

INFORME DE LA COMISIÓN ESPECIAL INVESTIGADORA DE LAS ACTUACIONES DE LOS ÓRGANOS DE LA ADMINISTRACIÓN DEL ESTADO EN RELACIÓN CON LA APLICACIÓN, EVALUACIÓN E IMPACTO DE LA LEY N°19.542, QUE MODERNIZA EL SECTOR PORTUARIO ESTATAL (CEI 21).

HONORABLE CÁMARA:

La Comisión Especial Investigadora individualizada en el epígrafe pasa a emitir su informe, de acuerdo con lo establecido en el artículo 318 del Reglamento de la Corporación, sobre la materia objeto de su investigación, de conformidad con el mandato otorgado por la Sala para estos efectos.

I.- ACUERDO DE LA H. CÁMARA DE DIPUTADOS.

1.- COMPETENCIA DE LA COMISIÓN.

En sesión ordinaria N° 120, celebrada con fecha 2 de enero de 2019, y en virtud de lo establecido en los artículos 52, N° 1, letra c), de la Constitución Política de la República; 53 de la ley N° 18.918, orgánica constitucional del Congreso Nacional, y 313 y siguientes del Reglamento de la Corporación, la Sala de la Cámara de Diputados prestó su aprobación a la solicitud presentada por 71 señoras y señores diputados para crear una Comisión Especial Investigadora de las actuaciones de los órganos de la Administración del estado en relación con la aplicación, evaluación e impacto de la ley N° 19.542, que moderniza el sector portuario estatal, lo que fue comunicado al Secretario Abogado Jefe de Comisiones mediante el oficio N° 14.527, de la misma fecha, de acuerdo a los antecedentes que a continuación se señalan y que se contienen en la solicitud sometida a consideración de la Sala:

“1) La ley N° 19.542 que moderniza el sector portuario estatal data del año 1997. En el espíritu de la ley lo que se buscaba era una mejora sustancial a la infraestructura portuario de Chile, sin embargo al día de hoy carecemos de antecedentes suficientes para evaluar su real impacto y el cumplimiento de las metas trazadas por los diversos sectores y organismos de la Administración del estado al momento de su entrada en vigencia.

2) La actividad portuaria cumple un rol fundamental para el desarrollo económico de nuestro país. Desde que Chile abrazó la independencia y atendida nuestra geografía, se hizo indispensable para el progreso de la patria aprovechar

al máximo nuestro extenso territorio costero. Es así como, al día de hoy, el sistema portuario chileno está conformado de la siguiente forma:

Tipo de Puerto	Cantidad
Puertos de Uso Público	25
Puertos de propiedad estatal	10
Puertos de propiedad privada	15
Puertos de Uso Privado	32
Puertos de propiedad estatal	21
Puertos de propiedad privada	11

3) La necesidad de revisar y evaluar detalladamente el impacto de la vigente Ley de Puertos, investigando especialmente la actuación que los órganos de la Administración del Estado han tenido en su implementación, y puesta en marcha a 20 años de su entrada en vigencia, se vuelve una necesidad, poniendo especial énfasis en los siguientes puntos: Infraestructura, para poder responder a la alta demanda existente; en materia tributaria, donde se requiere que los recursos que se obtienen contribuyan a mejorar a las ciudades que albergan a los puertos; en relación a la institucionalidad involucrada, es necesario que exista un alto nivel de coordinación ministerial; en materia laboral avanzar decididamente hacia mejores condiciones para los trabajadores; en materia de desarrollo sustentable, concesiones, inversión y subsidios.

4) Estos y otros puntos merecen ser objeto de análisis y evaluación. Asimismo, la actuación de los órganos de la Administración del Estado desde la entrada en vigencia de la ley merece ser puesta en cuestionamiento, con el objetivo de contar con la evidencia adecuada para futuras y necesarias reformas legislativas que permitan actualizar y otorgar dinamismo a la actividad portuaria.”.

2.- PLAZO Y FUNCIONAMIENTO DE LA COMISIÓN.

El plazo solicitado y concedido mediante el acuerdo señalado fue de noventa días, que vencía el día 24 de junio de 2019, facultando además expresamente a la Comisión para constituirse en cualquier lugar del territorio nacional.

Con fecha 12 de marzo de 2019, la Comisión se constituyó y eligió como Presidente, por mayoría, al diputado señor Marcelo Díaz Díaz. A continuación, acordó celebrar sus sesiones ordinarias los días lunes, en las dependencias del edificio del Ex Congreso Nacional, entre las 14:30 y las 16:30 horas.

En sesión N° 2, celebrada el día jueves 21 de marzo de 2019, la Comisión acordó modificar el horario de sus sesiones ordinarias, estableciendo que éstas se desarrollarían los días miércoles, de 18:00 a 20:00 horas.

Por último, con fecha 29 de mayo de 2019, la Comisión celebró su sesión ordinaria N° 8, en que se acordó solicitar la prórroga del plazo de vigencia de la Comisión por sesenta días, hasta el día 5 de septiembre de 2019, lo que fue acordado por unanimidad por la Sala, siendo comunicada esta determinación a la Comisión mediante el oficio N° 14.765, fechado el día 30 de mayo de 2019.

3.- INTEGRACIÓN.

En sesión ordinaria N° 135, celebrada el día 6 de marzo de 2019, la Sala acordó, a propuesta de las respectivas bancadas parlamentarias, la integración de la Comisión, la que quedó conformada de la siguiente manera:

- Señor Pepe Auth Stewart.
- Señor Andrés Celis Montt.
- Señor Marcelo Díaz Díaz.
- Señor Rodrigo González Torres.
- Señora María José Hoffmann Opazo.
- Señor Diego Ibáñez Cotroneo.
- Señor Carlos Kuschel Silva.
- Señor Daniel Núñez Arancibia.
- Señor Leonidas Romero Sáez.
- Señor Gastón Saavedra Chandía.
- Señor Víctor Torres Jeldes.
- Señor Renzo Trisotti Martínez.
- Señor Osvaldo Urrutia Soto.

Con posterioridad, esta integración una modificación, al recibirse el oficio N° 14.587, de 2 de abril de 2019, que informó el reemplazo permanente del diputado señor Daniel Núñez Arancibia por el diputado señor Hugo Gutiérrez Gálvez.

II.- RELACIÓN DEL TRABAJO DESARROLLADO POR LA COMISIÓN EN CUMPLIMIENTO DE SU COMETIDO.

1.- COMITÉ TÉCNICO DE EXPERTOS.

La Comisión, en cumplimiento del mandato encomendado por la Sala, celebró 18 sesiones (sesión constitutiva y 17 sesiones ordinarias), recibiendo a diversos invitados, quienes expusieron sobre las materias propias de la competencia de la Comisión.

En la sesión N° 1, la Comisión acordó conformar un Comité Técnico de Expertos, designados por sus miembros, con el fin de evaluar técnicamente los resultados de la implementación de la ley N°19.542 y otros cuerpos legales, así como entregar propuestas sobre aspectos legislativos, ordenamiento institucional, y de políticas de desarrollo logístico portuario nacional que pudieran servir de base para las conclusiones y proposiciones que debe contener este informe.

De esta manera, se constituyó este Comité Técnico el día 6 de mayo, con la presencia del Presidente de la Comisión, diputado Marcelo Díaz, celebrando 16 reuniones en las dependencias de la Cámara de Diputados en Santiago, los días lunes de 10:00 a 13:00 horas, con la asistencia, con mayor o menor regularidad, de doce especialistas propuestos por los diputados integrantes de la Comisión y con la presencia de invitados que concurrieron a exponer ante este Comité. De la misma manera, se realizaron en paralelo una serie de reuniones parciales entre los miembros de este Comité Técnico, con el objeto de preparar presentaciones o concordar diversos puntos de los temas a exponer.

Aunque todos ellos ejercen profesionalmente en diversas entidades públicas y privadas vinculadas a la realidad logística portuaria, su participación voluntaria en el Comité Técnico y sus opiniones expertas tienen un estricto carácter personal.

Los especialistas convocados fueron las siguientes personas:

- 1) Sergio Núñez, abogado experto en gestión portuaria.
- 2) Sergio Bidart, ingeniero civil industrial, profesor universitario experto en temas portuarios.
- 3) Iván Vuskovic, economista, experto en el tema ciudad-puerto.
- 4) David Medrano, ingeniero de caminos, canales y puertos, experto en temas logístico-portuarios.
- 5) Rodrigo Avendaño, abogado, especialista en el tema ciudad-puerto.
- 6) Álvaro Díaz, economista, experto en temas logístico portuarios.
- 7) Gonzalo Frigerio, geógrafo experto en temas logístico portuarios.

- 8) Ricardo Neira, ingeniero civil, experto en innovación y cambio tecnológico.
- 9) Rafael Ferrada, abogado laboralista.
- 10) Christian Luco, abogado laboralista experto en temas portuarios.
- 11) Leopoldo Santibáñez, ingeniero civil eléctrico, experto en logística marítimo portuaria.
- 12) Andrés Pascal, sociólogo, investigador en tema de cambio tecnológico, quien ejerció el rol de Coordinador de este Comité Técnico, en conjunto con la Secretaría de la Comisión.

Concurrieron en calidad de invitados a las reuniones del Comité Técnico las siguientes personas:

- 1) Pablo Klimpel, sociólogo, especialista en temas sindicales portuarios.
- 2) Cindy Muñoz, ingeniera civil oceánica, experta en temas portuarios.
- 3) Paula Quintana, socióloga, experta en urbanismo y la relación ciudad-puerto.
- 4) Paulina Soriano, abogada, experta en temas portuarios.
- 5) Romina Morales, ingeniero industrial, experta en logística portuaria.
- 6) Jorge Peña, abogado laboralista, experto en temas portuarios.
- 7) Ximena Ruz, experta en temas ambientales.

2.- OFICIOS DESPACHADOS POR LA COMISIÓN.

Número	Destinatario	Contenido
1	-Presidente de la Cámara de Diputados	Informa elección del Presidente de la Comisión
2	-Jefe de la Redacción de Sesiones	Solicita taquígrafos para el funcionamiento de la Comisión
3	-Presidente de la Cámara de Diputados	Solicita prórroga por 60 días. Aprobado por la Sala en sesión N° 32/367, en 30 de mayo de 2019
4	-Ministro del Trabajo	Solicita informe respecto a la solicitud realizada por el Presidente del Sindicato de Trabajadores Transitorios y Estibadores Portuarios de Valparaíso, señor Pablo Klimpel, dirigida al Intendente de Valparaíso con fecha 11 de junio de 2019: 1.- Realización y pago del último curso en

		las condiciones establecidas en el acuerdo con el Ministerio del Trabajo y Previsión Social, Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y la Empresa Portuaria Valparaíso. 2.- Compensación de los excluidos de su trabajo como consecuencia del paro. Se solicita una indemnización por los meses que han estado sin trabajo. 3.- Creación de un nuevo acuerdo de pensiones de gracia para liberar nuevos cupos de trabajo, pensionar a las personas con las enfermedades más graves y poder resolver el problema del empleo en el puerto de Valparaíso. SIN RESPUESTA
5	-Ministro del Trabajo -Ministra de Transportes y Telecomunicaciones -Director Nacional del Trabajo	Informe sobre la denuncia contenida en dichos documentos, efectuada por don Antonio Ortiz, Sindicato Puerto de Antofagasta, Eduardo Muga, Sindicato Puerto de San Antonio y Pablo Klimpel, Sindicato de Trabajadores Transitorios Estibadores Portuarios de Valparaíso, en relación a la existencia de listas negras en los puertos de Antofagasta, San Antonio y Valparaíso Respuesta Ministerio del Trabajo y Previsión Social (of. 5279) de 11.11.2019

3.- INVITADOS RECIBIDOS POR LA COMISIÓN.

3.1.- Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Gloria Hutt:¹

Comenzó entregando un contexto de la visión en el mundo respecto al área portuaria, cuáles son las tendencias y cómo han trabajado en la institucionalidad el funcionamiento y el recuento completo de la situación a nivel portuario.

¹ Apoyó su exposición en presentación contenida en el siguiente link:
<https://www.camara.cl/pdf.aspx?prmID=166049&prmTIPO=DOCUMENTOCOMISION>

Recordó que la comisión investigadora de puertos se refiere a la Ley N° 19.542, conocida como ley de puertos. En primer lugar es necesario entender el papel clave que tiene el comercio exterior en Chile. Chile vive del comercio exterior, más del noventa por ciento de dicho comercio se realiza por vía marítima, existiendo actualmente veintiséis acuerdos comerciales que alcanzan sesenta y cuatro mercados, el sesenta y tres por ciento de la población del mundo y el ochenta y seis por ciento del PIB global.

De esta manera la apertura comercial obliga a competir en estos mercados en forma eficiente, a través de un intercambio real constante buscando la forma de avanzar. Agregó que el noventa y dos coma nueve por ciento del comercio exterior nacional se realiza por vía marítima, fluvial y lacustre. La fluvial y lacustre corresponde a una proporción mínima en comparación con lo que se transfiere a través de los puertos. Por carretera, por vía aérea, por vía ferroviaria o por oleoductos se transporta una proporción menor, del orden del ocho por ciento.

En cuanto a la transferencia de carga portuaria ha tenido una evolución creciente, es más el año 1975, en total, se transfirieron aproximadamente treinta millones de toneladas por los puertos y en el año 2015 llegó a poco más de ciento cuarenta millones de toneladas, considerando los puertos del Estado y los puertos privados, cifra que para el año 2020 se espera que se quintuplique respecto del valor del año 1975, alcanzando las ciento cincuenta millones de toneladas.

Por consiguiente, existe un crecimiento muy significativo con tasas de incremento muy altas y con cambios en los perfiles de intercambio, así las cifras entregadas corresponden al intercambio total, pero cuando se observa cómo crecen las importaciones y las exportaciones se aprecia un cambio de tendencia pues las importaciones crecen en alto porcentajes y a tasas altas. El comercio electrónico, por ejemplo, está cambiando la tendencia al hacer posible que mucha gente importe bienes tanto para uso personal como para uso industrial.

Expresó que El *International Transport Forum (ITF)*, es un organismo de estudios de la OCDE, que hace proyecciones de largo plazo para distintos sistemas. En el caso de la carga en el mundo anticipan que entre los años 2010 y 2050 las toneladas/kilómetro transferidas se multiplicarán por cinco, es decir, nuevamente existirá un crecimiento significativo, lo que trae aparejada la necesidad de anticiparse a la disponibilidad de capacidad portuaria y de toda la cadena logística.

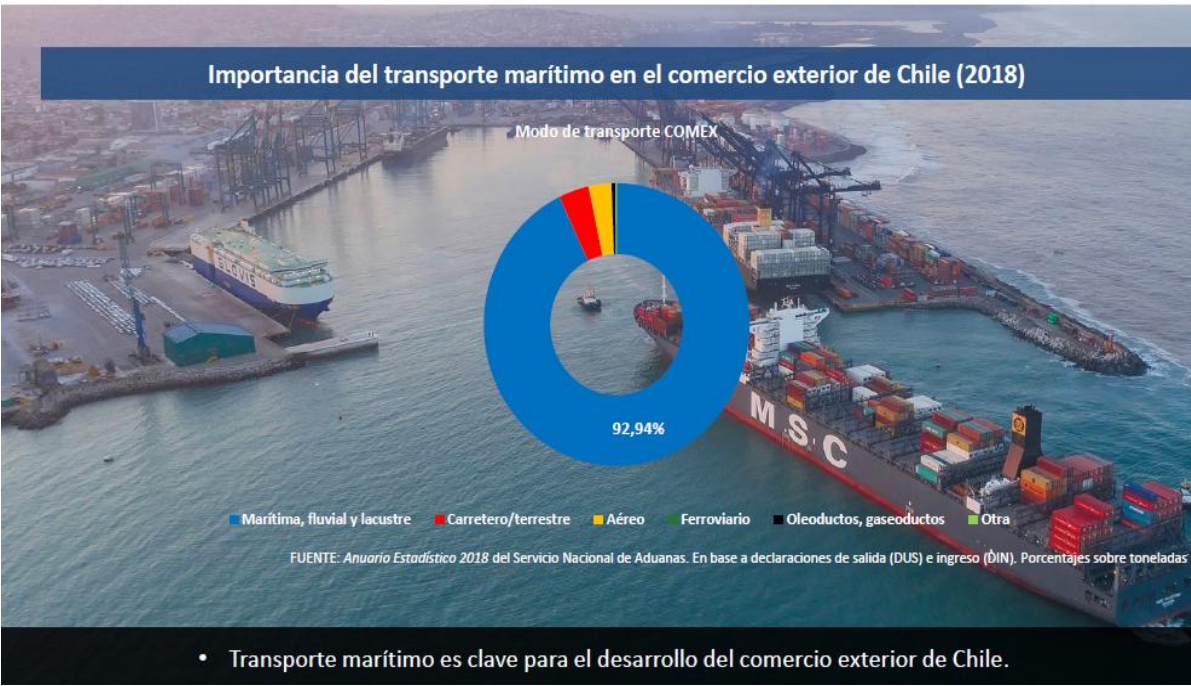
Los puertos actuales tienen, en general, más valor por la eficiencia de su cadena logística que por la eficiencia de las operaciones en el borde marítimo. Existen positivos índices en las operaciones el borde del mar, por ejemplo las

grúas, la transferencia de carga, el uso de cada metro cuadrado disponible, etcétera. Hay índices de transferencia de carga por hectárea que están bien posicionados en comparación con los valores en otros puertos, pero existen deficiencias en la medida en que se avanza hacia el interior del territorio. La cadena logística tiene aún grandes falencias lo que constituye un cuello de botella que impide crecer con la tasa que será necesaria en poco tiempo más.

Gráfica del rol clave de los puertos en el Comercio Exterior:

Descripción general del sistema portuario

Rol clave de los puertos en el comercio exterior



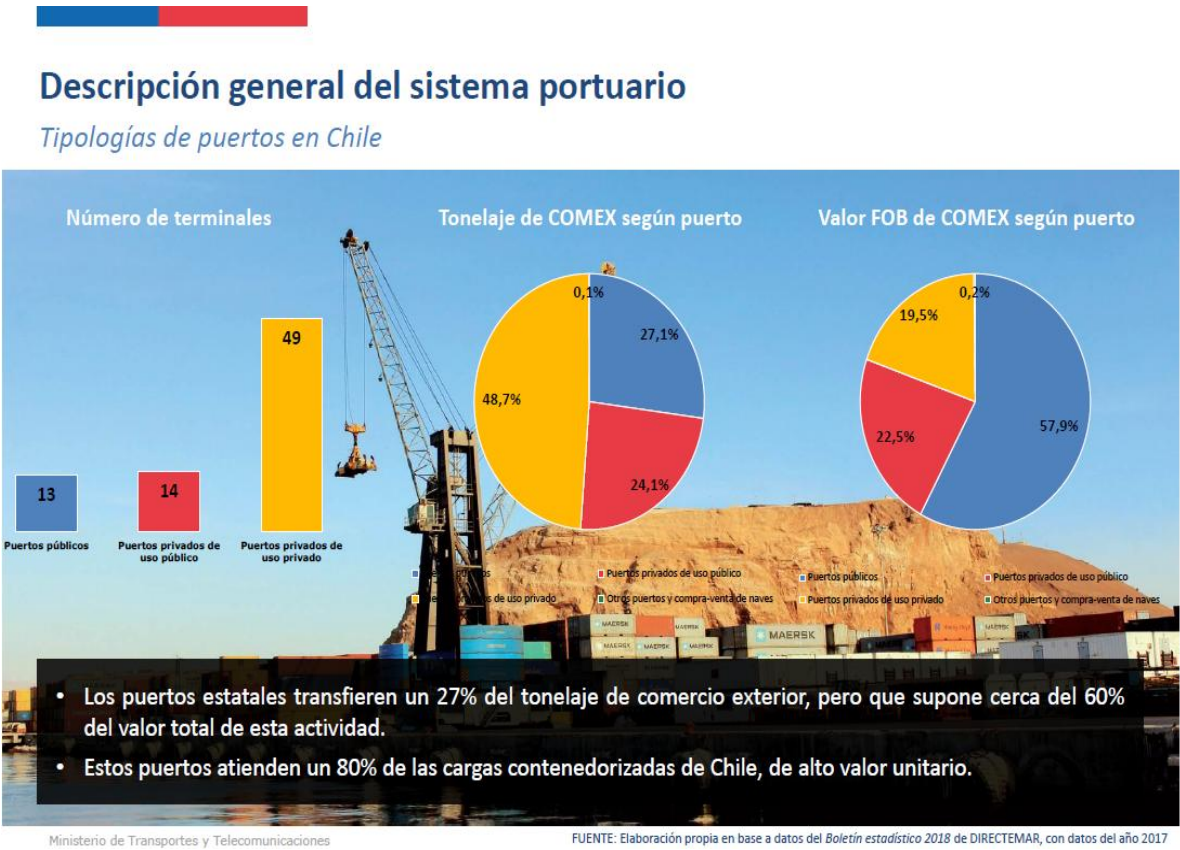
Informó que en Chile existen sesenta y dos puertos, siendo trece puertos públicos, que son los puertos del Estado, sobre los cuales existe tuición y relación legal. Catorce puertos son privados de uso público, es decir, son puertos privados contruidos para un fin privado pero que, además, venden servicios a otros usuarios. Hay cuarenta y nueve puertos privados de uso privado sobre los cuales no existe tuición, más bien, son concesiones asignadas por la Dirección General de Territorio Marítimo y de Marina Mercante (Directemar) del Ministerio de Defensa Nacional, para el uso del fondo marino con el propósito de construir esos puertos, cuya cantidad supera bastante el número de puertos públicos. En definitiva existen cuarenta y nueve puertos privados versus catorce privados de uso público y trece estatales.

Sin embargo, al comparar el tonelaje transferido en Chile aparece que el cuarenta y ocho coma siete por ciento se transfiere a través de los puertos

privados de uso privado –más o menos la mitad-, por ejemplo, que operan compañías mineras. El veinte y cuatro por ciento se transfiere en puertos privados de uso público, lo que implica que a estos puede acceder cualquier usuario que quiera comprar sus servicios como es el caso de los puertos graneleros, por ejemplo. Finalmente, el veinte y siete por ciento de las toneladas se transfiere en puertos estatales, sin embargo, cuando se ve el valor de lo transferido, el veinte y siete por ciento de toneladas equivale a casi el sesenta por ciento en valor, es decir, los productos de mayor valor se transfieren por los puertos públicos. Por tales razones este tema es relevante, porque es crítico el impacto que puede tener sobre la economía el mayor o menor nivel de eficiencia en la operación de esos puertos.

En cuanto al sistema portuario, señaló que existen distintos tipos de regulación por lo que están trabajando en superar esta separación entre puertos privados y públicos. En general el esfuerzo del Ministerio se concentra en los puertos sobre los que detentan tuición, que son los puertos públicos, pero hay un desbalance en las exigencias, en la gestión y en la planificación, pues no hay planificación conjunta. En consecuencia puede ocurrir que se realicen inversiones que se repliquen en el mismo territorio y que podrían realizarse de forma mucho más eficiente si el sistema se abordara como un conjunto.

La lámina exhibe las tipologías de puertos en Chile:



Agregó que las empresas portuarias del Estado se regulan por la ley N° 19.542, del año 1997, que es la que transformó la antigua Emporchi en diez empresas portuarias del Estado. Por ley, también, la capacidad portuaria y la operación de los terminales se concesiona y el Estado no construye infraestructura portuaria a menos que haya concesionado y no se haya adjudicado. En ese caso, el Estado queda habilitado para construir infraestructura portuaria, pero la prioridad la tienen los procesos de licitación.

En cuanto al plazo máximo de concesión es de treinta años, y estas concesiones, por ley, no pueden durar más de aquél plazo, por ejemplo en el Terminal 2, de Valparaíso, que ha sido objeto de una discusión importante, hubo un problema que generó la salida del concesionario –el abandono de la concesión–, porque como la ley fija estos treinta años que no son negociables, en la medida en que se produzcan demoras, las demoras se comen los flujos por lo que llega el momento en que el concesionario no puede seguir porque le queda un plazo con el que no alcanza a cubrir su inversión.

A diferencia de las carreteras, que tienen un plazo inicial, pero se puede renegociar, cuando se piden modificaciones, inversiones adicionales o cuando hay demora, se puede renegociar ese plazo, en este caso no, y es un tema que vale la pena discutir porque impone una rigidez importante, teniendo en cuenta que cada vez es más complejo construir puertos y los requisitos son más estrictos, de manera que los plazos se hacen más difíciles de lograr, o la recuperación de la inversión se hace más difícil dentro de este plazo que la ley deja fijo.

En cuanto al rol de la empresa portuaria toma un rol de gestor del contrato y tiene que supervisar el cumplimiento de índices de calidad, de rendimiento, la atención a todas las naves que lo requieran, y también índices de servicios que están establecidos. Hay algunos índices que son, además, gatilladores de inversión. Por ejemplo, en algunos puertos si la tasa de utilización medida durante tres meses seguidos supera un cierto nivel, el concesionario está obligado a presentar un plan de inversión para expandir capacidad.

En relación a los puertos privados, en cambio, se asignan a través de concesiones marítimas sin licitación. Es decir, un privado postula al uso del borde costero de fondo marino y a través del proceso de concesiones marítimas, en el Ministerio de Defensa, se asigna este espacio. El plazo máximo de esas concesiones es de cincuenta años, no tienen regulación tarifaria y opera el mercado abierto y en competencia, el marco legal general de la competencia. Aquí hay una diferencia importante cuando se licita un puerto del Estado, pues hay obligación de hacer consulta al Tribunal de Defensa de la Libre Competencia, sobre la factibilidad de quienes están operando puedan presentarse a nueva licitación y el tribunal estima en qué condiciones se aceptaría o no, y generalmente

la condición es que si se gana el nuevo puerto tiene que abandonar el que tiene. En el caso de los privados no hay esa restricción. Se declaran discrecionalmente como de uso público y uso privado. Es decir, un puerto privado puede dar servicio público, pero arbitrariamente puede decir que de ahora en adelante no da más servicio público porque tiene que dar prioridad a su propia operación.

La situación anteriormente descrita produce cierta incertidumbre e inestabilidad en la actividad económica de las regiones donde están instalados, porque no existe certeza a largo plazo. Los contratos en algunos casos son más largos, en general con la minería son contratos de mayor duración. En el caso de los puertos estatales, la regulación es la ley N° 19.542, y hay además una serie de otros cuerpos legales relacionados con la gestión portuaria para la planificación, por ejemplo, desarrollar los planes estratégicos de puerto para las inversiones, las coordinaciones, gestión de los planes de inversión, para las licitaciones, la ley de concesiones. Este cuerpo legal entrega el marco de acción respecto de los puertos del Estado.

Agregó que han existido situaciones en que a partir de la revisión del contrato han encontrado que el Estado posee muy pocas herramientas para gestionar situaciones de crisis, y el concesionario queda prácticamente dueño de la situación, quedando bajo la voluntad del concesionario. Al momento de revisar la mayor parte de los contratos de concesión iniciales, de casi todos los sistemas concesionados, las restricciones eran menores porque había más incertidumbre de que se presentaran ofertas, se hacía más atractivo para que llegaran los capitales, pero dado que ahora es un mercado maduro, que Chile es un país atractivo para invertir, que en general cuando se ofrecen concesiones de infraestructura existe una abultada cantidad de oferentes, creo estiman necesario que en un plano distinto en podrían perfeccionar el rol del Estado en la gestión del contrato de concesión y hacerlo más exigente, para que éste cuente con herramientas, porque finalmente el puerto es propiedad del Estado, y no propiedad del privado. El privado lo administra, y administra además un servicio público que tiene que estar continuamente disponible.

En relación a las principales características y asimetría existente, las asimetrías son importantes, por ejemplo, está el puerto estatal Talcahuano San Vicente y los puertos privados de Lirquén y Coronel, que se encuentran en la misma región, atienden cargas similares, pero los dos están sujetos a reglas distintas en el mismo mercado. Existen índices operacionales que deberían ser objeto de revisión con más detalle y asegurarse de que los rendimientos y las estructuras de costo sean equilibrados en un mercado que están compitiendo. En cuanto al arbitraje regulatorio, hay brechas regulatorias y se requiere una regulación para el mercado que por lo menos asegure condiciones equilibradas y competitivas, mientras más competitivas mejor. Luego, existen demandas por

infraestructuras complementarias, donde los puertos privados se encargan de construir el puerto, pero justo después comienza la demanda por la carretera, porque hay que perfeccionar la cadena logística, y ese costo lo asume el Estado.

Existen algunos modelos que pueden ser posibles de explorar, como en España, particularmente en Barcelona al concesionario del puerto se le da también parte de la concesión de la carretera. Entonces, él se hace cargo de la eficiencia logística completa, estimó un modelo posible de explorar, con las prevenciones que uno puede tener, pero también ayuda a que se resuelva el puerto con su conectividad interna juntos, porque lo que existe ahora es que crecen y crecen los puertos, congestionando las carreteras, y el Estado no tiene cómo acompañar ese crecimiento, y finalmente la eficiencia de orilla de mar no va acompañada con la eficiencia hacia el interior, y es precisamente lo que se está tratando de promover fuertemente.

Enfatizó que Chile posee una cantidad enorme de costa, pero tiene muy pocas aguas abrigadas, aptas para puertos. Entonces, es necesario ser eficientes en el uso de esas aguas abrigadas, y abrigar aguas tiene un costo altísimo. El espigón que abriga aguas en Valparaíso se construyó en 1912, y tiene más de cien años, es una obra visionaria y el costo de esas infraestructuras es inmenso. Por consiguiente, utilizar ineficientemente las bahías aptas para puertos tiene un costo grande para el Estado y por sobre todo de uso alternativo de los recursos.

Expresó que la ley llamada de modernización del sector portuario estatal se publicó en el año 1997 -son diez empresas estatales las que se generaron- estableciendo principios e imponiendo mandatos a los directores. Los directorios de los puertos del Estado tienen las mismas responsabilidades que un director de una sociedad anónima, es decir es un trabajo que conlleva responsabilidades estratégicas, pero también administrativas y personales de patrimonio personal de profundo alcance. Por eso, pertenecer a un directorio de un puerto tiene implicancias graves, en caso de no realizar una buena gestión.

La ley también establece las atribuciones para el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, fija un rol subsidiario respecto de los frentes de atraque, el hecho de que el Estado puede construir, pero concesiona, y solo construye si la concesión no se adjudica, además, impide –y este es un tema muy importante- a cualquier empresa portuaria donar o prestar servicios gratuitos, por tanto cuando, por ejemplo, por distintos proyectos, se pide acceso a un recinto portuario, para construir algo, la empresa no puede entregarlo a título gratuito, y ello en determinadas ocasiones genera roces con la comunidad y con los gobiernos locales.

Por ejemplo en la empresa portuaria de Iquique existe un frente de atraque, N° 1, multioperado, este frente no es operado por el Estado, y cuando se habla de plazos es que están concesionados en ese plazo; y cuando son multioperados es que no se han concesionado. No es que lo opere la empresa portuaria, sino que lo pone a disposición, pero subcontrata a alguien que presta los servicios: una empresa de muellaje, etcétera, arma como el set de servicios que tienen que funcionar, pero no es que la empresa lo opere. La empresa siempre sigue administrando los contratos. Por tanto existe un terminal que está concesionado hasta 2030 y un frente de atraque N° 1, donde la expectativa de la empresa es licitarlo tan pronto como sea posible.

Por otra parte, Antofagasta es un caso muy interesante de analizar, no solo por la empresa portuaria de la misma, que tiene un muelle multioperado, es decir, no concesionado, y tiene también una concesión hasta 2033, pero Antofagasta está muy cerca de la bahía de Mejillones, y en Mejillones hay una diversidad de puertos privados, de uso privado, y puertos privados de uso público y, además, la empresa portuaria de Mejillones, que es propiedad de Codelco. No está dentro de las empresas portuarias estatales. Para todos los efectos opera como una empresa privada que concede también su frente de atraque. A su juicio, aquí se genera una distorsión, porque no es claro cómo opera cada uno, hay una industria, de exportación minera que, dependiendo de por qué puerto opera, puede tener costos distintos, eficiencias distintas. El mismo puerto de Mejillones, a veces, tiene problemas con Codelco, a pesar de que Codelco es su dueño, porque tiene un concesionario, el cual optimiza su negocio y su contrato – que es su obligación, además-, pero a veces fracciona o posterga por la carga de Codelco.

Coquimbo es un puerto más pequeño, hay un terminal concesionado hasta el año 2032. Valparaíso y San Antonio son los que concentran la mayor parte de la carga nacional, hay una concesión Pacífico Sur, TPS, que tiene duración hasta el año 2030. El terminal Cerros de Valparaíso es el que está previsto de 2013 hasta 2043. Hay una parte que es un terminal existente, que están operando, y esta concesión incluía el desarrollo del terminal 2, cuyo concesionario acaba de ejercer su cláusula de salida. Quedan dieciocho meses en que se puede retractar de esa salida si es que se resuelve, por ejemplo, la Resolución de Calificación Ambiental. En este caso, lo que decidió fue que la empresa portuaria de Valparaíso toma la titularidad para seguir adelante con ese proceso, porque, no es posible no tener la capacidad portuaria en los años en que se va a necesitar, y no hay ninguna posibilidad de empezar un proyecto nuevo para llegar a ese plazo.

