



**PUERTOS & LOGÍSTICA
POLÍTICA EN CURSO
EN LA MACRO ZONA CENTRAL**

**Alexis Michea
Programa de Desarrollo Logístico**

07 AGOSTO 2019

A large container ship is shown from a low angle, sailing on the water. The ship's hull is grey, and the lower part is red. The deck is filled with stacks of colorful shipping containers in shades of green, orange, and blue. The sky is a hazy, warm orange, suggesting a sunset or sunrise. A black banner with white text is overlaid across the middle of the image.

MOTIVACIONES GENERALES

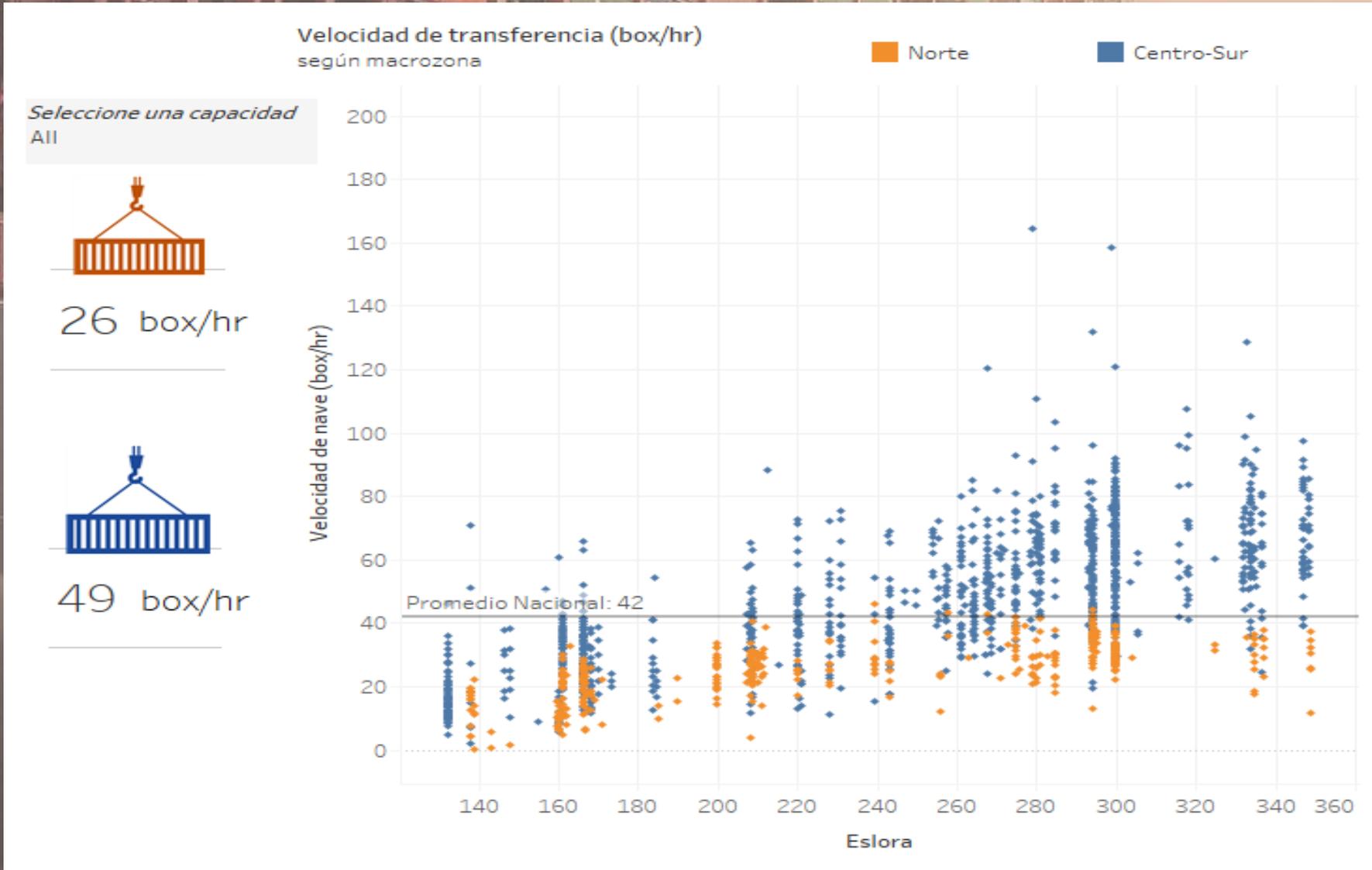
Acerca de nuestros Acuerdos

- Asia: Australia, Malasia, India, China, Japón, Corea del sur, P4.
- Europa: Turquía, Unión Europea, EFTA.
- América: Canadá, Estados Unidos, México, Cuba, Panamá, Colombia, Venezuela, Ecuador, Perú, Bolivia, Mercosur, Centroamérica.

CHILE YA HA MATERIALIZADO LAS GRANDES GANANCIAS EN COMPETITIVIDAD A TRAVÉS DE ARANCELES, AHORA NECESITAMOS CONCENTRARNOS EN LA EFICIENCIA DEL MOVIMIENTO DE NUESTRO COMERCIO EXTERIOR

- Acuerdos Vigentes
- Acuerdos Firmados

- Chile tiene 22 acuerdos comerciales con 59 países
- Mejoró su acceso a clientes potenciales de sus 16,8 millones de habitantes a más de 4,000 millones (86% del PIB y 62% de la población mundial)
- En la práctica, 93% de las exportaciones chilenas ocurren bajo algún acuerdo



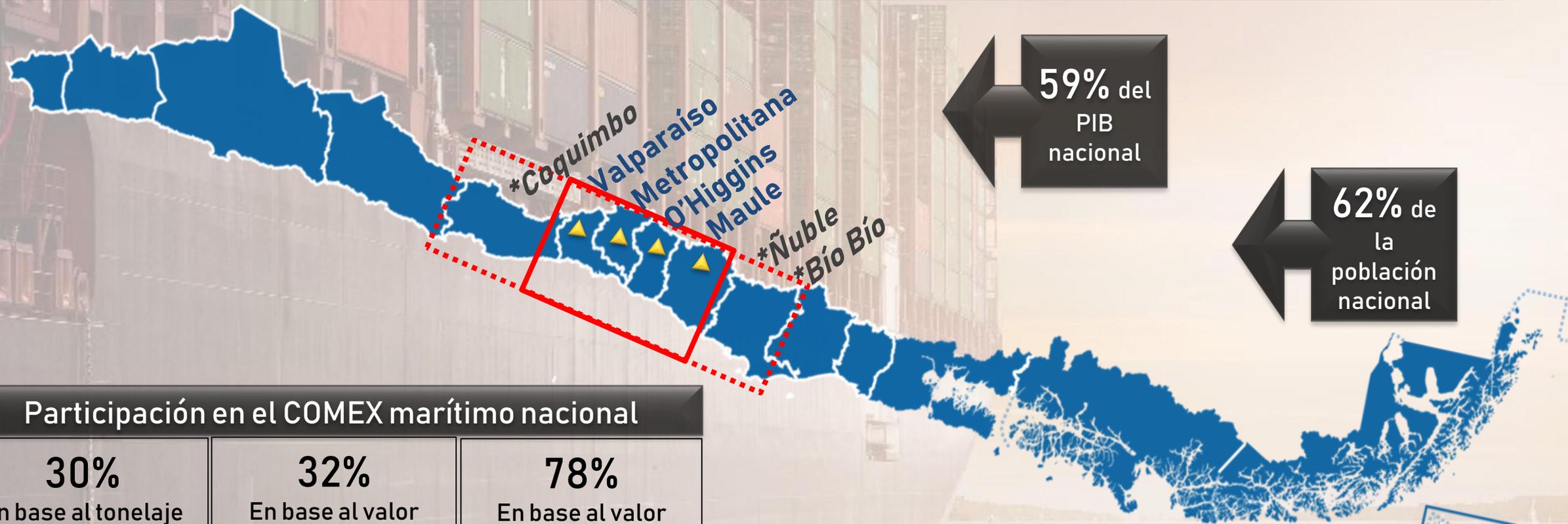
Los terminales 1 en San Antonio (STI) y Valparaíso (TPS) poseen, en promedio, una velocidad de transferencia 88% mayor que el resto de los terminales estatales especializados en contenedores



Equipamiento
Escala
Competencia

A large container ship is shown from a low angle, sailing on the water. The ship's deck is filled with stacks of colorful shipping containers in shades of green, orange, and blue. The ship's hull is a reddish-brown color. The water is a light, hazy blue. In the background, a small white sailboat is visible on the horizon under a pale, overcast sky. A black banner with white text is overlaid across the middle of the image.

