



Comisión Investigadora Ley de Puertos

PRESENTACIÓN ASONAVE A.G.



ASONAVE A.G.

2

ASONAVE A.G. agrupa a las Agencias de Naves independientes, que representan a las compañías navieras extranjeras cuyas naves recalcan en puertos chilenos.

El Título III del Código de Comercio, artículo 917 y siguientes, establece que los Agentes de Naves actúan a nombre del Armador, Dueño o Capitán de una nave y en representación de ellos, para todos los actos o gestiones concernientes a la atención de la nave en el puerto de su consignación.

En 2018, los Asociados de Asonave atendieron el 49% de las recaladas de naves extranjeras en puertos chilenos, un total de 3.987 recaladas.



ASONAVE A.G.

3

ASONAVE A.G. inició su formación a mediados del año 1990 y sus estatutos fueron aprobados el 4 de Junio de 1992.

Declaración destacada en su Misión es : ***“Promover y privilegiar la libre empresa, en un medio con acceso igualitario y garantizado, por un marco jurídico que respete a todos por igual”***

Cuando en el año 1995 ingresó a la Cámara de Diputados el Proyecto de Ley Portuaria, que culminó con la aprobación de la Ley 19.542 el 19 de Diciembre de 1997, ASONAVE , ante las amenazas que se visualizaban en el proyecto, inició un trabajo incansable para velar por la mantención de la libre competencia en la actividad portuaria.



ASONAVE A.G.

4

ASONAVE A.G. luchó por que se estableciera en la ley de concesiones, la primacía del esquema MULTI-OPERADOR, que asegura que se produzca real competencia al poder optar el naviero por diversos prestadores para efectuar el embarque y la descarga de la mercadería transportada.

En la versión final de la ley, se insertó una excepción a la MULTI-OPERACIÓN, la que posteriormente se transformó en la norma (MONO-OPERACIÓN).

Esperábamos que, al efectuar las concesiones, estas fueran adjudicadas a Operadores Portuarios Internacionales, de alta especialización, lo que podría dar garantía de libre competencia, a pesar de la MONO-OPERACIÓN.

Lamentablemente, las Bases de Concesión permitieron la participación de Compañías Navieras, profundizando la hegemonía de estos sobre la cadena logística.



ASONAVE A.G.

5

Mandato: **Evaluar real impacto y cumplimiento de las metas trazadas por la Administración del Estado al poner en vigencia la Ley.**

Con especial énfasis en:

1. **Infraestructura**, para poder responder a la alta demanda existente,
2. **Materia tributaria**, donde se requiere que los recursos que se obtienen contribuyan a mejorar las ciudades que albergan a los puertos,
3. En relación a la **institucionalidad** involucrada, es necesario que exista un alto nivel de coordinación ministerial,
4. En materia laboral avanzar decididamente hacia **mejores condiciones para los trabajadores**,
5. En materia de **desarrollo sustentable, concesiones, inversión y subsidios**.



ASONAVE A.G.

6

INFRAESTRUCTURA

Antes de concesionar, el Estado invirtió en la reparación y puesta en valor de los activos (Muelles y accesos) por lo que los Concesionarios solo han invertido en equipos de valor relativo menor y de duración acotada, sin realizar inversión en aumentos de capacidad o mejoras sustantivas, con la salvedad de la Concesión del Terminal 2 de San Antonio (Puerto Central).

Luego de concesionar con tarifas contractuales acordadas con los concesionarios, a las **Empresas Portuarias Estatales** (propietarias de los activos concesionados), se les permitió establecer una tarifa (Tarifa Uso de Puerto –TUP), ostensiblemente para invertir en mejoras portuarias. A pesar de nuestros requerimientos a las empresas portuarias estatales, al Sistema de Empresas Publicas y al Ministerio de Transportes, no hemos logrado visibilizar ni el monto recaudado, ni el uso que se le ha dado a estos recursos.



ASONAVE A.G.

7

MATERIA TRIBUTARIA

ASONAVE está en conocimiento y comparte la necesidad que los ingresos generados por los puertos encuentren al menos parcialmente, utilización en las ciudades que albergan estos puertos.

La idea de establecer tributos o tasas adicionales a la carga o a las naves NO DEBE ENCONTRAR ECO en esta instancia ni en ninguna otra. Ya el costo de la cadena logística en Chile es superior a las internacionales, siendo en comparación con países de la OCDE, 189% mas caras las importaciones y 108% mas caras las exportaciones (Banco Mundial).



ASONAVE A.G.

8

INSTITUCIONALIDAD

ASONAVE considera que, más que coordinación ministerial, debe tenderse a una real descentralización, traspasando los puertos a Corporaciones Privadas de Derecho Público de carácter normativo y administrador de concesiones y cuyos superávit, luego de invertir en mejoras y aumentos de capacidad portuaria y logística, puedan contribuir a las mejoras de las ciudades en las que están radicadas. Estas serían la **Autoridad Portuaria Local**.