El puerto de San Antonio es el que mueve más carga en Chile, STI hasta 2025; Puerto Panul es un granelero que tiene grandes volúmenes, se ve un

puerto pequeño, pero moviliza grandes volúmenes. Después, está el muelle Policarpo Toro, que es un sistema multioperado, todavía no es parte de concesiones. Además, está el gran proyecto de desarrollo portuario, que más que duplica la capacidad actual. Después, San Vicente y Talcahuano, en la Región del Biobío, hasta 2030. Hacia la región austral, desde Puerto Montt hasta Puerto Chacabuco, la Empresa Portuaria Austral, empresa portuaria de Punta Arenas, ninguno está concesionado, todos están preparando algún tipo de concesión. El tipo de servicio que brindan tiene que ver con la acuicultura y con el abastecimiento de distintas industrias de la zona. El transporte en esa zona es de carácter más marítimo; además, tienen mucho servicio de conectividad. Se está tratando de separar de alguna forma los muelles de conectividad, que son de pasajeros, en su localización y en su operación, del puerto industrial, que son usos muy distintos y de requerimientos muy distintos. Por ejemplo, en Puerto Montt el puerto está en el centro, al lado del terminal rodoviario, lo que es muy insólito. Hay un terreno en Punta Panitao donde se debería instalar con una vocación industrial, independientemente de los pasajeros. Se trata de zonas que tienen una vocación turística, que también está previsto desarrollar.

Hizo hincapié en la actual aprobación de la ley de cabotaje para naves de más de cuatrocientos pasajeros, se abre un mercado turístico nacional, donde las personas podrían ir, por ejemplo, desde Valparaíso a Punta Arenas en tramos nacionales, usando la capacidad que tienen disponibles estas naves. Se abre una veta turística importante y para ello se requiere una infraestructura adecuada.

Por su parte, la ley establece que el objetivo central es incrementar la inversión en infraestructura, promover la competencia al interior y entre puertos y mejorar la eficiencia operacional de los terminales. Solo esos tres objetivos podrían dar para analizar todo el sistema portuario nacional y en todos ellos necesitamos trabajar mucho. En cuanto al resguardo de la libre competencia, esos resguardos están muy bien definidos para los puertos del Estado, pero, a nuestro juicio, débilmente controlados para los puertos privados. Las empresas portuarias pueden realizar otras inversiones que tengan que ver con su objeto social y que estén definidos en su plan maestro. Una de las piezas importantes de la ley de puertos es que obliga a las empresas a presentar planes maestros; es decir, una planificación de largo plazo, con un calendario referencial de inversiones.

Respecto del rol de la autoridad portuaria, en Chile no existe la figura de autoridad portuaria. En muchos países sí y es la autoridad encargada de regular el funcionamiento de zonas y servicios portuarios. Acá no está definida en esta ley, pero, en los hechos, las empresas portuarias ejercen ese rol, toda vez que son las que gestionan la coordinación entre servicios públicos, las que controlan los contratos de concesión, las que resuelven problemas, si es que hay algún tipo de

conflicto, en fin, ejercen ese rol. Así, la Compañía Portuaria Mejillones, en la bahía Mejillones, adopta ese rol de autoridad portuaria, pero no está definido.

Se exhiben las principales características y asimetrías del sistema portuario:



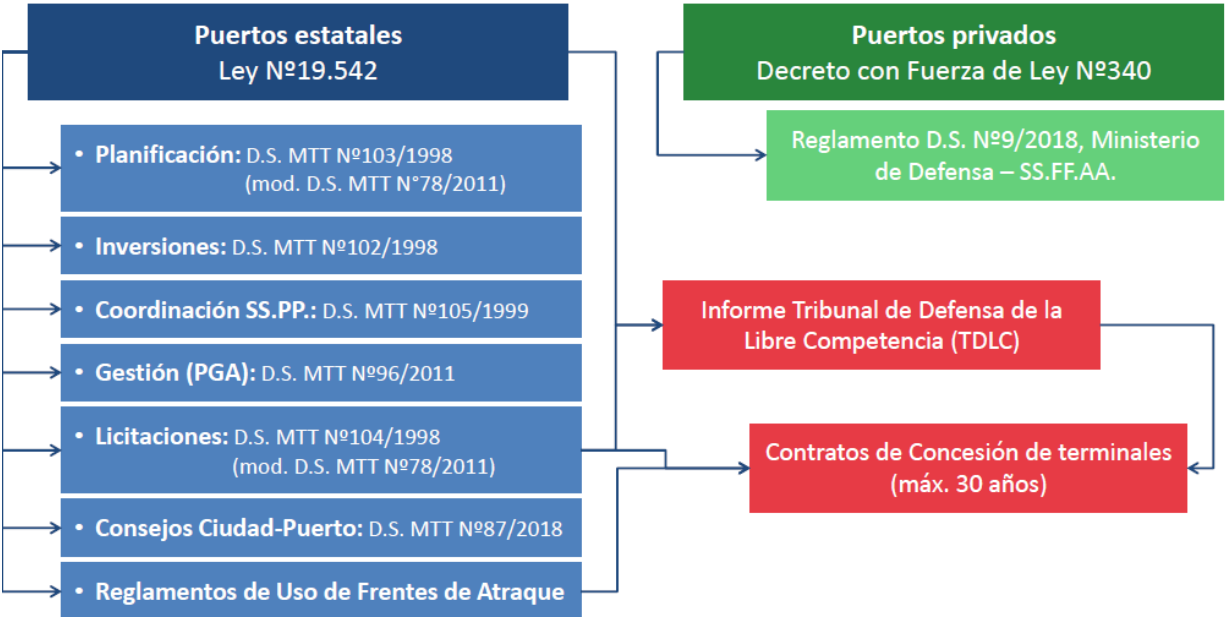
Descripción general del sistema portuario

Regulación del sistema portuario. Principales características y asimetría existente

Empresas portuarias estatales (Puertos públicos)		Puertos privados	
Ley Nº19.542 (1997)		Decreto con Fuerza de Ley Nº340 (1960)	
• Terminales concesionados a privados mediante licitación pública		• Solicitud de concesión marítima sin licitación y sin obedecer a una lógica de uso eficiente de las bahías	
• Plazo máximo de concesión de 30 años		• Plazo máximo de concesión de 50 años	
• Obligados a prestar servicios sin discriminación, de forma continua y bajo estándares de servicio		• Prestan servicios sin regulación tarifaria, definidos sólo por marco legal general	
• Están declarados todos, por ley, como:		• Pueden declararse discrecionalmente como:	
De uso público		De uso público	De uso privado

Descripción general del sistema portuario

Regulación del sistema portuario. Principales características y asimetría existente



Agregó que los puertos tienen terminales concesionados y no concesionados, pero también tienen una serie de espacios comunes, de almacenamiento, y para ello, al igual que en un edificio, tienen un administrador que se encarga de las cosas básicas, domésticas, desde la mantención y limpieza. La empresa portuaria es la que gestiona eso. Los directores tienen definida su dieta y responden solidariamente de los perjuicios causados en la empresa por sus actuaciones dolosas o culpables, en cuyo caso responden con su patrimonio. Esas son advertencias que, tal vez, deberían estar formuladas mucho más explícitamente cuando se invita a alguien a ser director.

En relación al tema de las competencias está principalmente supervisado por el Tribunal de Defensa de la Libre Competencia. Al tribunal se le hacen las consultas, es el que establece las condiciones en cada uno de los puertos, lo que se ha cumplido con bastante rigor, entre otras cosas, por las razones que he indicado anteriormente. Las inversiones realizadas hasta ahora, entre en 2010 y en 2017, alcanzan a la suma de mil doscientos noventa y uno millones de dólares acumulados en inversiones en el sistema portuario estatal, lo cual da cuenta de la magnitud de los proyectos que se necesitan abordar.

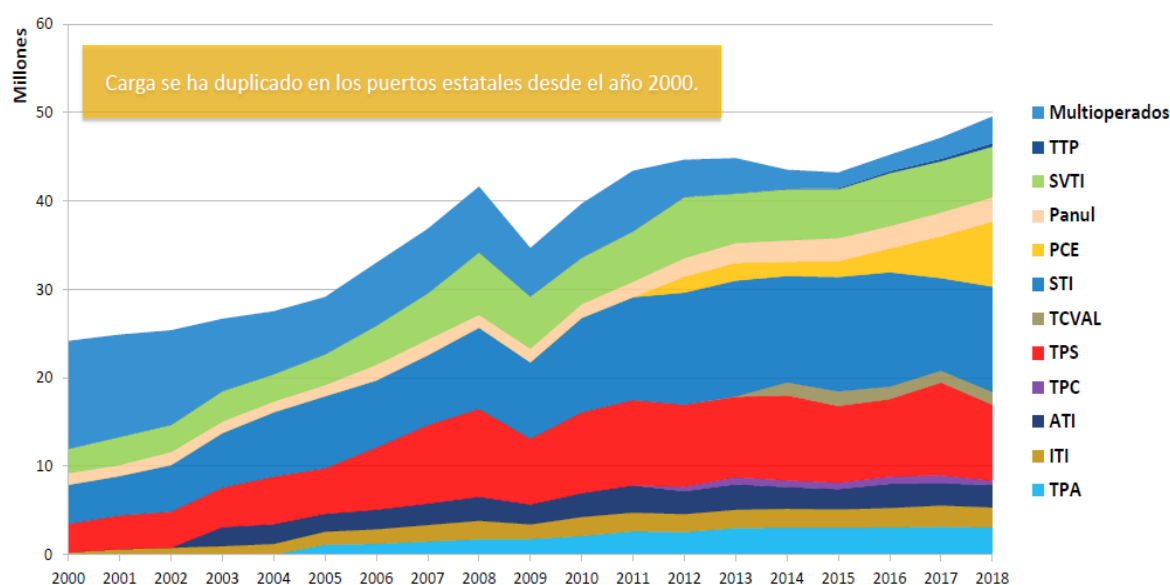
Una de las interrogantes que se plantea es ¿En qué se han gastado y a qué se han destinado estos fondos? En adquisición de equipos adaptados a una demanda creciente que puede movilizar, por ejemplo, las grúas pórtico que han cambiado la estructura, acompañado de las tendencias que se observan en el mundo, es decir, de barcos con mayor capacidad de carga. Existe una tendencia clara y universalmente reconocida para aumentar el tamaño de las naves para buscar justamente la eficiencia del transporte de carga; más del noventa por ciento de la carga en el mundo se transporta por mar. Entonces, buscar eficiencia de carga tiene un impacto positivo, las naves han crecido buscando esta eficiencia y, por lo tanto, lo que hace es que se invierta más en infraestructura de puerto. El problema es que se moviliza la misma carga; en el fondo, no crece en escalón, solo crece la inversión de la infraestructura, pero sí va creciendo el aumento de carga, por tendencia

Hizo hincapié en una restricción importante -en el territorio chileno hay áreas que ya se han abrigado o que están operando como puerto- debido a la configuración geográfica el poco espacio de respaldo, una restricción casi insalvable por razones de la naturaleza; entonces, se debe estudiar ver de qué forma se resuelve. Por ejemplo, en Valparaíso se ha resuelto con una zona auxiliar en la ZEAL, mientras que San Antonio tiene áreas de almacenamiento hacia el interior.

Inversiones relajadas y mejora de la eficiencia de las operaciones:

Empresas Portuarias estatales de la Ley Nº19.542

Inversiones realizadas y mejora de la eficiencia de las operaciones



Lo que muestra el gráfico es la proporción de cada uno de los puertos y la evolución en el tiempo. Se ve cómo los puertos multioperados, que son los de la primera franja, van disminuyendo en proporción en el tiempo. Por ejemplo, a principios de 2000, fue la mayor proporción, y toman presencia los demás terminales con STI, que es San Antonio Terminal Internacional, con la mayor proporción -de color azul en el centro-; luego, Puerto Central, que es una de las últimas concesiones, de color amarillo. Es el puerto que acaba de comprar Dubai Ports, que lo compró al grupo Matte. Es una concesión completa que compraron, se observa que tiene una proporción importante de participación.

En consecuencia, es importante tener el control de cómo esa transferencia va a operar, qué implicancias puede tener, cuántas inversiones adicionales deberían hacer y cómo afecta al sistema portuario nacional. Existen otros como TPS de Valparaíso, (franja roja gráfico).

Como se ve está dentro de las tres más importantes; y San Vicente, que tiene una proporción que ha ido aumentando en el tiempo. TCVAL, es una proporción muy pequeña, que está operando actualmente, y las empresas que están en la zona austral mantienen la misma proporción en el tiempo, no han crecido significativamente. Por lo tanto, es de esperar que puedan aumentar sus servicios a través de los cruceros y del transporte de pasajeros.

Respecto de las facultades del Ministerio en el sector portuario, hay tres tipos: funciones de políticas sectorial, algunas administrativas relativas a las empresas portuarias; por ejemplo, aprobar los planes de inversión, y revisión de autorizaciones respecto de los directorios:

Facultades del MTT respecto del sector portuario

Roles del MTT y el Sistema de Empresas SEP

MTT

La Autoridad Sectorial en POLÍTICA Y PLANIFICACIÓN DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE

- Es el canal de relacionamiento de las EE.PP. con el Gobierno.
- Tiene funciones de política sectorial y potestad reglamentaria respecto de las EEPP.
- Autorizaciones relativas a ciertas materias de los Directorios de las EE.PP.
- Opinión respecto de Planes Maestros, Memorias explicativas, Bases de Licitación para concesiones portuarias.

Sistema de Empresas SEP

Organismo técnico asesor del Estado en el control de gestión de las empresas, incluyendo la facultad de proponer integrantes de los Directorios.

- Validación de las declaraciones fundamentales, de misión y área de negocios.
- Revisión e informe de los planes estratégicos de las empresas, considera para ello la política sectorial.
- Revisión e informe de los proyectos de presupuestos anuales.
- Informes sobre el avance de los proyectos y del cumplimiento de los indicadores de gestión de las empresas.
- Evaluación económica de algunos proyectos.
- Revisión de los Planes de Gestión anuales (PGA).

En cuanto a las funciones de política sectorial, la ley N°19.542, artículo 50, establece exactamente qué le corresponde al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, por ejemplo, si se lee la lista, proponer los planes estratégicos; en 2013, se publicó el Plan Nacional de Desarrollo Portuario con una mirada hasta el año 2025 de las tendencias de demanda y los potenciales proyectos que se podrían desarrollar.

Cada vez se ha ido convergiendo más el trabajo entre las empresas portuarias y el equipo del Ministerio, es más la División de Desarrollo Logístico es de formación bastante reciente; en el año 2010, había una Unidad Marítima Portuaria en el Ministerio que, literalmente, era una unidad, era una persona, claramente era insuficiente y comenzaron a otorgarle mayor presupuesto. Actualmente es una División de Desarrollo Logístico que tiene más de veinte profesionales especialistas en transporte de carga por ferrocarril, puertos y carreteras.

En cuanto al sistema de información estadística del sector portuario, han creado un observatorio trabajado con el International Transport Forum para que otorgue un respaldo para la creación de este tipo de herramientas, han traído

comisiones de especialistas que vienen, por ejemplo, por dos o tres días, y hacen un barrido de todo, hablan con la gente de las empresas y entregan un informe técnico respecto de cuál es el tamaño de nave que es más probable que opere en Chile, con lo cual se puede afirmar el desarrollo portuario.

Sobre las facultades del Ministerio, en la misma ley N° 19.542, artículos 11 y 22, se otorga a la cartera bastante poder de acción respecto del desarrollo de los recintos portuarios. Por ejemplo, puede fijar y modificar el recinto portuario, otorgando la posibilidad de intervenir e interactuar fuertemente con los directorios y las empresas portuarias.

Existe autorización para enajenar y gravar bienes inmuebles ubicados en los recintos portuarios, y aprobar o rechazar Reglamentos de Uso de Frentes de Atraque, aquello también impacta fuertemente en la coordinación y en el funcionamiento interno de los puertos, con atribuciones para definir el recinto portuario y la forma en que opera, como reglamento interno, pero siempre en coordinación con la empresa portuaria y con Directemar, que es un actor relevante en este caso.

En relación al Sistema de Empresas Públicas, este vela, principalmente, por el interés del Estado como inversionista en estas empresas públicas. Es una especie de *holding* de empresas y debe asegurar un adecuado gobierno corporativo, los retornos de esas empresas y la eficiencia operacional. Por tanto el trabajo del Ministerio es en conjunto con el Sistema de Empresas Públicas, es más difícilmente se adoptan decisiones sin discutirla antes con el SEP, porque se requiere de su experticia con una excelente relación y un muy buen flujo de trabajo.

En cuanto a la secuencia histórica del desarrollo del sistema portuario estatal, del año 1960 al año 1997, que es la ley N° 19.542. En 2000, se inicia la primera ola de concesiones y por eso varios de los puertos terminan el 2030. En 2008, se inician las operaciones de ZEAL, y la segunda ola de concesiones ocurrió en el 2011. En 2014, entró en operación el ZEAP, que es equivalente al ZEAL pero en Arica, y, después, en 2019, hubo una tercera ola de concesiones que incluyó a estos puertos de gran escala y aquí se incorpora no solo la concesión del puerto, sino la concesión de toda la red logística o el desarrollo con fondos públicos de eso mismo.

Avances y líneas de acción

Desarrollo del sistema portuario estatal. Secuencia histórica



Hay un rol articulador del Ministerio, lineamientos y coordinación para empresas portuarias y otros actores. El 2010 se armó el equipo técnico, el 2011 se crea la Comisión Nacional para el Desarrollo Logístico (Conalog).

Avances y líneas de acción

Desarrollo del sistema portuario estatal. Políticas de Estado



Esto ha sido difícil, porque son muchos los organismos que intervienen en la gestión portuaria, en la operación, entre ellos, el SAG, Aduanas, Directemar y actores privados como los agentes de aduana; se llega hasta diez u once actores distintos y cada uno con sus reglas, con sus horarios. Ha costado consolidar y la Conalog fue el primer esfuerzo. El 2015 se consolidó esta visión de red en la planificación portuaria, incorporando todos los elementos como también la visión de medio ambiente, de conectividad, los sistemas de información y de coordinación. La Conalog ha ido consolidándose y evolucionando. Actualmente, es un comité de ministros presidido por el ministro de Transportes. Están los ministerios de Hacienda, de Obras Públicas, de Economía y los presidentes del SEP y de la Comisión Nacional de Innovación para el Desarrollo. Actualmente la Conalog forma parte del Comité de Ministros de Desarrollo Económico en que hay obligación de asistir, existiendo una continuidad de trabajo.

En cuanto al Programa de Desarrollo Logístico, está organizado internamente para abordar todos los modos, como el transporte por camión, que tiene especialistas para uno de ellos; transporte ferroviario y marítimo; un área portuaria dedicada a la operación de puertos, y algunos proyectos especiales que tienen que ver, por ejemplo, con los sistemas de información, la automatización de procesos, el observatorio, la Ventanilla Única Marítima, Vumar.

Programa de Desarrollo Logístico del Ministerio:

Avances y líneas de acción

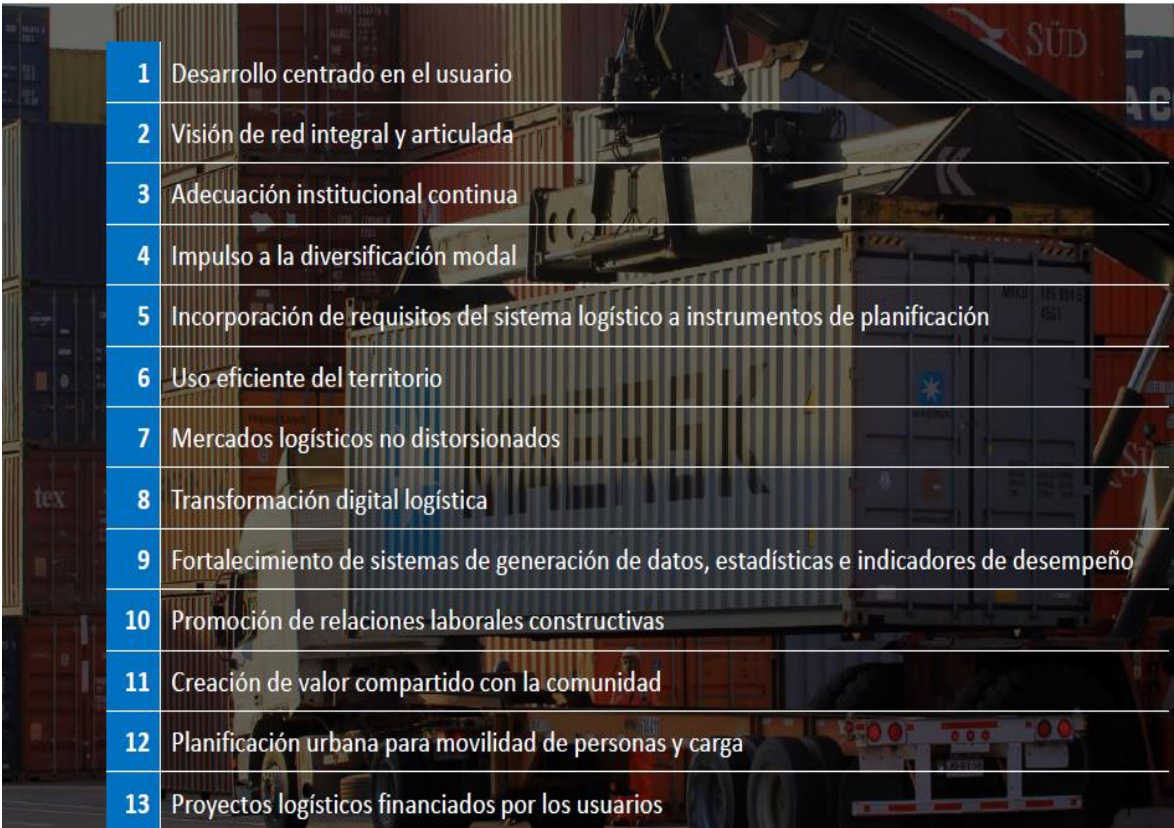
El Programa de Desarrollo Logístico del MTT



Respecto de los lineamientos estratégicos, existen varios, por ejemplo el número siete, sobre mercados logísticos no distorsionados, es un gran desafío, como asimismo el uso eficiente del territorio. Cada uno de ellos es un tema muy central, y capaz que haya una lista inspiradora para este grupo de temas que debieran ser abordados, si se quisiera revisar el actual marco legal.

Avances y líneas de acción

Lineamientos estratégicos para la logística. ¿Cómo se analiza el sector?



1	Desarrollo centrado en el usuario
2	Visión de red integral y articulada
3	Adecuación institucional continua
4	Impulso a la diversificación modal
5	Incorporación de requisitos del sistema logístico a instrumentos de planificación
6	Uso eficiente del territorio
7	Mercados logísticos no distorsionados
8	Transformación digital logística
9	Fortalecimiento de sistemas de generación de datos, estadísticas e indicadores de desempeño
10	Promoción de relaciones laborales constructivas
11	Creación de valor compartido con la comunidad
12	Planificación urbana para movilidad de personas y carga
13	Proyectos logísticos financiados por los usuarios

En resumen, los principales logros alcanzados hasta ahora son los siguientes:

- En cuanto a la aplicación la ley N° 19.542. Se ha fortalecido el rol del Ministerio desde 2010 hasta ahora con una capacidad.
- Ha habido un fortalecimiento de los roles de autoridad.
- Han incorporado la sostenibilidad como uno de los conceptos que no estaba presente hasta ahora en la planificación portuaria, y
- Adaptaciones para la operación eficiente.

3.2.- Subsecretario Hacienda señor Francisco Moreno Guzmán:²

Realizó una presentación en relación con la ley N° 19.542, que moderniza al sector portuario estatal, y afirmó que como Ministerio sólo se encuentran mencionados en dos artículos. Con anterioridad a la ley N° 19.542, el sector portuario estatal se encontraba completamente desactualizado. Entre otros temas, las circunstancias que originaron la necesidad de una modernización fue que el modelo de la época no lograba responder ante el aumento de la capacidad de las naves, la mayor rapidez del flujo de las mercancías, la necesidad de disminuir los tiempos de operación en los puertos y la modernización de la transferencia de carga, entre otros aspectos.

Así, dada la importancia de la actividad portuaria para el desarrollo del país, el proceso de modernización diseñado en 1997, tuvo como ejes principales, primero la descentralización; segundo, la promoción de la inversión privada en infraestructura portuaria; tercero, mejorar la eficiencia operacional de los terminales, y, por último, la competencia tanto entre puertos como al interior de los mismos.

Ministerio de Hacienda – Gobierno de Chile

Ley N° 19.542 y Empresas Portuarias

Objetivos de la ley

- Impulsar y dinamizar el proceso de inversión en infraestructura, tecnología y gestión portuaria.
- Promover la competencia en el sector.

Lo anterior, para mejorar la posición competitiva del comercio exterior chileno. P

Pilares de la ley:

- Descentralización de EMPORCHI en 10 empresas portuarias estatales.
- Participación de los privados en el desarrollo de los puertos estatales.

El objeto principal: la administración, explotación, desarrollo y conservación de sus puertos y terminales, así como de los bienes que posean, incluyendo todas las actividades conexas necesarias, pudiendo cumplir este objetivo directamente o a través de terceros.

Destaca el rol estratégico de las empresas portuarias que es atraer inversión privada y crear condiciones favorables para el desarrollo de mayores niveles de competencia en el sector.

² Apoyó su exposición en presentación contenida en el siguiente link:
https://www.camara.cl/trabajamos/comision_listadodocumento.aspx?prmID=2201

En consecuencia, se crearon diez empresas portuarias autónomas continuadoras de la antigua Empresa Portuaria de Chile, Emporchi, con la responsabilidad de desarrollar la actividad portuaria en sus respectivas zonas, para lo cual se les dotó de autonomía y patrimonio propio:

Ministerio de Hacienda – Gobierno de Chile

Empresas portuarias estatales

	Ciudad	Nombre	Concesión
Arica	Empresa Portuaria Arica	Terminal Puerto Arica S.A. Soc. Marítima Comercial SOMARCO Ltda.	
Iquique	Empresa Portuaria Iquique	Iquique Terminal Internacional S.A.	
Antofagasta	Empresa Portuaria Antofagasta	Antofagasta Terminal Internacional S.A	
Coquimbo	Empresa Portuaria Coquimbo	Terminal Puerto de Coquimbo S.A.	
Valparaíso	Empresa Portuaria Valparaíso	Terminal Pacífico Sur Valparaíso S.A. Terminal Cerros de Valparaíso S.A. ZEAL Sociedad Concesionaria S.A.	
San Antonio	Empresa Portuaria San Antonio	San Antonio Terminal Internacional S.A. Puerto Central S.A. TERQUIM S.A. PUERTO PANUL S.A.	
Talcahuano	Empresa Portuaria Talcahuano-San Vicente	Talcahuano Terminal Portuario S.A. San Vicente Terminal Internacional S.A.	
Puerto Montt	Empresa Portuaria Puerto Montt	No Hay	
Puerto Aysén	Empresa Portuaria Chacabuco	No Hay	
Punta Arenas	Empresa Portuaria Austral	No Hay	

Expresó que cada empresa es dirigida por un directorio sujeto a las reglas de las sociedades anónimas abiertas. El Estado, como propietario de los puertos, se relaciona con los directorios a través del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y el *holding* que constituye el Sistema de Empresas Públicas, SEP. Destacó que el SEP realiza el control de la gestión de las empresas portuarias respecto del cumplimiento de las metas, a los planes de inversión y, por último, a la supervisión del gobierno corporativo.

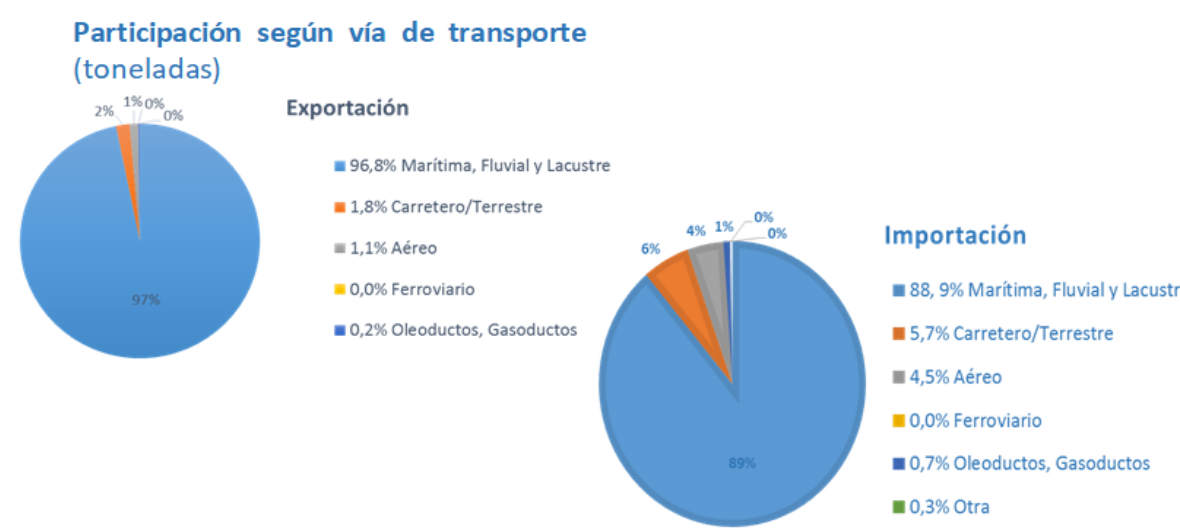
Durante 2018, las exportaciones a nivel nacional presentaron un aumento de un 11.7 por ciento respecto del año anterior. Solo en exportaciones, la vía marítima sigue siendo la más utilizada, movilizand

La relevancia del sector portuario para el desarrollo nacional y regional es evidente y así lo demuestran los siguientes antecedentes:

Ministerio de Hacienda – Gobierno de Chile

Relevancia del sector portuario para el desarrollo nacional y regional

Movimiento marítimo

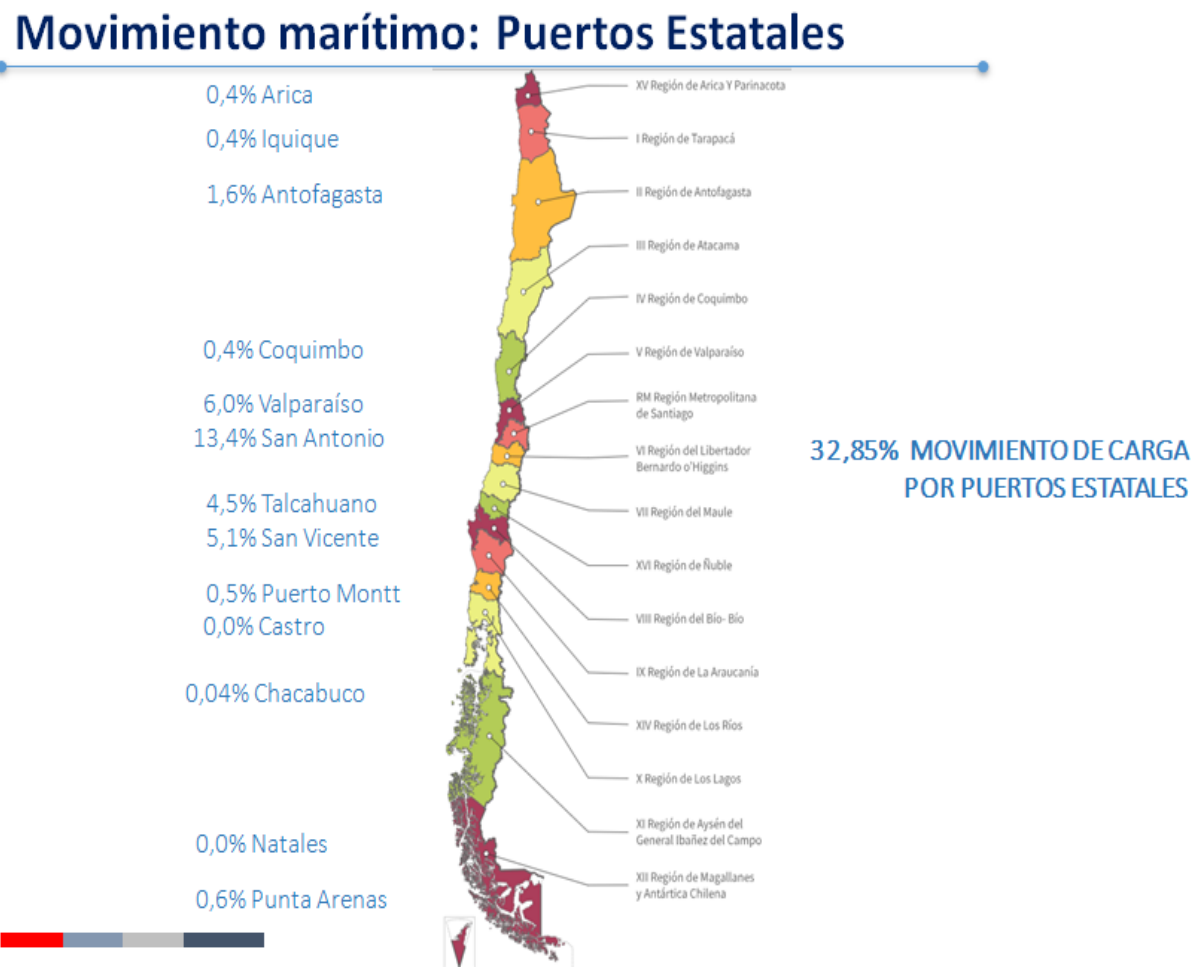


Por otro lado, los principales países compradores de productos nacionales, en primer lugar, lo ocupó China, con un 32.4 por ciento de participación, seguido por Estados Unidos y Japón, con un 14.2 y un 8.8 por ciento, respectivamente. Todos ellos con conexión directa vía marítima. Esto es importante destacar, ya que solo estos tres países acumularon el 55.4 por ciento del total de las exportaciones chilenas, lo que es equivalente a 42.197 millones de dólares durante 2018.