EL CASO DE LA MACRO ZONA CENTRAL



Participación en el COMEX marítimo nacional

30%

En base al tonelaje

32%

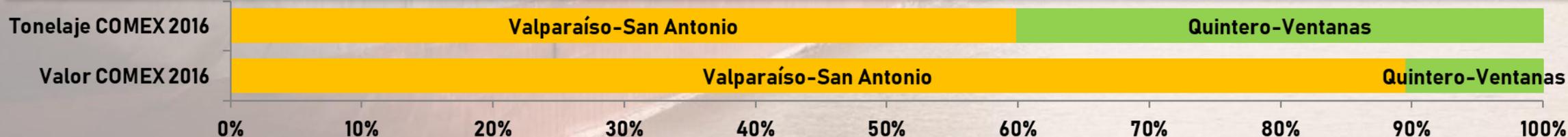
En base al valor expo (FOB)

78%

En base al valor impo (CIF)

San Antonio y Valparaíso en la MZC

Concentran un 60% del tonelaje de la MZC, pero aproximadamente el 90% del valor del comercio exterior de este territorio.



(1) Fuente: Aduana, 2016

Nota: Se excluye cabotaje

Puertos en operación y proyectos futuros

- Infraestructura actual
- Áreas intervenidas a futuro

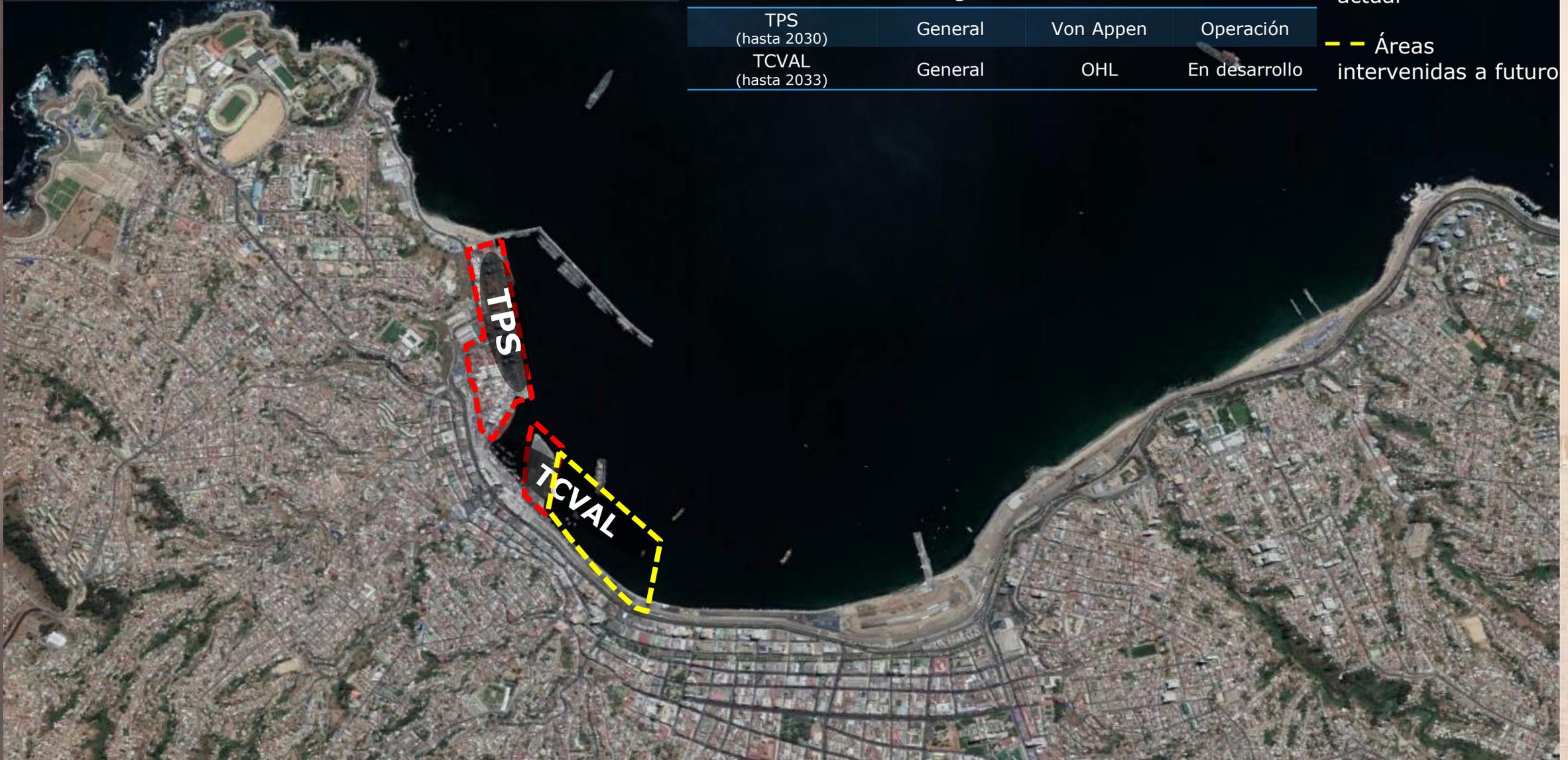
Concesionario	Tipo de carga	Controlador	Estado
STI (hasta 2025, con extensión 2029)	General	Luksic	Operación
PCE (hasta 2031, con extensión 2041)	General	DP World	Operación



Puertos en operación y proyectos futuros

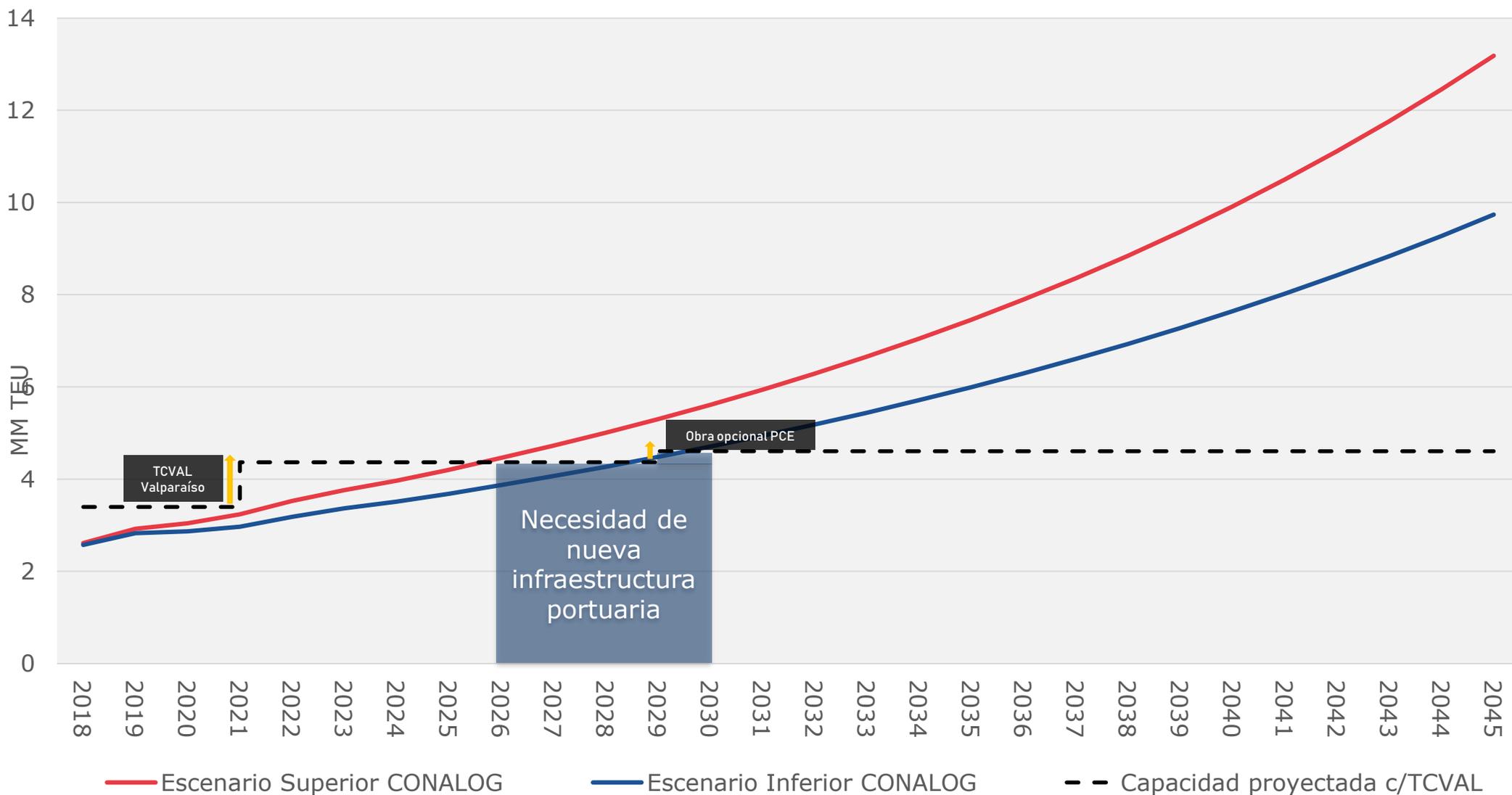
Concesionario	Tipo de carga	Controlador	Estado
TPS (hasta 2030)	General	Von Appen	Operación
TCVAL (hasta 2033)	General	OHL	En desarrollo

