para el sector de Palqui en la comuna de Curaco de Vélez. Sumándose a lo anterior, se encuentran en etapa de análisis las ofertas técnicas y económicas recibidas para la construcción de la rampa fija en el sector de Punta Coronel en la ribera norte del canal de Chacao, comuna de Calbuco, cuyo presupuesto oficial supera los 6.100 millones de pesos.

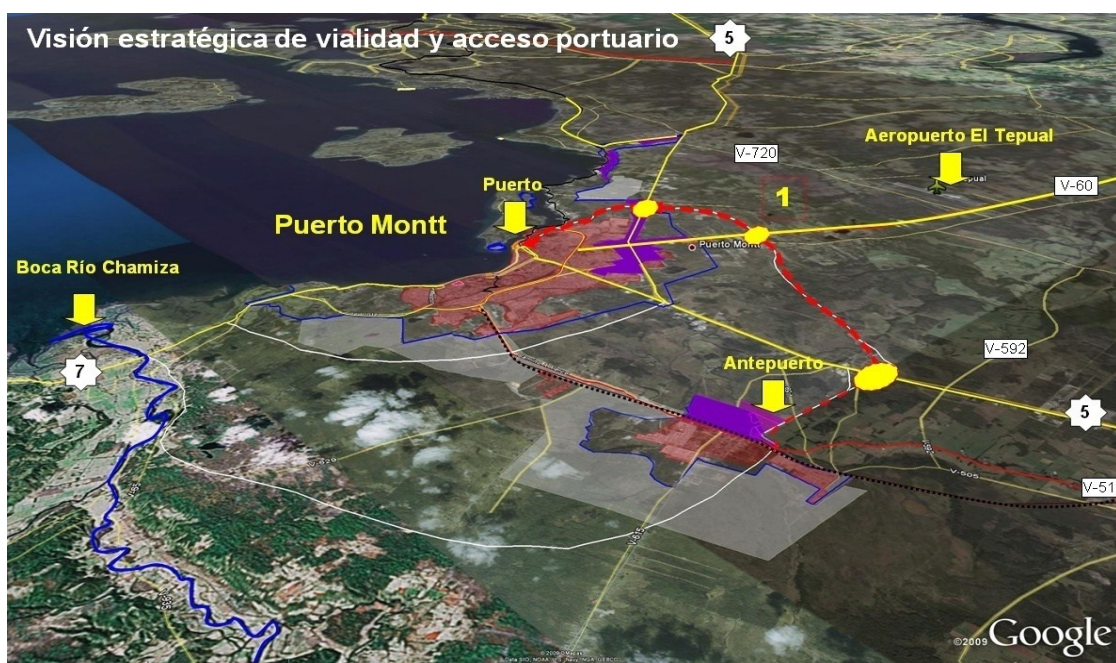
• **Mejoramientos Considerados por el Manifiesto de Infraestructura Regional MOP 2020.**

- El mejoramiento integral de estándar de la Ruta 215 CH, Osorno – Paso Cardenal Samoré, incorporándolo como parte del eje transversal de conexión con el Pacífico, en Bahía Mansa, para el desarrollo de Planes Turísticos Internacionales.
- Continuar la construcción de la Carretera Austral (Ruta 7), para incorporar, a través del acceso terrestre, a toda la Provincia de Palena, en la promoción y desarrollo de la actividad turística internacional, como principal actividad económica de ese territorio. En este contexto, es fundamental un avance sustantivo en la conexión terrestre Puerto Montt – Nueva Chaitén – Coyhaique (Región XI).
- Continuar la pavimentación de tramos de la Carretera Austral (Ruta 7), avanzando en la integración con la región de Aysén.
- Incorporar a los planes de desarrollo territorial, la pavimentación de los caminos transversales que unen Palena y Futaleufú a la red longitudinal (Ruta 7), promoviendo las actividades relacionadas con el turismo internacional con Argentina y el desarrollo de infraestructura de servicios turísticos de nivel internacional.
- Apoyar los planes de desarrollo de las empresas portuarias de Puerto Montt, favoreciendo propuestas de construcción de nuevas instalaciones para servicios portuarios de carga y turismo, incluyendo mejoramiento y construcción de vías de acceso, terminales de carga (puertos secos), construcción y/o habilitación de vías alternativas urbanas.
- Construcción del nuevo aeródromo Isla de Chiloé.
- Una línea de acción fundamental para la integración territorial de la región es la implementación a través de Concesiones del Plan de Conectividad Marítima Puerto Montt – Chiloé - Palena. En esta última provincia además se tienen consideradas diversas obras destinadas a una mejor integración del territorio: diversos embarcaderos lacustres, reparación y construcción de 20 puentes, mejoramientos de pequeños aeródromos.
- Contemplar planes especiales de inversión para la construcción de nueva infraestructura básica en el territorio de fundación para la Nueva Chaitén: aeropuerto, vialidad urbana, vialidad de accesos, puerto, agua potable y alcantarillado, construcción de edificación pública y de servicios, entre otras.