En materia de importaciones, el 88.9 por ciento de las toneladas internadas al país se realiza vía marítima, lo que en monto CIF equivale al 78 por ciento de las importaciones, esto es, 53.972 millones de dólares.

En relación al movimiento de la carga en cada uno de los puertos estatales, se grafica en la lámina. El 32.85 por ciento del movimiento de carga vía marítima ocurre a través de los puertos estatales. Lidera este *ranking* San Antonio, con un 13.4 por ciento, seguido por Valparaíso, San Vicente y Talcahuano. De esta forma, las 10 empresas portuarias cuentan con autonomía en su gestión y patrimonio propio, de duración indefinida, y se relacionan con el gobierno a través

del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Estas empresas se rigen por la ley N° 19.542 así como las regulaciones aplicables a las sociedades anónimas abiertas. De hecho, entregan periódicamente los estados financieros a la Comisión para el Mercado Financiero, CMF.



Al ser empresas del Estado, creadas por ley, el Ministerio de Hacienda aprueba su presupuesto anual mediante decreto, de manera posterior a la evaluación que hace el Congreso Nacional; identifica los proyectos de inversión, dispone del retiro de utilidades y autoriza la contratación de deuda. Es de suma importancia dejar en claro que dice relación con el pago de impuestos tanto territoriales como de patentes comerciales a los municipios en cuestión.

Destacó que un elemento importante en beneficios asociados a la función portuaria corresponde a los beneficios en recaudación de impuestos. Así, antes de la ley, la empresa estatal se encontraba exenta del pago de estos impuestos, pero ahora existe un beneficio específico en materia de recaudación, tanto para el gobierno central como para el local. Por ejemplo, en materia de contribuciones, al año 2018, se recaudaron 6.653 millones de pesos, y en patentes

comerciales municipales la suma de 2.222 millones. La sumatoria entre contribuciones de bienes raíces y patentes comerciales municipales, llegó a un total, en 2018, de 8.875 millones de pesos.

Uno de los desafíos de la modernización portuaria han sido los avances en materia aduanera, como la implementación de procedimientos que faciliten los flujos de comercio sin afectar la adecuada fiscalización y control del Servicio Nacional de Aduanas. Así, en este último tiempo, se destaca la interconexión Aduana-Puerto, la que permite el control automatizado del ingreso de cargas de exportación a las zonas primarias portuarias a través de la interoperabilidad de los sistemas informáticos de Aduanas y terminales portuarios, dándole mayor trazabilidad a la carga de exportación y mejora los datos para la fiscalización.

En relación con los beneficios de esta interconexión, y solo a modo referencial, vale la pena señalar algunos de ellos, donde destacan la reducción de los tiempos de ingreso, la eliminación de burocracia innecesaria, al minimizar trámites administrativos, que los estamos desarrollando a través de varios programas, uno de ellos es de facilitación de comercio desde el Ministerio de Hacienda, que engloba a Sicex y el programa de Exportación de Servicios, y, por último, entregar herramientas de apoyo para la fiscalización en línea, entre otros.

Ministerio de Hacienda – Gobierno de Chile

Empresas Portuarias Estatales de la ley N° 19.542

Beneficios

Interconexión Aduana-Puerto

- Lograr interoperabilidad de sistemas entre Aduana y Empresas portuarias o Terminales.
- Controlar los ingresos físicos de carga de exportación a zona primaria, generando como consecuencia una base de datos con identificación de unidades de transporte.
- Reducción de tiempo de ingreso.
- Minimizar los trámites administrativos asociados.
- Optimizar recursos.
- Entregar herramientas de apoyo para la fiscalización en línea, aprovechando la integración de los sistemas.
- Análisis previo de información.
- Mayor trazabilidad de la carga.

En relación con los ingresos a las ciudades de los puertos. Hay una propuesta a ese respecto, que en el proyecto de ley de modernización tributaria, dentro de la negociación que han sostenido con los diputados no oficialistas, se ha comprometido que a los 30 días de aprobado el proyecto de ley de modernización tributaria, o al 30 de octubre, lo que suceda primero, el gobierno presentará un proyecto de ley, sobre rentas regionales y responsabilidad fiscal regional.

Por otro lado, y relacionado con el tema portuario, pero también con otros temas de inversión, se ha considerado en este proyecto de modernización tributaria como una medida que será oficializada a través de la indicación correspondiente, que el uno por ciento de la inversión de aquellos proyectos iguales o superiores a diez millones de dólares quede en las regiones. ¿Con qué objeto? Básicamente, para que los gobiernos regionales tengan más recursos, en vista y considerando los procesos de elección de gobernadores regionales que se avecinan el próximo año.

Lo que se pretende es que exista un plazo de cinco años para hacer este aporte, es decir un tiempo acotado para las inversiones correspondientes, considerado como un mecanismo de compensación interregional; es decir, un tercio de la inversión será para el municipio, y otro tercio será para un fondo común, ya que no todas las regiones reciben la misma cantidad o volumen de inversiones. El objetivo es obtener cierta ecuanimidad en relación con los fondos que a este respecto se van a entregar.

Por último, el Ministerio realiza un seguimiento permanente a los servicios de comercio exterior, en este caso, a través del Sistema Integrado de Comercio Exterior (Sicex) y del Programa de Exportación de Servicios y, por cierto, una relación continua y permanente con el Servicio Nacional de Aduanas. Se encuentra en tramitación el proyecto de ley sobre encasillamiento, que va en su segundo trámite constitucional y, además, se aprobó el proyecto sobre fortalecimiento y modernización.

3.3.- Director General del Territorio Marítimo y Marina Mercante, Vicealmirante señor Ignacio Mardones Costa:³

Manifestó que su exposición vino a complementar el trabajo presentado por la Ministra de Obras Públicas, señora Gloria Hutt, con el trabajo que hace la Directemar, esencialmente en el trabajo de los puertos.

Relató que diariamente se encuentran con la disyuntiva de los buques mercantes que vienen a puerto versus el desarrollo portuario, siendo la Directemar

³ Apoyó su exposición en presentación contenida en el siguiente link:
https://www.camara.cl/trabajamos/comision_listadodocumento.aspx?prmID=2201

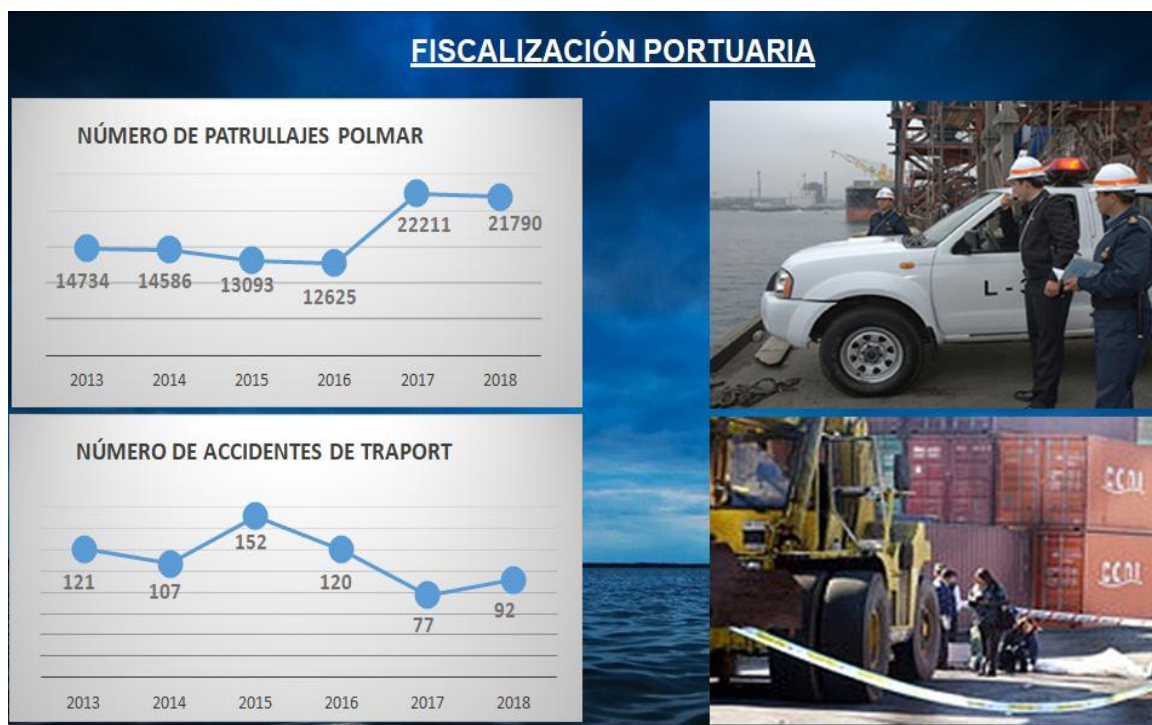
el organismo que debe mantener el orden y disciplina en los puertos marítimos, fluviales y lacustres, dentro de la gran variedad. Pero en definitiva la labor principal de la Directemar, es salvar vidas, y dentro de los puertos siempre hay riesgos de vidas. El marco jurídico que permite actuar está tipificado en la reglamentación, donde se destaca el Reglamento de Orden y Seguridad y Disciplina, que ocurre en los puertos:



En cuanto a la contribución de Directemar al desarrollo portuario, existen tres aspectos; *seguridad, servicios y medio ambiente*. En el aspecto de seguridad, a raíz del atentado de las torres gemelas se establecieron ciertos códigos portuarios. Antiguamente, no existía restricción de pasear de por Valparaíso llegar hasta el buque mercante y ver a los marinos desembarcando, hoy esa posibilidad ya no existe, ni aquí ni en otras partes del mundo. A través de códigos de seguridad se alerta el terrorismo, contrabando, piratería, robo de cargamento, como los cigarros, que se vende en las calles muy barato, con los daños colaterales que se genera a partir de eso. En el tema de seguridad un tema relevante es el control de los trabajadores portuarios. A raíz del paro portuario del año pasado, en Valparaíso, sostuvieron reunión con los trabajadores eventuales y ellos informaron que había OTEC que entregaban carné de estibador o de trabajador portuario sin tener una fiscalización adecuada. Lo anterior constituye una falencia por lo tanto se encuentran actuando en el control de las OTEC y las personas que se desempeñan en los puertos.

En relación a las fiscalizaciones. En la lámina se observa cómo en los últimos años han aumentado de forma significativa la fiscalización de doce mil a

veintidós mil, además, la cantidad de accidentes de los trabajadores portuarios se ha reducido a medida que aumenta la fiscalización:



Dentro de este mismo ámbito han aumentando los *Vessel Traffic Service* (VTS), implementados en Arica, Iquique, Antofagasta, Mejillones, Quintero, Valparaíso y Punta Delgada. Hoy estas estaciones permiten tener un mejor control de la actividad que se desarrolla en los puertos: entradas, salidas, gente que ingresa, tipo de carga, apoyo a los capitanes de las naves que están recalando, es decir existe un trabajo con el lineamiento de ciertas normas internacionales para cumplir con los acuerdos internacionales.

Finalmente, en el ámbito de seguridad destacó todo lo que se ha hecho a raíz de los derrames de Quintero, antes no existían normas que impidieran que un buque efectuara su descarga de petróleo sin tener medidas en caso de eventual derrame o técnicas modernas que se están empleando para evitar este tipo de accidente o de seguridad en los puertos. A raíz de la ley, y los cambios que ha habido, en casi todos los puertos de Chile hubo que rehacer los estudios de maniobrabilidad, y es aquí es donde juega un papel importante el mercante, que se está tambaleando, para saber hasta dónde se puede flexibilizar las maniobras en los puertos sin afectar la seguridad.

Agregó que hoy los buques que están recalando a Chile tienen trescientos sesenta y seis metros; el Costanera Center tiene trescientos metros, es decir corresponden a cinco aviones Boeing estacionados uno a continuación del otro, aquel es el tamaño de los buques con los que se opera. El estudio de

maniobrabilidad estima que un buque de cierto tamaño, por ejemplo de trescientos sesenta y seis metros, puede entrar a puerto bajo ciertas condiciones: altura de la ola, condiciones de viento, cantidad de remolcadores disponibles. Ahora ¿Cómo están trabajando haciendo? Le solicitan al puerto que haga el estudio y Directemar fiscaliza, es el puerto el que está definiendo las condiciones para maniobrar un buque dentro de la poza.

A raíz de los cambios en la ley, ¿qué servicios se están prestando en la actualidad? Actualmente existe el Sistema Integral de Atención a la Nave para hacer la tramitación vía internet, la agencia informa cuándo llega el buque y se hace un trabajo moderno que permitiría en un futuro cercano implementar la ventanilla única marítima:



Agregó que mejoraron el Sistema de Visualización de las Instalaciones Portuarias, ya que hoy cualquier capitán de una nave, o cualquier persona que está en esta sala, puede ver lo que está pasando en el puerto, las condiciones de maniobrabilidad, el largo de los muelles, quiénes son los prácticos y dónde toman. Toda esta información, que antes había que buscar en libros tipo enciclopedia, ahora está siendo desarrollada en un sistema para brindar un mejor servicio en base a los cambios que hemos hecho.

En cuanto a la señalización marítima permite brindar mejor ayuda centrado en el estudio de maniobrabilidad para no estar limitados por las condiciones del día. Si hay condiciones especiales existen las enfilaciones, que son dos faros que al capitán se le van abriendo y alejando, y en medida que tiene una línea recta, une dos puntos, lo anterior se realiza para asegurar una mejor seguridad para la nave que recalca a puerto:

Contribución DIRECTEMAR al desarrollo portuario
Servicios

SEÑALIZACIÓN MARÍTIMA

RED AYUDAS A LA NAVEGACIÓN MARÍTIMA FLUVIAL Y LACUSTRE, LOS QUE SE ENCUENTRAN DISTRIBUIDOS EN 5 CENTROS A NIVEL NACIONAL.

- FISCALES: 1.228
- PRIVADAS: 497

DEL TOTAL, 32 CORRESPONDEN A SEÑALES AL INTERIOR DE RECINTOS PORTUARIOS.



Destacó la importancia del Servicio Meteorológico, particularmente por las marejadas en la región, los puertos tienen que tomar las medidas para efectuar sus maniobras con las marejadas que hoy existen. Con el aviso de marejadas el servicio anhela ser lo más exacto posible para no frenar la actividad portuaria. Avisar a un buque para que no llegue a puerto porque en 48 horas existirán olas de una altura determinada, lo cual permite al capitán de la nave detener su andar o buscar un puerto alternativo. Es un tema clave en la actividad portuaria:

El Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada (SHOA) es conocido por los tsunamis, pero entrega otros servicios como estudios oceanográficos y batimétricos. El SHOA autoriza los estudios privados y los certifica.

En el área de Medio Ambiente hay aspectos importantes en todo lo relacionado con acuerdos de producción limpia en el sector marítimo portuario. Además existe preocupación por las actividades de dragados. Hace algunos años las empresas podían decir que iban a botar el material de dragados dos o cinco millas afuera, pero ahora existen protocolos, como el Protocolo de Londres, que establece cierta profundidad, muestreo del material de dragado, hacia dónde van las corrientes marinas, porque todo tiene un impacto significativo en el medio ambiente.

La gestión de residuos, la basura que llega a puertos chilenos de otros países y de otros puertos tiene un tratamiento especial. Directemar fiscaliza que

los puertos den el servicio de tener los *containers* adecuados y cuenten con todo el material para efectuar el manejo de residuos.

Respecto de la eficiencia energética, los puertos, por los movimientos que tienen las grúas, la iluminación, tienen que ir hacia la eficiencia energética. Por consiguiente la implementación de la Ventanilla Única Marítima; el Vumar es una aspiración y junto con los ministerios de Economía y de Transportes trazaron una hoja de navegación, de manera de al 2020 tener una ventanilla única; es decir, que esté todo centralizado en un solo servicio, que lo gestione la Directemar. En el fondo, contar con un formulario electrónico para evitar el trabajo portuario, que genera mucho movimiento dentro de las instalaciones:

Desarrollo futuro

PROYECTO VENTANILLA ÚNICA MARÍTIMA - VUMAR

"PLATAFORMA DE COMUNICACIÓN PARA LOS ACTORES QUE INTERVIENEN EN LOS PROCESOS DE ATENCIÓN A LA NAVE, INTEROPERABLE CON OTRAS PLATAFORMAS QUE FORMAN PARTE DE LA CADENA LOGÍSTICA"

- 1ra fase del proyecto concluida: Se desarrolló un diagnóstico para identificar los requerimientos para la implementación del proyecto VUMAR.
- 2da fase: Crear los flujos del proceso de recepción y despacho de naves y definición de las bases técnicas del proyecto. En proceso.
- 3ra fase: Licitación e implementación de VUMAR (fines del año 2020)



Detalló que el intercambio entre la Directemar y los puertos, en general, hoy día, la información meteorológica, basada en estos estudios de maniobrabilidad, tiene que ser muy precisa, fundamentalmente desarrollando un sistema de información georreferenciada ambiental acuática, lo que permite monitorear hasta una gota de petróleo que caiga al mar a través de Google Earth van agrandando el espacio y monitorear en el tiempo, de manera de tomar medidas de prevención, especialmente en los lugares donde no se desea que haya ningún tipo de contaminación.

Finalmente, las actuaciones que efectúa la Dirección General del Territorio Marítimo contribuyen y aportan al desarrollo portuario y mercante, pero también permiten que esto se desarrolle en un ambiente de seguridad.

La ley ha contribuido a establecer mejoras en el sistema portuario nacional, donde la autoridad marítima cumple un rol fundamental en la seguridad de las personas, de las instalaciones portuarias, así como en la protección del medio ambiente acuático, además la ley ha permitido generar lazos con diferentes organismos, mejorando la eficiencia y eficacia del actual sistema de transporte marítimo en base a las recomendaciones mundiales.

3.4.- Directora General de Obras Públicas, señora Mariana Concha Mathiesen: ⁴

Expresó que hasta la publicación de la ley N° 19.542, las obras de los puertos eran desarrolladas por la Dirección de Obras Portuarias.

Comenzó señalando que todo se inicia en 1910, cuando se crea la Comisión de Puertos, dentro del Ministerio de Obras Públicas, que fue creado en 1887. Luego, en 1927, la función de obras portuarias pasa al Ministerio de Marina, con el Departamento de Obras Marítimas.

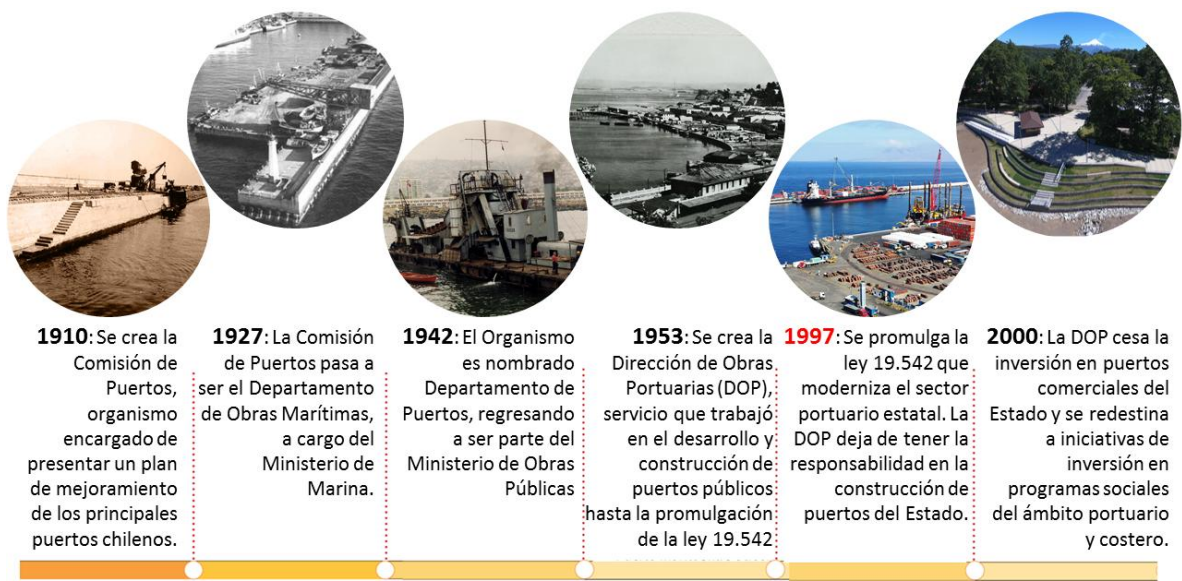
En 1942 vuelve el Ministerio de Obras Públicas, con el nombre de Departamento de Puertos y vuelve a tener todas las funciones de planificación, diseño, fiscalización y construcción de obras portuarias. En 1953 se crea la Dirección de Obras Portuarias, que mantiene las funciones de planificación, diseño y construcción de puertos, caletas y bordes costeros.

En 1997 se dicta la ley N° 19.542 y desde ese momento la Dirección de Obras Portuarias deja de hacer planificación, diseño y construcción de obras en los puertos atendidos por la ley y se remite al resto del territorio costero; es decir, la Dirección de Obras Portuarias mantendrá la función del diseño, construcción y conservación en el resto de las infraestructuras costeras, pero no en los puertos definidos por la ley como sistemas independientes.

Desde el año 2000 cesa totalmente la inversión en puertos. Desde 1997 hasta el 2000 todavía existían algunas obras en desarrollo, por eso termina el plan de obras en el 2000, en el periodo transitorio.

La Dirección de Obras Portuarias en la historia:

⁴ Apoyó su exposición en presentación contenida en el siguiente link:
https://www.camara.cl/trabajamos/comision_listadodocumento.aspx?prmID=2201



Resaltó que la ley dice que a la Dirección de Obras Portuarias le corresponderá: *“fiscalizar y aprobar estudios, proyectos, construcciones, mejoramientos y ampliaciones de toda obra portuaria, marítima, fluvial o lacustre, y del dragado de los puertos y de las vías de navegación que se efectúen por los órganos de la administración del Estado, por entidades en que éste tenga participación o por particulares”*. Es decir, la función de la Dirección de Obras Portuarias se remite única y exclusivamente a fiscalizar, no a planificar, diseñar ni construir en esas áreas. Pero sí puede realizar dragados en el resto del territorio.

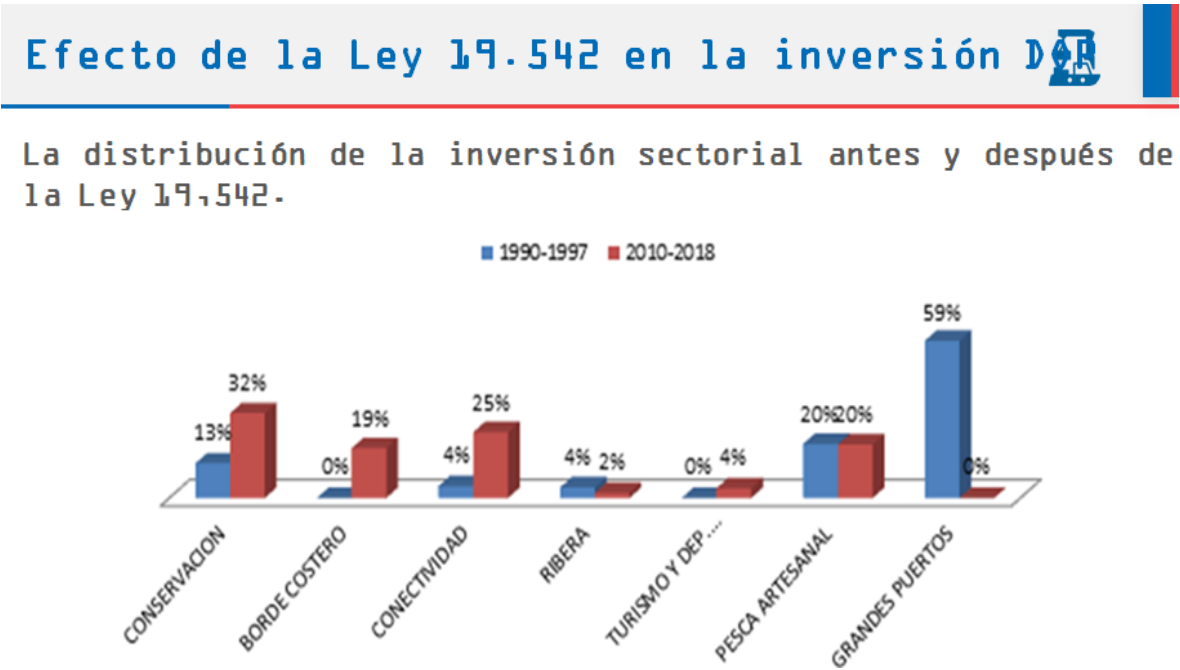
Para tener una idea de la actividad que poseen, por un lado, las empresas portuarias y, por otro, la Dirección de Obras Portuarias, respecto de nueva infraestructura, dió a conocer la cantidad de proyectos que se han realizado desde 2006 hasta 2019. La mayor parte de la actividad se concentra en el puerto de San Antonio, con treinta y cinco proyectos; luego Valparaíso, con veintitrés y le sigue el puerto de Antofagasta, con doce. La cifra se reparte a lo largo del país, en el resto de los puertos. En total, son ciento diez proyectos en el periodo; un proyecto por año.

Los productos estratégicos de la Dirección de Obras Portuarias son cuatro: caletas pesqueras, artesanales, obras de defensa de riberas o costas, obras de conectividad y obras de borde costero. Destacó que la ley ha permitido desviar recursos que destinados principalmente a la construcción y conservación de los puertos principales del país, a otras actividades, lo que ha permitido que florezca la infraestructura en el resto del país. Por ejemplo, en el último tiempo han construido doscientos once caletas pesqueras, lo que ha beneficiado a tres millones de personas; cincuenta mil metros lineales de obras de protección, en setenta y ocho localidades, y doscientos veintitrés obras de conectividad, esto es, rampas con cierta infraestructura que las rodea.

En bordes costeros, han realizado un gran trabajo mejorando la calidad de vida a las personas que se ubican en localidades costeras a través de paseos que, incluyen, las obras de protección marítima, que muchas veces, se cree que el borde costero es una obra urbanística, pero, en realidad, lo que trae camuflada es una obra de protección contra marejadas.

Además, se refirió a la importancia de incluir la ley de accesibilidad universal en todos los proyectos; por lo tanto, los bordes costeros, las playas artificiales y, en general, todas las obras contemplan accesibilidad universal, lo cual permite que en los últimos bordes costeros y en los lagos existan rampas que permiten a la gente con capacidades diferentes desplazarse y acceder a estos espacios en silla de ruedas.

En la siguiente imagen exhibió la distribución de la inversión sectorial antes y después de la ley N° 19.542:



De esta manera, ha existido un desplazamiento de los grandes puertos: de cincuenta y nueve por ciento de la inversión y actualmente hay cero por ciento. La inversión de los recursos se ha trasladado principalmente a obras de conservación, a borde costero y a conectividad. Ahora, la conservación es un tema muy importante, por ejemplo antiguamente las caletas pesqueras y, en general, las obras costeras se encontraban en muy mal estado, se iban deteriorando, no obstante actualmente, la Dirección de Obras Portuarias dedica muchos recursos a esa conservación.

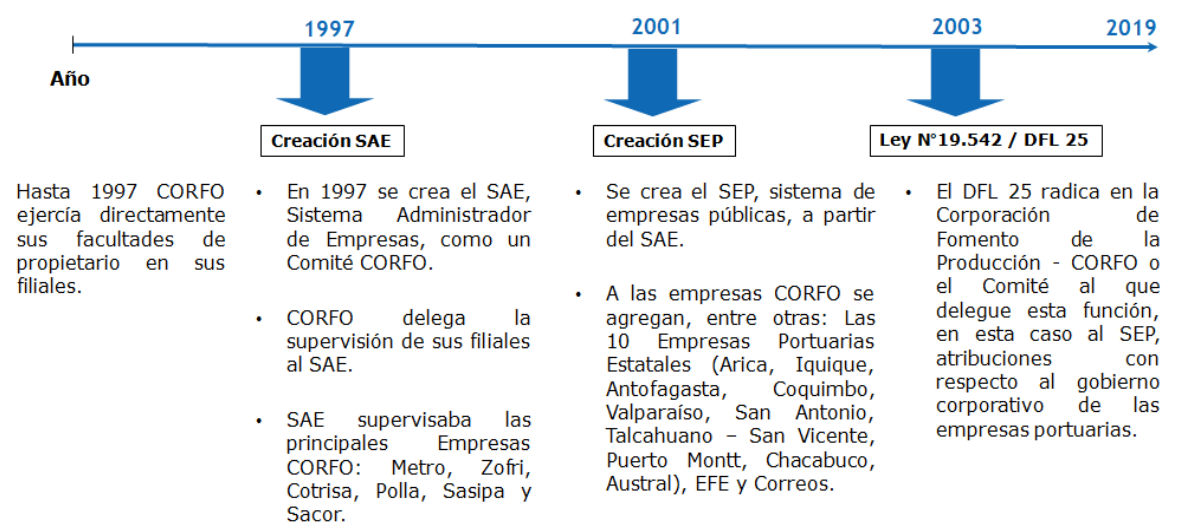
Finalizó exhibiendo un video, el cual contiene las obras que están siendo ejecutadas, por ejemplo, en Chile Chico, es un borde costero; la playa El

Laucho, en Arica; La Poza, en Pucón; Dichato, Los Lagos, en Talcahuano; el muelle Vergara, Viña del Mar; Caburgua; Tirúa; Playa Trocadero, en Antofagasta; playa Las Machas, en Arica, mayoritariamente obras de conectividad con algunas infraestructuras que permitan mejorar la experiencia del usuario, ya que, por ejemplo, la gente llega a una rampa y no tiene dónde ir al baño o dónde tomarse un café o no tiene dónde guarecerse, por tanto trabajar en instalaciones, como refugios para que las personas tenga una mejor espera.

3.5.- Director Ejecutivo del Sistema de Empresas Públicas, señor Javier Bosch.⁵

Manifestó que son un organismo técnico asesor pequeño, el cual nace a partir de una función que se desarrollaba dentro de Corfo, con la creación del Sistema Administrador Empresas, sistema en el que se integran principalmente las empresas Corfo. En el año 2001, con la creación del Sistema de Empresas Públicas, en adelante SEP, se agregan las diez empresas portuarias estatales. En el año 2003, se les asigna un rol en la designación de los directores de estas empresas portuarias estatales:

Historia del SEP



Agregó que es el Ministerio de Transportes es el responsable de definir las políticas públicas y SEP, representa al Estado como accionista ordinario. Luego, se encuentra el directorio, que es el responsable de la administración, directorio en el que estas diez empresas portuarias tienen un directorio, y después están los ejecutivos y colaboradores, que llevan la gestión del día a día de las empresas.

⁵ Apoyó su exposición en presentación contenida en el siguiente link:
https://www.camara.cl/trabajamos/comision_listadodocumento.aspx?prmID=2201

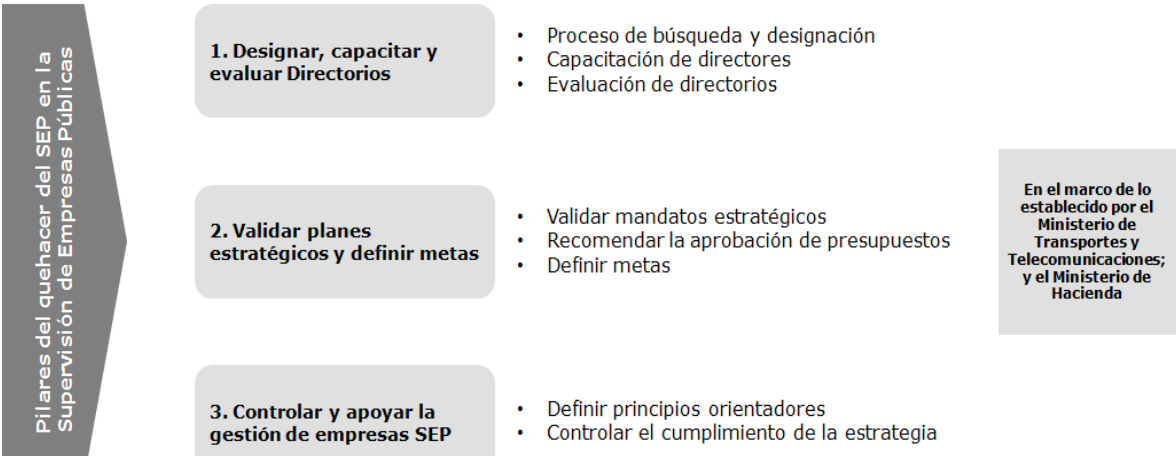
Modelo de Gobierno Corporativo Empresas SEP:



Pilares estratégicos de SEP:

Pilares estratégicos

- Misión
- Representar los intereses del Estado de Chile - en su calidad de dueño - en las empresas en que éste es directa o indirectamente socio, accionista o propietario, velando por el buen gobierno corporativo y evaluando la gestión estratégica de dichas empresas, a fin de maximizar el valor económico de éstas.
- Visión
- Ser el representante del Estado para la administración de las empresas públicas, reconocido como promotor y gestor de la creación de valor, la gestión eficiente y la transparencia.



Ahora bien ¿En qué se basan las funciones de SEP? En primer lugar SEP posee un rol de designar, capacitar y evaluar los directorios de cada una de las empresas SEP, incluyendo las diez empresas portuarias. Una segunda herramienta respecto de validar los planes estratégicos es recomendar la aprobación de presupuesto con la Dipres y definir metas, por último, controlar que esos dos ítems de arriba se vayan cumpliendo a lo largo del año. Específicamente ¿cuáles son las funciones con las diez empresas portuarias estatales? Es relevante señalar que en la ley está explícito que las empresas portuarias se relacionan con el Gobierno a través del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, porque allí hay un rol bien central del ministerio.