— — Infraestructura actual
— — Áreas intervenidas a futuro

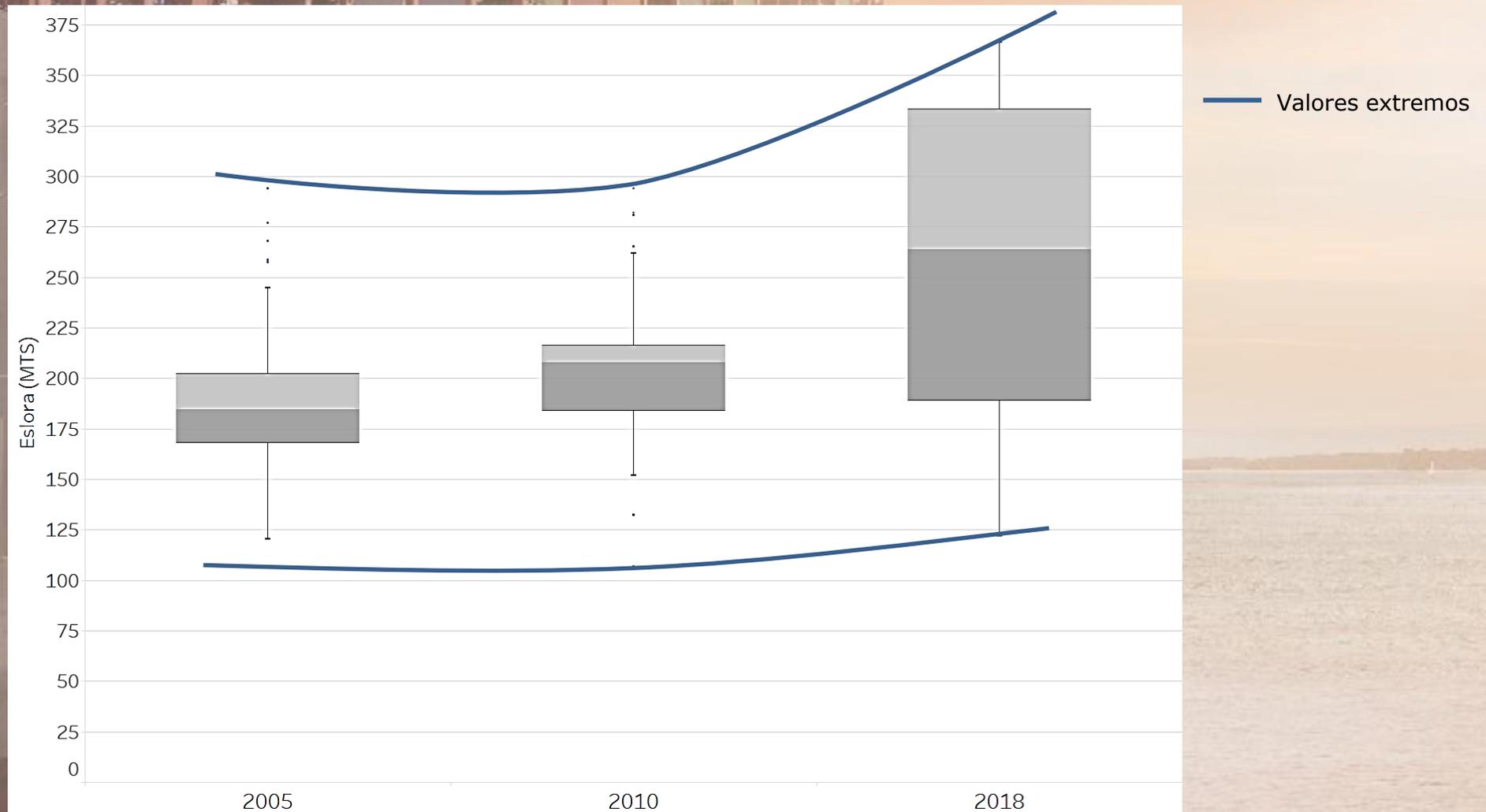


(1) Elaboración del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, 2018

BALANCE DE DEMANDA Y CAPACIDAD NOMINAL PROYECTADA EN LA MZC



ESLORA DE NAVES ATENDIDAS EN VALPARAÍSO Y SAN ANTONIO



SUFICIENCIA

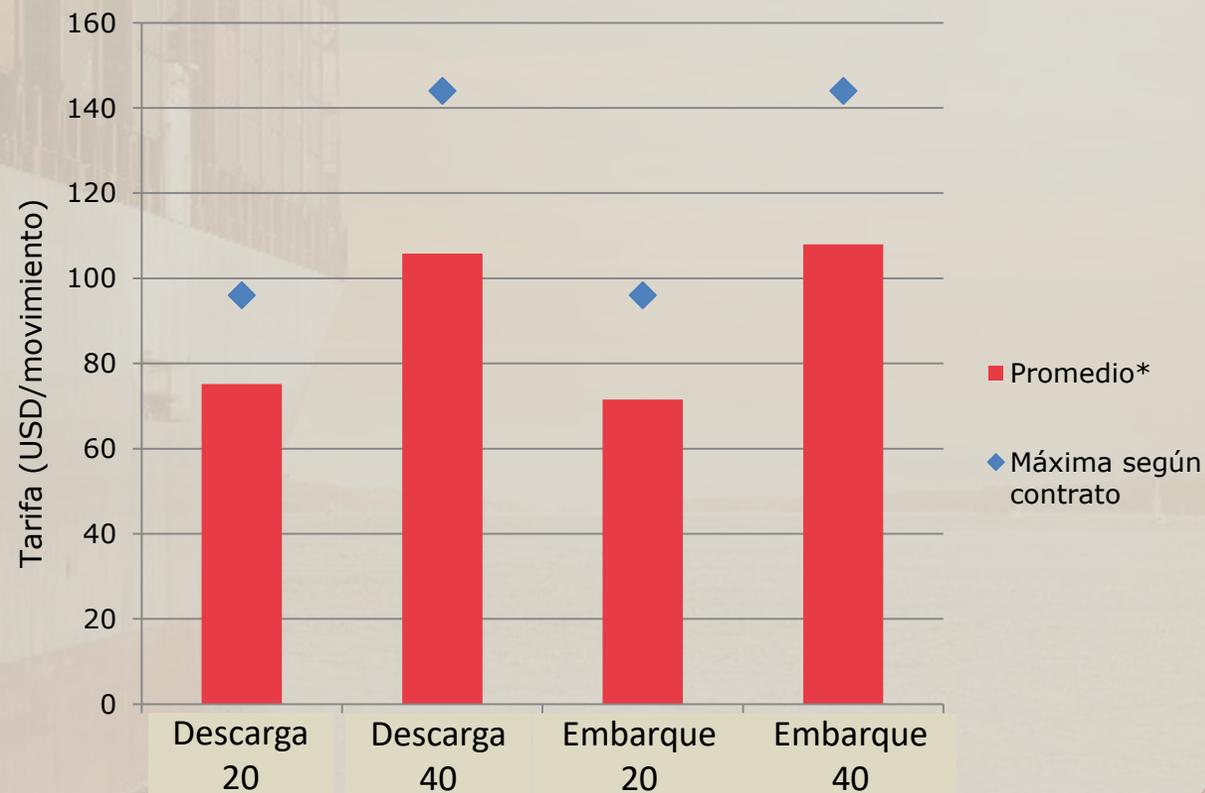
Escasez

Congestión

Ineficiencia en los flujos

Ineficiencia en tarifas

Un contraejemplo portuario:
Movimiento de contenedores en operador portuario de la V región



* Ene 2013 - jun 2014

En el ámbito portuario-logístico, la ausencia de congestión es particularmente clave, pues ésta última puede generar condiciones para extracción de rentas.

