

Evaluación e impacto de la 19.542

## **ACCIONES PENDIENTES**

**Daniel Ulloa Iluffí**

Economista, UdeC

Magister Finanzas, U. de Chile

Especialista en Puertos y Borde Costero

Director Nacional de Obras Portuarias, periodo 2008 – 2010

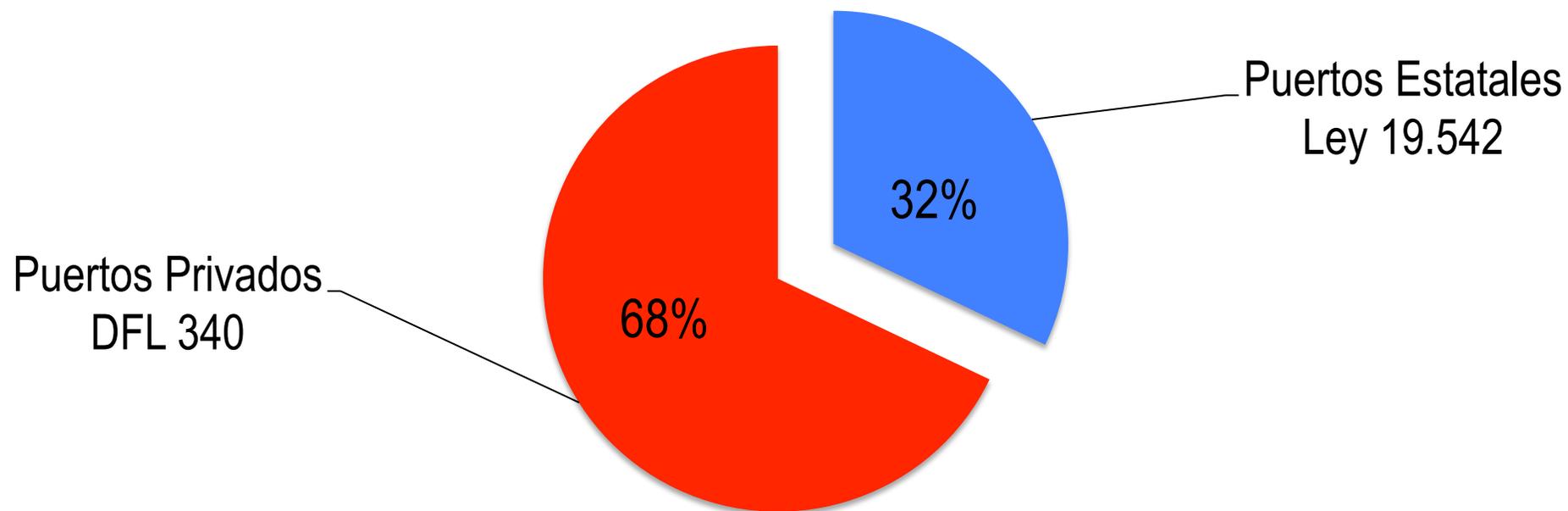
Jefe Planificación DOP – MOP años 2001 – 2008

# Marco regulatorio asimétrico

- Ley 19.542, año 1997, crea y moderniza **10 empresas portuarias estatales autónomas**, incorpora **modelo APP** para inversión en frentes de atraque
- DFL 340, año 1960, Ley de Concesiones Marítimas, **administración de terrenos 80 mt de borde costero**, aplicable en costa y mar territorial y en ríos y lagos navegables (+100 TRG), para **solicitudes directas de territorio** hechas por privados.  
**No regula la actividad portuaria**
- Art. 19 DFL MOP 850, año 1997. **Función fiscalizadora de la Dirección de Obras Portuarias**, DOP - MOP. También permite a la DOP-MOP **construir y conservar** obras portuarias y costeras
- DFL MOP 164, Ley de Concesiones de OOPP, **modelo APP para infraestructura pública**
- Ley de presupuestos: **glosas presupuestarias para asignar subsidios** al transporte marítimo, fluvial y lacustre

# Representatividad del marco regulatorio

Toneladas transferidas por tipo de puerto y regulación  
Comercio exterior y cabotaje, año 2018



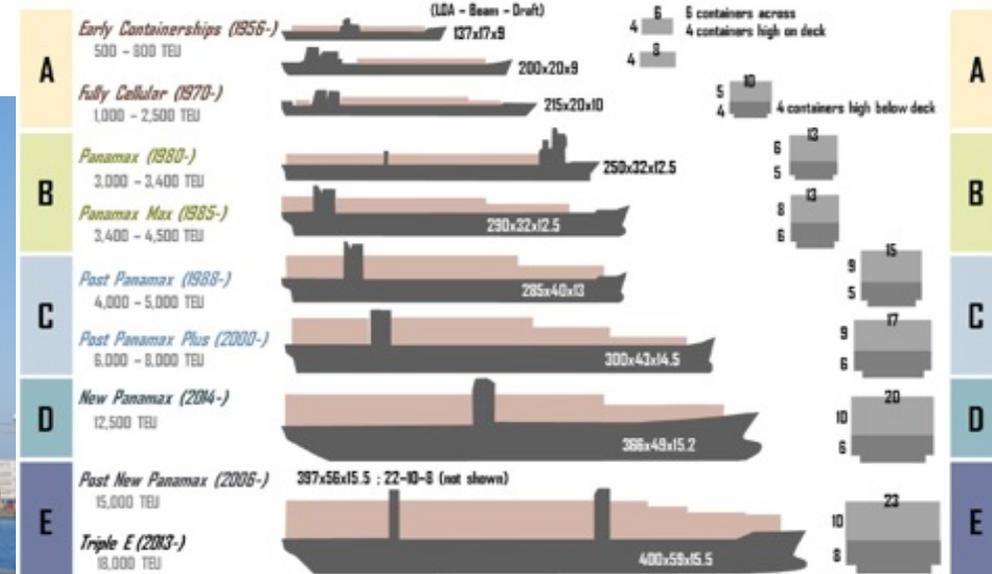
	Tipo de Puerto	Toneladas
	Puertos Estatales Ley 19.542	49.789.316
	Puertos Privados DFL 340	105.244.883