Destacó el Código SEP, el cual es un documento que concentra un conjunto de buenas prácticas de gobierno corporativo, principios éticos, normativas y políticas de gestión, con objeto de establecer las conductas esperables de directores y principales ejecutivos de las empresas del sistema:

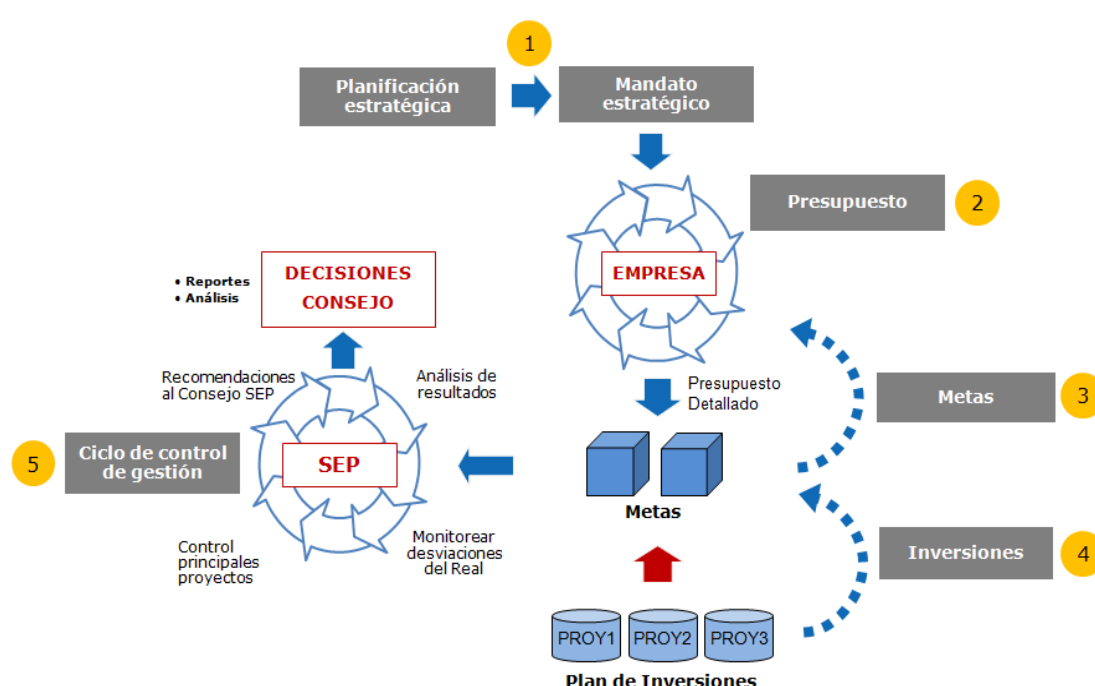


Actualmente, las diez empresas cuentan con personalidad jurídica y patrimonio propio, y son las continuadoras legales de Emporchi. Además, tienen dos roles: el empresarial y el de autoridad portuaria. En relación a las funciones específicas sobre las empresas portuarias estatales, brindan asesoría técnica para el control de la gestión estratégica; para el tema del gobierno corporativo y para

algunas cosas puntuales que nos pide el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

En cuanto al modelo de control de gestión estratégico, SEP participa en la planificación estratégica de las empresas portuarias, asesoran al Ministerio del Hacienda, especialmente a la Dipres en los presupuestos anuales, participan en la definición de las metas, a través de los planes de gestión anual y en las inversiones que realizan las empresas portuarias y en el ciclo de control de gestión, que consiste en monitorear para que estos cuatro puntos vayan avanzando adecuadamente.

Modelo de Control Estratégico:



Respecto del primer punto -mandato estratégico- es importante mencionar que se incorporan los lineamientos de políticas públicas, tanto de ley N° 19.542 como de la política nacional portuaria, que elaboró el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones en 2017. Sus principales puntos son promover la competencia al interior de los puertos, procurar un trato no discriminatorio a los usuarios y no limitar las posibilidades de expansión y desarrollo. En el caso de la política nacional portuaria, una primera visión sistémica de red es tener un rol coordinador alineado con el de la autoridad portuaria y planificar integrando a las comunidades locales con eficiencia y competencia. En la actualidad, en cada una de las diez empresas portuarias se está implementado este plan estratégico.

En la lámina se exhibe el proceso de mandato estratégico:

Proceso de mandato estratégico

- Incorporar los lineamientos de política portuaria del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, principalmente consignados en:

Decreto (E) N°1.802

- Visión de red; mirada sistémica y defensa libre competencia
- Rol coordinador
- Planificación e integración con comunidades locales
- Eficiencia, competencia y no discriminación entre usuarios

Ley 19.542

- Promover la competencia en el interior de los puertos
- Procurar un trato no discriminatorio a los usuarios
- No limitar posibilidades de expansión y desarrollo
- Preservar y fortalecer los niveles de productividad

- Contar con un plan de trabajo definido y priorizado para cada empresa portuaria.
- Generar un discurso compartido, que permita alinear principales herramientas (p.e. metas, presupuestos anuales, inversiones) y generar compromiso en distintos actores.



Respecto del proceso de definición portuaria es importante resaltar los lineamientos generales que entregan el Ministerio de Hacienda y el Ministerio de Desarrollo Social, en cuanto a las inversiones. SEP es un organismo asesor técnico, pues las empresas envían su proyecto de presupuesto como también al Ministerio de Hacienda, respecto del cual se realiza una recomendación general específica para cada una de las empresas portuarias, pero finalmente es el Ministerio de Hacienda el que aprueba los presupuestos anuales.

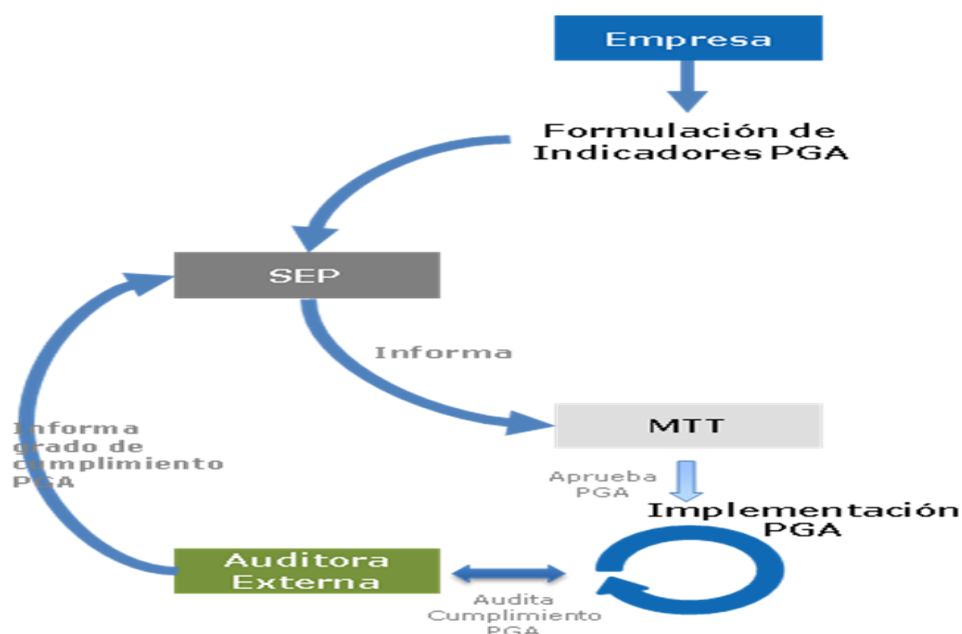
En relación a las metas, el Consejo Directivo del SEP también participa siendo formuladas por cada empresa una vez al año, siempre alineado con la política nacional portuaria, en donde, como SEP, participan en tres instancias. La primera, para asesorar al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y opinar respecto de las metas que están planteando las empresas. A su vez, a través de auditores externos, reciben un cumplimiento sobre las metas anuales que tiene cada una de las empresas portuarias. Este es el grado de cumplimiento histórico del Plan de Gestión Anual (PGA). Lo relevante es que desde el período 2009 se ve una mejoría sostenida en su cumplimiento. Respecto del ciclo puntual de gestión, estas son las herramientas desarrolladas, porque realizan un permanente monitoreo a cada uno de estos temas a lo largo del año.

Lineamientos Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones:

- Los Planes de Gestión Anual (PGA): instrumento en que se establecen los compromisos de gestión del directorio de cada empresa portuaria estatal para un periodo de un año.
- Los PGA de la industria portuaria pública deben ser actualizados y flexibilizados, con el fin de medir adecuadamente el desempeño y gestión de los directores de empresas portuarias.
- Decreto 96 2013, actúa como reglamento de implementación de PGAs, y contenido se basa principalmente en Decreto (E) N°1.802.

Ciclo de metas:

- Formulación de los indicadores: El PGA debe realizarse por cada EP cada año en forma conjunta con el anteproyecto de presupuesto y debe ser presentado al MTT con copia al SEP. MTT elabora los Decretos que a su vez son firmados en conjunto con el Ministerio de Hacienda.
- Modificación de PGA vigentes: Las empresas públicas pueden, cada año, solicitar modificaciones a los PGAs vigentes. La solicitud se hace al SEP con copia al MTT, quien elaborará los Decretos modificatorios basado en el informe del SEP.
- Cumplimiento de PGA: Una empresa auditora externa de cada EEPP determina el grado de cumplimiento, el SEP informa del análisis al MTT y éste dicta Decreto que autoriza los respectivos pagos.



En cuanto al modelo de inversiones:

- El SEP cuenta con una Metodología para la Evaluación Económica de Proyectos y una Metodología para la Evaluación Ex-Post en empresas SEP.
- Este proceso busca que las inversiones se ejecuten en tiempo y costo presupuestado, logrando que la operación del activo cumpla con las expectativas económicas con las que se evaluó.
- Con estos trabajos se busca que las iniciativas de inversión que se ejecuten, cuenten con un riguroso proceso de revisión en las distintas etapas, que son: pre inversión (incluida la evaluación económica), ejecución de la inversión y evaluación económica ex post.
- Lo que viene a sumarse al hecho que en 2014 se concluyó un estudio que permitió establecer una metodología para determinar y actualizar periódicamente las tasas de costo de capital pertinentes para evaluar proyectos de inversión en empresas estatales supervisadas por el SEP, considerando a éstas como si fueran de capital privado. El estudio da, además, pautas precisas para reestimar y actualizar la, así llamada tasa de descuento, WACC.

Un segundo punto relevante y que ha tenido bastante continuidad no solo ha sido designar a los directores, sino que estar permanentemente capacitándolos sobre distintas temáticas, por ejemplo en el mayo se realizó una reunión con todos los directores de las empresas portuarias para analizar los principales desafíos; en septiembre del año pasado se hizo una inducción para directores de empresas, pensando en que había bastantes que eran nuevos.

Por otra parte, consideran importante la parte de evaluación del funcionamiento de cada uno de los directores, para ello cuentan con tres herramientas, primero una encuesta que se hace a cada uno de los directores por el funcionamiento del directorio y las demás versan básicamente sobre el cumplimiento del Código SEP, que es una guía o manual de buenas prácticas en distintas temáticas.

Capacitaciones y seminarios dirigido a directores de empresas portuarias:

- **Taller de Trabajo con Empresas Portuarias (Julio, 2018):** En este taller se analizaron los lineamientos del gobierno en materia portuaria, la gestión de las empresas del Estado y los desafíos prioritarios en cada puerto desde la perspectiva sectorial.
- **Jornada de Inducción para Directores de Empresas SEP (Septiembre, 2018):** El SEP desarrolló una Jornada de Inducción para Directores de Empresas SEP, donde se trataron temas como Gobierno Corporativo, Normativa para Directores y Control de Gestión de Empresas Públicas.
- **Seminario de trabajo: Análisis de desafíos portuarios (Mayo, 2019):** El objetivo es realizar un análisis de los principales desafíos portuarios para las Empresas Portuarias Estatales, atendidos los cambios experimentados en los ámbitos laborales, de libre competencia, medioambiental, productividad y valor compartido.

Por último, señaló que SEP cumple además otras asesorías específicas que solicita el Ministerio del Transporte y Telecomunicaciones respecto de la modificación a recintos portuarios y sobre algunas autorizaciones que necesitan los directorios respecto de temas específicos que quedaron en la ley.

3.6.- Presidente de la Federación Nacional de Trabajadores Portuarios de Chile, don Raúl Maturana González:

Manifestó que detenta la presidencia de la Federación Nacional de Trabajadores Portuarios de Chile, organización que agrupa a los sindicatos de las diez empresas estatales desde Arica a Punta Arenas.

Destacó que no debiera ser novedad para los integrantes de la comisión investigadora que su intervención se centre en materias de orden laboral y respecto de las empresas portuarias públicas, su rol y fortalecimiento. Siendo así, realizó ciertas consideraciones generales en cuanto a las necesidades estratégicas de la industria portuaria. Agregó que solamente se realizó una transformación solo en el pedazo más pequeño del sector portuario, que fue la Emporchi, y en consecuencia siempre se opusieron a que se normara solo este sector y no el sistema general, los puertos privados y estatales.

Por otra parte, nunca se negaron a que hubiere inversión privada, ya que se debía generar nueva infraestructura y no haber entregado lo que ya estaba construido por el Estado. El discurso del gobierno de ese entonces fue que se necesitaban millones de dólares para aumentar la capacidad portuaria del país para el próximo siglo. Pero después cambió el discurso: “Tenemos hartos puertos,

hay que optimizar la gestión y potenciar la tecnología", y precisamente esa es la situación actual.

Hizo presente que lo obtuvo esta organización fue una derrota, porque el gobierno ganó, y lo que hicieron en ese momento fue entrar en una discusión política y técnica respecto de cómo resguardaban los derechos de los trabajadores y cómo serían las relaciones laborales en el futuro, sabiendo que vendría una alta reducción de personal.

De esta manera, la modernización portuaria, iniciada con la ley N° 19.542, significó un fuerte golpe a los intereses de los trabajadores. En el sector público, los procesos de concesiones significaron la extinción de 1.600 puestos de trabajo y empleos de calidad. En el sector privado, las redes sociales instaladas por el gobierno han cubierto a unos 4.000 trabajadores que dejaron de prestar servicio en los puertos.

Aseguró que el Estado hoy no genera política portuaria nacional, y cuando en el Congreso Nacional se tramitó la modernización del sistema portuario estatal, se manifestó que una vez culminado este proceso se enviaría un proyecto de ley que normaría el sector. Desde ese tiempo que, como organización sindical, han planteado la necesidad de que el país cuente con una transformación global, lo que se denomina ley general de puertos, una ley marco que ordene todo el sector, que permitiría determinar con meridiana claridad dónde radica la autoridad portuaria, ente que no solo debe resolver los problemas entre el Estado y los privados que participan en la industria portuaria, sino también definir la política portuaria nacional.

Destacó que este tema no es solo laboral, sino de política-país, porque hoy se necesitan reglas claras para todos los puertos de uso público y privado. En general, los temas pendientes y que requieren la intervención política, reguladora y fiscalizadora, son los siguientes:

1. Ausencia de definiciones generales.
2. Ausencia de un marco regulatorio.
3. Legislación laboral precaria.

Respecto del rol de las empresas portuarias estatales, si bien la ley N° 19.542 se centró en el ámbito organizacional principalmente al establecer normas de descentralización y en la descripción de cómo se debía realizar el proceso de concesiones y su control, le entregó a las empresas portuarias públicas otras atribuciones e instrumentos para que se constituyeran en catalizadores de un proceso permanente de generación de mayores actividades y valor agregado al proceso portuario. Entre estas atribuciones se cuentan promover la competencia al

interior de los puertos, procurar un trato no discriminatorio a los usuarios de los puertos y terminales, velar para 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, etcétera.

En general, se puede afirmar que estas atribuciones no son asumidas en todas las empresas portuarias públicas. Salvo casos particulares, se percibe una tendencia a debilitar su rol imponiendo criterios centralizados de claro carácter contralor más que de promoción y desarrollo. En consecuencia, es importante el rol que en el futuro se le asigne a las empresas portuarias y cómo lo podrán llevar cabo para visualizar de qué manera el Estado se involucrará en el desarrollo del sector o si simplemente dejará de hacerlo esperando que solo sea el sector privado el que resuelva los desafíos del sistema nacional portuario, transformando a las empresas portuarias públicas en meras administradoras de contratos.

Propuso que en el diagnóstico final de la comisión investigadora se consideren las siguientes preguntas:

a) ¿Existen criterios preestablecidos en la designación de los directores de las empresas estatales?

Si fuera así, ¿cuál es el grado de cumplimiento y cuáles son las evaluaciones que se han hecho de su comportamiento?

Si bien es cierto que la designación de los miembros de los directorios es de exclusiva responsabilidad del gobierno, resulta de mucha importancia conocer si existen criterios para seleccionar y designar a los directores, y si existe una metodología para evaluar su trabajo, en especial sobre su capacidad para proponer o participar en la implementación de ideas innovadoras no solo en el campo de la administración y control de las empresas, sino que también, y principalmente, en la creación de mayor valor.

La gran cantidad de directores que se han nominado para la gestión y administración de los diez puertos estatales incrementa notablemente el gasto fiscal, porque no se justifica el número de directores en empresas con reducidas organizaciones y sin proyectos de desarrollo en marcha. No puede ser posible que una empresa portuaria pública de Chile con una dotación de 13 trabajadores, existan 6 directores y 4 gerentes. Generalmente, en las empresas portuarias públicas cuando se habla de mejorar la productividad, se recurre a la reducción de costos en recursos humanos, sin considerar que también es posible lograrlo creando nuevas actividades que aumenten el valor de la empresa.

En cuanto al Trabajo Precario, no se ha evaluado el costo de mantener una legislación laboral del Siglo XIX y se evita seguir los resultados de las redes sociales implementadas por los gobiernos anteriores para enfrentar el costo social de este proceso. El trabajo eventual es un problema grave, que genera conflicto social. Dicha situación puede generar la apreciación de que Chile está compitiendo de manera injusta. Calificó las causas de los conflictos laborales producidos años atrás como “primitivos”, ya que no es posible que en este sector, en una economía en que el PIB portuario crece más que el PIB del país, se produzcan huelgas por temas tan básicos como la ausencia de colación o la carencia de baños e instalaciones básicas para los trabajadores.

De esta manera, y a consecuencia del término de la paz social en Valparaíso, producto de la movilización de los trabajadores eventuales, en enero del 2019 el gobierno, a través del Ministerio del Trabajo y Previsión Social y el Ministerio de Transportes, dio inicio a la mesa portuaria tripartita, Transformación y Futuro: Desafíos de la Industria y las Relaciones Laborales Portuarias. Lo que se pretende, es “regular la eventualidad a través de la homologación de derechos fundamentales y el derecho a negociar colectivamente los convenios de trabajo.” Lo anterior es una oportunidad única porque nunca han sido los trabajadores invitados en instancias anteriores, como fue el Panel de Expertos, en 2008, o la Comisión de Innovación para Puertos y Logística, en 2014, a la que no siguió ninguna iniciativa de significación.

Agregó que aunque democráticamente siempre deben existir los diálogos sociales, esta instancia sin el compromiso político no avanza, y estiman que ahora es el momento, ya que el 16 de octubre de 2018 la Cámara de Diputados y el Senado aprobaron solicitar al Ejecutivo el envío de un proyecto que modifique la Ley de Puertos, N° 19.542, de 1997. Entre las propuestas se encuentran integrar en el directorio de las empresas portuarias al alcalde de la ciudad y la participación de las ciudades en las utilidades que los puertos generan.

Luego el 23 enero 2019 el Senado acuerda solicitar al Ejecutivo constituir una comisión intersectorial, para la creación de una autoridad portuaria, destacando el punto 10 del boletín del Senado enviado al Ejecutivo se realizó una reseña de la organización, que dice: “Que tal como lo declaró la Federación de Trabajadores Portuarios de Chile (Fenatrapochi), Chile necesita “una (...) autoridad portuaria, que regule, (ya que) no puede ser que las empresas queden aisladas y tengan que sopesar todos los conflictos en el ámbito laboral, gremial, porque no existe una norma al respecto” pues “los puertos en Chile se han modernizado logísticamente y en infraestructura” pero persiste un grave déficit normativo.”. El 12 marzo de 2019 la Cámara de Diputados constituyó una comisión investigadora sobre la ley N° 19.542, de Puertos. Por tanto, el compromiso político existe y la decisión política es el primer paso, ya que la ley de Puertos, la iniciativa

empresarial de las empresas portuarias públicas y la legislación laboral moderna son los pasos siguientes.

Expresó que los objetivos como organización son los siguientes:

- 1.Exigir inversiones en los proyectos productivos viables de las empresas portuarias.
- 2.Que sean las Empresas Portuarias Autónomas del Estado quienes actúen como autoridad portuaria en los puertos públicos de uso público, siendo parte de un sistema integral regulado por una ley general de Puerto.
- 3.El rechazo a las actitudes destructivas de los negocios y proyectos de las empresas portuarias.

Para finalizar, manifestó que Fenatraporchi, aspira a que la comisión investigadora pueda elaborar, sobre la base de la información cabal, completa y vigente, una evaluación común del estado actual del sistema portuario nacional. Debería ser el primer paso en la construcción de una política y una institucionalidad idónea para promover el desarrollo armónico de esta importante actividad económica, y la legislación laboral moderna son los pasos siguientes.

3.7.- Secretario del Comunal Talcahuano-San Vicente, de la Unión Portuaria del Biobío y también de Chile, señor Gabriel Rebolledo:⁶

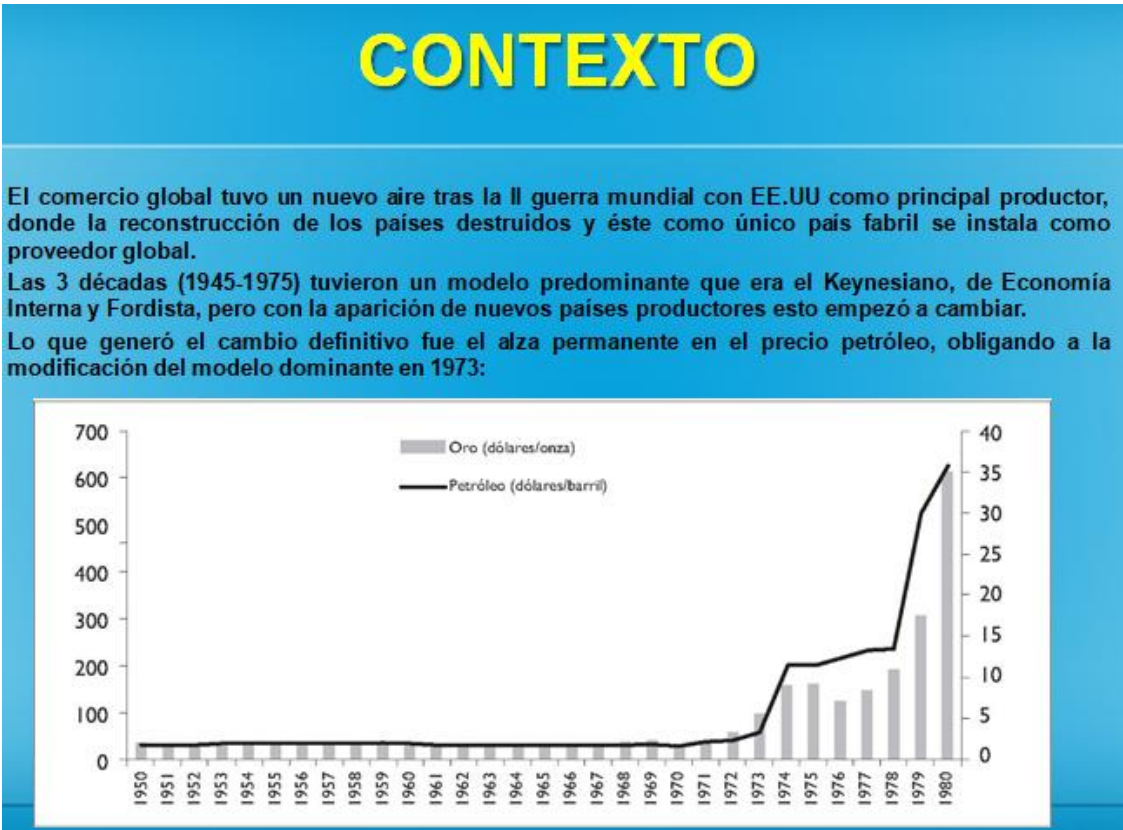
Comenzó su exposición, afirmando que después de la Segunda Guerra Mundial, el mundo giraba en torno a un gran proveedor, que fue Estados Unidos, y por ende el petróleo tenía una tarifa plana hasta alrededor de 1973. De ahí el mundo cambió porque empezó a ser homogéneo, los países se empezaron a industrializar y cambió la economía mundial. Entonces, ese nuevo modelo pasó a ser de neofordismo. El anterior era el fordismo -de Ford-, de producción en línea.

El neofordismo básicamente era un método *just in time* o “justo a tiempo”, del modelo japonés: se fabricaba cuando se necesitaba, y por eso empezó a ser hegemónico, donde los países empezaron a exportar conjuntamente, no solo Estados Unidos, y nació un comercio internacional que provocó el agotamiento del modelo de consumo de producción local, donde Estados Unidos ya no fue el único proveedor mundial. Entonces, aumentó el comercio internacional.

Expuso un gráfico el cual demuestra las exportaciones globales y el crecimiento desde 1900 a 2015, en dólares por año, y el de la derecha es el

⁶ Apoyó su exposición en presentación disponible en:
https://www.camara.cl/trabajamos/comision_listadodocumento.aspx?prmID=2201

comercio en mercadería y el PIB por año. La información fue extraída del Banco Mundial:



El siguiente gráfico muestra el aumento de contenedores en el mundo, hacia 1970 prácticamente en ninguna parte del mundo se utilizaban contenedores -los puntos negros reflejan los países con contenedores-, era todo a granel, hacia el 2003 prácticamente toda la carga comenzó a ser transportada en contenedores, en consecuencia, la carga a granel prácticamente hoy no existe, o es muy limitada, y se envía todo en contenedores:



Por consiguiente, el movimiento de contenedores creció exponencialmente a nivel mundial y Chile no quedó atrás. La estadística es desde el año 2000 al año 2016, cuando los contenedores llegaron a Chile, antes del año 2000 existían pocos contenedores, era todo a granel, es más en los puertos se cargaba madera a granel en PCM, con grúa nave, que necesitaba gran cantidad de mano de obra, siendo muy riesgoso, demorándose más días en tener los buques en puerto, porque eran pequeños.

La pregunta clave que debe plantearse: ¿Qué pasa con los contenedores? Abaratan el transporte, por la flexibilidad y adaptabilidad. Los países comenzaron a crecer, empezaron a desarrollar y Chile continuaba manteniendo un modelo que, necesariamente, tenía que cambiar, porque de lo contrario los países vecinos iban a arrasar. Afirmó que hoy, lo más probable es que Chile ya sea un país de cabotaje, lo que es sumamente grave, porque dependerá de Perú. Si Perú cierra la carga hacia Chile, por los buques

sencillamente Chile quedará sin carga, es decir es un problema geopolítico y de estrategia de país.

Agregó que actualmente el modelo chileno se sustenta en la ley N°19.542, de 1997, que solamente se basaba en lo que existía en esa época, que era orilla de mar, diseñado para buques de carga general, de 20 metros, promedio, hoy la situación es distinta porque llegan buques de 200 metros de eslora; la empresa privada es responsable de la inversión y de las decisiones, centrada solo en la competencia; no considera cooperación y coordinación, por tanto hay que pensar en si el objetivo es competir o cooperar entre los puertos.

En cuanto a la institucionalidad, ésta es pobre en lo estratégico y en lo zonal operacional, donde solo es inmobiliario, con una visión unimodal y no logística. En esa época no había logística, básicamente se basaba en las instalaciones portuarias, no hacia fuera, pero no ocurría lo que pasa en la actualidad, sencillamente, no hay logística portuaria, tal como sucede con el puerto de San Antonio el cual se encuentra totalmente colapsado de camiones.

Realizó un resumen con la situación actual del modelo chileno:

SITUACION ACTUAL

MODELO ACTUAL CHILENO

El modelo actual es un 2.0 de aquel potenciado el año 1981, que se consagra con la ley 19.542, pero esta vez entregándole toda la responsabilidad a la empresa privada de su operación. Este Modelo se caracteriza por:

- Modelo Landlord sólo a orilla del mar y diseñado para buques de carga general y bulk carrier de 200 m promedio.
- La empresa privada es la responsable de las inversiones y decisiones
- Centrado en la competencia únicamente, no considera cooperación y coordinación.
- Institucionalidad pobre Central (en lo estratégico) y Zonal (operacional) donde sólo es inmobiliario.
- Visión Unimodal no de Logística Completa.
- Mismo Modelo Laboral promovido por la ley 18.032, de gran masa de trabajadores y poco preparados.

En cuanto al diseño de los puertos, en el año 2000, en el puerto de Valparaíso había 789.000 contenedores; en el año 2017, 4.400.000, en

consecuencia existió un alto aumento de contenedores en 17 años. Particularmente el Puerto de Valparaíso posee 5 sitios, el cual tiene 4 buques, que probablemente son de 150 o 200 metros y cada buque ocupa un sitio, es decir un buque ocupa prácticamente todo el muelle de Valparaíso y solamente queda para un buque de menores dimensiones, dicha situación se replica a nivel nacional, no solo en Valparaíso, para San Antonio, San Vicente, Talcahuano San Vicente; en el norte, Iquique.

Destacó noticias en los medios nacionales:

- “Gran atochamiento de camiones se registra esta noche en el Puerto de San Antonio”.

- “Alcalde de Talcahuano anuncia fiscalización por largos tacos en puerto de San Vicente”.

- “La tarde del 20 de noviembre fuimos testigos de cómo los accesos vehiculares de San Antonio estaban colapsados por la cantidad de camiones que intentaban entrar a la ciudad”.

- “Se declara estado de congestión en Iquique en terminal internacional”.

- “Se declara estado de emergencia dentro del terminal de Iquique”.

- “Crean mesa de trabajo para resolver congestión portuaria y la demora en cargas en la Región de Valparaíso”.

Por consiguiente, estos grandes buques han generado atochamientos en las ciudades, han generado problemas en los municipios. En cuanto a la ley N° 19.542, estimó que se debe generar un proceso de igualdad y condiciones para competir entre los puertos privados y públicos en las próximas licitaciones. En la actualidad, los puertos públicos no están compitiendo en iguales condiciones con los puertos privados; no compiten. ¿Por qué? Por la burocracia. Un ejemplo muy burdo: en el puerto de Punta Arenas, para pintar un portón tuvo que pasar casi un mes para invertir en ello, asunto que en un puerto privado sale la orden de compra y en una semana eso está listo. Esto sucede por la burocracia del Estado.

Puso en relieve que en la evaluación de la ley se deben incorporar los extra puertos como zonas de respaldo, que deben ser operados por trabajadores portuarios, un ejemplo son los estudios comparados de Brasil; Perú, éste último posee una normativa legal respecto del trabajo portuario, materia en la que ha avanzado enormemente en los últimos años, y precisamente porque creó zonas

portuarias, donde los extra puertos estaban alejados de las ciudades y los contenedores solamente eran de tránsito, no eran acopio. Hoy en día los puertos chilenos son acopio de contenedores, y es el gran problema que ha tenido Valparaíso.

Resaltó el planteamiento de un sistema integrado de información, con el cual puedan trabajar con datos reales y objetivos de lo que sucede. Quiso comparar, que perfectamente trabajar en un puerto es tan riesgoso o peligroso como ser carabinero, sin tener la estadística por la cantidad de muertos. Mencionó a compañeros de trabajo que han fallecido en la vida laboral portuaria, son alrededor de 13.000 trabajadores portuarios en el país de los cuales murieron cuatro: Claudio Gutiérrez, 52 años, Puerto Lirquén; Jorge Chilcumpa, 28 años, Puerto Huasco; José Ramón Ulloa Plaza, 54 años, Puerto San Antonio, y Josué Gajardo, 53 años, Puerto Coronel; el quinto, René Conejeros Torres, murió en el Puerto Lirquén, pero era un trabajador externo, estaba construyendo el muelle. Cuatro portuarios y un externo, muertos trabajando en los puertos.

Agregó que se deben plantear diversas formas para avanzar en el sistema portuario, tales como invertir en nuevas tecnologías. Las empresas privadas y las empresas públicas tienen que invertir, pues no pueden continuar puertos con tecnologías del siglo pasado o de décadas pasadas para competir con Perú, actualmente hay nula capacidad logística al interior de los puertos.

Es necesario modificar la forma de operar. El conocimiento de los trabajadores hay que profesionalizarlo. Antiguamente, en décadas pasadas, el modelo era mayor cantidad de trabajadores pocos calificados, sin embargo, hoy se necesitan trabajadores altamente calificados. No se puede subir a un trabajador que trabajaba en una horquilla a una grúa STS, porque es comparar una avioneta con un *jet*; es decir, ya que el trabajador tiene que estar totalmente capacitado, y los mismos trabajadores portuarios son los que se tienen que capacitar.

Surge la necesidad de generar nuevo conocimiento para mejorar la eficiencia de los puertos y, por lo tanto, el hecho de tener asociación con las universidades podría ayudar. En Brasil, la Universidad de Sao Paulo tiene un convenio con el Puerto Santos, donde se han hecho estudios de productividad bastante favorables. Se necesitan expertos de universidades que ayuden en esta materia, en donde se hable de productividad, pues se confunde bastante productividad con producción.