17.5.2 Visión Estratégica del Estudio de Actualización del Plan Director de Infraestructura del MOP

Se consideran dos alternativas de propuesta para solucionar el acceso vial al puerto:

1. Se asume que el puerto permanece en su totalidad en su actual ubicación, mejorando su operatividad con el antepuerto en Alerce, y otros espacios extraportuarios que puedan eventualmente surgir. Para este caso se ha ideado la construcción de una vía exclusiva que acceda directamente al puerto desde Ruta 5 a Pargua, por el límite del área urbana y siguiendo en dirección al puerto mediante una vía elevada por la ladera del cerro contiguo a la bahía y descendiendo finalmente al puerto, pasado el sector de la Caleta Angelmó y atravesando la Avenida Angelmó a través de un paso inferior. Esta vía, se prolongaría hacia el norte, intersectando el camino al Aeropuerto El Tepual (Ruta V-60) hasta empalmar con la Ruta 5 Norte, a la altura aproximada del km. 6 de este camino, constituyendo así también un posible by-pass de la Ruta 5 a la ciudad. Se propone luego un cruce a Ruta 5 y una nueva extensión hasta el sector de Alerce, localización del antepuerto proyectado, lo que daría una adecuada conectividad de éste al puerto y viceversa. Este arco, cruzando a desnivel el antiguo camino a Puerto Varas (V-505) luego podría prologarse, más en el mediano a largo plazo, hasta el inicio de la Ruta 7, por la ribera poniente del Río Chamiza, constituyendo así finalmente una gran circunvalación a la ciudad y generando una estructura de anillo que superaría su actual estructura radial, como corresponde a una metrópolis.
2. Se asume que el puerto traslada sus operaciones de carga industrial hacia Punta Ilque o Panitao. En este caso se propone mantener la idea de un anillo de circunvalación, como el propuesto en la alternativa anterior, pero no se justificaría ya el acceso directo y por vía elevada al puerto actual, al no tener éste los niveles de movimiento de cargas necesarios. Como puerto básicamente de pasajeros la actual vialidad de acceso sería suficiente. En cuanto a Bahía Ilque o Punta Panitao, se requerirá un nuevo acceso para esa localización. Para ello se propone el mejoramiento, desde su intersección con la Ruta 5 a Pargua, de la Ruta V-850. También las rutas V-823 y V-805.



Fuente: Elaboración propia con base en Cartas Camineras Dirección de Vialidad MOP y Google Earth.

Las obras consideradas para el acceso al puerto de Puerto Montt ascienden a una cifra preliminar de US\$ 33,3 mill la cual considera la pavimentación de 1,6 km de vía extraurbana y 2,8 km de vía intraurbana además de un túnel urbano de aproximadamente 260 m y 425 m de puente elevado.

17.5.3 Identificación de proyectos propuestos por CITRA

- Proposiciones
 - En el corto plazo, mejorar las condiciones de circulación en las vías Ecuador y Chorrillos, las cuales están siendo estudiadas por SECTRA.
 - En el largo plazo, se propone redestinar el puerto actual a actividades turísticas y recreativas, habilitando para la transferencia de carga un nuevo puerto en el sector de Panitao u otra localización conveniente.
 - Habilitar un acceso vial directo entre este nuevo puerto y la Ruta 5, el cual no tendría interferencias con actividades urbanas.

CONTENIDO

17	PUERTO MONTT	17-1
17.1	ANTECEDENTES GENERALES	17-1
17.2	DESCRIPCION DEL PUERTO.....	17-1
17.2.1	Administración	17-1
17.2.2	Infraestructura	17-2
17.2.3	Equipamiento	17-2
17.2.4	Transferencias de Carga.....	17-2
17.2.5	Proyectos del puerto, Plan Maestro, Calendario Referencial de Inversiones	17-3
17.3	ENTORNO URBANO.....	17-4
17.3.1	Plan Regulador	17-4
17.3.2	Emplazamiento.....	17-5
17.3.3	Calles y Ferrocarriles Urbanos	17-6
17.3.4	Accesos Directos al Puerto	17-7
17.3.5	Conflictos urbanos	17-7
17.4	LOGÍSTICA	17-9
17.4.1	Hinterland, cadenas logísticas.....	17-9
17.4.2	Zonas Extraportuarias	17-10
17.4.3	Rutas de conexión, carreteras	17-10
17.5	PROYECTOS	17-11
17.5.1	Proyectos no portuarios existentes, comentarios.....	17-11
17.5.2	Visión Estratégica del Estudio de Actualización del Plan Director de Infraestructura del MOP	17-19
17.5.3	Identificación de proyectos propuestos por CITRA	17-20

CUADROS

Cuadro N° 17.2-1:	Características de Terminales Puerto de Puerto Montt.....	17-2
Cuadro N° 17.2-2:	Equipamiento del Puerto de Puerto Montt	17-2
Cuadro N° 17.2-3:	Tonelaje movilizado según tipo de carga Puerto de Puerto Montt	17-2
Cuadro N° 17.4-1:	Características de los sitios en Puerto Montt	17-9

FIGURAS

Figura N° 17-1:	Puerto de Puerto Montt	17-1
Figura N° 17-2:	Estadísticas Puerto de Puerto Montt	17-3
Figura N° 17-3:	Puerto Montt PRC	17-4
Figura N° 17-4:	Puerto Montt territorial.....	17-5
Figura N° 17-5:	Puerto Montt	17-6
Figura N° 17-6:	Accesos Directos Portuaria Puerto Montt.....	17-7
Figura N° 17-7:	Localización accesos y conflicto Puerto Montt	17-8
Figura N° 17-8:	Rutas de Conexión Portuaria Puerto Montt	17-11
Figura N° 17-9:	Acceso Portuario.....	17-13
Figura N° 17-10:	Ruta 5, Tramo Puerto Montt – Pargua.....	17-14
Figura N° 17-11:	Cruce Canal del Chacao	17-15

- Figura N° 17-12: Red Puerto Montt-Chiloé-Palena 17-16