



Il porto di **Valparaiso**

La storia di uno scalo fondamentale per il Sudamerica, dagli anni Ottanta all'attuale rinascita dopo la ristrutturazione portata a termine nel 1999



Una vicenda lunga, complessa e... a lieto fine, soprattutto. Il porto di Valparaiso, in Cile, verso l'inizio degli anni Ottanta, cominciò ad assistere al processo più importante della sua storia, con la modernizzazione della propria infrastruttura, che riguardò la costruzione di nuovi piazzali destinati ai depositi, l'acquisto di nuovi macchinari di sollevamento e l'incorporazione di aziende private che snellirono e resero più veloce ed efficace la movimentazione di merce in transito.

La nuova vita

Sfortunatamente cinque anni dopo, con il terremoto del 3 marzo 1985, questo processo fu messo a dura prova con il serio danneggiamento dell'intero complesso. Nonostante questo, i lavori di ricostruzione continuarono in modo incessante e terminarono con successo nel 1999. Il 31 dicembre 1998 venne legalmente fondata la EPV (Empresa Portuaria Valparaiso), direttamente nominata dallo stesso Presidente

della Repubblica. Questa importante fase di ristrutturazione terminò con l'aggiudicazione della concessione per la gestione del Porto di Valparaiso per 20 anni - con l'opzione di proroga fino a 30 anni - a una società mista: il consorzio tedesco-cileno era formato dall'azienda Inversiones Cosmos, appartenente all'armatore Von Appen, Hamburger Hafen e dalla Lagerhaus AG. Tale consorzio a sua volta fondò l'azienda denominata Terminal Pacifico Sud Valparaiso (TPSV), che cominciò a operare il 1° gennaio 2000.

I traffici attuali

Per quanto riguarda il tipo di merce che transita in questo scalo, il Porto di Valparaiso fornisce il servizio di trasbordo di merce caricata in container e in celle frigorifere e frazionata. Il porto non dispone di una strut-

tura per trasferire merce in stato granulare o liquido.

Il porto opera con merce d'importazione imballata, come prodotti chimici e minerali, seguiti poi da veicoli commerciali, cellulosa, carta e, per quanto concerne i prodotti in esportazione, frutta, profilati di rame, alimenti derivati dall'agricoltura e dai processi industriali.

La percentuale dell'intera produzione nazionale che transita in questo porto è del 55%.

La società che gestisce quest'area marittima offre una banchina di ormeggio lunga oltre 1 km, che si estende su una superficie terrestre di 50 ettari e di 267 ettari nel mare attiguo, mentre la profondità massima raggiunge i 12 m.

La società che gestisce il Porto di Valparaiso sta seriamente valutando la possibilità di portarlo a 15 m.

Grazie a questo particolare concetto urbanistico permette alle compagnie di navigazione di attraccare allo stesso tempo fino a cinque navi.

I terminal

I primi cinque punti di ormeggio formano il Terminal 1, che opera con contratto di concessione attraverso la TPSV.

I Terminal 2 e 3 invece sono amministrati direttamente dalla EPV (Empresa Portuaria Valparaiso) con un'organizzazione multioperazionale.

L'accesso al Porto di Valparaiso avviene attualmente attraverso la zona nord ed è dotato di moderni sistemi di segnaletica nautica sia diurni che notturni; considerando l'aumento del flusso di traffico marittimo registrati in questi ultimi anni sono già iniziati i lavori per consentire l'entrata delle navi anche dal lato sud.

Per questo stesso motivo si trova in piena fase di costruzione lo ZEAL (Zona Speciale di Appoggio Logistico), una struttura destinata a potenziare l'intera infrastruttura del Porto di Valparaiso, con una superficie di sessanta ettari situati nella parte sud ad una distanza di 11 km dalla zona portuale.

Nella parte posteriore verranno attrezzati 5.000 m² con una serie di edifici, con l'obiettivo di appoggiare le attività logistiche, mentre tra gli altri servizi saranno compresi i con-





trolli sanitari, di fiscalizzazione e dogana. Il tutto verrà coordinato in tempo reale con un moderno sistema informatico installato nella base centrale del porto.