Asimismo, se debe disminuir la mano de obra no calificada y aumentar la mano de obra calificada para generar una carrera laboral portuaria. Hoy no existe una carrera laboral portuaria en que se controlen los factores sociobiológicos. En Perú, se exige un curso de dos años de experiencia

demostrable previa antes de ser incluido en los listados preferentes para trabajar en los recintos portuarios; En España, se exige un curso de 132 turnos de práctica y para llegar a ser profesional tres años; en Chile, 54 horas teóricas y 6 horas de práctica, esa es la realidad chilena. También se debe generar una nueva gobernanza portuaria, que no sea tan solo individualista, sino que más coordinada y centralizada para que tome en cuenta las externalidades y los efectos sociales.

Afirmó que hoy no existe ninguna Subsecretaría de Puerto, no hay nada central donde se pueda recurrir; por ejemplo, si se recurre por el tema de servicio de salud, dicen que es la autoridad marítima; se va a la autoridad marítima, dicen que es la Inspección del Trabajo. Es decir, nadie se hace responsable.

Por lo anterior, se hace necesaria una nueva normativa institucional que tome en cuenta la externalidad, los efectos sociales y laborales. Cuando se habla de efectos sociales, hoy se plantea una reforma laboral para trabajar 12 horas, pero, ¿hay algún estudio científico que señale que trabajar 12 horas es más productivo y si se disminuye los riesgos psicosociales? Precisamente, existe un estudio brasileño que dice todo lo contrario.

Por último, hoy hay un conflicto importante en Puerto Ventanas y no necesariamente son los trabajadores eventuales los conflictivos. Los trabajadores de puertos eventuales son trabajadores contratados, el trabajador eventual se necesita en los puertos, porque son quienes amortiguan los cambios del modelo, no es algo rígido. En ese sentido, consideró muy serio y grave que se dé esa situación. Carabineros entró y agredió a los trabajadores y lo mismo pasó en Valparaíso, la vez anterior.

Finalizó expresando que están dispuestos a avanzar, a hablar de productividad, hablar de todos los temas necesarios para, de una vez por todas, sacar al país adelante y, por lo tanto, que Perú no gane esta batalla.

3.8.- Secretario General de la Confederación de Trabajadores Portuarios de Chile (COTRAPORCHI), señor Sergio José Bernao:

Manifestó a la comisión que es trabajador portuario eventual de Puerto Angamos, Mejillones, y secretario general de la Cotraporchi. Hizo hincapié, en detalles sobre todo en la materia logística, en el sentido de que hay que entender que el contenedor es el embalaje de la carga. La carga en los puertos, hasta mediados de la década del 90, en muchos casos se manipulaba manualmente, pero con la aparición del contenedor cambió profundamente.

A fines de la década del noventa entró en vigencia la ley N° 19.542 y los cambios fueron más profundos aún, ya que lo para resolver el gran problema que existe en los puertos de Chile hay que abordar tres pilares:

- 1.- El trabajo portuario.
- 2.- El trabajador portuario.
- 3.- El recinto portuario.

Afirmó que no puede ser que en un país en el que PIB depende en un 93 por ciento del comercio exterior, que pasa por algún puerto de la república, exista una legislación antigua de más de veinte años, atendida a la evolución tecnológica y administrativa que han tenido los puertos.

Agregó que hoy Chile cuenta con una legislación laboral que atropella los derechos humanos, es más los trabajadores portuarios no cuentan con derecho a vacaciones pagadas. El artículo 24 de la Declaración Universal de Derechos Humanos, suscrita por el Estado de Chile, consagra que: “Toda persona tiene derecho al descanso, al disfrute del tiempo libre, a una limitación razonable de la duración del trabajo y a vacaciones periódicas pagadas.”. En la actualidad ese derecho no existe para los trabajadores eventuales del sector portuario en Chile y se trasgrede lo que está suscrito en la Declaración Universal de Derechos Humanos y el Estado de Chile debe hacerse cargo del problema.

Como organización proponen que el Código del Trabajo necesita una revisión, requiere un cambio urgente. Lamentablemente, el trabajo portuario mata antes de los 60 años. Agregó que se realizaron peritajes por la Comisión Ergonómica Nacional (CEN). Un operador de portacontenedores o Reach Stacker no puede operar más de dos horas continuas ni realizar más de 38 movimientos continuos, sin tener una pausa. La Comisión Ergonómica Nacional lo rechazó, señaló que no era trabajo pesado, por tanto existen contradicciones de ese tipo.

Agregó que el decreto N° 102 no reconoce las enfermedades musculoesqueléticas como laborales, pero es importante la cantidad de vibración que transmiten al cuerpo los asientos de las grúas horquillas, de las Reach Stacker, de los tractocamiones, de las grúas de tierra y de las RTG. En varios casos está demostrado por estudios científicos que no solo transmiten las vibraciones de la máquina, sino que además amplifican la vibración, lo que causa lesiones que no son reconocidas como enfermedades laborales. Existen problemas de turnos, se trabaja turno por medio; es decir un trabajador puede trabajar el primer turno y toca otra vez el tercer turno. Por tanto, en menos de 24 horas puede tener una jornada de 15 horas. Son todas horas ordinarias de trabajo. No existe regulación alguna sobre la jornada de trabajo portuario.

La Organización Internacional del Trabajo sobre lo que es trabajo decente, el trabajo portuario, difícilmente califica como trabajo decente, es trabajo no decente legalizado, no cuentan con derecho a vacaciones y con jornadas de trabajo inhumanas.

Resaltó que la minería, en Chile, es el gran sustento de la economía nacional, sobre todo la del cobre metálico. Existe una tecnología, que se incorporó en Puerto Angamos, donde se embarca carga a granel a través de contenedores rotovolteables; la pulpa de la celulosa se embarca en maxisacos. Por tanto existe una innovación que no se considera. La legislación se refiere al puerto del borde costero, pero resulta que la Empresa Portuaria de Antofagasta, la EPA, está buscando contratar un asesor financiero para licitar el extrapuerto de La Negra, que con a lo menos un oferente resulta atractivo para operar el ZEAP o la zona de extensión portuaria en la zona industrial de La Negra, que está al otro lado de los cerros de la cordillera de la costa en Antofagasta, por consiguiente, está a 38 kilómetros del borde costero, porque donde realizaban el trabajo portuario en Antofagasta, donde se hacía el acopio de los minerales bolivianos, hoy existe un *mall* de 400.000 metros cuadrados, un hotel de 20 pisos y 2 torres de oficinas de 25 pisos. Es decir, la EPA, la Empresa Portuaria de Antofagasta, se transformó en un negocio inmobiliario: donde se hacía trabajo portuario, hoy hay un gran negocio inmobiliario, y eso se replica en muchas partes de Chile. En consecuencia el trabajo es cada vez más tierra adentro; sin embargo, los fiscalizadores de la Dirección del Trabajo hablan del borde costero.

Entregó como ejemplo el modelo que se usa en Canadá, el puerto de Vancouver -el único en la costa oeste- tiene 65 sitios y desde allí se abastece la población del sur de Canadá: 35 millones de habitantes. No hay atochamientos de camiones en Vancouver, que es una de las ciudades con los mejores estándares de vida del mundo. Toda la carga sale por ferrocarril. Cada vagón de ferrocarril transporta 4 TEU. Sin embargo, si van a Antofagasta van a encontrar camiones transportando ácido sulfúrico en todas las rutas. El puerto de Mejillones es el terminal de ácido sulfúrico más grande del mundo, compuesto químico esencial en la producción de cobre, sea pulpa o cátodos de cobre. Eso no está permitido; ninguna carga IMDG o carga peligrosa está permitida o ser transportada por carretera en un país como Canadá, y señaló que eso querían emular los empresarios de la Camport, de la Cámara Marítima y Portuaria.

En conclusión, y dada la evolución en el trabajo portuario, la legislación chilena, la reglamentación del trabajo, se quedó muy atrás, y no existe voluntad política para innovar en algo tan esencial y tan clave para el país.

3.9.- Presidente del Sindicato de Estibadores Portuarios de Valparaíso y de la recientemente conformada Federación de Sindicatos Unidos de Trabajadores Portuarios de Valparaíso, señor Pablo Klimpel:⁷

Manifestó que mientras existan las desigualdades sociales, sobre todo relacionadas con la contradicción entre el capital y el trabajo, será muy difícil que exista paz social, no sólo en los puertos, sino que también en todos los modelos de relaciones laborales. Como balance crítico de la ley N° 19.542 y, luego, homologado con el análisis de las necesidades de transformación o reformulación del modelo de relaciones laborales en Chile, afirmó que se considera como desafío en materia internacional, por ejemplo, introducir las consideraciones climáticas y ambientales respecto a los puertos frente al desarrollo de la relación ciudad-puerto. Por ejemplo, la no consideración de la relación ciudad-puerto y el tema de la gobernanza portuaria que ha tenido trabado mucho tiempo la implementación del Terminal II en Valparaíso, porque hay una frontera imaginaria entre lo que es el puerto y la ciudad, y pareciera ser que en la cadena logística no se piensa de manera integral.

Por lo tanto, la relación ciudad-puerto, un tema de alta importancia, debería estar en la mesa de trabajo con el Ministerio de Transportes y los sistemas de gobernanza portuaria y no solo a propósito de la ley de la tasa portuaria o del impuesto a las cargas, sino que en relación a cadena logística, como por ejemplo, los atochamientos que se generan en el puerto.

Agregó que otro punto importante, es la mayor inversión en infraestructura, debido a la tendencia del alza de fenómenos climáticos que generan interrupción en la prestación de servicios. Por ejemplo, los puertos del norte, como Antofagasta y otros, o de Ventanas, que hoy están en conflicto por las marejadas, etcétera; el desarrollo de la industria; el creciente desarrollo de carga y de naves de mayor capacidad para los cuales los puertos chilenos no están preparados, y la insuficiencia de la cadena logística desde un punto de vista integral, es decir, de todos los actores.

Dicho lo anterior, consideró dentro de la ley N° 19.542 un aspecto positivo, cual es que ésta se promulgó el año 1997 concretándose solo el año 2000 con las tres primeras licitaciones y concesiones de puertos, de San Antonio, Valparaíso y San Vicente, y en relación con los problemas de la inversión para un Estado que está disminuido, pero que ha construido una tendencia a la no inversión pública en los puertos.

⁷ Apoyó su exposición en presentación contenida en el siguiente link:
<https://www.camara.cl/pdf.aspx?prmID=170175&prmTIPO=DOCUMENTOCOMISION>

Estimó que transcurridos veintitrés años de la ley N° 19.542, es necesario un balance crítico que pueda ver los pormenores tanto positivos como negativos de esa legislación y poder hacer una reformulación que permita asegurar tanto un modelo de relaciones laborales en términos de un trabajo decente por las consideraciones de la Organización Internacional del Trabajo, por ejemplo, y, también, la consideración de la cadena logística como una manera integral, no obstante los elementos más críticos de esta ley es que nunca tuvo la capacidad de construir una mirada integral de la cadena logística y teniendo el puerto todo aquello comprendido como el delantal del muelle.

Hizo hincapié que los puertos están en ciudades, a excepción de un par de puertos del norte, que no tienen capacidad de crecimiento y el trabajo se hace en los extra portuarios. Hoy en día, el modelo de concesión no tiene contemplado ninguna capacidad de arbitraje del Estado de Chile al momento de tener conflictividad, sin embargo, la mayoría son puertos públicos, existiendo una pobre visión global y del Estado, un ámbito estratégico para el país. Por ejemplo, en la zona central se ha desatado una competencia tan elevada que para un modelo que se traduce en mayor competitividad para las empresas se traduce en utilidades, pero para los trabajadores se traduce en pérdidas de empleo. Una situación brutal fue que en Valparaíso la tasa de desocupación está por sobre la media nacional, es decir, en alrededor de 7.5, y un desatado comercio informal. Es decir, en la zona centro existe una situación de competencia con una sobreoferta porque no hay más cargas y, sin embargo, genera una alta competencia entre los terminales por la concentración de las navieras; hoy día son alrededor de siete actores.

Puso en relieve que desde el punto de vista de los trabajadores, es importante evidenciar que existe un fenómeno que es de carácter mundial y al que es imposible oponerse, que es el paso agigantado de la mecanización por un lado, pero también de los procesos de automatización. Quizás en Chile todavía no está muy avanzado el proceso, pero ya contra la entrada de DP World, el cual es un grupo de Arabia Saudita que tiene alrededor de ochenta y dos terminales portuarios en el mundo-, lo más probable es que se automaticen funciones de faenas de patios, tanto en Puerto Central como en Puerto Lirquén, lo cual implicaría una reducción considerable de puestos de trabajo.

Afirmó que los procesos de automatización se dan más en la línea documental y en la tramitación de permisos para la exportación e importación. Lo ideal es llegar a la optimización de las operaciones y someter a los trabajadores a jornadas más intensas para lograr su mayor productividad.

En relación con el modelo de relaciones laborales, en el puerto existen dos modelos de contratación, los trabajadores contratados bajo la modalidad de

renta fija, bono turno, bono de producción y los trabajadores eventuales, que tienen dos regímenes, con convenios de provisión de puestos de trabajo o como eventuales. Manifestó que entienden y justifican la eventualidad, muchas veces, tanto el anterior gobierno como el actual, se les ha preguntado por qué no quieren ser contratados. Básicamente tiene que ver con la dinámica variable del comercio exterior afecto a las dinámicas variables de la demanda del capital: procesos de importación, exportación, producción, consumo, etcétera. No existe una regulación del mercado y por lo tanto es imposible regular el trabajo portuario desde ese punto de vista. La eventualidad, a largo plazo, otorga una mayor estabilidad.

No obstante, consideró que la regulación de la eventualidad tendría que ser enfocada en distintas partes, por un lado, la homologación de derechos fundamentales que implica, por ejemplo, derecho a vacaciones de tres semanas como todos los trabajadores contratados, como también que las compañeras y compañeros tengan derecho a pre y a posnatal. Del mismo modo, la indemnización por año de servicio. En definitiva, todo lo que está relacionado con la homologación de los derechos fundamentales.

Agregó que la discusión sobre la jornada laboral también es importante, en Chile, existen tres turnos de 7.5 horas y existen propuestas de alargar a 8 horas, para trabajar las 24 horas, o aumentar a 12 horas. Sin embargo, en muchos puertos del mundo se trabaja en jornadas de cuatro turnos de 6 horas, además hizo mención a investigadoras de Brasil y dos dirigentes del Puerto Santos, quienes comentaron los rendimientos y productividad del puerto, que a nivel biopsicosocial, los niveles de productividad son de cinco horas y trabajar seis, ocho o doce horas, hay muchos tiempos muertos y en general baja la productividad, en cambio, se mantenía la productividad en niveles máximos de trabajo humano seguidos a largo plazo aumenta el rendimiento y por lo tanto también la salud.

Por último mencionó la limitación de los permisos portuarios. En Chile se hace un curso de 60 horas pedagógicas y cualquier persona puede entrar al puerto, en la zona centro existen más de 7.000 permisos portuarios; sin embargo, en la zona de Valparaíso, en los dos terminales portuarios, no hay más trabajo que para 800 o 900 trabajadores portuarios eventuales, lo anterior genera siempre una sensación de poca protección laboral. Por ejemplo, los dirigentes portuarios eventuales no cuentan con fuero sindical. El presidente del Comité Paritario, Higiene y Seguridad tiene fuero, y de acuerdo con los dictámenes, cuando promulgó la ley corta, en 2015, su fuero sindical dura 7.5 horas. No sirve de nada un fuero sindical que dure 7.5 horas, pues cuando se está fuera del trabajo no lo protege nadie.

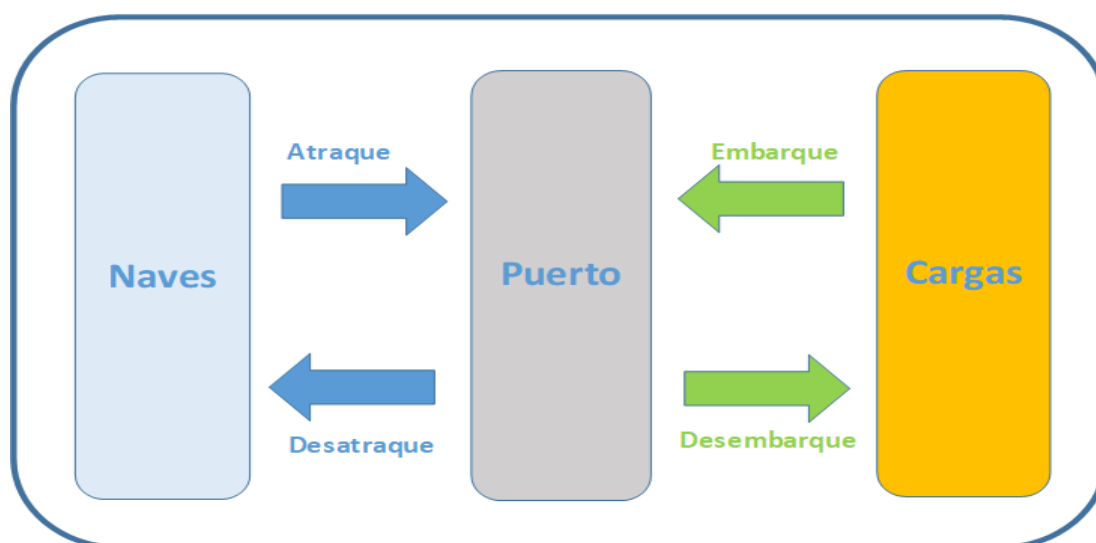
Finalizó que existen más de 7.000 trabajadores con permiso y hay trabajo como para 800 personas, hay un ejército de reserva permanente para ser siempre reemplazados si se presentan conflictos. Es necesario avanzar en las mejoras de capacitación a través de sistemas tripartitos en donde las empresas, los sindicatos y el Estado apunten a la profesionalización técnica del sector, y a no entregar más permisos en la medida en que no se genere más trabajo.

3.10.- Presidente del directorio de la Empresa Portuaria de Iquique, señor José Manuel Mendía Infante:⁸

Expresó de forma breve, el concepto puerto, quiénes son los usuarios y servicios que presta, estructura y actores relevantes, ley de modernización de los puertos estatales, algunos conceptos asociados a la ley, cómo han sido las licitaciones de los frentes de atraque, resultados de adjudicación de la ley N° 19.542 y algunas reflexiones sobre el contrato de concesión, en casos específicos, con el ejemplo de algunos puertos. En el puerto son dos los grandes usuarios: las cargas, que representan a importadores, exportadores y cabotaje, y las naves o las compañías navieras. Fundamentalmente, esa condición depende de cuál ha sido la condición de flete o la de venta. Por lo tanto, en el puerto hay embarque y desembarque de cargas, y atraque y desatraque de naves. Hay un área un poco más extensa de la mirada de un puerto.

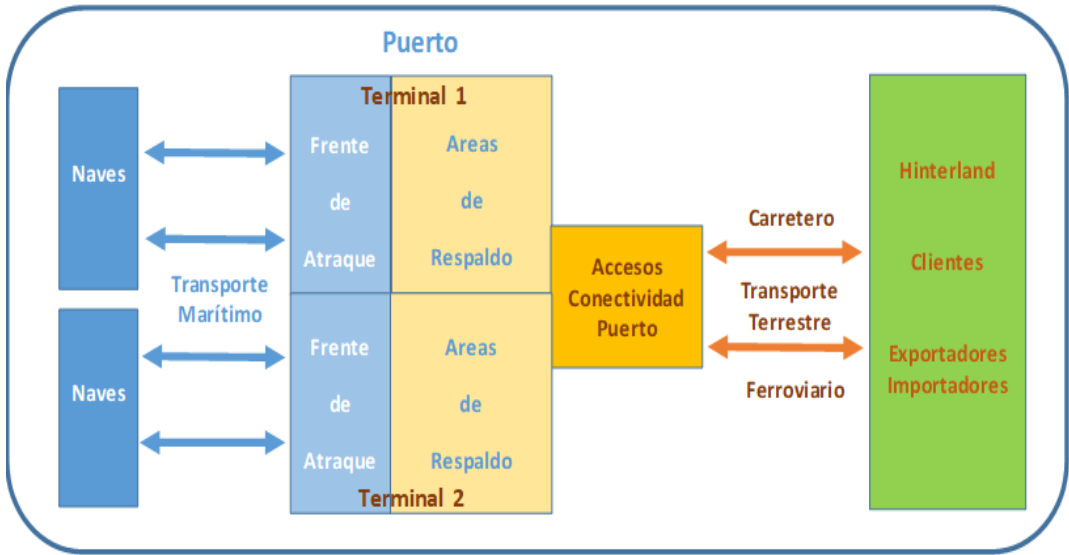
Exhibió un croquis para entender el concepto de la ley N° 19.542, que tiene más de veinte años:

Concepto Puerto – Usuarios - Servicios



⁸ Apoyó su exposición en presentación contenida en el siguiente link:
https://www.camara.cl/trabajamos/comision_listadodocumento.aspx?prmID=2201

Concepto Puerto – Estructura – Actores Relevantes



Por tanto, por un lado están las naves, que realizan el transporte marítimo; que usan el puerto, puerto que se compone de tres variables o parámetros fundamentales: los frentes de atraque; las áreas de respaldo, los patios, las bodegas y los accesos o *gates* del puerto, y la conectividad a la infraestructura terrestre del resto del país, que puede ser mediante transporte carretero o ferroviario, con el *hinterland*, con los distintos clientes importadores, exportadores o agentes de cabotaje. Sobre ese concepto global se realiza la ley N° 19.542.

Recordó que hasta 1996 existía la Empresa Portuaria de Chile (Emporchi), creada en 1960, que agrupaba a los diez puertos estatales de la época -que son los actuales-, bajo una administración central, que estaba en la ciudad de Valparaíso. Se terminó la Emporchi con la publicación de esta ley, lo que da origen a diez empresas portuarias estatales, que son sociedades anónimas, empresas portuarias autónomas, que desde el punto de vista de directorio y gestión, dependen del SEP; desde el punto de vista del Plan de Gestión Anual y otros aspectos relacionados, dependen del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, y desde el punto de vista presupuestario, del Ministerio de Hacienda, particularmente de la Dirección de Presupuestos (Dipres).

Actualmente, en Chile existen diez empresas: Arica, Iquique, Antofagasta, Coquimbo, Valparaíso, San Antonio, Talcahuano-San Vicente, Puerto Montt, Chacabuco y Portuaria Austral, que comprende el puerto de Puerto Natales y de Punta Arenas, Mardones y Prat. La ley agrupa dos conceptos principales.

Uno es el TUP (Tarifa Uso Puerto), que le asigna a la empresa la posibilidad de cobrar el uso de aguas abrigadas a cualquier nave que venga con destino a cargar, a descargar, a embarcar o a desembarcar.

Son características principales de esta ley: concesionar al sector privado los frentes de atraque –el costado del muelle, donde atraca la nave-, incluye algunas áreas de respaldo, algunas bastante importantes; es el área que le permite a la compañía prestar el servicio de estiba y desestiba de las naves, de embarque y desembarque. Se clasifica como un sistema mono-operado; hasta ese momento, los puertos eran multi-operados, es decir, cualquier empresa de muellaje podía realizar los servicios de embarque y desembarque. A contar de la publicación de la ley, el puerto concesionado pasa a ser mono-operado.

Afirmó que el objetivo era obtener inversiones en infraestructura y equipamiento, para mejorar las transferencias y, hoy día, todos los puertos del norte de Chile, hasta Talcahuano-San Vicente son concesionados. Es decir, hay siete empresas portuarias concesionadas, con excepción de Puerto Montt al Sur - Puerto Montt, Chacabuco, Punta Arenas o Portuaria Austral no están concesionados-. En Iquique existe un terminal multi-operado, que es el molo, y en Antofagasta el Terminal 1. El resto está concesionado.

Agregó que el objetivo principal de la ley era promover la competencia entre puertos y al interior de los mismos. Cuando partió la ley estaba el tema de la integración vertical y de la integración horizontal. Por ejemplo, el concesionario de Valparaíso no podía ser Puerto Ventanas, porque tenía una instalación industrial, etcétera. Otros objetivos eran procurar un trato no discriminatorio a los usuarios de puertos y a los distintos terminales; velar porque no se limiten las posibilidades de expansión y desarrollo; preservar y fortalecer niveles de productividad, eficiencia y competitividad a lo largo del periodo; y dictar todos aquellos reglamentos y normas que se estimen convenientes para regular la organización interna de la compañía y el adecuado funcionamiento de cada una de las empresas.

Por lo tanto, se licita el frente de atraque, conceptualmente y el concesionario tiene que hacer las inversiones, operar y administrar el frente de atraque adjudicado. Para ello, tiene que realizar las inversiones en infraestructura y equipamiento. Dentro del sistema portuario de los distintos estamentos estatales existen áreas de acopio, almacenaje, depósito, empresas de terceros, clientes, terrenos, que prestan distintos servicios relacionados con el sistema portuario.

Explicó a continuación cómo se adjudicaban las distintas concesiones, especificando el denominado índice “I”, y que la mejor oferta corresponde al “I Max”, de acuerdo a la siguiente fórmula:

Adjudicaciones Ley 19.542 - Modernización Puertos Estatales

Licitaciones frentes de atraque – Contrato Concesión:

- Tarifas máximas ponderadas **Índice I** – Mejor oferta, **menor I Máx**.
- Estructura tarifaria (Básicas):

$$I = TTC*\alpha + TTF*\beta + TTA*\gamma + TMC + TMN* \left(\frac{\sum_{i=1}^N esl_i * t_i}{AT} \right)$$
 - Muellaje: TMN, TMC
 - Transferencia: TTC, TTF, TTG, TTA

Nota: Reajuste PPI – Caso Iquique: US\$/ton 9,50 – 14,12 (2000-2018)
- Manual de los Servicios: descripción servicios, tarifas básicas (reguladas) y especiales (libres).
- RUFA: Reglamento uso frentes de atraque
- Manual de verificación de Indicadores: TO, TOM, TNT, TE, TOMA
- Velocidades de Transferencia Mínimas y promedio

Agregó que el frente de atraque se divide conceptualmente en dos servicios: los servicios a la nave y los servicios a la carga. Los servicios a la nave se llaman TMN (Tarifa de Muellaje a la Nave) y TMC (Tarifa de Muellaje a la Carga). A la carga se le fijan tres tipos de tarifas conceptuales, que son: TTC (Tarifa de Transferencia Contenedores), TTF (Tarifa de Transferencia Fraccionada), TTG (Tarifa de Transferencia Graneles); TTA (Tarifa de Transferencia Automotores), y en San Antonio también son súper importantes.

En el caso de Iquique en particular, este puerto fue concesionado en el año 2000, la tarifa menor que ofreció el concesionario que adjudicó, en esa época, fue de US\$ 9,50 por tonelada y hoy día es de US\$ 14,12. Ha sufrido el reajuste automático establecido en la ley, que es el PPI americano. En los distintos puertos, la situación ha sido distinta, pero ese el reajuste que hemos sufrido respecto de la tarifa base.

Además, las empresas portuarias fijan un manual de servicio, que se le aprueba al concesionario para el funcionamiento del puerto, donde se consignan fundamentalmente las tarifas básicas, esas cinco o seis tarifas de las que he hablado, debidamente reguladas, y ese polinomio nunca puede excederla. El total de las tarifas del año calendario recién pasado, es el I Más ofertado, de tal manera de que el concesionario puede variar individualmente las tarifas en los distintos años, pero al multiplicar por el tonelaje de esas cargas, tiene que calcular que no exceda el I, y esa es una de las obligaciones como empresa portuaria, además de manejar el manual de servicios, manejar el RUFA, que es el Reglamento de Uso de los Frentes de Atraque. En Valparaíso estaba el tema de los cruceros, que tenían prioridad y que después la perdieron. Es un reglamento emitido por el Ministerio de Transportes, que regulariza el uso del frente de atraque, porque

como es monopolio regulado, la obligación de la empresa portuaria es fiscalizar el cumplimiento.

Las tarifas especiales son todas aquellas que no están definidas, como esas cinco o seis tarifas básicas. Esas son de libre fijación del concesionario y se mueven de acuerdo con el mercado o con las restricciones de alguna de las características que le quiere imponer el concesionario. Por lo tanto, hoy día, esas no están afectas a regulación de parte de las empresas portuarias.

Realizó algunas reflexiones: Los contratos de concesión vigentes están orientados fundamentalmente a regular el uso y modernización de los frentes de atraque. Por ejemplo en los puertos chilenos existe una ley, que tiene 20 años; por lo tanto, el espíritu era invertir lo razonablemente suficiente, desde el punto de vista de la infraestructura existente, pero apurar el rendimiento de los puertos en términos de mejorar las velocidades de transferencia.

Por consiguiente las tarifas básicas corresponden al I máximo, que es la oferta del concesionario que se adjudicó la concesión; el Manual de Verificación son todos estos estándares que debe cumplir el concesionario con las regulaciones establecidas en el contrato, que es obligación de las empresas portuarias controlar; entre ellas, por ejemplo, velocidades de transferencia, Manual de Servicios, tarifas básicas y especiales, bajo dos conceptos: que toda la carga se retira del puerto dentro de las 24 horas al zarpe, y la entrega de carga dentro de las 48 horas a la llegada de la nave. Estos dos conceptos se encuentran estipulados en las tarifas básicas.

En términos generales, los primeros años ha sido un proceso extraordinariamente exitoso, muy importante desde el punto de vista de la capacidad de la transferencia de cargas; produjo una alta especialización en la transferencia de contenedores y justo coincide con el auge del proceso de contenerización de nuestro país y del porcentaje que mueven los puertos. Los puertos de Valparaíso y de San Antonio, en conjunto, el 65 por ciento de la carga que mueven son contenedores. Valparaíso no mueve gráneles y San Antonio mueve, entre gráneles líquidos y sólidos, casi el 30 por ciento; es decir, queda el resto –estas son cifras de 2018-, que es carga fraccionada o la llamada carga general que son palés, bultos, bobinas de acero, autos, cobre metálico, etcétera, y el resto son gráneles líquidos. En otras palabras, el fuerte del puerto de San Antonio son los gráneles sólidos. La modernización de los puertos ha permitido altos rendimientos de transferencia y mejoras sustanciales sobre una infraestructura existente. Luego voy a dar algunos valores.

Agregó que existen muchos acuerdos de producción limpia que se han denominado APL que constituyen asociaciones de los actores relevantes de la

cadena logística. Por ejemplo, en el caso de Iquique, están incluidos todos los terminales, las empresas de muellaje, la Zofri, los cargadores de la Zofri, los sindicatos de transportistas regionales y algunas de las empresas de muellaje menores; además de las comunidades logístico portuarias de las distintas ciudades en la función de buscar que la cadena logística funcione lo mejor posible.

Entregó ejemplos de inversiones, Iquique ha tenido tres inversiones que le permitió hoy tener un contrato a 30 años, hizo una inversión en el delantal de 14,7 millones de dólares; luego, extendió el Sitio 4, en 10,1 millones de dólares; y después, transformó el Sitio 3 en antisísmico, con 4,6 millones de dólares. Si ello no se hubiera hecho, probablemente, la situación del terremoto de 2014 habría sido bastante más dramática de lo que fue en el puerto de Iquique.

Por otro lado, el concesionario puso 4 grúas móviles del tipo *Gottwald*, que aquí son las antiguas grúas que tenía TPS y cada una de ellas cuesta 5 millones de dólares, por lo que solo ahí se invirtieron 20 millones de dólares. Por lo tanto, para que tengan una idea, solo en el Puerto de Iquique se han invertido 50 millones de dólares en el período de concesiones.

En cuanto a los impactos en la Quinta Región han sido increíbles. El TPS, Terminal Pacífico Sur, extendió el muelle y gastó 120 millones de dólares; tiene 8 grúas *gantry crane*, con un costo de 10 millones de dólares cada una, o sea, son 80 millones de dólares; y 15 grúas RTG, a 5 millones de dólares cada una, es decir, 75 millones de dólares. Ahí falta agregar grúas *reach stackers*, grúas de contenedores vacíos, tracto camiones, etcétera.

San Antonio tiene 2 concesionarios: STI, San Antonio Terminal Internacional, con un contrato vigente a 25 años -un período de renovación del (2025 al 2030); ha invertido en la extensión del frente de atraque a 130 metros, lo que le permitió tener 930 metros, con un costo de 100 millones de dólares aproximadamente; al igual que TPS cuenta con 8 grúas *gantry crane*, con un costo de 80 millones de dólares y, hasta el momento, tiene 6 grúas RTG, a 5 millones cada una, lo que da un total de 30 millones de dólares.

Los puertos de Valparaíso y de San Antonio fueron terminados de reconstruir después del terremoto de 1985, o sea, estos puertos quedaron en buenas condiciones operativas, con aumento calado, a principios de la década de los 90.

Finalizó expresando que en San Antonio, el último concesionario, PSE o Puerto Central, invirtió aproximadamente 250 millones de dólares en el frente de atraque de costanera y generó un nuevo frente de atraque de 700 metros. Después puso siete grúas *gantry crane*, del orden de 10 millones cada una –son

70 millones de dólares- y 15 pórtico sobre neumáticos (RTG). Aquí faltaría agregar todas las otras inversiones adicionales que ellos han hecho.