PROYECTOS PORTUARIOS EN CURSO: TERMINAL 2 VALPARAÍSO

12

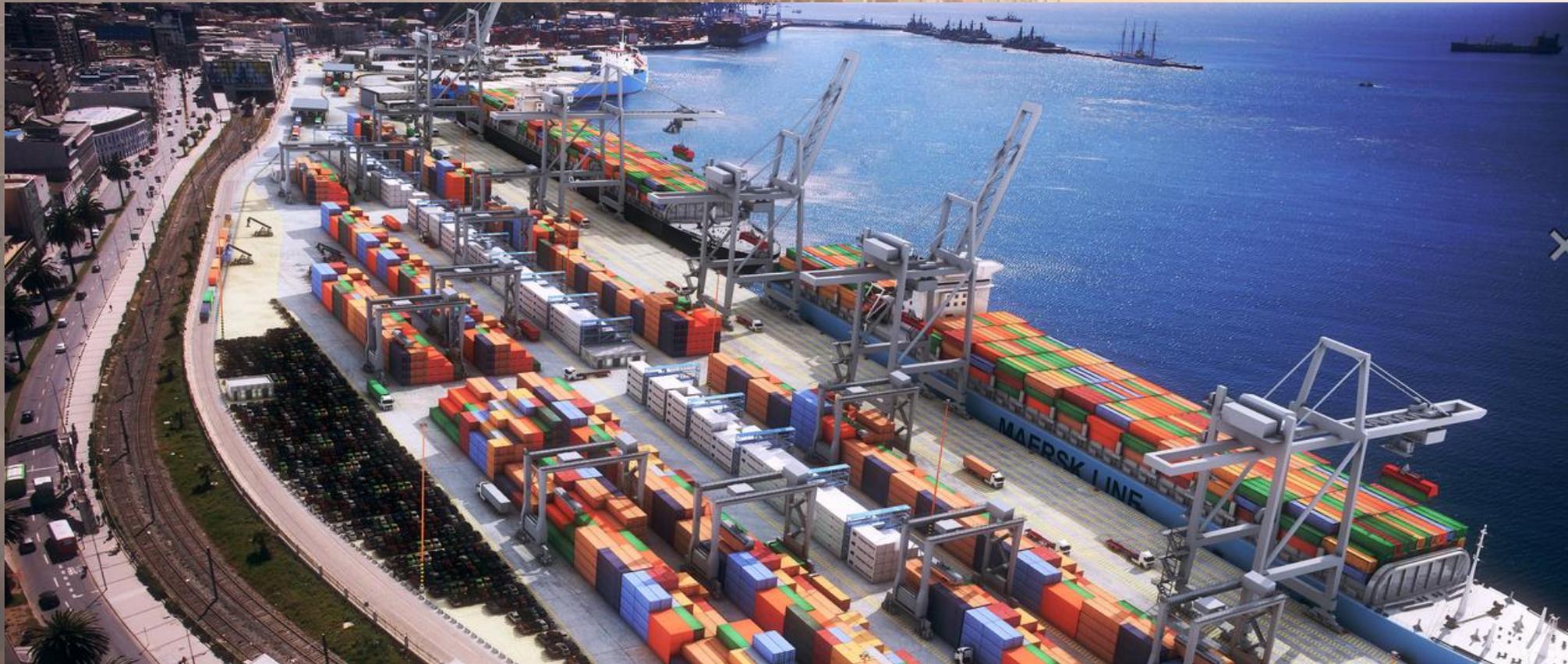
Concesionado a TCVAL (IFM Investors)

US\$ 500 MM¹

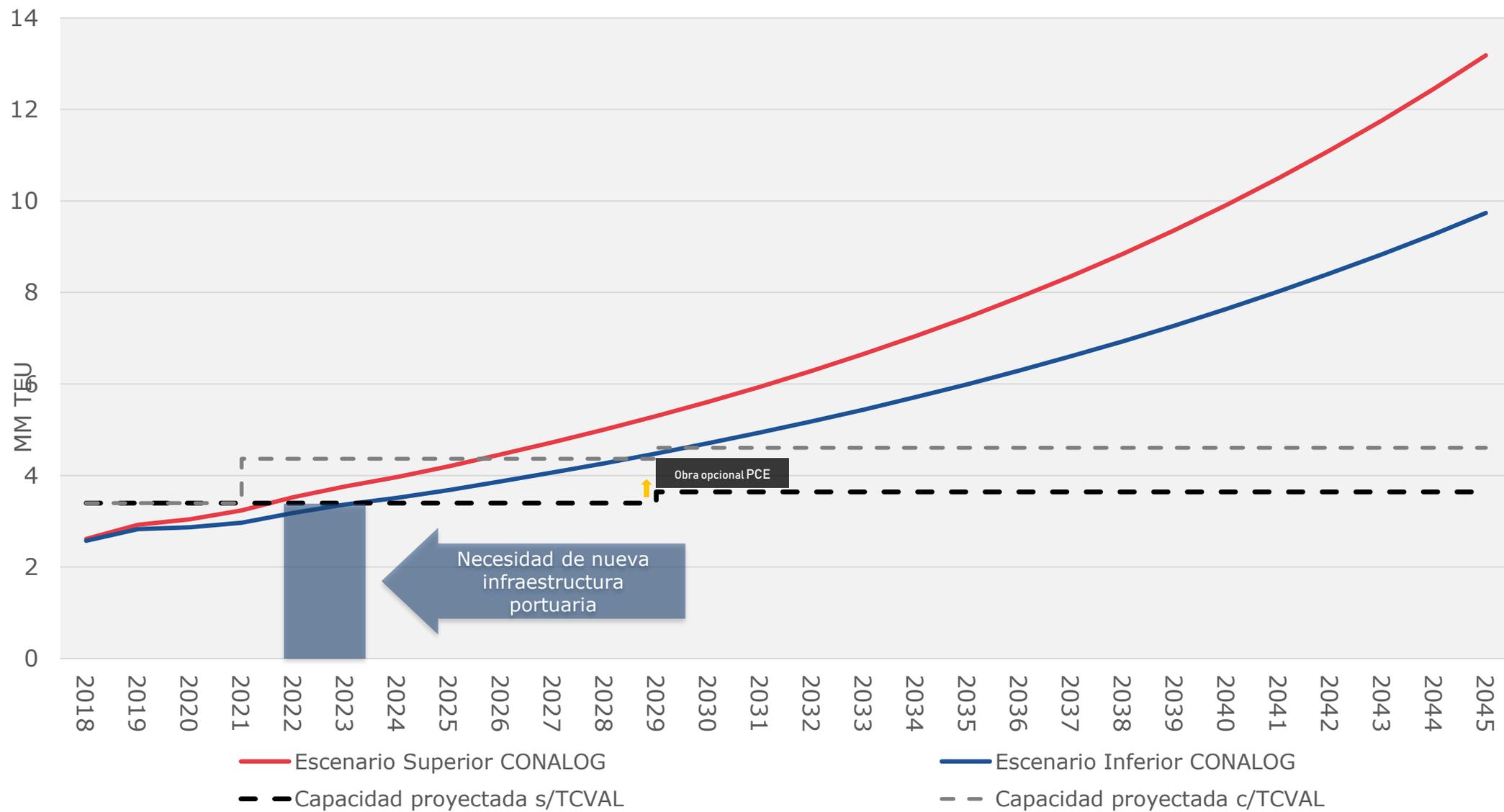
Inversión prevista para su desarrollo

964.000 TEU/año³

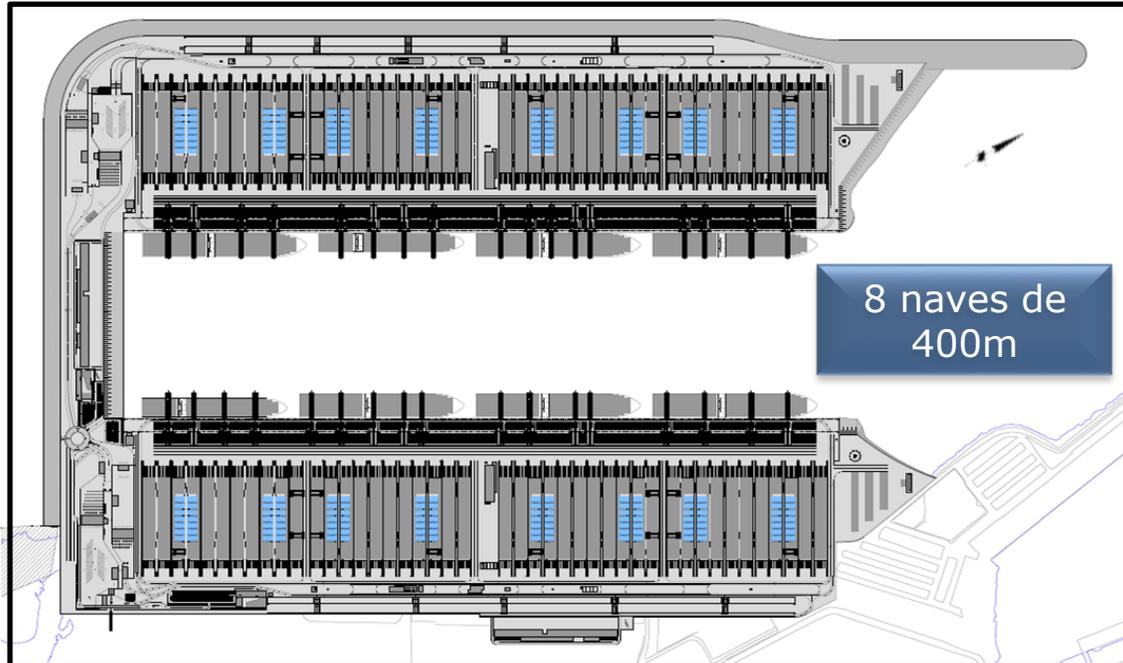
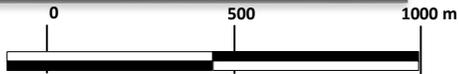
Capacidad de atención final