Le quattro gru a portale, di cui due sono Post Panamax con un raggio d'azione di 50 m, sono state espressamente messe a disposizione per offrire il servizio a navi con una capacità maggiore di 5.000 teus.

A integrare quest'attrezzatura ci sono poi sei gru Gantry RTG: una dotazione che entro la fine di quest'anno verrà incrementata fino a 10 unità.

Le destinazioni

In quanto alle società internazionali che usufruiscono di questo porto marittimo per il trasporto interoceanico, si possono menzionare la Hamburg Süd, Hapag Lloyd, K-Line, Evergreen, Seaboard Marine, NYK, MSC, CCNI e TBS. A cadenza settimanale queste compagnie di navigazione compiono le rotte verso il Nord Europa, l'Estremo Oriente, gli Stati Uniti, il Golfo del Messico, il Centro America e il Venezuela.

I magazzini

La superficie coperta dell'enorme deposito del Porto di Valparaiso raggiunge i 10.800 m², mentre quello riservato ai container ha una capacità di 12.000 teus. I principali servizi messi a disposizione alle compagnie di navigazione sono i seguenti: ricezione e spedizione; riconoscimento, selezione e reparto dedicato a merce imballata; etichettatura; ispezioni sanitarie; misurazione; pesa; imballaggio. Per i container Reefer, la TPS ha la capacità di connettere alla propria rete elettrica fino a 1.000 container nello stesso tempo, con l'opzione di applicare una refrigerazione controllata, quando lo richiede un determinato tipo di prodotto.

Statistiche

Nel corso del primo semestre del 2008 la società cilena ha registrato un forte incremento, in atto già a

I mezzi di sollevamento a servizio nel porto

- 2 gru Gantry Panamax
- 2 gru Gantry Post Panamax
- 1 gru Hitachi tipo Goose Neck level luffing
- 2 gru Mobile Gotwald (capacità: 100 t)
- 12 gru RTG per il piazzale di deposito dei container
- Altre gru di servizio da 16 t, 7 t, 3 t e 1,5 t
- Reachstacker Terex
- Gru Top Lifter

Le mete

Compagnia di navigazione	Destinazioni
Hamburg Sud, Hapag Lloyd, CMA-CGM	Nord Europa/ Costa Ovest USA/Caraibi e Centro America
MSC	Estremo Oriente
MSC	Costa Est USA/ Europa
NYK	Estremo Oriente/Centro America
Hamburg Sud, CCNI	Estremo Oriente/Costa Ovest USA
Hamburg Sud, CCNI	Estremo Oriente
K-Line, MOL	Estremo Oriente, Messico, America del Sud
Evergreen	Estremo Oriente/ USA/ Europa
Hapag Lloyd	Costa Ovest America del sud
Seaboard Marine	USA + Venezuela
CCNI	Nord Europa/ USA/ Caraibi
TBS	Estremo Oriente
Transmares	Cile
Naviera del Sur	Cile
Danviship	Cile



partire dalla seconda metà del 2006, con un volume di movimentazione merce pari a 6.131.861 t, con un aumento del 19% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Nel 2007 il porto cileno ha trasferito un totale di 9,7 milioni di t, con un aumento del 22,6% rispetto al 2006.

Tuttavia la merce caricata in container è quella ad aver assorbito il maggior successo, con 5.185.331 t trasferite, arrivando a toccare il 24% rispetto allo stesso periodo del 2007. Per quanto riguarda incremento in termini di teus l'aumento è stato del 23%, con 515.000 unità trasferite.

Progetti futuri

Per i prossimi dodici anni il

gestore del Porto di Valparaíso ha stabilito che tra il 2010 e il 2020 investirà circa 320 milioni di dollari per ampliare il Terminal 2.

La fase di studio progettuale preliminare è già stata completata, mentre attualmente si trova in corso quella per l'organizzazione della gara d'appalto, in base al programma prestabilito i lavori inizieranno a partire dal 2009 per protrarsi fino al 2011.

L'apertura ufficiale è prevista per il 2012.

A lungo termine invece, ovvero per il periodo 2020-2030, le autorità portuali cilene hanno previsto l'ampliamento del porto verso la zona orientale nel settore di Yolanda e quello verso ponente nella zona di san Matteo. 