3.11.- Presidente de la Empresa Portuaria de San Antonio señor Francisco Silva:⁹

Comenzó su presentación explicando el funcionamiento del Puerto de San Antonio, cómo ha operado la ley en términos generales, y cuáles son los principales defectos:



En la lámina anterior se aprecia una mirada global de San Antonio, una fotografía aérea, en que est n en colores las distintas concesiones: San Antonio Terminal International (STI), que está al lado del mar y de color rojo, que mueve 11,9 millones de toneladas, y el Puerto Central, que mueve del orden de 7,3 millones de toneladas y que está en color verde. El 65 por ciento de la carga del puerto es de contenedores. Existe un sitio especial para líquidos, que es operado por el Puerto de San Antonio, que es el sitio 9. Son 77 mil toneladas, que es muy poca cosa, pero importante. En San Antonio también se mueve el ácido sulfúrico de Codelco que va al norte, el cual es un movimiento importante, son 1.500.000 de toneladas. En resumen ese es el Puerto de San Antonio. Son tres concesiones importante: STI, Puerto Central y Panul, este último es el puerto de los graneles más significativo después de Ventanas en la zona central.

⁹ Apoyó su exposición en presentación contenida en el siguiente link:
https://www.camara.cl/trabajamos/comision_listadodocumento.aspx?prmID=2201

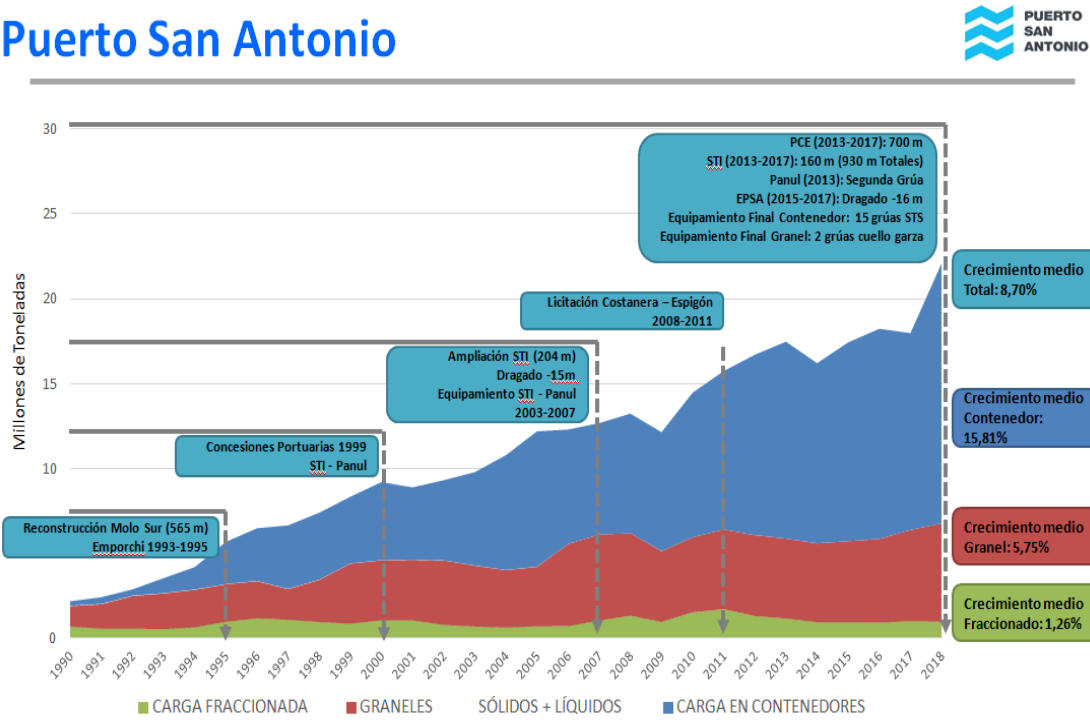
El puerto movió 11,9 millones de toneladas en STI. La concesión termina en 2024 y puede extenderse en cinco años. En el caso de Puerto Central la concesión termina en 2031. Además mencionó que los trabajadores permanentes en STI son 783 y los eventuales son 223, y en el caso de Puerto Central son 350 y son 130 eventuales.

Hizo hincapié en el fenómeno de la eventualidad fue y puede ser aplicable en algunos puertos y en algunos muelles del país, pero en muelles o puertos modernos, donde se tiene una estructura muy similar a una línea de producción de una fábrica, el tema de la eventualidad es un tema que debería ser analizado, no obstante a su juicio, estimó que debería disminuirse significativamente, porque el tema de la eventualidad a la larga perjudica a todos.

Puerto San Antonio



En la siguiente lámina se muestra un gráfico con el desarrollo de las toneladas y de los principales hitos. En el año 2000 el Puerto de San Antonio movía del orden de 10 millones de toneladas y en el 2018 movió 21 millones de toneladas. ¿Cómo se logró esto? Se logró básicamente modificando los contratos, extendiéndolos de acuerdo con las disposiciones que los regían y entregando el Puerto Central en concesión, lo cual generó nuevamente una situación de superávit de muelles en la zona.



Resaltó que el Puerto Central está entrando en una etapa de saturación, a diferencia del Terminal 2 de Puerto de Valparaíso, al cual todavía le falta, pero cuando llegue ese momento comenzará a coparse. Naturalmente por las leyes de la economía se va a producir una presión al alza.

Hoy los precios están como en el 75 por ciento de los precios autorizados por los contratos de concesión; es decir, están significativamente bajos. Lo anterior es interesante, porque demuestra que el sistema ha funcionado y que funciona para ambos lados. Ello, porque no solamente los usuarios son los deben pagar más sino que también los empresarios privados a veces existen situaciones de depresión de precios.

Respecto de la situación actual del puerto, en términos de su capacidad, señaló que pueden manejar tres naves de 13 mil TEUs de forma simultánea. Existen desafíos bastante importantes en términos de infraestructura, de impacto ambiental, de cumplimiento de las normas de libre competencia. Es decir, existen desafíos múltiples en el desarrollo del Puerto de San Antonio:



Resaltó la idea de promover la competencia en el interior del puerto y entre puertos. Lo anterior porque se ha generado una situación donde los temas de la libre competencia, del tribunal de la libre competencia y de las aprobaciones de los aspectos de libre competencia se han transformado en cuestiones altamente relevantes en cualquier proyecto portuario. Aun cuando sea una modificación de cosas presentes, el aspecto de libre competencia pasa a ser un aspecto relevante.

Destacó los encargos a los Directorios de las Empresas Portuarias:

Ley 19.542. DS 1802 MTT. Control de Concesiones



Entre los encargos a los Directorios de las Empresas Portuarias:

- 1. Promover la competencia en el interior del Puerto (art. 31 N°1 ley).
- 2. Procurar un trato no discriminatorio a los usuarios del Puerto (art. 31 N°2 ley).
- 3. Velar por que no se limiten las posibilidades de desarrollo y expansión del Puerto (art. 31 N°3 ley).
- 4. Preservar y fortalecer los niveles de productividad, eficiencia y competitividad alcanzados en la operación portuaria (art.31 N°4 ley).
- 5. Aplicar estándares de seguridad e higiene en las faenas y protección de los derechos laborales de los trabajadores (DS 1802. Lineamiento Política Portuaria MTT).
- 6. Cumplir con el cuidado del entorno urbano y el medio ambiente (DS 1802. Lineamiento Política Portuaria MTT).
- 7. Procurar la realización periódica de auditorías en materias de tarifas y prestación de servicios, mantenimiento de infraestructura, así como la implementación de las acciones correctivas como resultado de ellas.
- 8. Velar por el Cumplimiento de las condiciones fijadas por la Comisión Preventiva Central (CPC) y el Tribunal de Defensa de la Libre Competencia (TDLC) para las Concesiones.

Finalizó explicando el Proceso y control de concesiones, señalando que son una empresa de 54 personas, que administran contratos, controlando a empresas externas:

Procesos Control Concesiones



Enfatizó que el rol de autoridad portuaria que existe es absolutamente insuficiente para las necesidades que existen hoy. Estimó que el puerto debería tener mucha más autoridad respecto de algunas materias, por ejemplo, coordinar el flujo vial y ferroviario al puerto. Pero lamentablemente, hoy los camiones llegan a los terminales y los reciben cuando estiman conveniente. Además, está el tema de la tecnología. Se encuentran trabajando en pódicos en San Antonio, pero los camiones no tienen obligación de usar TAG para llegar a San Antonio. Otro tema importante es el Consejo de Ciudad-Puerto, se encuentra en la ley, se estableció el año pasado, y debería potenciarse en términos de que sea un instrumento de buena convivencia con la ciudad.

3.12.- Presidente de la Empresa Portuaria de Valparaíso señor Fernando Ramírez: ¹⁰

Manifestó que le parece esencial que se califique y que se clasifique cuál es el sentido de la relación de la ciudad con su puerto, ya que se habla del Consejo Ciudad-Puerto, y en el caso particular debía establecerse si se consideraba ciudad a la comuna de Valparaíso, o a una entidad de mayor tamaño. Se preguntó por el concepto de ciudad y su efecto en aporte en empleos directos e indirectos, que a veces va mucho más allá que la comuna, y la situación que se daría si grupos organizados y relevantes se toman el interés determinado, un interés turístico y, en definitiva, ese es el relevante y el que representa el interés que aparece como comunitario, pero en que también puede existir la idea, en una concepción más amplia, que puede estimar que es un interés particular.

► Modelo de Concesionamiento



¹⁰ Apoyó su exposición en presentación contenida en el siguiente link:
https://www.camara.cl/trabajamos/comision_listadodocumento.aspx?prmID=2201

➤ Resultados del Modelo de Concesionamiento

- El modelo de concesionamiento ha aumentado la competitividad de Puerto Valparaíso, llevándolo a estándares mundiales.



●
Teus por Metro de
Muelle año 2018
Mundial: 1.185
Valparaíso: 1.434



●
Teus por Grúa
Gantry año 2018
Mundial: 130.623
Valparaíso: 132.675



●
Teus por Hectárea
año 2018
Mundial: 26.468
Valparaíso: 70.760



●
Promedio Estadía Camiones
en Sistema Portuario
2006: 08:56:26
2018: 01:40:09

Planteó dicho tema porque estimó que la idea de que exista un Consejo Ciudad-Puerto es muy relevante, y es necesario que la legislación deba complementarlo, debe institucionalizarlo. Y alguna vez se ha dicho por qué no se incorpora a la comuna o a la ciudad en la administración de la empresa portuaria, en su directorio. ¿Por qué el alcalde no está presente o una delegación que represente a las fuerzas vivas de la ciudad en la administración de la empresa portuaria?

A su juicio, consideró que no es el camino correcto, puesto que el rol que le corresponde a la empresa portuaria, a su directorio, a sus trabajadores es una gestión técnica que tiene mandatos muy precisos y que aquí han sido explicados, con brillo, por los colegas que me han antecedido.

Sin embargo, al Consejo Ciudad-Puerto, más amplio, hay que crear esa institucionalidad, hay que darle más vida, hay que entregarle financiamiento, y en eso las empresas portuarias pueden contribuir a crear una secretaría técnica donde se identifiquen cuáles son los intereses, cómo se armonizan los diversos proyectos de expansión de las capacidades portuarias, cómo se compatibiliza la evolución que debe tener el puerto con los intereses de la ciudad, del uso de su borde costero, etcétera.

Entregó como ejemplo, Valparaíso el cual es un puerto histórico, que sigue siendo el puerto principal, pero era el puerto con mayor cantidad de carga, estadísticamente hablando. Hoy han cedido esa posición, pero existe una bahía,

que es un bien escaso, con aguas abrigadas de primera calidad, con una inversión en un espigón, que si hubiese que construirlo, costaría cientos de millones de dólares, sino miles. Todas esas ventajas son la respuesta que el país necesita para su ampliación portuaria, porque Chile necesita, en un tiempo breve, incorporar capacidad para un millón de TEU (*Twenty-foot Equivalent Unit*), y esa respuesta al comercio exterior, que es inminente, no va a estar simplemente con ampliaciones en la capacidad actual de San Antonio y de Valparaíso.

Por consiguiente ¿cómo se responderá a ello? ¿Cómo se enfrentará a esa realidad del comercio exterior, que hoy no se visualiza como un problema, porque no está en la coyuntura? Pero si se revisa las estadísticas, y los estudios de muy buena calidad que los diversos gobiernos han hecho en los últimos cuatro a cinco años, se descubre que en 2023 y en 2025 existirá ese déficit. En consecuencia, hay urgencia de hacer un debate que sea técnico, un debate que no se lo tomen los interesados, sino aquellos que tienen mayores capacidades para crear su posición, que es, a un interés individual, darle forma de interés colectivo, que es una forma encubierta de cooptar instituciones.

De esta manera si se logra crear una institucionalidad seria y adecuada para los desafíos del futuro, esa institucionalidad, es un desafío relevante para las autoridades y para el Parlamento, y como toda institucionalidad requiere financiamiento para que funcione, y las empresas portuarias pueden contribuir técnica y económicamente.

Hizo mención al proyecto Terminal 2 de Valparaíso, el cual es un proyecto de 600 millones de dólares, que, probablemente, pagar un canon va a ser muy desafiante para ese proyecto. Por tanto, el futuro es evidente: las empresas portuarias solo van a tener el ingreso por las TUP, es decir, lo que pagan las naves por su tonelaje y que es el ingreso necesario para enfrentar el mantenimiento del canal de acceso, la infraestructura y el personal adecuado para cumplir un rol que es esencial.

Ahora bien ¿Qué diferencia existe entre un puerto público y uno privado? En el puerto público el usuario tiene garantía plena de que aquí no hay discriminación al usuario y que se respeta la plena vigencia de la libre competencia. En cambio, en un puerto privado, de los que hay muchos, en sí mismo es una facilidad esencial; o sea, está comunicado con un negocio particular determinado. Entonces, ese desafío, que es un desafío que tienen las empresas portuarias, que es un desafío cada vez más complejo, cada vez más tecnificado, tanto el aprendizaje, que, al principio, cuando se crearon las primeras concesiones, el Tribunal de la Libre Competencia estableció como elemento esencial para resguardar la libre competencia, el que no hubiese integración vertical. Esto significó, entonces, restringir que todos aquellos que tenían intereses

aguas arriba y aguas abajo estuviesen limitados en la participación de la concesión portuaria. De esa manera, se decía que el concesionario siempre tenía que tener una mayoría de accionista que tuviesen un interés de negocio que fuera distinto de la participación en actividades ya sea en la naviera o en la logística del *hinterland*.

Pero hoy en día, ¿con qué realidad se enfrenta? Y precisamente es con mundo que avanza cada vez más hacia la integración vertical, un mundo en el que, en 2007, 200 compañías navieras se repartían la participación de mercado en el negocio de los contenedores.

Recordó que en la actualidad existían cuatro megaempresas que manejan el 85 por ciento del mercado de contenedores, y aquí en Chile, probablemente, más que eso.

En consecuencia, la realidad de la integración vertical ha quedado superada y esto lo ha ido reconociendo la Fiscalía Nacional Económica, a tal punto que ha autorizado que haya muchas concesiones, subiendo la restricción de integración vertical de 40 a 60 por ciento.

Dicho eso, este desafío con el que se enfrentan supone que en el futuro, probablemente, las empresas portuarias van a ir reduciendo sustancialmente sus ingresos, y lo que se conoce hoy día como excedentes que van al fisco, van a tender a desaparecer. Por ende, la contribución de las empresas portuarias a las ciudades hay que mirarlás desde otra óptica.

Por ejemplo, en Valparaíso, supuesto que se construya el Terminal 2, se aporta, con un proyecto en que la ciudad de Valparaíso y todos los habitantes de la Quinta Región puedan acceder al borde costero. Al principio se pensó en un proyecto que todos conocen, que fue el fallido Mall Barón. Hoy día, el gobierno está comprometido en sacar adelante el llamado Parque Barón, siendo un modelo con el que se podrá hacer convivir la actividad logística del puerto con un parque de acceso público, en el que habrá mucha creación de valor, como también será una aportación realista hacia el turismo y la ciudad sabrá aprovechar y potenciar.

Expuso las siguientes conclusiones:

➤ Conclusiones

- El desarrollo económico del país, los cambios tecnológicos en el sector y las mayores exigencias de competitividad al sistema, están creando una nueva situación que debemos enfrentar. Un elemento clave es la definición existente en los plazos de concesión que está limitada a un máximo de 30 años, pues esta condición rigidiza la inversión por parte de privados.
- El Plan Estratégico de Puerto Valparaíso consolida un concepto de desarrollo sustentable, capaz de competir con otras ofertas portuarias y de responder a las nuevas exigencias del sector, en el corto, mediano y largo plazo.
- Es necesario concretar compromisos que permitan coexistir los usos portuarios con las otras vocaciones de la ciudad, como son el uso del escaso territorio y el acceso al borde costero.

3.13.- Gerente general de la Empresa Portuaria de Talcahuano San Vicente, Rodrigo Monsalve Riquelme:¹¹

Comenzó su presentación con una introducción de la Empresa Portuaria de San Vicente:

I. PUERTOS DE TALCAHUANO Empresa Portuaria Talcahuano San Vicente



Es una persona jurídica de derecho público con patrimonio propio, regulada por la Ley N° 19.542 (1997), continuadora de Emporchi en todas sus atribuciones, derechos, obligaciones y bienes.

Su objeto es la **administración, explotación, desarrollo y conservación de los puertos y terminales**, así como de los bienes que posean a cualquier título, incluidas todas las actividades conexas inherentes al ámbito portuario indispensables para el debido cumplimiento de éste.

Posee dos terminales portuarios en la comuna de Talcahuano, actualmente concesionados:

- Puerto de Talcahuano
- Puerto de San Vicente



¹¹ Apoyó su exposición en presentación contenida en el siguiente link:
https://www.camara.cl/trabajamos/comision_listadodocumento.aspx?prmID=2201



Entregó cifras, expresando que la provincia de Concepción es la provincia con mayor movimiento de carga del país. En 2017, movieron 32 millones de toneladas; en ese período Valparaíso movió 27 millones de toneladas; Antofagasta, 19 millones; y San Antonio, 18 millones. Probablemente, la sorpresa tiene que ver con que en la provincia de Concepción existen 10 puertos, de los cuales 7 son de uso público y 3 de uso privado. En la gráfica se puede apreciar el detalle, de norte a sur, de cada uno de los puertos que están en tres bahías distintas: la bahía de Concepción, la bahía de San Vicente y la bahía de Coronel.

SISTEMA PORTUARIO REGIÓN DEL BIOBÍO



Sistema Portuario Zona Central vs. Sistema Portuario Biobío
Transferencias Año 2017



SISTEMA PORTUARIO REGION DEL BIOBIO



Transferencias de puertos uso público

Sistema Portuario Zona Central vs. Sistema Portuario Biobío Año 2017



Expresó que en los puertos públicos el otorgamiento de las concesiones es a través de los contratos que administran las empresas portuarias, y en el caso de los puertos privados son las concesiones de la autoridad marítima que se entregan a través de la Subsecretaría de las Fuerzas Armadas. El plazo máximo de las concesiones de puertos es de 30 años no renovables. Cabe señalar que las concesiones marítimas son renovables; renta o canon con monto mínimo regulado por la ley N° 19.542 y las licitaciones correspondientes. Los puertos privados no entran en licitaciones. En el valor residual de las inversiones reguladas, ley N° 19.542, hay un proceso en que se regula este valor residual y es pagado por la empresa portuaria, en caso de que el concesionario no renueve el contrato.

Agregó que las normas de calidad están estipuladas en los cálculos de las velocidades de transferencia y otros más, pero en los puertos privados no tienen esa regulación; asignación de capacidad o prioridad en la atención de las naves. En el modelo portuario de la Región del Biobío, que básicamente es de exportación y de madera, los clientes prefieren y piden un servicio integral. El servicio integral incluye el transporte, pero las empresas portuarias al tener giro único no pueden dar ese servicio integral, por lo tanto, es otro elemento de pérdida de competitividad; están los deberes de transparencia e información, que tienen que ver con los planes maestros y con las estadísticas que deben entregar al observatorio logístico, que corresponde a información de valor comercial que los puertos concesionados deben exponer, mientras los puertos privados no tiene esa obligación. Además, tiene regímenes de garantías, sanciones por incumplimiento y fiscalización que, entre otros aspectos, tienen que ver con el valor de la garantía que, al menos en nuestro caso, la garantía es del ingreso del canon fijo de un año. Por lo tanto, hay un capital bastante importante inmovilizado. Existe una regulación asimétrica y acá lo importante no es imponer una regulación sobre otra,

sino que al final del día la regulación para los puertos, independiente de cuál es el origen y la propiedad, sea la misma para emparejar la cancha.

Otro elemento de asimetría regulatoria se relaciona con los informes del Tribunal de Defensa de la Libre Competencia. En particular San Vicente tiene restricciones que no tiene el puerto de Talcahuano que fue licitado el 2011. Los resguardos conductuales son, de alguna manera, la integración horizontal y la integración vertical. Hasta antes de la venta que hizo el grupo CMPC del puerto de Lirquén a DP World, básicamente los puertos de Coronel, de San Vicente y de Lirquén, de acuerdo con su estructura propietaria, no podrían haber operado el puerto de San Vicente por su estructura de integración vertical.

Enfatizó en la idea que se debe definir legalmente lo que es puerto privado de uso público. Hoy no existe ninguna definición de ese concepto que corresponde a un puerto de propiedad privada que sale a vender sus servicios. Segundo, hay que establecer un marco legal y reglamentario único para el otorgamiento de concesiones portuarias de frentes de atraque estatales y privados de uso público, otorgadas por la misma autoridad, con el mismo plazo y condiciones de renovación; reglas uniformes para la determinación del canon o renta de arrendamiento, y permitir que los puertos privados de uso público recuperen el valor residual al término de sus concesiones.

Tercero, se requiere extender a los puertos privados de uso público los derechos y obligaciones que establece la ley N° 19.542 y los reglamentos de concesiones. Cuatro, hay que definir la autoridad portuaria y entregarle las facultades que correspondan respecto de los puertos estatales y los privados de uso público. En la ley de Emporchi se definía a la Empresa Portuaria de Chile como la autoridad portuaria nacional, mientras que en la ley actual no se define la autoridad portuaria. Nosotros asumimos el papel de autoridad portuaria, pero solo respecto de nuestros puertos y, en el caso de la Región del Biobío, estamos hablando de diez puertos.

Además, se debe incorporar un régimen general de sanciones por incumplimiento y de caducidad al que deban sujetarse los puertos de uso público, sean privados o estatales, e incorporar a la ley respecto de los puertos privados de uso público las consultas obligatorias al Tribunal de Defensa de la Libre Competencia y la dictación de instrucciones de carácter general para los oferentes de servicios portuarios.

Hoy, el Tribunal de Defensa de la Libre Competencia y la Fiscalía Nacional Económica solo actúan sobre los puertos concesionados, porque son regulados por el Tribunal de Defensa de la Libre Competencia y, por lo tanto, no actúan sobre los puertos privados.

Abordó un aspecto puntual de ley N° 19.542, que estimó en el futuro cercano tendrá la máxima de las importancias. La ley actual señala que todos los equipamientos que al término de la concesión sean eventualmente comprados por la empresa portuaria solo se pueden ejecutar el día 30, antes que termine el contrato de concesión, pero hoy hay equipamientos que valen 10.000.000 de dólares. Por ejemplo, en el caso de las grúas ship to shore que, entre el proceso de comprar las grúas y que lleguen son dos años, entre el diseño, la construcción y la llegada al país.

Por lo tanto, sería importante que estas inversiones mayores en equipamiento contengan las mismas obligaciones que hoy se usan para las inversiones mayores en infraestructura que están sobre los 3.000.000 de dólares, de manera de que el concepto tenga que ver con el monto del equipamiento, más que con la condición física del equipamiento.

¿Cuál es la importancia? Si no se regula, en la medida en se terminen las concesiones va haber una tendencia del concesionario a no hacer estas inversiones mayores, porque no tendrían valor residual y tendrían que llevárselos o tendrían la incertidumbre si el día 30, y no antes ni después del término del contrato de concesión, la empresa portuaria se queda o no con esos equipos. También, hay que fortalecer el rol de autoridad portuaria a nivel de ley o reglamento, de manera de que quien sea definido como autoridad portuaria tenga un respaldo legal o reglamentario de cuál es su ámbito de actuación y cuáles son sus atribuciones.

A nivel de la autoridad de gobierno, hoy el concepto portuario no se trabaja como una unidad económica independiente y autónoma, sino que es parte de una red logística marítima, de tal manera que creo que la modernidad y toda las preocupaciones de la ciudadanía y los integrantes de la red logístico portuaria hace que sea necesario que, tanto para puertos públicos como para privados, existan las coordinaciones necesarias, no solamente de la actividad portuaria, sino también de las actividades relacionadas, específicamente la conectividad y los medios de transporte ferroviarios y viales.

Como empresa portuaria, han estado trabajando en forma intensa en las actividades en relación con el entorno. El 2014, con el entonces alcalde de Talcahuano, don Gastón Saavedra, aquí presente, iniciamos el trabajo del Consejo Ciudad Puerto, el cual ha continuado con el actual alcalde, don Henry Campos. Lo relevante es que, independiente de la persona, de la tendencia política del alcalde, en Talcahuano existe un trabajo mancomunado y esto ha permitido ser proactivo y anticiparse a eventuales conflictos.

Al Consejo Ciudad Puerto lo hicieron funcionar desde el 2014. A la fecha han realizado 36 sesiones. El año pasado, hubo una modificación del funcionamiento del Consejo Coordinación Ciudad Puerto que trajo un beneficio, a saber, que al ser presidido por el intendente regional y contar con la participación de los seremis de Obras Públicas y de Transportes permite que todos estos trabajos de conectividad y de transporte se integren al quehacer de la ciudad. El Consejo Coordinación Ciudad Puerto solo existe en la comuna de Talcahuano, porque la ley no obliga a tenerlo a las comunas de Penco y de Coronel, donde están los otros grandes puertos de la región.

El hecho de que el consejo esté integrado por el intendente da mayor potencia a las decisiones que se toman, pero también pierde frecuencia y de haber sido mensual, ahora es trimestral. Para suplir aquello, con el alcalde de Talcahuano hay una mesa portuaria comunal, en la que mensualmente avanzan en los temas y trimestralmente se sancionan en el Consejo Coordinación Ciudad Puerto. Asimismo, ha sido muy útil para el desarrollo del puerto de Talcahuano y de San Vicente el Comité Portuario de Coordinación de Servicios Públicos de Talcahuano, que data de 1999, pero se puso en ejecución en 2014. Desde este año a la fecha hemos tenido 31 sesiones. En el Comité Portuario de Coordinación de Servicios Públicos participan la autoridad marítima, la PDI, la seremi de Salud y el SAG.

Resumen sobre temas que resolver en reforma legal y reglamentaria:

III.2 Sistema Portuario Chileno: Propuestas de modificación

1. Por Asimetrías Regulatorias



Temas por resolver en una reforma legal y reglamentaria:

- (i) Definir legalmente "puerto privado de uso público" en armonía con lo resuelto por las autoridades de libre competencia, esto es, como aquellos que presten o deseen prestar servicios a terceros, esto es, a personas distintas o independientes del respectivo propietario.
- (ii) Establecer un marco legal y reglamentario único para el otorgamiento de concesiones portuarias de frentes de atraque estatales y privados de uso público: otorgadas por misma autoridad; mismo plazo y condiciones de renovación; reglas uniformes para la determinación del canon o renta de arrendamiento, y permitir que los puertos privados de uso público recuperen el valor residual al término de sus concesiones.
- (iii) Extender a los puertos privados de uso público los derechos y obligaciones que establece la Ley 19.542 y el Reglamento de Licitaciones a los concesionarios de frentes de atraque estatales (deber de servicio / publicación de tarifas/ prioridad naves/calidad/deber informar/ otros).
- (iv) Definir la Autoridad Portuaria y entregarle las facultades que correspondan respecto de los puertos estatales y los privados de uso público, a fin que puedan recabar información de estos últimos y fiscalizar el cumplimiento de sus obligaciones y prohibiciones.
- (v) Incorporar un régimen general de sanciones por incumplimiento y de caducidad al que deban sujetarse los puertos de uso público, sean privados o estatales, que considere: (i) sanciones y multas; (ii) la facultar a la Autoridad Portuaria para actuar de oficio o a petición de cualquier interesado afectado por infracciones a las obligaciones y prohibiciones aplicables; (iii) la facultad de impartir instrucciones vinculantes para concesionarios y con objeto poner fin a actos de discriminación; y, (iv) la facultad de los concesionarios afectados por sanciones o instrucciones, de reclamar de las mismas ante un árbitro.
- (vi) Incorporar a la ley a los puertos privados de uso público lo siguiente: (i) consulta obligatoria al TDLC de las bases de licitación de puertos de uso público, y la sujeción a las condiciones que se establezcan en la respectiva resolución para promover la competencia en las respectivas licitaciones (competencia por la cancha); y, (ii) disponer la dictación de instrucciones de carácter general para los oferentes de servicios portuarios del respectivo mercado geográfico en el caso de advertirse riesgos para la libre competencia (competencia en la cancha).



Para finalizar recalco dos puntos. Primero, que se tenga conciencia de que en la Región del Biobío se maneja el 25 por ciento de la carga de puertos y

que tiene una estructura absolutamente distinta a los puertos de San Antonio y de Valparaíso, que son los otros grandes polos de transferencia de carga y compiten con las mismas reglas del juego. Segundo, en la Región del Biobío se compite con distintas reglas del juego, por lo que es imprescindible que se equipare la cancha.

3.14.- Representante de la Empresa Portuaria de Antofagasta señor Carlos Escobar:¹²

Comenzó su presentación expresando que como se aprecia en la lámina, el puerto de Antofagasta es multipropósito y estratégico. Por dicho puerto se embarca, dependiendo el precio del cobre y los minerales, entre el 12 y 15 por ciento del FOB chileno. Es un puerto de orientación minera, ya que el principal producto que se embarca es el cobre:



En ese sentido, se debe cumplir con el Tratado de 1904. Porque en el puerto se embarcan actualmente concentrados provenientes de Bolivia y con tecnología de última generación. También se descarga la materia prima de la producción de litio, que es la ceniza de soda. Por cada tonelada de litio que se produzca se requiere 1,7 toneladas de ceniza de soda. Por el puerto de Antofagasta se embarca principalmente el cobre que se extrae de las mineras privadas, dado que el cobre de Codelco se transporta por el puerto de Angamos, en Mejillones, ya que existe un convenio que permitió la construcción de dicho puerto.

¹² Apoyó su exposición en presentación contenida en el siguiente link:
https://www.camara.cl/trabajamos/comision_listadodocumento.aspx?prmID=2201

Existen además distintas unidades de negocio. A diferencia de otros puertos, existe la concesión marítima portuaria de Antofagasta Terminal Internacional, que en la lámina se ve en color rojo. Está constituida por dos frentes de atraque, uno de los cuales permite la atención de naves de hasta 340 metros de eslora. Han recibido las naves más grandes que han llegado a la región, y casi al país. Los rendimientos del puerto, con la participación de los concesionarios, en términos de productividad, se han duplicado. Ha pasado de 170 toneladas por hora al inicio de las concesiones a cerca de 400 toneladas por hora.

Se transfiere mayoritariamente carga de exportación, la que se divide en cobre metálico, contenedores y minerales concentrados. Existe un acuerdo de producción limpia, que se acaba de certificar en un ciento por ciento, en cumplimiento de todos los compromisos. Se trata del acuerdo de producción limpia más exitoso y amplio, porque reúne a empresas mineras, a servicios del Estado, a empresas portuarias, operadores de ferrocarriles y el concesionario.

En dicho acuerdo se invirtieron más de 18 millones de dólares en mejoras, todas ellas por sobre la norma, lo cual nos da experiencia y nos indica que cuando se realicen las nuevas concesiones debemos tener presente las experiencias que han tenido algunos puertos, y los caminos que han permitido tener hoy una muy buena relación con la comunidad. Cuentan también con un terminal multioperado, en el cual tiene una muy baja participación. La diferencia es notable entre la cantidad de naves que operan en el terminal concesionado versus el terminal multioperado. Es una reserva para Chile y podría duplicar la capacidad del puerto de Antofagasta con una muy baja inversión.

Como representantes del Puerto de Antofagasta presentaron ante el Tribunal de Defensa de la Libre Competencia la solicitud de concesión y el próximo año esperamos iniciar un proceso de concesión del frente 1, que en la imagen aparece de color azul, el cual tiene muy buenas áreas de respaldo, aproximadamente 800 metros lineales. Es el único puerto que podría operar naves conteneras con eficiencia en términos de que no es un muelle de penetración, en el cual se podría instalar la famosa grúa *ship to shore* que se ha indicado. Eso fue aprobado y existe un documento al respecto.

En cuanto al tema de integración vertical, hicieron una presentación pasando del 35 por ciento al 65 por ciento, dada la realidad regional.

Existe otro puerto de uso público, el de Angamos, que no tiene ninguna de las restricciones que presenta el puerto de Antofagasta. Pero con el 65 por ciento se solucionan los problemas a los cuales está sometido el puerto de Antofagasta. En cuanto a otra de las áreas concesionadas, cuentan con la

experiencia de que son el único puerto con un *mall* al interior del puerto con una superficie de 10,3 hectáreas. Hay una relación con la comunidad a través de este *mall*, por cuanto es visitado por 15 millones de personas al año.

La tercera área que desarrollan son las bodegas de color azul (lámina siguiente), ubicadas en el sector de Portezuelo. Hasta hace tres años todo eso estaba descubierto. En esas inversiones que se han realizado se acopian todas las cargas que provienen de Bolivia.



Cuentan con tecnología de contenedores de volteo, que permiten que las cargas a granel hoy puedan ser tratadas igual que la carga en contenedores, usando toda la tecnología del contenedor. Equipamiento y muelles no necesariamente en el futuro para transferir este tipo de carga. Se van a requerir bodegas en los puertos. Habrá un salto tecnológico importante dado que son cargas que permiten evitar grandes emisiones. Además, están en proceso de licitación de una zona de desarrollo logístico en el sector alto de Antofagasta, que tiene la necesidad de contar con áreas de expansión a la logística del puerto.