BALANCE DE DEMANDA Y CAPACIDAD NOMINAL PROYECTADA EN LA MZC



Puerto Gran Escala San Antonio ¹

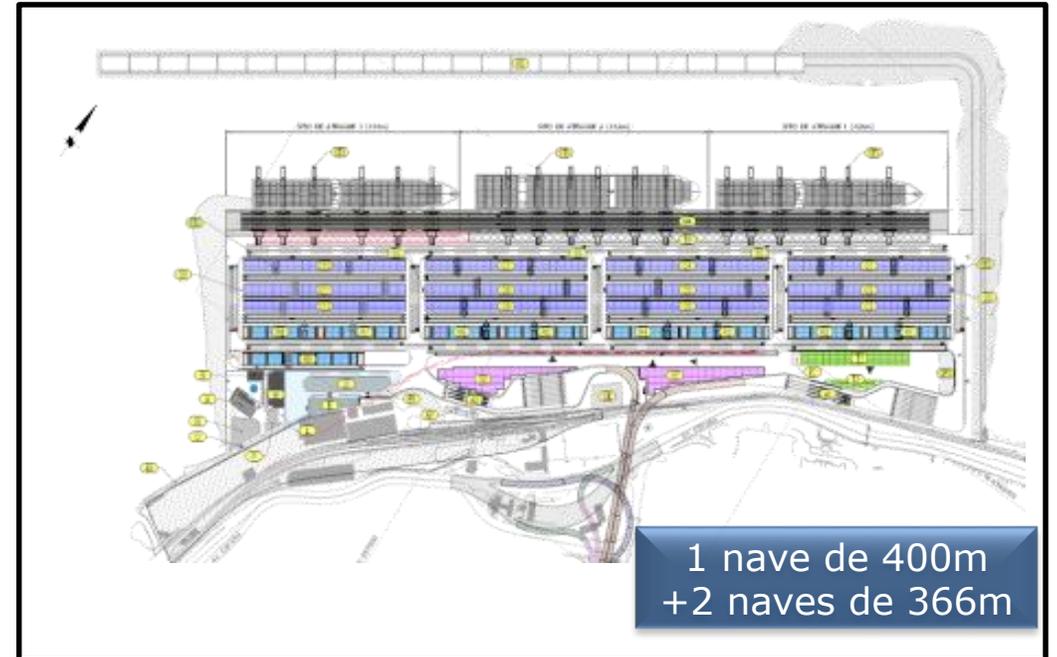
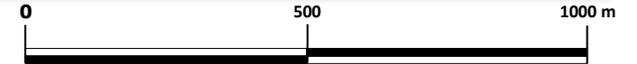


Capacidad: 6 millones de TEU/año

Desarrollado por fases: 2 ó 4 fases
de 3,0 ó 1,5 MM TEU/año respectivamente.

Inversión portuaria: US\$ 3.261 MM

Terminal 3 (Yolanda) Valparaíso ²



Capacidad: 2,25 millones de TEU/año

Desarrollado por fases: 2 fases
de 1,50 y 0,75 MM TEU/año cada una.

Inversión portuaria: US\$ 2.150 MM

(1) Fuente: Estudio Ingeniería básica para el desarrollo de un puerto de gran escala en el Puerto de San Antonio [TYPASA, 2017].

Nota: Ambas cifras de inversión, excluyen los montos de infraestructura de última milla vial y ferroviaria.

(2) Fuente: Estudio Ingeniería básica para proyecto de desarrollo portuario Puerto Valparaíso [M&N CHILE SpA, 2017]

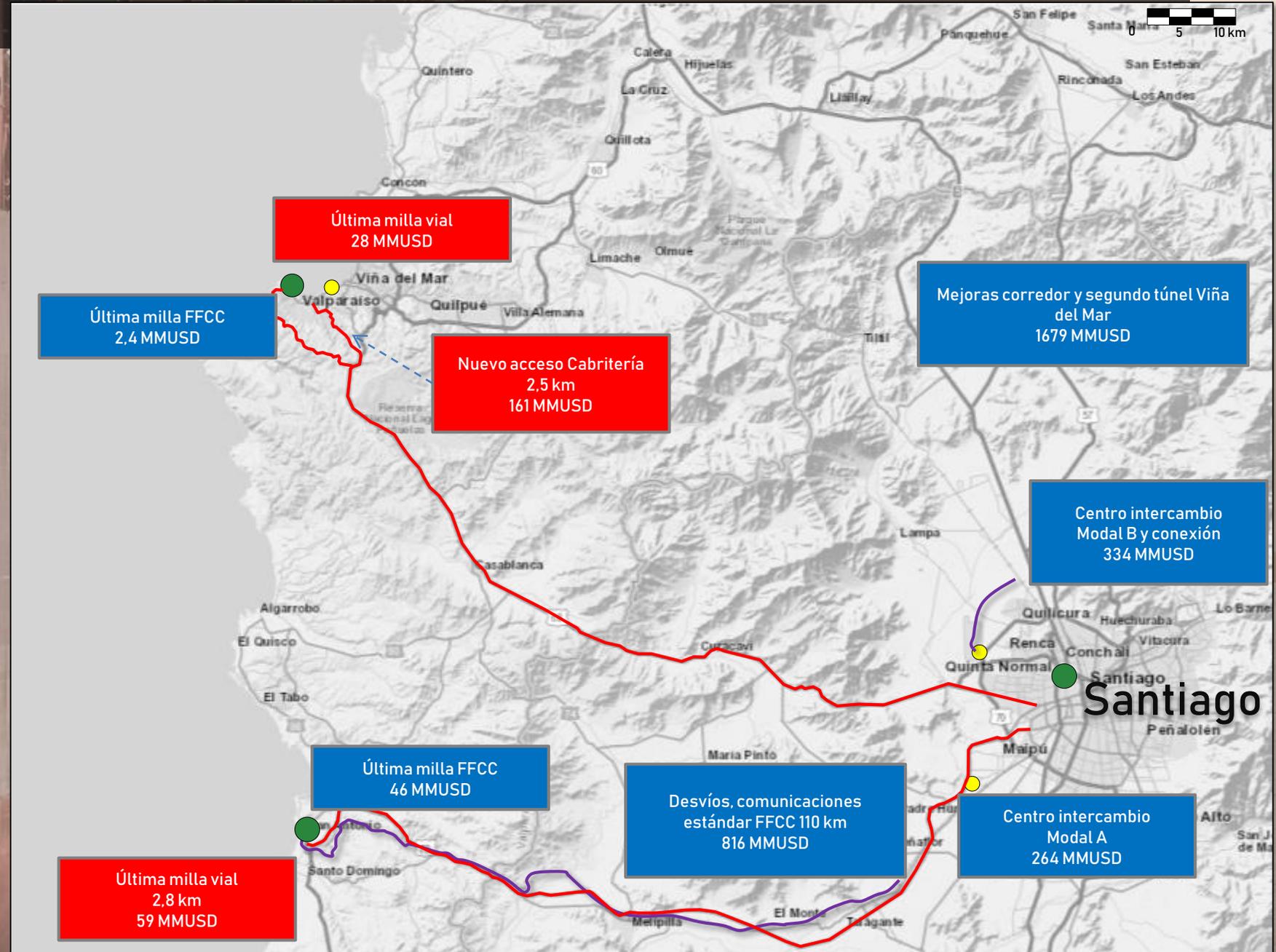
Nota: Ambas cifras de inversión, excluyen los montos de infraestructura de última milla vial y ferroviaria.