# Institucionalidad dispersa que no guarda relación con la importancia del sector portuario / logístico

- Ministerio de transportes y telecomunicaciones, **Programa de Desarrollo Logístico** – Empresas portuarias estatales (Ley 19.542 de 1997, DFL N°88 de 1953)
- Sistema de empresas públicas (**SEP**) – Empresas portuarias estatales
- **Armada**: seguridad de la vida humana, estudios de maniobrabilidad, practicaaje, pilotaje
- **DOP – MOP**, aprueba diseños de proyectos, fiscaliza nuevas obras
- **Consejos coordinación ciudad – puerto**: Existen donde hay empresas portuarias estatales – no vinculante
- Conalog, **comité de Ministros** – no vinculante
- Conectividad terrestre: **sectorial (EFE, MOP, MINVU)**
- **No existe un marco normativo general ni una institucionalidad que defina planes de largo plazo, fiscalice y regule el sistema portuario y logístico en su conjunto**

# Cambios 1997 - 2019

- Tratados de libre comercio + 60 países + 85% PIB mundial
- Se ha triplicado el volumen de transferencia de carga, actualmente 150 MM /Ton/Año
- Aumento en la escala del transporte: pulsos de descarga de mayor volumen
- Nuevo Canal de Panamá: naves de mayor tamaño en eslora y calado
- Participación activa sector privado en industria portuaria
- Contenedorización
- Cambio climático: marejadas, oleaje
- Tecnología



# Consecuencias carencia institucionalidad portuaria / logística

- **Oportunidad de las inversiones** y su efecto en competitividad:
  - Corto plazo vs largo plazo (10 – 15 años para materializar un proyecto portuario)
  - Condicionantes territoriales
  - Planificación parcial (Valparaíso-San Antonio; Antofagasta – Mejillones; Atacama)
- Desarrollo de puertos estatales condicionado a **infraestructura de abrigo pre existente**
- **Integración vertical** no regulada en puertos privados
- Gestión **especulativa de espacios costeros** que pueden restringir el desarrollo portuario de L/P
- Bajo nivel de prevención (Armada, DOP, MOP, MTT, Puertos) e inversiones (infraestructura y equipamiento) para mitigar **efectos del cambio climático**
- **Ineficiencias en accesibilidad** última milla
- **Ineficiencias en asignación de partición modal** para transporte terrestre y cabotaje. (FFCC tiene una participación del 15% de la carga en Puertos)
- Riesgos de continuidad operacional y seguridad portuaria **en conectividad insular y austral (+200 terminales portuarios sin regulación** en su administración)
- Tensiones: **ciudad – puerto, comunidades, laborales**

# Acciones pendientes

- I. Ley general de puertos y logística – **“Autoridad Portuaria y Logística”**, que tenga entre otras funciones, las siguientes
  1. Ampliación del ámbito regulatorio tanto a **puertos públicos como privados**: “Simetría regulatoria”
  2. Política y planes largo plazo para desarrollo portuario: **planes maestros portuarios por macrozona público y privado**
  3. Integración de funciones dispersas en una única **autoridad portuaria y logística**
  4. Incorporar **concepto ampliado de logística** dentro de las funciones regulatorias y de política pública: Conectividad marítima, conectividad terrestre, áreas de apoyo logístico, sistemas integrados de información, sostenibilidad
  5. Profundizar **modelo APP** a largo plazo, **50 años + fondo de desarrollo portuario + landlord**
  6. **Reservar espacios costeros** para uso portuario en coordinación con instrumentos de planificación territorial
  7. Calendarios referenciales de **inversiones para la eficiencia portuaria y logística**: velocidades de transferencia, partición modal (e.g. pasar de 15% a 40% del modo FFCC)
  8. **Panel de expertos** para resolución de conflictos entre concesionarios y regulador (puertos privados y estatales)
  9. **Cambio climático y sostenibilidad**, como parte de planes maestros – infraestructura resiliente, equipamiento de apoyo, monitoreo, sistemas de transporte limpio, externalidades
  10. **Institucionalizar relación ciudad puerto y comunidades logísticas** en todas las regiones costeras

# Acciones pendientes

- II. Modificación DFL MOP 850. Artículo 19. DOP- MOP, pueda contar con atribuciones para entregar en **explotación las facilidades portuarias de conectividad física**
  
- III. Política de largo plazo en materia **laboral**