También poseen un convenio con el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones para localizar en ese sector una zona de descanso de camiones que permita tener una coordinación hacia el puerto, pero también regular el tráfico de camiones en la ciudad, porque no necesariamente todos los camiones que transitan por la ciudad van al puerto. Muchos de ellos van a buscar servicios básicos que a veces no tienen en la ruta. En ese mismo lugar existe un convenio entre los gobiernos de Chile y Paraguay mediante el cual el decreto de los terrenos entregados por el Ministerio de Bienes Nacionales considera la instalación en el futuro de una zona franca para exportación paraguaya. Esas son las proyecciones que tiene el puerto de Antofagasta.

Agregó que hoy cuentan con una vasta experiencia y todavía quedan muchas cosas que hacer en temas de relacionamiento con las comunidades, materias que estimamos que deben ser consideradas en los futuros contratos de concesión, además del rol que deberían tener las empresas portuarias desde ese punto de vista.

Antofagasta es como Chile, pues tiene 35 kilómetros de costa y en el centro de la ciudad están todos los servicios públicos y mayoritariamente privados, y nosotros estamos en el corazón de ese lugar. Por lo tanto, poseen una doble responsabilidad; una transversión hacia la ciudad y cualquier crecimiento tiene que ir de la mano de un relacionamiento previo con las comunidades.

Desde el puerto de Antofagasta se conecta hacia el Corredor Bioceánico, materia que hoy está presente. Es parte de la estrategia regional de desarrollo tener conectividad con el Corredor Bioceánico a través de los pasos Sico y Jama, y el paso ferroviario Socompa. Otro dato importante es que Antofagasta es el puerto que más uso da a ferrocarriles. El 55 por ciento de la carga que se mueve por el puerto de Antofagasta se mueve en ferrocarril. Por lo tanto, están dadas todas las condiciones para que el puerto se pueda seguir desarrollando, siempre pensando en mantener una buena relación con las comunidades.

Desde el punto de vista de la aplicación de la ley, han visto tres materias. La primera es el aporte del modelo concesionario al desarrollo portuario del país. En el caso de Antofagasta el aporte es evidente. Existen inversiones por sobre los 65 millones de dólares, lo que ha permitido que en el puerto de Antofagasta recalen naves que habría sido imposible recibir con la infraestructura que teníamos el 2000 o 2004. También ha mejorado el equipamiento, se ha cumplido el rol de hacerlo más productivo y permitir que se dé la estrategia del país para alcanzar un desarrollo económico vía modelos de exportación exitosos.

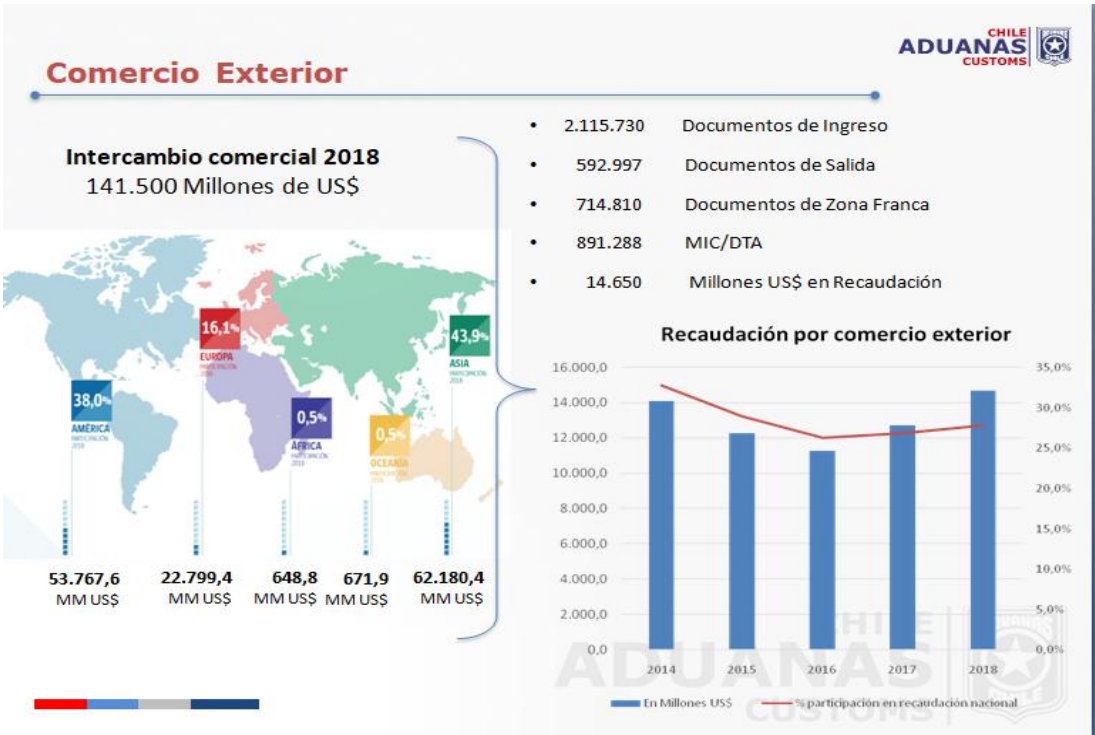
Respecto del Consejo Ciudad-Puerto, en el caso de Antofagasta, la experiencia de los últimos dos años ha sido buena. Se han formado mesas de trabajo necesarias, en las cuales se han tratado temas como el desarrollo del borde costero y otros fundamentales para el desarrollo del puerto, como es la conectividad. Hay una mesa de trabajo en la cual, también, participa el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que tiene por objeto ver cómo solucionamos el problema de la conectividad con el puerto. En el caso del puerto de Antofagasta existe una escasez de recursos para efectos de tener una conectividad adecuada, como en el caso de otros puertos en Chile. Es una

Finalizó expresando que se encuentran trabajando en el tema turístico. El puerto de Antofagasta no recibe la cantidad de cruceros que acoge el resto de

los puertos del país, pero forman una mesa de trabajo con el objeto de ver cómo afecta positivamente la nueva ley de cabotaje. Hay que aprovechar todo el turismo que la Región de Antofagasta tiene para que el puerto sea una puerta de entrada. Estimó necesario tener presentes todos los cambios de la ley y el dinamismo de la industria marítimo-portuaria. Las concesiones de veinte o treinta años son largas, los cambios tecnológicos nos superan todos los años. Por lo tanto, los contratos deben tener mecanismos que permitan que, a pesar de los cambios tecnológicos, las modificaciones y la integración, quienes tengan contratos de concesión o sean operadores portuarios puedan seguir desarrollándose en torno a esa industria y no quedarse con un contrato anticuado de diez, quince o treinta años.

3.15.- Director Nacional subrogante del Servicio Nacional de Aduanas, señor Pablo Ibáñez Beltrán:¹³

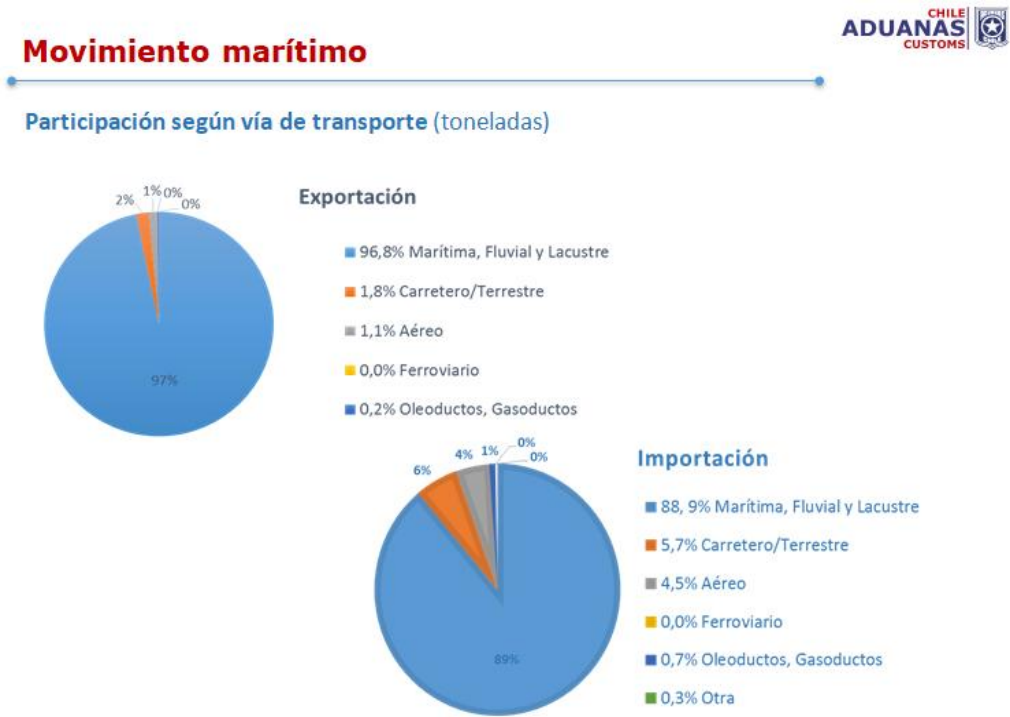
En la lámina se puede observar el intercambio comercial de 2018, que ascendió a 141.500 millones de dólares. Es un desglose de documentos tramitados en la Aduana; representan 2.115.730 documentos de ingreso; 592.997 documentos de salida; 714.810 documentos de zona franca, y 891.288 Manifiestos Internacionales de Carga o de Declaración de Tránsito Aduanero. Eso representa 14.650 millones de dólares en recaudación.



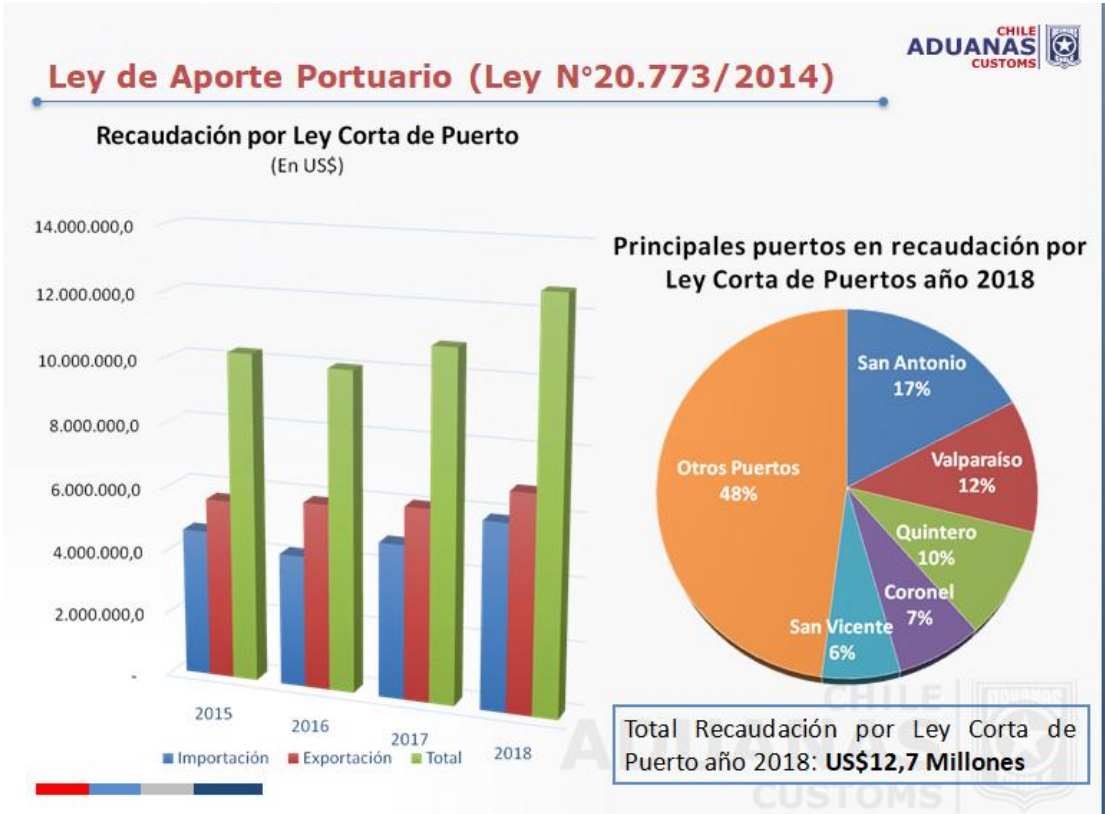
Un tema relevante es el movimiento que tiene el comercio a través de la vía marítima. En los gráficos se aprecia la exportación, el 96,8 por ciento del

¹³Apoyó su exposición en presentación disponible en el siguiente link:
https://www.camara.cl/trabajamos/comision_listadodocumento.aspx?prmID=2201

movimiento se realiza a través de la vía marítima, fluvial o lacustre. En importación, representa el 88,9 por ciento del movimiento de comercio y de mercancías a través de nuestras fronteras.



El movimiento marítimo de los puertos estatales, o a través de sus concesionarios, representa el 32,85 por ciento del movimiento de carga total. El registro del aporte, de conformidad con el artículo 4 de la ley N° 20.773, se observa cómo fue creciendo dentro de la aplicación de los 4 años que tenía, y está también indicada la recaudación por los puertos.



En 2018, la recaudación total, por la Ley Corta, fue de 12,7 millones de dólares.

En cuanto a la representación de cómo operan las empresas portuarias estatales. Las empresas portuarias pueden operar directamente o a través de concesionarios. En el caso de Arica existen dos concesionarios: Arica 1, ahí están detallados cada uno, a veces más de uno. Tanto la Ley de Puertos como la Ordenanza de Aduanas establecen que los puertos pueden realizar labores de almacenamiento de mercancías. En algunos casos, los puertos han concesionado esta labor de almacenamiento y, en otros, la desarrollan directamente la labor portuaria y la de almacenaje. Puerto Montt, Aysén y Punta Arenas no tienen concesionarios:



Empresas Portuarias Estatales

Ciudad	Nombre	Concesión
Arica	Empresa Portuaria Arica	Terminal Puerto Arica S.A.
		Soc. Marítima Comercial SOMARCO Ltda.
Iquique	Empresa Portuaria Iquique	Iquique Terminal Internacional S.A.
Antofagasta	Empresa Portuaria Antofagasta	Antofagasta Terminal Internacional S.A.
Coquimbo	Empresa Portuaria Coquimbo (*)	Terminal Puerto de Coquimbo S.A.
Valparaíso	Empresa Portuaria Valparaíso	Terminal Pacífico Sur Valparaíso S.A.
		Terminal Cerros de Valparaíso S.A.
		ZEAL Sociedad Concesionaria S.A.
San Antonio	Empresa Portuaria San Antonio	San Antonio Terminal Internacional S.A.
		Puerto Central S.A.
		TERQUIM S.A.
		PUERTO PANUL S.A.
Talcahuano	Empresa Portuaria Talcahuano-San Vicente	Talcahuano Terminal Portuario S.A. San Vicente Terminal Internacional S.A.
Puerto Montt	Empresa Portuaria Puerto Montt	No Hay
Puerto Aysén	Empresa Portuaria Chacabuco	No Hay
Punta Arenas	Empresa Portuaria Austral	No Hay

Expuso el marco normativo del Servicio Nacional de Aduanas y sus labores de fiscalización y control de tráfico de mercancías por las fronteras y puertos del país en las siguientes láminas:

Marco Normativo

1.- Ley Nº19.542 que moderniza el sector portuario estatal, publicada en el Diario Oficial el 19 de diciembre de 1997 y crea 10 empresas estatales con personalidad jurídica y patrimonio propio, continuadoras legales de EMPORCHI en todas sus atribuciones, derechos, obligaciones y bienes.

2.- Ordenanza de Aduanas – D.F.L. Nº 30 de 2004:

Artículo 2. Nº 5 Zona primaria: el espacio de mar o tierra en el cual se efectúan las operaciones materiales marítimas y terrestres de la movilización de las mercancías, el que, para efectos de su jurisdicción es recinto aduanero y en el cual han de cargarse, descargarse, recibirse o revisarse las mercancías para su introducción o salida del territorio nacional. Corresponderá al Director Nacional de Aduanas fijar y modificar los límites de la zona primaria.

Artículo 9.- El paso de las mercancías y personas por las fronteras, puertos y aeropuertos sólo podrá efectuarse legalmente por los puntos habilitados, a título permanente, temporal u ocasional, que al efecto determine el Presidente de la República, mediante decreto supremo expedido a través del Ministerio de Hacienda.

Marco Normativo



2.- Ordenanza de Aduanas – D.F.L. Nº 30 de 2004.

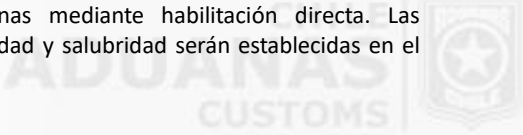
Artículo 34.- Las mercancías introducidas al territorio nacional deberán ser presentadas a la Aduana.

Artículo 43.- Las mercancías introducidas al territorio nacional deberán ser trasladadas y entregadas en un lugar habilitado.

Las mercancías sólo podrán ser embarcadas, desembarcadas o transbordadas en las zonas primarias

Artículo 55.- Toda mercancía presentada a la Aduana permanecerá en los recintos de depósito aduanero hasta el momento del retiro para su importación, exportación u otra destinación aduanera.

Artículo 57.- Las labores de almacenamiento y acopio que se realicen en los recintos portuarios que administran las empresas creadas por la ley 19.542, podrán ser realizadas por éstas o por particulares, de conformidad al artículo 7º de esa ley, previa autorización otorgada por el Director Nacional de Aduanas mediante habilitación directa. Las condiciones técnicas de almacenamiento, seguridad y salubridad serán establecidas en el reglamento que se dicte al efecto.



Marco Normativo



2.- Ordenanza de Aduanas – D.F.L. Nº 30 de 2004.

Artículo 60.- Los concesionarios de recintos de depósito aduanero y los almacenistas habilitados, sus socios, representantes y empleados, quedarán sujetos a la jurisdicción disciplinaria del Director Nacional de Aduanas, en los términos previstos en el artículo 202 de la presente Ordenanza. En estos casos, cuando se aplique multa, su monto máximo será de hasta 200 unidades tributarias mensuales. Si hubiere reincidencia, se podrá aplicar una multa de hasta 300 unidades tributarias mensuales.

Las personas que se mencionan en el inciso anterior se considerarán empleados públicos para todos los efectos del Código Penal y de las responsabilidades derivadas de las infracciones contempladas en esta Ordenanza o en otras leyes de orden tributario, cuyo cumplimiento y fiscalización corresponda al Servicio de Aduanas.



Marco Normativo



- 3.- **Decreto Nº 1230, de 1990, del Ministerio de Hacienda**, que establece los puntos habilitados para el paso de mercancías y personas al país.
- 4.- **Decreto Nº 1.114, de 1997, del Ministerio de Hacienda**, Reglamento para la habilitación y concesión de los recintos de depósito aduanero y el almacenamiento de las mercancías.
- 5.- **Resoluciones Nºs 3058 y 3060, de 2012, del Director Nacional de Aduanas**, que establece los requisitos mínimos para los operadores de recintos de depósito aduanero, y fija el procedimiento para su habilitación directa respectivamente.
- 6.- **Ley Nº 20.773, de 2014 - Artículo 4**, que regula el aporte Portuario.



Marco Normativo



Aduanas interactúa con los puertos públicos en 3 fases:

- 1.- Son **puntos habilitados** para el paso de mercancías y personas, artículo 9 de la Ordenanza de Aduanas D.F.L. Nº 30, de 2004.
- 2.- Son **zona primaria** de jurisdicción aduanera, el artículo 2 Nº 5 señala; *“El espacio de mar o tierra en el cual se efectúan las operaciones materiales marítimas y terrestres de la movilización de las mercancías...”*
- 3.- Son **almacenistas habilitados** por el Director Nacional de Aduanas, ya sea que efectúan directamente o a través de sus concesionarios, la labor de almacenamiento y acopio.

Art 57. de la Ordenanza: *“Las labores de almacenamiento y acopio que se realicen en los recintos portuarios que administran las empresas creadas por la Ley Nº 19.542, podrán ser realizadas por éstas o particulares, de conformidad con el artículo 7º de esa ley, previa autorización otorgada por el Director Nacional de Aduanas mediante habilitación directa, siéndoles aplicables las normas contenidas en los inciso sexto al noveno del artículo anterior. Las condiciones técnicas de almacenamiento, seguridad y salubridad serán establecidas en el reglamento que se dicte al efecto.”*



Agregó que otro aspecto que tiene que ver con un avance en gestión y de facilitación de las operaciones de comercio exterior, además de facilitar la

fiscalización del Servicio Nacional de Aduanas, tiene que ver con la interoperabilidad Aduana-puertos. El Servicio Nacional de Aduanas está facultado para suscribir, tanto con entidades privadas como públicas, acuerdos que significan la trasmisión electrónica de datos. A través de esta transmisión electrónica de datos han logrado disminuir de manera importante los tiempos de tramitación, principalmente en el ingreso a la zona primaria de camiones y contenedores.

En cuanto a las mercancías que salen del país, es decir la salida y las largas colas, que en muchos puertos todavía persisten. Esta interoperabilidad ha significado control automatizado del ingreso de cargas de exportación a las zonas primarias portuarias. Con esto, Aduanas tiene mayor información que, mediante la utilización de métodos de gestión de riesgos, le permite focalizar la fiscalización, hacerla más inteligente y ser más eficiente y efectiva en esa labor. De esta manera, se puede controlar el ingreso físico de la carga de exportación a zona primaria, contando con una base de datos importante, tanto de los contenedores como del camión que ingresa a zona primaria; se reducen los tiempos de ingreso, minimizamos los trámites administrativos, optimización de recursos y herramientas de apoyo para la fiscalización en línea.

En la presentación se observa el tiempo desde que un camión se presenta en la puerta de la zona primaria de un puerto y logra ingresar: en EPV, el tiempo medio es de 19,05 segundos; en SVTI, 53,91 segundos, etcétera. Es un trámite automático que pasa por la captura de datos del contenedor y de la patente de los vehículos:



Se observa en la presentación el flujo de la legalización anticipada:



Los beneficios que se pretenden conseguir con esta legalización anticipada son la trazabilidad de la carga, que es muy importante para efectos de aplicar la inteligencia aduanera y gestión de riesgo, desde el ingreso a la zona primaria a través de interconexión portuaria; posibilidad de legalización anticipada, una vez recibida la notificación del embarque y un beneficio tributario que implicaría, a partir de la legalización anticipada, que el exportador podrá hacer uso del beneficio fiscal IVA exportador, reduciendo el ciclo, esperamos, en aproximadamente 10 días.

Respecto de la fiscalización y las auditorías que realizan a los almacenistas en general, en cuanto a los puertos que han concesionado o administran directamente los almacenes, cuentan con tres fiscalizaciones: fiscalización en línea, que se desarrolla en el lugar físico donde se llevan a cabo las operaciones materiales aduaneras; fiscalización *a posteriori*, que se realiza una vez que han ingresado las mercancías o habiendo salido legalmente del país, y auditorías que tienen que ver con los requisitos de infraestructura que tienen estos almacenes, de acuerdo al decreto de Hacienda 1114/97 y a las normas internas que ha regulado Aduanas.

Durante el período 2015-2018 se han auditado 17 almacenistas, respecto de los cuales el 76 por ciento ha tenido hallazgos y el 82 por ciento de los

almacenistas auditados han cambiado su categoría de alto riesgo. Han efectuado un levantamiento a nivel nacional en términos de infraestructura, que arroja un alto nivel de cumplimiento. Es un trabajo que realizó el departamento Fiscalización de Agentes Especiales, principalmente con una encuesta sobre los niveles de infraestructura que tenían los almacenes.

Finalizó su presentación señalando que en cuanto a sanciones aplicables dentro de las conductas que pueden ser delictuales en los almacenes, delito de contrabando, infracciones reglamentarias y la aplicación de la jurisdicción disciplinaria del director nacional, que están definidas en la lámina como amonestación verbal, escrita, multas de 1 a 200 UTM, reiteración de multa hasta 300 UTM; suspensión y cancelación. De los procesos disciplinarios realizados contra almacenes portuarios -se encuentran al interior de los puertos-, tenemos 27 procesos disciplinarios a los cuales se han aplicado multas por un total de 610 UTM.

3.16.- Presidente de la Cámara Aduanera, señor Felipe Serrano:¹⁴

Comenzó su exposición señalando que su organización representa a 188 socios, con 7.000 puestos de trabajo directo a nivel nacional, desde Arica a Punta Arenas:



¹⁴ Apoyó su presentación en presentación disponible en el siguiente link:
https://www.camara.cl/trabajamos/comision_listadodocumento.aspx?prmID=2201

Agregó que la organización cumplió 80 años y están presente desde Arica a Punta Arenas, a través de sus delegados regionales. Son 286 agentes de aduana en el país, de los cuales 188 pertenecen a la Cámara Aduanera de Chile. Entre sus empleados y trabajadores hay técnicos, profesionales mujeres y hombres, y auxiliares que operamos en todos los puertos, terminales y recintos extraportuarios. Forman parte de una organización internacional que se creó hace 50 años. Este año se cumple medio siglo desde que a alguien que se le ocurrió unirse con Argentina, Perú, Bolivia y otro país. Actualmente está conformada por 21 países, incluidos España, Portugal e Italia. Las materias que trata son las actividades portuarias y aeroportuarias, y comprende a cerca de 100.000 empleados en total, en todos esos países.

Afirmó que cuentan con participación directa en la Organización Mundial de Aduanas (OMA), a través de Asapra (Asociación Internacional de Agentes Profesionales de Aduana), con un representante internacional. Este año le corresponde la vicepresidencia a quien habla. Están presentes en Aladi (Asociación Latinoamericana de Integración), en la integración del Mercosur, tienen un centro de capacitación en que capacitamos a jóvenes de todas las edades, aquí en la zona y a lo largo de Chile, en todo tipo de temas: portuarios, aduaneros, maquinarias y seguridad.

Recientemente se creó la figura del operador económico autorizado, de acuerdo con la nueva norma que exige la OMA, referida a una certificación mediante la cual se logra el éxito en los trámites, la rapidez y la buena gestión. Ustedes vieron que somos más de 280, y existen cinco agentes de aduana con esa condición, entre ellos quien habla.

Lo anterior es promovido por la Aduana, de acuerdo con la norma creada con posterioridad al atentado contra las torres gemelas del World Trade Center de Estados Unidos, el 11 de septiembre de 2001. Se ideó con el propósito de lograr una integración segura de todas las cargas. En base a ello, todo lo que se traslada va seguro y sin trabas, es rápido.

Informó además que con esta organización, junto a muchas otras, participaron en un trabajo de innovación para puertos y su logística, precedido por Álvaro Díaz, durante el gobierno de Michelle Bachelet. Entonces, existe información de base para extraer ideas de mejoría. Son profesionales auxiliares de la función pública aduanera y ministros de fe, la Aduana los fiscaliza y responden a ellos por todo lo bueno y lo malo.

Participaron en 28 acuerdos comerciales con 64 mercados, poseen manejo de las normas legales, la clasificación correcta arancelaria, las certificaciones y vistos buenos, y la valoración de las mercancías. Con esa

información se crea la declaración de importación, o DUS (Declaración Única de Salida) de primer embarque y de segundo embarque, documento que reciben la Aduana, el Servicio de Impuestos Internos y la Tesorería General de la República. Todo lo concerniente a clasificación, que es la estadística que debe producir la Aduana, va por ese medio.

En lo que se refiere a certificaciones y vistos buenos, para embarcar productos alimenticios existen algunas normas que datan de 1987 y podrían tomar medidas destinadas a liberar los puertos, porque en este momento es grave la situación portuaria en San Antonio, en lo que concierne al SAG (Servicio Agrícola y Ganadero). La ley para el servicio de salud dice: pueden verse las mercancías en las bodegas de los importadores o exportadores, ahí se pueden revisar. Entonces, no es necesario hacerlo en el recinto portuario, sino que pueden salir de inmediato y luego se fiscalizan, porque los importadores no pueden vender si no han obtenido el visto bueno definitivo, se hace una presentación previa que indica adónde va el camión, la dirección y el lugar habilitado para el almacenamiento. Eso funciona en salud y el SAG revisa en el puerto las mercancías que vienen de lugares que han sido visitados por ellos, de planteles que están observados y súper certificados.

En cuanto al atoché de camiones, no es el atoché de camiones, lo que pasa es que llega un barco y existe una sola puerta de entrada para tres puertos en San Antonio, o para cuatro puertos, de entrada y salida. Es imposible, es como un taco de autos, pero con un chofer que permanece tres horas arriba de su camión, nervioso, “pateando la perra” y todo ese tipo de cosas.

En relación con la parte operacional, la función de los trabajadores portuarios es desenganchar los contenedores que vienen por piso en las naves, todos enganchados, porque de otra manera caerían al agua durante la navegación.

Ellos se encargan de la estiba de la carga, de acuerdo con los números de los contenedores. Las cargas que están liberadas de revisión aduanera se llevan a un patio de acopio, donde son apilados, y luego salen en secuencia. Otros contenedores están sujetos a revisión por parte de los servicios de salud y el SAG, los que se destinan a otro sector donde se realiza esa operación.

Destacó el hecho que un contenedor puede pasar allí 20 días en espera, lo que puede llegar a tener un costo de 1 millón de pesos por concepto de almacenaje. ¿Quién paga el pato? Lo paga el usuario, el consumidor final, y nosotros queremos cosas baratas, buenas, de modo que ese costo adicional es un problema.

Expresó que son ideas que aportan para que puedan ser visualizadas, porque muchas veces no se discuten, están ahí y son fáciles de implementar. Agregó que operan con 19 servicios públicos del país: SAG, Salud, Sernapesca, Tesorería General de la República, Comisión Chilena de Energía Nuclear, entre otros, y utilizan todos esos antecedentes cuando llega una mercancía de importación o de salida, cuando los piden los compradores internacionales.

Realizan además todas las certificaciones que se requieren para que los contenedores o mercancías se reciban y puedan entrar al país desde el cual hizo la compra. El trabajo de la Cámara Aduanera se relaciona también con el ámbito naviero, particularmente las demoras de todos los trámites que tienen que ver con los puertos. Cada trámite que efectúan es un movimiento portuario. Uno de los trámites que hacen es el canje del BL (Bill of Lading), que es el documento que detalla la propiedad de la carga. Antiguamente esos documentos venían prepagados y la carga salía rápidamente, muy pocos venían por pagar.

En lo que se refiere a la Aduana, tiene varios sistemas de revisión: la Aduana recibe la información de la Cámara Aduanera, también con validadores y no se demora. Es decir, se hace un documento aduanero donde se clasifica y valora para la estadística, aplica el acuerdo -si lo requiere-, aplica las normas sanitarias o legales, lo manda en un correo especial, y la Aduana contesta, y ahí está la operación habilitada. Tienen aforo físico y no aforo físico. Como dijo el director, hay con alto riesgo, con menos riesgo, etcétera.

Agregó que el mundo ha cambiado respecto de lo que exporta Chile. Antes era el cobre, con el 90 por ciento; ahora, el 50 por ciento es cobre y el otro 50 por ciento corresponde a la agroindustria y el vino, por tanto Chile está situado niveles bastante elevados y en la línea de la agroindustria: los granos, la carne chilena y la madera. En todo caso, todos los puertos son distintos y tienen máquinas distintas.

Respecto de los organismos de control, el apoyo es el Servicio Agrícola y Ganadero, que está fallando en cantidad de personas. El SAG hace la solicitud en la que consigna la patente del camión que viaja, el seguro, que tiene un sello, que viene de origen, y muchas veces también tiene un frío, cuyo marcador está corriendo de manera salvaje. Vienen a bajo costo, pero el marcador les aumenta el costo en Chile. Es decir, todo el viaje que hicieron, en Chile se paga y se queda en el puerto. Esos son costos que hay que revisar, profundamente.

Finalizó expresando una serie de propuestas para el Sector Portuario:

PROPUESTAS PARA EL SECTOR PORTUARIO

➡ **Descentralización de la Recaudación de los Gravámenes Aduaneros:**
Proponemos que un % de la recaudación pueda quedar en la ciudad puerto que la genere.

➡ **Promover el tren tanto local como regional:**
Estamos de acuerdo con el tren de alta velocidad de Santiago - Valparaíso- San Antonio ; pero también queremos aprovechar el impulso para que se reactive el proyecto del túnel en El Paso del Cristo Redentor y lograr un tren que una Buenos Aires con Valparaíso produciendo un segundo "Canal de Panamá" en el extremo Sur de América de Sur.

➡ **Promover la Interoperabilidad Portuaria entre los PCS o VUP y el SICEX o VUCE y la digitalización de todas las operaciones de la cadena logística:**
A nivel de procesos de negocios hay que fortalecer la Interfaz marítima , portuaria - aduanera y terrestre de los puertos containeros. A modo de ejemplo falta digitalizar BL en Importaciones.

3.17.- Presidente de la Cámara Marítima y Portuaria de Chile, señor Daniel Fernández:¹⁵

Manifestó que la Cámara Marítima Portuaria de Chile tiene 75 años de existencia y agrupa a las más importantes navieras nacionales e internacionales, por un lado, y, por otro, a los concesionarios de puertos públicos y a los propietarios o concesionarios de concesiones marítimas de puertos privados que operan en Chile, en total son 32 socios.