Para dictar la Política Portuaria a nivel nacional, se requiere crear una **Autoridad Portuaria Nacional** que establecerá las normas que regirán a todos los puertos en materia técnica de diseño.

Se debe revisar la Ley de Concesiones Marítimas con el objeto de simplificar y facilitar las inversiones en puertos y revisar la Ley Lafkenche en el mismo sentido.



ASONAVE A.G.

9

MEJORES CONDICIONES PARA LOS TRABAJADORES

ASONAVE reconoce el aporte de los trabajadores portuarios, sin embargo debe hacer presente que, día tras día, quienes laboran en los puertos, disminuyen en cantidad y aumentan en especialización. Se debe considerar que en los puertos, la automatización avanzará a pasos agigantados y no por un tema de costos solamente, sino que por una creciente demanda de eficiencia y productividad.

Es probable que la mejor inversión que puede hacer el Estado en mejora de condiciones para trabajadores portuarios, sea la de capacitar y reconvertir.



ASONAVE A.G.

10

DESARROLLO SUSTENTABLE, CONCESIONES, INVERSIÓN Y SUBSIDIOS

En cuanto a **desarrollo sustentable**, se debe tener en cuenta que Chile necesita acrecentar sus capacidades de comerciar con el mundo. Esto requiere que se invierta en puertos y vías de conexión aplicando las mejores practicas de ingeniería para un impacto mínimo en el medio ambiente.

Considerando las amenazas del cambio climático, se debe invertir en obras de ampliación de aguas abrigadas. De no hacerlo, veremos una creciente reducción del tiempo disponible en puertos para atender las naves que sirven a nuestro comercio.



ASONAVE A.G.

11

DESARROLLO SUSTENTABLE, CONCESIONES, INVERSIÓN Y SUBSIDIOS...

En **Concesiones**, está claro que han sido un mecanismo viable para operar puertos, sin embargo se necesita perfeccionar su efecto asegurando alta competitividad, reduciendo la integración vertical para combatir la excesiva concentración de los operadores logísticos.

ASONAVE tiene una postura muy clara en cuanto a **Inversión** en la cadena logística. Es imprescindible que el Estado invierta en **crear aguas abrigadas adicionales**, a través de la construcción de obras de defensa como molos, rompeolas y escolleras, que no son rentables para privados pero si imprescindibles para el desarrollo del país. Dentro de las aguas abrigadas, se debe concesionar para que los privados desarrollen obras como muelles y sitios de atraque, con plazos mayores que las de la actual ley, para hacerlos rentables.



ASONAVE A.G.

12

DESARROLLO SUSTENTABLE, CONCESIONES, INVERSIÓN Y SUBSIDIOS...

También el Estado debe invertir en significativas mejoras de las vías de acceso y evacuación desde los puertos. Con naves mas grandes y recaladas menos frecuentes, las urgencias en la cadena logística están en la salida de cargas desde los puertos a los centros de consumo y desde los lugares de producción a los puertos desde donde se exportan. Son necesarias carreteras de tres y cuatro pistas por lado para absorber el flujo de contenedores descargados y embarcados desde una sola nave.

En cuanto a **subsidios**, estimamos que el subsidio mas efectivo será en capacitación y formación para nuevas generaciones de trabajadores en los puertos. No se aprecian necesidades de subsidio a otros actores de la cadena logística.

CONCLUSIONES

1. **Privilegiar la libre competencia**, tendiendo a un sistema MULTI-OPERADOR en los puertos concesionados.
2. **Poner fin a la Integración Vertical**, reduciendo la influencia de los Operadores Logísticos y Compañías Navieras en el servicio portuario.
3. **No crear nuevas tarifas, tasas o impuestos** portuarios y hallar otras formas de que los puertos contribuyan a la ciudad.
4. Promover la **inversión estatal en aguas abrigadas** para aumentar la oferta portuaria.
5. **Eliminar o reducir la Tarifa de Uso Puerto** y transparentar lo recaudado y su uso.



ASONAVE A.G.

14

CONCLUSIONES...

6. Crear las **Autoridades Portuarias Locales** y la **Autoridad Portuaria Nacional** para generar y aplicar la estrategia portuaria nacional.
7. **Capacitar y reconvertir** a los Trabajadores Portuarios.
8. Simplificar la Ley de Concesiones Marítimas para **facilitar el desarrollo portuario**.
9. Revisar la Ley Lafkenche para **reservar espacios de desarrollo portuario**.
10. Invertir en **mejoras de accesos y conectividad**.



ASONAVE A.G.

15

Comentarios:

- No se han incluido análisis de **puertos no concesionados**, públicos o privados, para ajustarse al tiempo disponible. No obstante, ASONAVE tiene interés en que estos puertos no sean dejado de lado en la discusión de la ley. Estamos disponibles para preparar antecedentes respecto de ello.
- Reiteramos la preocupación respecto de los costos portuarios: una nave containera recalando en Valparaíso o San Antonio tiene un gasto que alcanza US\$ 140.000. La misma nave recalando en Callao, tiene un gasto de US\$ 31.000.

Muchas gracias