NECESIDADES DE ACCESIBILIDAD VIAL Y FERROVIARIA DE ALTERNATIVAS PGE SAN ANTONIO Y VALPO

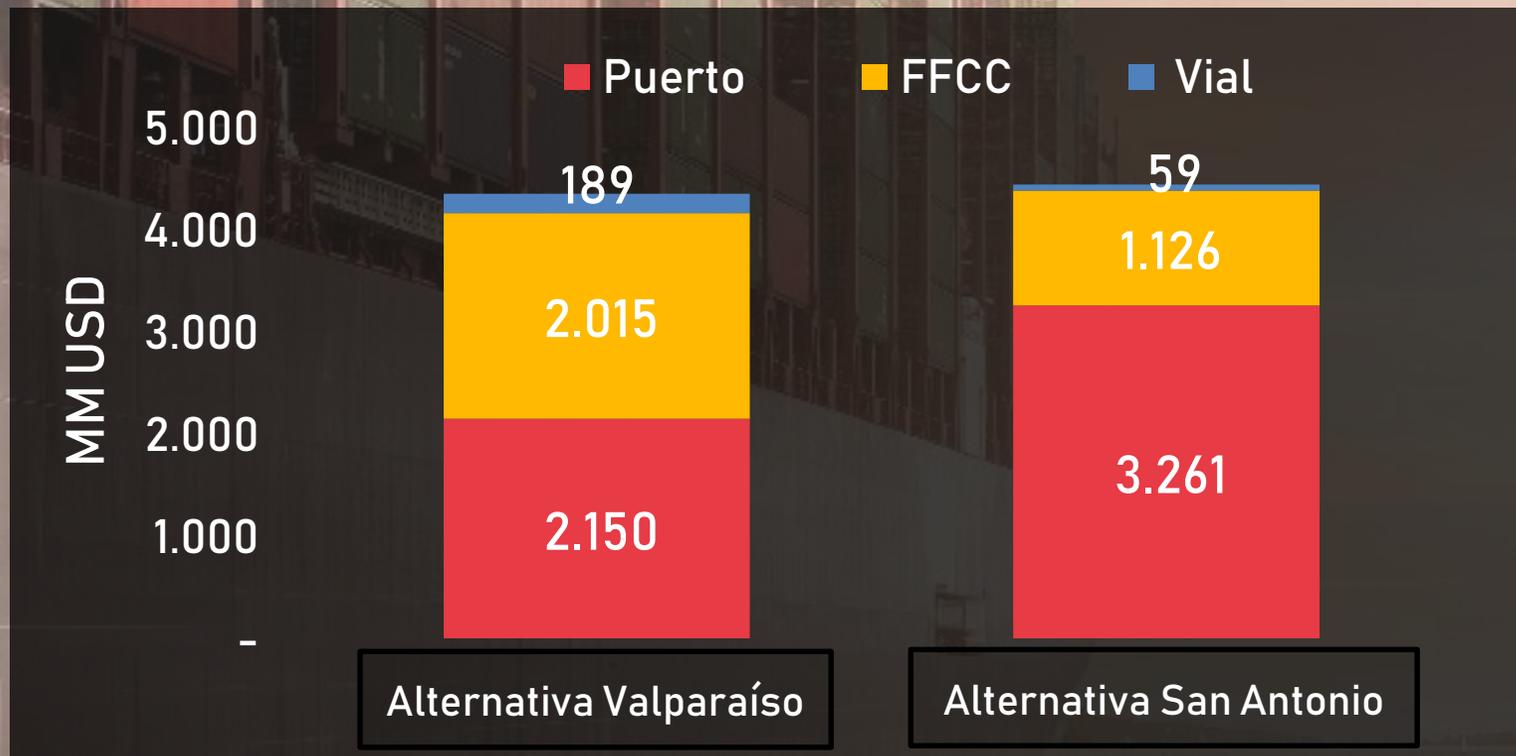
	San Antonio ¹	Valparaíso ²
Corredor Vial	-	161
Última milla Vial	59	28
TOTAL Vial	59	189

	San Antonio	Valparaíso
Corredor FFCC	816 ³	1.679 ⁴
Centro Intercambio ³	264	334
Última milla FFCC	46	2,4
TOTAL FFCC	1.126	2.015

	San Antonio	Valparaíso
TOTAL ACCESIBILIDAD	1.185	2.204



Fuentes:
 (1) Estudio Ingeniería básica para el desarrollo de un puerto de gran escala en el Puerto de San Antonio [TYP SA, 2017].
 (2) Estudio Ingeniería básica para proyecto de desarrollo portuario Puerto Valparaíso [MOFFATT & NICHOL CHILE SpA, 2017].
 (3) Estudio Análisis y Evaluación Social del Corredor Multimodal San Antonio-Santiago [FDC, 2016].
 (4) Estudio Prefactibilidad Corredor Ferroviario Santiago-Valparaíso [GEOCONTROL, 2015].



Costo Total

San Antonio

+ 2 %

Valparaíso

Costo unitario [USD/TEU/año]

San Antonio

741 USD

- 62 %

Valparaíso

1.935 USD

Capacidad Transferencia

San Antonio

2,7 veces

Valparaíso

Nota: Costos en suma alzada

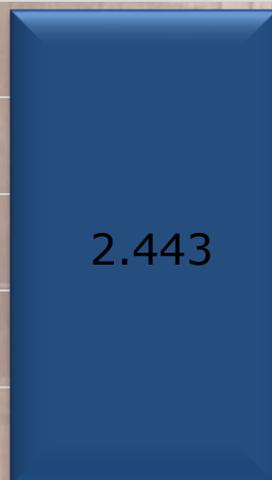
(1) Fuente: Estudio Ingeniería básica para el desarrollo de un puerto de gran escala en el Puerto de San Antonio [TYP SA, 2017]
 (2) Fuente: Estudio Ingeniería básica para proyecto de desarrollo portuario Puerto Valparaíso [M&N CHILE SpA, 2017]

San Antonio [MM USD]¹

Valparaíso [MM USD]²



Estatal



Privada



Estatal



Privada

(1) Fuente: Estudio Ingeniería básica para el desarrollo de un puerto de gran escala en el Puerto de San Antonio [TYPSA, 2017]

(2) Fuente: Estudio Ingeniería básica para proyecto de desarrollo portuario Puerto Valparaíso [M&N CHILE SpA, 2017]

Supuesto: Se asume la inversión FFCC estatal, no obstante se están explorando mecanismos de concesión a privados

ANÁLISIS CUALITATIVO DE FACTIBILIDAD DE ALTERNATIVAS PGE SAN ANTONIO /T3 VALPARAÍSO

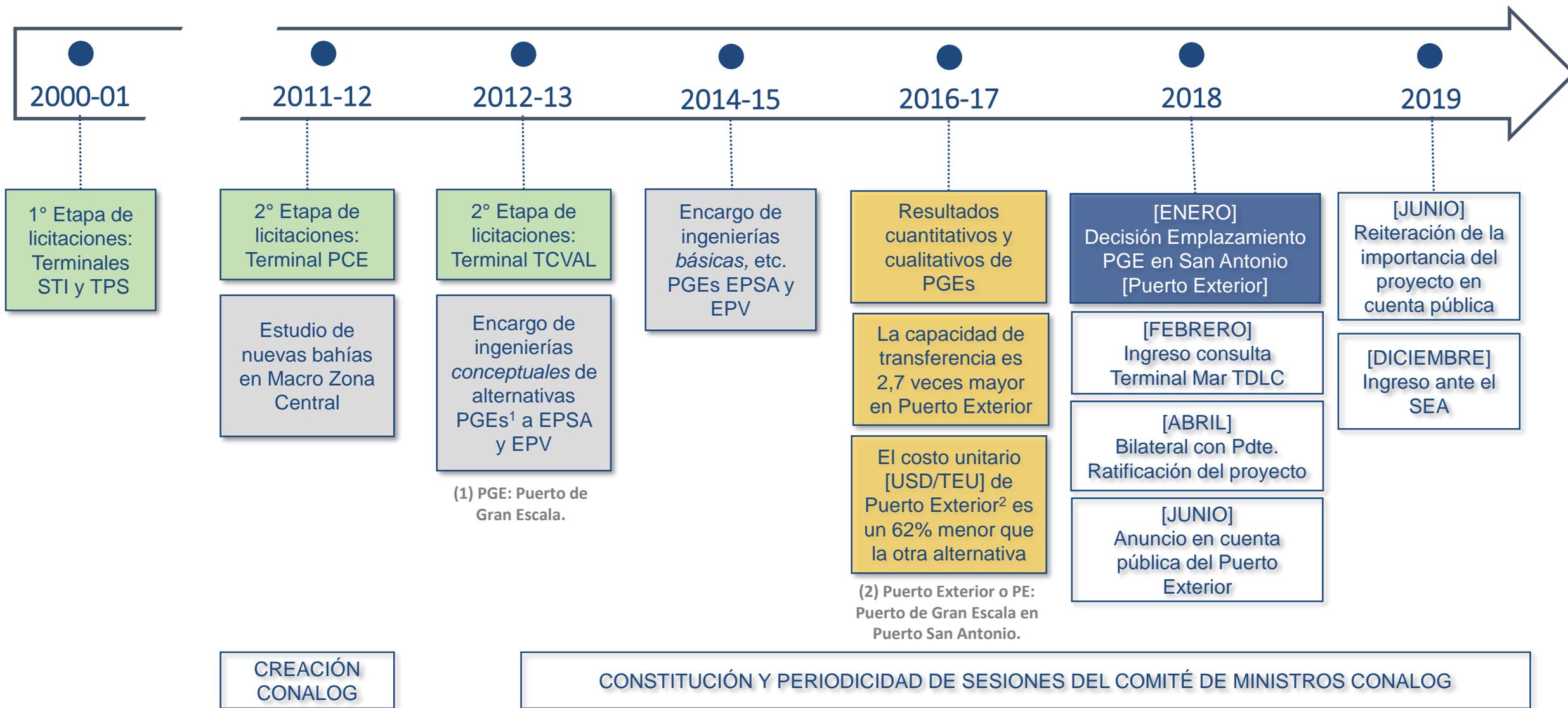
18

ANÁLISIS	SAN ANTONIO	VALPARAISO	OBSERVACIONES
PLAN REGULADOR	✓	✗	VAP planes comunal e intercomunal de Valparaíso no permiten la realización de T3
MONUMENTOS NACIONALES	✓	✗	VAP: sector Yolanda Tornamesa, maestranzas, muros.
POSICIÓN CIUDADANA	✓	✗	VAP: clima adverso para tramitación de nuevos usos portuarios de envergadura
CONFLICTIVIDAD LABORAL	✗	✓	Históricamente VAP ha tenido menor conflictividad, alterada por episodios complejos los últimos 2 años.
FALTA ADQUIRIR TERRENOS NECESARIOS PARA EL PROYECTO	✗ ✓	✗	VAP: en sector Yolanda y para ZEAL 2. SAI: para patio maniobras ferroviarias y franjas de ampliación vial

- Desarrollo en secuencia de capacidad portuaria es elemento esencial de la política en ejercicio → fortalece competencia intra e inter portuaria
- Bajo mirada de Red Logística de Gran Escala (RLGE)
- Terminal 2 de Valparaíso es el siguiente eslabón portuario en la secuencia
- El Estado (a través de EPV) ha asumido la titularidad del trámite ambiental del Terminal 2, para luego licitar y concesionar
- Respecto al eslabón posterior, al alero de CONALOG se compararon dos alternativas de emplazamiento, desarrolladas por Valparaíso y San Antonio
- Como resultado de este trabajo se concluyó que Puerto San Antonio presenta las mayores fortalezas técnicas, económicas y de ordenamiento territorial para el eslabón siguiente a Terminal 2
- Se habilitará una obra de abrigo para terminales por 6 MM TEU/año de capacidad y se desarrollará el primer terminal dentro de dicha obra de abrigo (Terminal Mar, progresivamente hasta 3 MM TEU/año de capacidad)
- Meta para inicio de operaciones: segunda mitad de la década del 2020

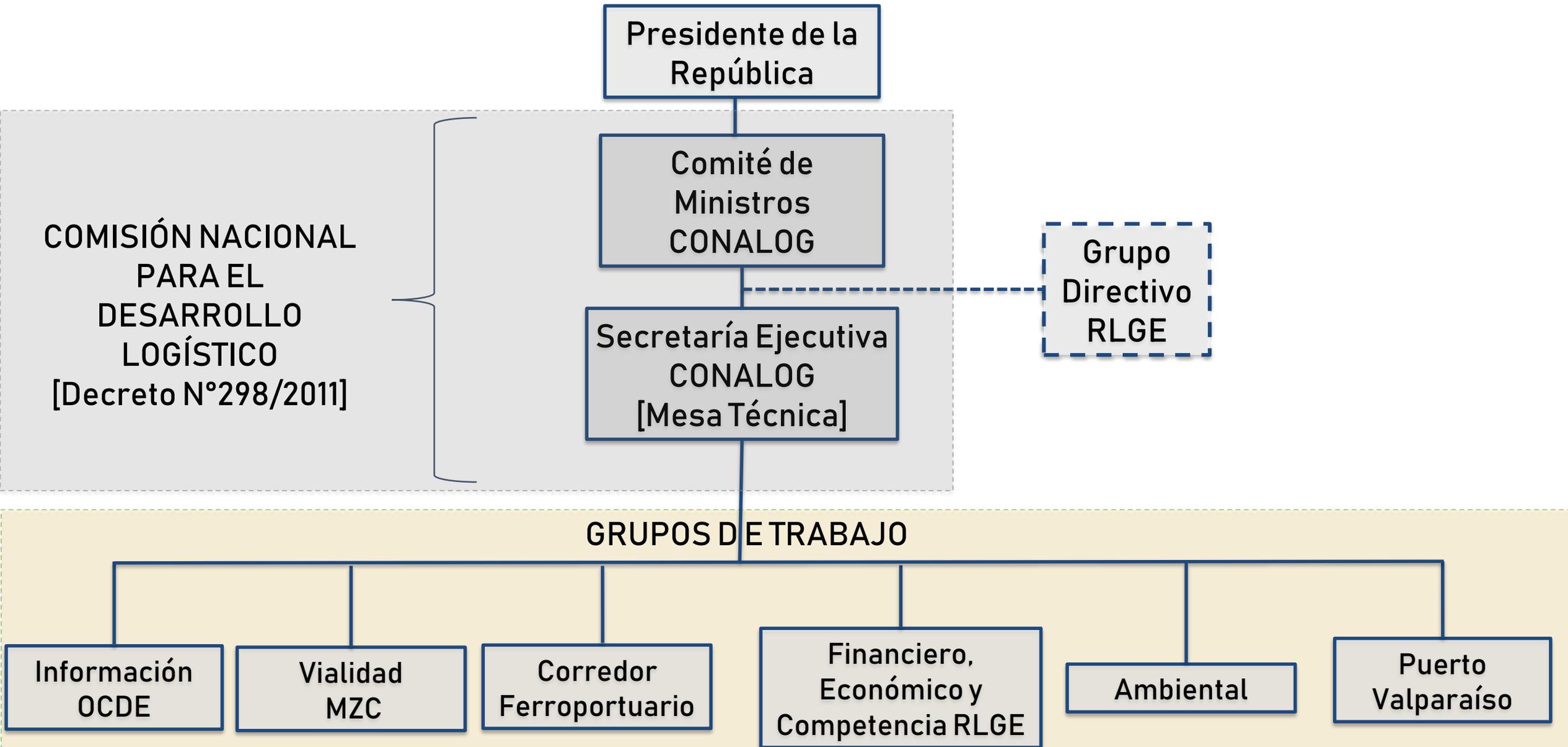
RESUMEN CRONOLÓGICO DE ESTA POLÍTICA DE ESTADO

20



POLÍTICA SANCIONADA A LA FECHA

Inversión estatal en obra de abrigo y primeros sitios de Terminal Mar a fines de la próxima década



¿Qué es CONALOG?

- Instancia asesora del Presidente de la República, creada mediante D.S. N° 298 de 2011.
- [Comisión Nacional para el Desarrollo Logístico](#) (Decreto N°298).

Mandato

- Impulsar una política coherente para el desarrollo de la logística de carga, así como planes e iniciativas concretas en el mismo sentido.

Composición

- Comité de Ministros: MTT (preside), Hacienda, MOP, Economía, Presidentes Sistema de Empresas SEP y CNID.
- Secretaría Ejecutiva: Coordinador General del Programa de Desarrollo Logístico.
- Consejo Consultivo: Instancia privada y académica.

Funcionamiento

- Sesiones periódicas y regulares, de instancias generales cómo específicas, con reporte periódico al Presidente de la República.

A large cargo ship is shown from a low angle, sailing on the water. The ship's deck is filled with stacks of colorful shipping containers in shades of green, red, and blue. The ship's hull is dark, and the water is a light, shimmering brownish-gold color, reflecting the warm light of a sunset or sunrise. The sky is a soft, hazy orange. In the background, a distant shoreline with a few buildings and a small sailboat is visible.

**MÁS ALLÁ DE LA INFRAESTRUCTURA,
MÁS ALLÁ DE LA MACRO ZONA CENTRAL**

¿CÓMO LO ENFRENTAMOS DESDE EL ESTADO? VISIÓN DE RED



POR NATURALEZA, ACTORES DISGREGADOS
TANTO EN SECTORES PÚBLICO COMO PRIVADO

- Se requiere una mirada *sistémica, no parcelada*: el flujo de las mercancías atraviesa dominios diversos
- Entendiendo *brechas y fortalezas* actuales en nuestro sistema. Actuando
- Rol de MTT como *articulador*: congrega a los diversos actores, hace *coherentes* los esfuerzos
- Trabajar con las *herramientas disponibles* pero pensar futuras *mejoras institucionales*
- Priorizando dimensiones que representen mayores oportunidades



I. VISIÓN DE RED

II. ROL COORDINADOR

III. PLANIFICACIÓN E INTEGRACIÓN CON LAS COMUNIDADES LOCALES

IV. EFICIENCIA, COMPETENCIA Y NO DISCRIMINACIÓN ENTRE USUARIOS

V. CONECTIVIDAD AUSTRAL

Links:

- [Anexo](#): Ejes fundamentales del Decreto N°1802;
- [Lineamientos y buenas prácticas](#) para el sistema portuario estatal (Decreto N°1802 de 2017).

DIARIO OFICIAL

DE LA REPUBLICA DE CHILE
Ministerio del Interior y Seguridad Pública

I
SECCIÓN

LEYES, REGLAMENTOS, DECRETOS Y RESOLUCIONES DE ORDEN GENERAL

Núm. 41.915

Jueves 23 de Noviembre de 2017

Página 1 de 3

Normas Generales

CVE 1305891

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES

IMPORTE LINEAMIENTOS DE POLÍTICA PORTUARIA Y CRITERIOS DE BUENAS PRÁCTICAS APLICABLES A SISTEMA PORTUARIO ESTATAL DE LA LEY N° 19.542

Núm. 1.802 exento.- Santiago, 28 de septiembre de 2017.

Visto:

Lo dispuesto en el DL N° 557, de 1974, los artículos 2°, 11°, 22°, 49° y 50° de la ley N° 19.542, el Art. 5°, numerales 1 y 2 del DFL N° 88, de 1953 y el artículo 3° del DS N° 96, de 2013.

Considerando:

1.- Que corresponde al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones proponer una política sectorial marítimo-portuaria que propenda a una eficiente ordenación y prestación de los diversos elementos que componen dichas actividades, así como formular planes, proyectos y programas en el ámbito portuario nacional;

2.- Que las metas y compromisos que contemple la propuesta de Plan de Gestión Anual elaborado por cada Empresa Portuaria Estatal, creadas por la ley N° 19.542 deben estar en concordancia, entre otros, con los planes estratégicos para el sistema portuario estatal que establezca el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones de conformidad al artículo 50° de la ley N° 19.542 y acorde a su presupuesto;

3.- Que corresponde a este Ministerio proponer acciones conjuntas entre organismos públicos y privados destinadas a potenciar la eficiencia, capacidad y competitividad del sistema portuario nacional, así como su desarrollo comercial;

4.- Que corresponde a este Ministerio procurar un desarrollo armónico entre los puertos y la ciudad, cuidando en especial el entorno urbano, las vías de acceso y el medio ambiente;

5.- Que, por su parte y entre otras funciones, corresponde a las Empresas Portuarias Estatales y, en concreto, a sus Directorios de conformidad al artículo 31 de la ley N° 19.542:

- Promover la competencia en el interior de los puertos;
- Procurar un trato no discriminatorio a los usuarios de los puertos y terminales;
- Velar por que no se limiten las posibilidades de desarrollo y expansión de los puertos;
- Preservar y fortalecer los niveles de productividad, eficiencia y competitividad alcanzados en la operación portuaria;
- Dictar los reglamentos y normas que estime conveniente para regular la organización interna de la empresa y su adecuado funcionamiento;

6.- Que lo anterior, es sin perjuicio de que las Empresas Portuarias no podrán realizar acciones y encargos que excedan las actividades propias de ellas, su giro y responsabilidad.

Decreto:

1.- Impártanse los siguientes lineamientos de política portuaria y criterios de buenas prácticas para el mejor cumplimiento de los fines que la legislación ha fijado a las empresas portuarias creadas por la ley N° 19.542. Para ser tenidos en cuenta e incorporados a sus planificaciones estratégicas y considerados anualmente por el Sistema de Empresas SEP y este Ministerio en la elaboración de los Planes de Gestión Anual cada de una de ellas, según lo

COMENTARIOS FINALES

- 1) La logística es una palanca estratégica para el desarrollo económico a través del comex.
- 2) Muchos de los desafíos que enfrentamos son novedosos, 'business as usual' ya no va a servir.
- 3) Competitividad y competencia son tareas de mejora permanente. Nuestros competidores mejoran constantemente.
- 4) La mirada debe ser integral y las soluciones público-privadas.
- 5) La visión de Red Logística está siendo aplicada muy nítidamente en la zona central ('RLGE'), pero es un modelo aplicable para cada macrozona productiva del país. Estamos en ello.
- 6) La política portuaria y logística no es una declaración retórica. Tiene existencia jurídica y se traduce en acciones concretas, e.g. decisión sobre PGE, Planes de Gestión Anual de empresas portuarias estatales.
- 7) Estos desafíos se han venido abordando como política de Estado y continuarán siéndolo.

A large container ship is shown from a low angle, sailing on the water. The ship's hull is white with a red stripe at the bottom. The deck is filled with stacks of colorful shipping containers in shades of green, red, and blue. The sky is a warm, golden-orange color, suggesting a sunset or sunrise. The water is calm with some small waves. In the distance, a low-lying coastline is visible under the hazy sky.

GRACIAS

Alexis Michea
amichea@mtt.gob.cl
Coordinador General
Programa de Desarrollo Logístico

07 DE AGOSTO DE 2019

I. VISIÓN DE RED

1) Mirada sistémica.

2) Enfoque desde y para los usuarios de las cadenas logísticas, así como en relación con las comunidades.

3) Que las Empresas Portuarias trabajen entre ellas de forma colaborativa.

II. ROL COORDINADOR

- 1) En los recintos portuarios y bienes que administran las EP rol de coordinación de las acciones de los agentes y servicios públicos que deban intervenir.
- 2) Comunidades Logístico-Portuarias y en la coordinación con instancias de alcance nacional, comité de coordinación de entes públicos.
- 3) Sistemas tecnológicos que faciliten la coordinación público-privada de operaciones, la transparencia y eficiencia de los procesos desde la perspectiva de los usuarios.
- 4) Evitar la duplicidad y redundancia de iniciativas entre puertos del sistema estatal.

III. PLANIFICACIÓN E INTEGRACIÓN CON LAS COMUNIDADES LOCALES

- 1) Canales fluidos y regulares de información, con las comunidades y al Gobierno de sus proyectos.
- 2) Cuidado entorno urbano y el medio ambiente, impulsarán la generación de instrumentos APL.
- 3) Procurarán, que los diversos instrumentos de planificación territorial no limiten las posibilidades de desarrollo y expansión.
- 4) Promoverán, la definición y aplicación de estándares de seguridad e higiene en las faenas y protección de los derechos laborales.
- 5) Actuar coordinado y armónico a su planificación y planes de desarrollo con las acciones de otros órganos de la administración del Estado, en materias tales como planificación y ejecución de infraestructura y normativa de conectividad vial y ferroviaria dentro de las ciudades o área de influencia de los puertos.
- 6) Considerarán la demanda potencial de los corredores bioceánicos o pasos fronterizos.
- 7) Las EP velarán por el cumplimiento de los estándares constructivos y de los planes de mantenimiento y el oportuno aseguramiento de las obras.

IV. EFICIENCIA, COMPETENCIA Y NO DISCRIMINACIÓN ENTRE USUARIOS

- 1) Dado el carácter de uso público de los puertos, las Empresas Portuarias propenderán activamente por una prestación de los servicios en forma continua y permanente, de acuerdo a altos estándares de calidad, en condiciones competitivas y de trato no discriminatorio a sus usuarios.
 - a) Mecanismos de protección para la no discriminación arbitraria entre usuarios. Estos mecanismos contemplarán tanto criterios tarifarios como de asignación de infraestructura, calidad y estándares de servicio.
 - b) Establecimiento expedito de canales de denuncia.
 - c) Planificación oportuna del desarrollo de la infraestructura, sea directamente o a través de terceros, conforme al artículo 7° de la Ley.
 - d) Procurarán la realización periódica de auditorías.
- 2) Asegurarán la oportuna disponibilidad de información para la toma de decisiones de planificación, inversión y gestión, mediante la generación de mecanismos sistemáticos de recolección y procesamiento de datos en sus terminales.

V. CONECTIVIDAD AUSTRAL

- Las Empresas Portuarias de la macro-zona Sur Austral del país coadyuvarán, de forma particular, a la conectividad de las comunidades y actividades económicas de las regiones en que se emplazan. (*rampas y otras*).