Como Cámara Portuaria representan los intereses de los asociados en conjunto, pero de ninguno en particular; es decir, por estatutos y por ley de competencia tienen vedado estar arbitrando o participando o interviniendo en intereses particulares y menos aún comerciales de cada uno de los socios. En ese sentido, poseen un estatuto rígido, en el buen sentido, y normas de competencia muy claras.

Se refirió a las grandes tendencias en la industria naviera en las últimas décadas. Primero, destacó que el 94 por ciento del comercio que se realiza en Chile de importaciones y exportaciones se desarrolla vía marítima y eso por la condición geográfica que posee Chile. Por lo tanto, este sector es bien clave para el desarrollo nacional. Segundo, las tendencias globales van hacia el aumento de tamaño de las naves portacontenedores. Si antes tenían naves de 5.000 o 7.000

¹⁵ Apoyó su exposición en presentación contenida en el siguiente link:
https://www.camara.cl/trabajamos/comision_listadodocumento.aspx?prmID=2201

TEUS, hoy tienen naves de 15.000 o 18.000 TEUS, su contenido es equivalente en capacidad de carga, lo cual implica que cada vez que atracan uno de estos barcos de descarga o carga una gran cantidad de contenedores, colocando mucha presión sobre los sistemas portuarios y sobre todo en los accesos.

Lo anterior es un cambio importante, porque si antes los pulsos eran más parejos, ahora son más fuertes en términos de la descarga instantánea. Tercero, se han fusionado muchas empresas navieras a nivel global, porque esta es una industria que fue muy castigada, por ende, desde el punto de vista de los ingresos y de las rentabilidades obligó a las navieras a fusionarse, para lograr sinergia y, de alguna manera, hoy existen 4 o 5 grandes navieras a nivel mundial y el resto son filiales.

En cuarto lugar, hay un factor que influye muy fuerte, cual es la globalización de los mercados y el *e-commerce*, es decir, hoy las importaciones ya no son solo contenedores que llegan a Falabella o a cualquier otra empresa, sino que traen paquetes elegidos por personas en las compras *online* que han hecho a nivel mundial, entonces, la logística se hace más específica y más detallada.

Por último, son los efectos del cambio climático que están generando consecuencias en la navegación y, sobre todo, en la capacidad de las bahías de dar un abrigo suficiente para que las naves puedan atracar y operar eficientemente, hay un efecto de cambio climático que hay que tomar en consideración si quieren mantener la disponibilidad de los puertos.

Respecto de la capacidad portuaria, es decir, cuánta infraestructura se necesita o qué cantidad de sitios se necesitan para atender las demandas, en realidad en Chile está bien posicionado. Hay un calendario referencial de inversiones que cada empresa pública en coordinación con el Sistema de Empresas (SEP) y el Ministerio de Transportes y que definen cuándo debieran entrar las nuevas capacidades y, en función de ello, se licita a las concesionarias.

En el caso de la macrozona central, estaba en el calendario referencial de inversiones realizar una inversión en Valparaíso, precisamente en el terminal 2, que, es de público conocimiento, que ha estado congelado por el momento, y la ampliación del Puerto Central en 2028. Si ambas inversiones se ejecutaran en un tiempo prudente, San Antonio tendría holgura de capacidad hasta 2035. Ahora, si ninguna de esas dos se hace, obviamente que hay que adelantar el puerto en gran escala. La macrozona sur, el próximo aumento de capacidad es de San Vicente en 2025, en el terminal que hoy está concesionado a SAAM.

En términos del borde costero, las concesiones marítimas para puertos privados se rigen por DFL 340, de 1960, pero hay un proyecto de ley que está en

trámite y que traspasa la tuición del Ministerio de Defensa al de Bienes Nacionales las facultades para la entrega de concesiones en el borde costero. Ese proyecto de ley está en proceso de discusión, pero en ese sentido le han hecho ver a las autoridades que hay una falencia muy importante en ese proyecto de ley, porque es para el uso de todas las actividades del borde costero que no reserva bahías especiales para uso portuario; es decir, los puertos necesitan condiciones de bahía muy especiales, quedan pocas en Chile, y si se empiezan a concesionar quioscos y restaurantes en las bahías realmente útiles para los puertos, el día de mañana estos podrían quedarse sin reservas para los nuevos puertos.

Por lo tanto, estimó que el proyecto de ley debiera considerar un mecanismo participativo con las municipalidades, etcétera, para que se pueda reservar el borde costero para el uso portuario con cierto marco. Agregó que uno de los problemas que tienen las concesiones marítimas en general, de los puertos que operan privados con concesión marítima, no de los puertos públicos, es la inestabilidad de las concesiones. ¿A qué se refirió con esto? A que hoy la autoridad, el Ministerio de Defensa, el día de mañana podría ser Bienes Nacionales, puede pedir la devolución de la concesión con dos años de anticipación sin compensación y sin expresión de causa, es decir, mañana podría la autoridad decir: señores, puerto de -no quiero decir el nombre- devuélvame la concesión.

Otro tema son las rentas de concesiones, bastante arbitrarias. La Subsecretaría de las Fuerzas Armadas tiene hoy un registro muy amplio de posibilidades de fijar valores; incluso, cambiarlos en el tiempo lo que hace también inestable el cálculo de flujo de ingresos de los concesionarios. Expresó preocupación que se haya hablado por parte del gobierno de regularizar tomas de terreno en el borde costero, que han existido. Entienden que esto de las tomas es un tema social, de segunda vivienda; incluso, inmobiliarias inescrupulosas que han vendido en espacios públicos a personas que de buena fe han comprado, y se pretende regularizar esto, lo que puede significar una mala señal desde el punto de vista de futuros emplazamientos en esta zona, que podrían ser bloqueados para un eventual uso portuario en el futuro.

Luego, está el tema de las concesiones. Existen tres modalidades: una concesión marítima para los puertos privados, después están las concesiones que puertos estatales hacen a concesionarios, que tienen condiciones muy distintas unas de otras. Incluso, entre empresas públicas que concesionan, hay concesiones distintas. Tal vez las concesiones del Ministerio de Obras Públicas son un buen ejemplo para intentar tener un mecanismo más parejo en las diferentes empresas portuarias y no que cada empresa portuaria defina su condición específica de concesión o de licitación.

Otro factor muy complejo, desde el punto de vista del acceso a los puertos, es que no hay una planificación del sistema portuario asociada a la logística global. Por un lado, los puertos planifican sus inversiones y concesiones y, por otro, el Ministerio de Obras Públicas, el de Vivienda y las municipalidades desarrollan accesos, y finalmente Ferrocarriles del Estado hace su proyecto de acuerdo con su punto de vista, lo cual produce un desacople entre las capacidades del puerto y la capacidad de salida y entrada de los productos del puerto.

El puerto de San Antonio es un ejemplo clarísimo de niveles de congestión brutales, habiendo capacidad portuaria. Ese problema ya está existiendo hoy en la mayor parte de los puertos, como en Valparaíso y en casi todos los puertos. Lamentablemente, por la fragmentación de la institucionalidad no hay una coordinación del sistema logístico en su conjunto. Hay una comisión de desarrollo logístico que integran ministerios, que poseen buena voluntad, pero no hay un elemento mandatorio que diga que si usted construye un puerto, tiene que haber el acceso correspondiente.

Respecto de la ley de puertos, a través de la historia de esta ley, ha sido una ley exitosa por cuanto ha logrado que haya inversiones por parte de privados sin sobrecapacidades importantes, con grandes recursos para el Estado, con aumento de eficiencia y con una baja de tarifas. Es decir, el sistema funcionó desde el punto de vista que logró hacer concesiones en equipamiento y en infraestructura; mejoró la eficiencia, a más del doble en la transferencia de contenedores, a tarifas menores y con ingresos importantes para el fisco. No obstante expresó que podría existir una cierta homogeneidad en los criterios de licitación de la concesión de los diferentes puertos.

Otro factor es que las concesiones son por muy largo plazo: treinta años, y las cosas cambian en treinta años. Además, las concesiones no tienen un mecanismo de resolución o de lo que se llama cambios materiales adversos, cambiar condiciones. En el caso del Ministerio de Obras Públicas, la ley de concesiones establece mecanismos, ahora bien que sean más transparentes o menos transparentes uno puede discutirlo, pero si suceden cambios esenciales, puede haber ajustes.

Otro tema es cómo se fijan las tarifas de uso portuario por parte de las empresas públicas para las navieras, es un factor esencial. Si “yo soy un concesionario y hago mi planificación comercial de las navieras que voy a reclutar o voy a lograr que transfieran la carga, si no sé cuál es la tarifa de uso de puerto que la empresa pública le va a cobrar a la naviera, hay un factor de incertidumbre”. Además, estas tarifas han cambiado mucho en el tiempo sin que exista un criterio claro de cómo se definen. Una cosa es el concesionario, pero la tarifa para bienes

comunes que cobra el puerto se la cobra directamente la naviera. El concesionario no tiene nada que decir ahí, pero le afecta, porque si es muy alta la naviera se puede ir a otro puerto. Entonces, allí no hay un criterio claro de definición y han cambiado mucho esas tarifas sin una definición muy clara.

Respecto del tema de cobros de acceso, hay muchos cobros que se hacen para la nave. Es decir, una nave que llega a Chile tiene una serie de cargos que es bueno precisar. Primero, es el “famoso” servicio de faros y balizas que cobra la Armada, con unos valores que son muy por sobre los costos de prestar el servicio. Este es un tema que han hablado con Directemar, con la Armada, y les han hecho llegar antecedentes *benchmarking* internacional, y ellos están analizando el tema. Lo segundo es la tasa de uso portuario, que es el cobro por el uso de bienes comunes, que no tiene un criterio único conocido. Por lo tanto, hoy la fijación de ese valor no es arbitrario y discrecional, pero no tiene un criterio conocido ni homogéneo ni común, lo que genera cierto factor de incertidumbre.

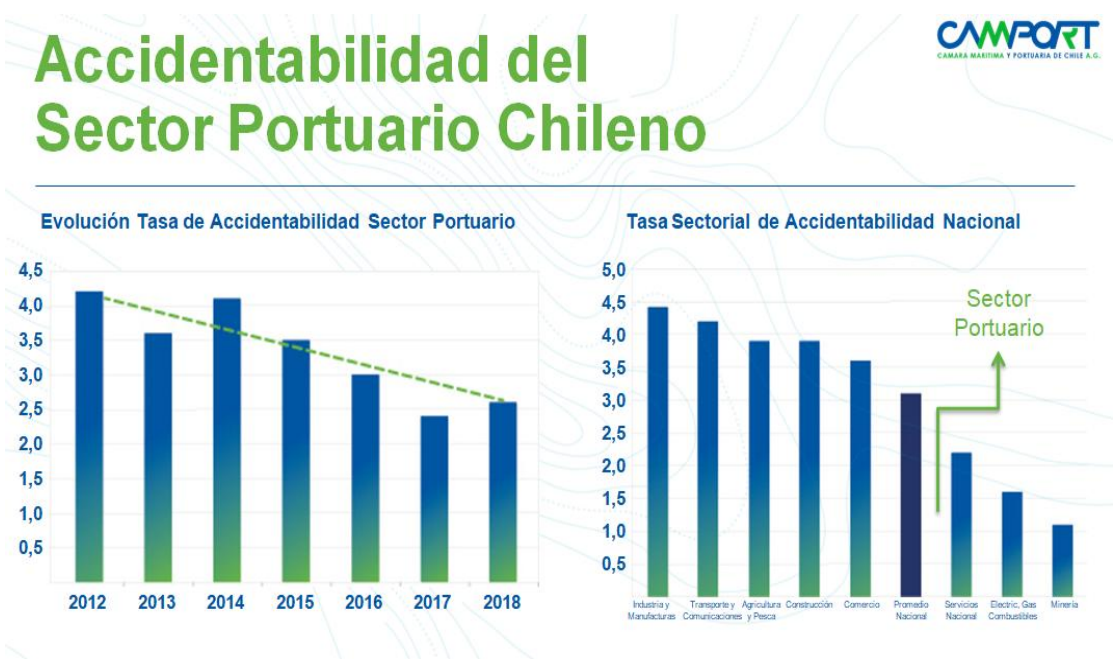
Hay casos en los que ha aumentado ocho a diez veces una tarifa de uso portuario, por ejemplo, con los cruceros. Entonces, la pregunta es cuál es el fundamento de la nueva o de la antigua tarifa, pero no puede cambiar ocho a diez veces una tarifa de un día para otro. Hay algo que no está claro en los criterios. Luego, están las tarifas de servicio de practicaje y pilotaje que fija la Armada de Chile a los prácticos y pilotos, pilotos en los canales del sur y prácticos en el resto de Chile. Ellos hacen una lista de exmarinos que prestan el servicio. También está el servicio de transbordadores que las naves necesitan y en esos actúan operadores privados.

Luego están las tarifas directas a la nave y a la carga, y aquí es donde entran los concesionarios, que son socios de la Cámara Marítima Portuaria de Chile, y que de alguna manera están regulados por la concesión. En los puertos privados de uso público los fijan autónomamente ellos y compiten en el mercado, y en los puertos estatales, donde ellos son concesionarios, queda fijado en el contrato de concesión, como parte de las variables de la licitación, con una indexación.

Otro factor es la tasa de accidentabilidad del sector portuario chileno, donde los socios están haciendo un esfuerzo muy fuerte por reducir los índices de accidentabilidad y ha habido un avance significativo en eso, pero nunca es suficiente, siempre hay que reducir ojalá a cero accidentes. Un buen ejemplo es la minería, que ha logrado bajar muy fuerte las tasas de accidentabilidad.

Si bien el sector portuario no está dentro de los que tienen las tasas de accidentabilidad más alta, aún estiman que es un valor alto que hay que disminuir, para lo cual hay una serie de criterios, estándares y normas que están intentando

seguir los concesionarios. Esto agrupa a los puertos privados y a los concesionarios de puertos públicos.



Se refirió a la caracterización de los contratos. Hay contratos a renta fija, que son los trabajadores que están contratados por las empresas portuarias a régimen permanente, es decir, contrato indefinido. Esos trabajadores son 1.148 y representan un 10,5 por ciento. También están los de renta variable, que son trabajadores contratados por las empresas portuarias, indefinidos, pero que tienen una renta variable asociada a la cantidad de turnos que hacen, pero están contratados. Son 2.321 trabajadores, que equivalen a 21,2 por ciento de la masa laboral. A la derecha sale el sueldo promedio de ese grupo de trabajadores, que corresponde a 1.166.565 pesos mensuales.

Otros son los convenios de provisión de puestos de trabajo, en el cual un cierto grupo de trabajadores, agrupados en un sindicato, hace un contrato colectivo, con la empresa concesionaria, con la empresa de muellaje, y se compromete un período de tiempo o una cantidad mínima de turnos por trabajador que siempre es al menos superior a lo que equivaldría el sueldo mínimo.

Existe otra línea que se refiere a 797 operarios que trabajan en empresas que no son socias de la cámara y que no han querido aportar información.

Número de trabajadores Portuarios por tipo de contrato y rentas promedio a nivel nacional (2018):

Nº Trabajadores	Nº Turnos Promedio	Nº Trab. Socios	Nº Trab. Resto	Nº Trab. Total	%	Sueldo Prom. Mes (\$)
Renta Fija	n.a	1.148		1.148	10,5%	1.166.565
Renta Variable	n.a	2.321		2.321	21,2%	
Convenio CPPT	20,4 turnos / mes	3.577		3.577	32,7%	918.000
S/Información (1)	20,4 turnos / mes		797	797	7,3%	499.500
Eventuales Puros	1,0 a 24,0 turnos / año Ocasionales	623	700	1.323	12,1%	n.a
	3,5 a 6,5 turnos / mes Estacionales	197	72	269	2,5%	n.a
	3,5 a 6,5 turnos / mes Esporádicos	472	597	1.069	9,8%	202.500
	9,0 a 24,0 turnos / mes Regulares	433		433	4,0%	649.058
Totales		8.771	2.166	10.937	100%	

Agregó que los trabajadores ocasionales son aquellos que realizan entre 1 y 24 turnos al año. Hay personas que hacen un turno al año, para lo cual tienen una tarjeta habilitada. A veces son llamados, pero no asisten; en ocasiones sí, hasta 24 turnos al año, que son dos turnos por mes. Evidentemente, son personas que no viven del trabajo portuario, sino que lo usan como complemento a un ingreso de otro tipo, que no conocemos en detalle, porque tampoco tenemos una radiografía de cada RUT y de qué hace en su vida.

También están los trabajadores estacionales. Pero primero hay que decir que existe la eventualidad, porque las naves no tienen un flujo continuo de llegada, en ningún puerto, en ninguna parte del mundo, de modo que se producen vacíos. Eso ocurre entre días de una semana y a veces estacionalmente, por ejemplo, con la fruta, durante tres o cuatro meses con una intensidad mayor y el resto del año no. En consecuencia, no tiene sentido contratar operarios por todo el año para que trabajen por tres meses, ni tampoco tiene sentido que trabajen en otras cosas los siguientes nueve meses, cuando podrían desarrollar otras actividades económicas.

Los estacionales son aquellos que, si bien realizan entre 25 y 96 turnos al año, se concentran en tres o cuatro meses del año. Para el caso, logramos identificar un grupo de trabajadores ocasionales muy esporádicos, que son 623, y los estacionales, que son 197 personas. Los llamados ocasionales hacen turnos cuando pueden, cuando quieren o cuando es posible. Luego están los esporádicos, que hacen entre 25 y 96 turnos al año, como los estacionales. Son 472 trabajadores que reciben un ingreso promedio de 202.500 pesos. No cuentan con información detallada de por qué solo hacen entre 25 y 96 turnos; si es porque no los llaman, porque los rechazan o porque no estuvieron disponibles.

Finalmente, están los regulares, eventuales puros que, en forma sistemática, tienen entre 97 y 264 turnos al año. Por lo tanto, su promedio es de 9 y 24 turnos al mes, donde 24 es jornada completa y 9 un cuarto de jornada, por así decirlo. Volviendo, estos 433 son trabajadores eventuales regulares, que hacen turnos permanentemente, y representan el 4 por ciento de los trabajadores. Entonces, dentro de los eventuales, un 12 por ciento son ocasionales; un 2,5 son estacionales; un 9,8 son esporádicos, y un 4 son regulares.

Por lo tanto, el total de eventuales puros es de 27 por ciento, ya que la sensación que existe públicamente es que todo el sector laboral es eventual puro, y no es así; una buena cantidad son contratados permanentemente, una buena cantidad tiene Convenio de Provisión de Puestos de Trabajo, y dentro de este porcentaje de eventuales se clasifican cuatro grupos que son muy diferentes unos de otros. Esto es importante tenerlo claro, además, por los niveles de ingreso. Por ejemplo, los regulares perciben 649.000 pesos promedio mensuales.

Otro elemento importante es que el tamaño promedio del hogar de los trabajadores portuarios es de 4,2 personas y trabajan, en promedio, 2,6 personas por hogar; es decir, en buena parte de los hogares de los trabajadores este no es el único ingreso familiar. Por eso se explica que estos trabajadores, que tienen un promedio de 202.500 pesos, no viven con 202.500 pesos, sino que, probablemente, o las personas del hogar o ellos realizan otra actividad económica que no conocemos.

Esta es una información que el Gobierno no posee, aunque la han compartido recientemente con el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y con el Ministerio del Trabajo y Previsión Social, sin embargo, realizarán un esfuerzo con los socios para mantenerla actualizada, cada seis meses; pero es información de los socios. Por consiguiente el Estado debería tener esta información.

Ahí se hizo este registro denominado sistema de control de cumplimiento de la normativa laboral portuaria (SCCNLP), que la ley laboral estableció como una obligación y que el Ministerio del Trabajo instaló el año pasado. Aunque funciona desde el año pasado, cuando funcione bien y se cuente con toda la información, probablemente se tendrá algo más sistematizado; por ahora, es información que ha sido recogida por los socios.

Otro comentario que realizó respecto del trabajador portuario es en relación con los beneficios. Cuando se habla de los precarios, la palabra precariedad podría definirse de muchas maneras, porque los trabajadores que tienen convenio de provisión de puestos de trabajo, convenios que duran de dos a tres años con diferentes sindicatos, reciben una serie de beneficios, que son más

o menos habituales en el mundo de los contratos indefinidos; es decir, recargo por días festivos; recargo por días de lluvia; ropa de trabajo; bono de colación; pago de turnos por capacitación; aguinaldo de fiestas patrias, préstamos blandos; accidentes del trabajo; etcétera. Pero, además, la mayoría tiene permiso por vacaciones; aporte a paseos de fin de año; fiesta de navidad, cuotas; en fin.

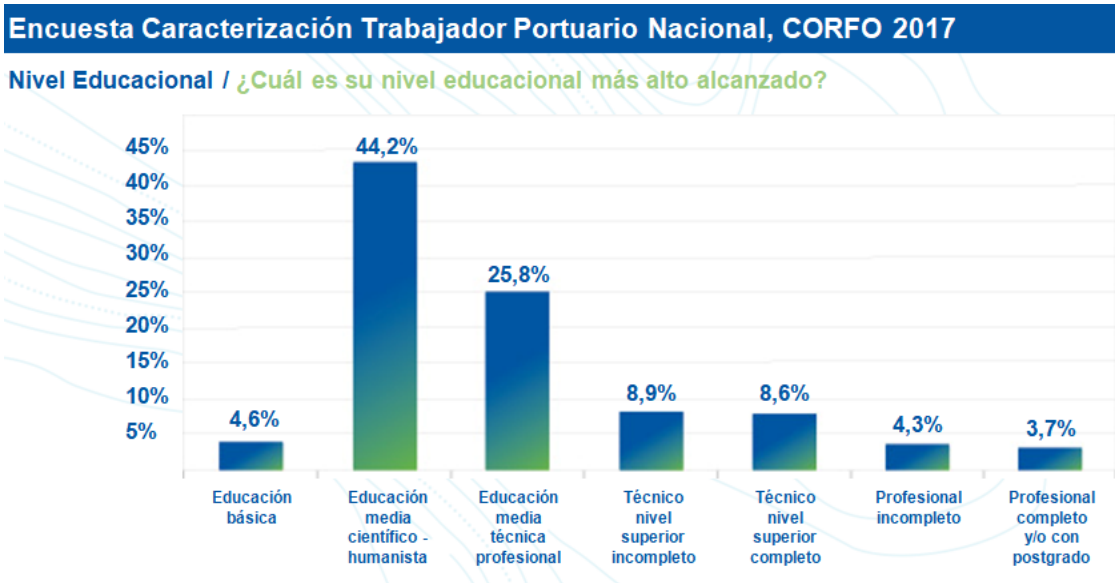
Es decir, de alguna manera se han ido instalando beneficios en la negociación de los contratos por convenio de provisión de puestos de trabajo, que son habituales en los contratos indefinidos de la mayor parte de los trabajadores de Chile. Eso, además, de la remuneración y el pago proporcional del ciento por ciento de las leyes sociales. Es decir, cuando se hace un contrato a los trabajadores eventuales, aunque sea por el día, se les paga el ciento por ciento de las leyes sociales, la remuneración y las vacaciones proporcionales. Eso, respecto de los trabajadores que tienen convenio de provisión de puestos de trabajo.

Respecto de los trabajadores eventuales puros, el ciento por ciento de ellos tiene recargo de turno de días festivos, bono de colación, seguros colectivos, paseo de fin de año; es decir, elementos más o menos parecidos a los trabajadores por convenio de provisión de puestos de trabajo (CPPT). Además, la mayoría de ellos cuenta con todos esos elementos que están en cualquier contrato colectivo y que uno puede encontrar en cualquier sector económico chileno, como son el acceso a préstamos médicos, fiestas de navidad, etcétera.

Por lo tanto, cuando se define precariedad tendría que especificar a qué se refiere, porque si se trata de la falta de beneficios, este no sería el caso.

Citó un estudio de la Corfo, del año 2017, que trata de una encuesta hecha a un grupo representativo de trabajadores portuarios por la Corfo. En este estudio colaboraron y participaron, sobre todo, porque hubo que acceder al puerto y juntar a los trabajadores para hacer la encuesta. Una consultora privada que trabajó para la Corfo hizo la encuesta.

Es interesante el perfil educacional de los trabajadores portuarios. Sólo el 4,6 por ciento cuenta con educación básica y el resto de los trabajadores todos tienen educación sobre media, incluso profesional completa o incompleta. El grueso está entre Educación Media Científico Humanista y Educación Media Técnico Profesional, y entre estos dos se agrupa algo así como un 60 por ciento de los trabajadores; es decir, estos no son trabajadores estrictamente superespecializados, pero son trabajadores con formación educacional bien completa:



El segundo tema fue el ingreso promedio: ingreso fijo más ingreso variable que han recibido los trabajadores. En renta fija y variable están los trabajadores estables; los CPPT están en los 990.000 pesos y, los eventuales, en 702.000 pesos. Eso que declaran los trabajadores, que es su renta, es consistente con lo que los socios entregaron como información sobre los niveles de ingreso de los trabajadores.

Cuando uno le pregunta a un trabajador ¿qué tipo de contrato tiene? Ellos mencionan que el 61 por ciento es indefinido y un 38 por ciento o 39 por ciento son a plazo fijo o eventuales, es decir, lo que los trabajadores dicen es consistente con los datos que poseen sobre esa repartición; por lo tanto, se valida esa repartición. Dicho eso, se les pregunta, ¿qué tipo de contrato desearía tener o bajo qué modalidad contractual le gustaría continuar trabajando? En la macro zona norte, a la mayoría le gustaría tener un contrato permanente y, en la macro zona central, también, pero en la macro zona sur, la mayor parte quiere mantener un contrato eventual. Incluso, en las otras dos macro zonas hay un porcentaje relevante que dice querer mantener un contrato eventual. En total, el 21 por ciento quisiera tener un contrato eventual. Yo diría que eso es raro, en función de lo que se ha hablado. Pero resulta que entre estos están los ocasionales, que hacen esos turnos de vez en cuando, y están los estacionales que dicen: si no hubiera eventualidades, simplemente, no puedo hacer ese trabajo.

En los grupos que son más pequeños, también hay trabajadores que aprovechan los espacios para hacer su turno eventual. En el caso de la macro zona sur, que abarca principalmente la Región del Biobío, si uno hiciera algo, entonces habría que conversar muy bien con los trabajadores para preguntarles qué les parece esa idea. Porque si un 60 por ciento quiere ser eventual y uno

elimina la posibilidad de la eventualidad, las preguntas serían: ¿por qué? ¿para quién? ¿a quién beneficia? ¿a quién afecta?

Por consiguiente hay que tener mucho cuidado con el tema de la eventualidad. El otro elemento es la percepción de la estabilidad laboral. Los que tienen contrato indefinido, obviamente, perciben una mayor estabilidad y un 87 por ciento está satisfecho con esa estabilidad; mientras que los contratos eventuales dicen: bueno, no estoy muy satisfecho con la estabilidad, pero un 46 por ciento sí está satisfecho con esa condición. ¿Por qué un 46 por ciento dice: estoy satisfecho con mi estabilidad? Porque son llamados sistemáticamente a turnos, que son estos regulares que hemos llamado, porque tienen contratos eventuales, pero al final son eventuales permanentes, porque están siendo llamados sistemáticamente para hacer turnos.

Finalmente, hay un dato bien importante: que el 88,2 por ciento de los trabajadores de este sector, entre los permanentes y los eventuales, está sindicalizado. Esta cifra es de las más altas de los sectores económicos a nivel nacional. Sindicalizados dentro de la empresa, como sindicato, que hace una negociación colectiva; sindicalizados como CPPT, que negocia con las empresas contratos a tres años o cuatro años; sindicalizados como eventuales puros, que plantean, que acuerdan, que negocian condiciones para sus asociados. Porque aquí hay negociaciones; puede que no estén dentro de la negociación colectiva reglada, pero hay negociaciones con sindicatos para condiciones. Eso ocurre sistemáticamente en este sector, en cualquiera de las condiciones de eventuales o no eventuales.

En la relación entre empresa y sindicato hay una diferencia de percepción entre las edades. Por ejemplo, entre los trabajadores de 52 años a 67 años, están muy de acuerdo con la forma en que se desarrolla la relación empresa y sindicato, mientras que en los más jóvenes eso no parece ser tan así, porque hay grupos indiferentes, grupos muy en desacuerdo y otros más en acuerdo. En cuanto a los efectos de la paralización o huelga ocurre algo parecido. Es decir, aquellos trabajadores con más tradición o mayores sienten que la paralización y la huelga tienen consecuencias en la continuidad, imagen e ingresos, mientras que los más jóvenes piensan que afecta menos al sector.

Respecto de la preocupación de la empresa por la salud y seguridad, la muestra contempla a todos los trabajadores. Son muestras representativas que agrupan eventuales, no eventuales, etcétera. Del total, el 72,5 por ciento está muy de acuerdo con que la empresa se preocupa por la salud y seguridad, con algunas diferencias por sector. En la macrozona sur aparece en menor medida que en la macrozona norte, pero con cifras muy significativas. Hay una percepción del

trabajador portuario, ya sea eventual o no, de que existe preocupación por la salud y seguridad de los trabajadores.

Finalizó expresando que la encuesta es más larga, tiene muchos elementos; se puede revisar en la Biblioteca de la Corfo. En síntesis, trataron de mostrar que hay algunos elementos de la agenda que son muy importantes, como el borde costero, revisar las condiciones de las concesiones y los accesos, como el ferrocarril, que es una agenda muy relevante para el desarrollo del sector. Sin embargo, como ha sido público el tema laboral, que es muy importante, hemos puesto el foco en eso y ampliado la información que se tenía hasta ahora sobre esa estructura laboral.

III.- CONCLUSIONES APROBADAS POR LA COMISIÓN.

En sesión N° 17, con el voto favorable de su Presidente, diputado señor Marcelo Díaz Díaz, y de los diputados (as) señores Andrés Celis Montt, Rodrigo González Torres, María José Hoffmann Opazo, Diego Ibáñez Cotroneo, Carlos Kuschel Silva, Leonidas Romero Sáez, Gastón Saavedra Chandía, Víctor Torres Jeldes, Renzo Trisotti Martínez y Osvaldo Urrutia Soto, la Comisión aprobó la siguiente propuesta de conclusiones, elaborada por el Comité Técnico.

1.- CONSIDERACIONES GENERALES SOBRE EL DESARROLLO LOGÍSTICO-PORTUARIO EN EL PAÍS

1.1.- Nuevo contexto

Todos los actores claves que intervienen en los puertos coinciden en que estamos asistiendo a un **cambio de ciclo de desarrollo logístico portuario**.

Desde fines de los años 90 hasta principios de la presente década hubo un **ciclo de desarrollo, tanto en los puertos privados como en los puertos del sector público** (este último favorecido por la Ley Nro. 19.542 de Modernización del Sector Portuario Estatal, aprobada en el año 1997):

- Expansión infraestructura portuaria pública y privada con inversiones por más de \$1.000 millones.
- Ese desarrollo ha llevado a la existencia actual de 13 puertos públicos, 14 puertos privados de uso público y 49 privados de uso privado.

Carga Transferida y valor FOB. *		
PUERTOS	TONELAJE TRANSFERIDO	VALOR FOB
Públicos	27,1%	57,9%
Privados de uso público	24,1%	22,5%
Privados de uso privado	48,7%	19,5%
Puertos menores y compra-venta de naves	0,1%	0,2%

Las cargas contenedorizadas se transfieren en un 80% por los puertos públicos. (*Informe Ministra HUTT ante Comisión Parlamentaria de Investigación de Puertos*).

- Ampliación de la infraestructura vial de acceso a puertos, aunque debilitamiento de red ferroviaria que, de forma ponderada en el país, traslada solo el 15% de carga que accede a los puertos, con amplia variabilidad entre terminales (*Informe de Daniel Ulloa en Comisión*).
- Se triplicó el volumen de transferencia de carga (122,8 MM Ton de comercio exterior, *Boletín Estadístico DIRECTEMAR 2019*).
- Como plataforma estratégica del intercambio comercial del país con el exterior (92,9% del tonelaje transferido de carga se realiza por puertos, según *Anuario Estadístico 2018* del Servicio Nacional de Aduanas) se constituyó en un apoyo fundamental al crecimiento de las exportaciones.
- Chile se convirtió en el más fuerte actor portuario de la costa oeste de Sudamérica (59% de importaciones y 45% de exportaciones, según *Enfoque actualizado para el desarrollo de la política portuaria*, Fundación Libertad, 2019).

Pero, desde mediados de la presente década se evidencia tendencias a (*Enfoque actualizado para el desarrollo de la política portuaria*, Fundación Libertad, 2019):

- Estancamiento de la capacidad y eficiencia logística alcanzada.
- Progresiva obsolescencia de infraestructura portuaria y accesos logísticos.
- Dificultad en la gestión del financiamiento y ejecución de inversiones en infraestructuras logísticas.

Lo que agrava la situación es que este estancamiento coincide con un **nuevo contexto global de rápido despliegue de grandes transformaciones en el sistema logístico marítimo internacional:**

- Aumento de escala de naves (Neo Panamax): en el año 2014 llega la primera nave de 366 metros de eslora a la región de Valparaíso, en el año 2018 ya son 68 naves.
- Aumento del tamaño de lote de carga y descarga en cada recalada, en Valparaíso se pasó de 1.388 TEU por nave el año 2010 a 3.115 en el 2018.
- Exigencia de mayores muelles de atraque y medios de carga/descarga.
- Por las características geológicas de la costa chilena el desarrollo de nuevos muelles de atraque requiere también la construcción de nuevos molos de abrigo, rehabilitar y construir muelles antisísmicos.
- Exigencia de mayor eficiencia, rapidez, y coordinación de los flujos de cadena logística.
- Incorporación de nuevas tecnologías disruptivas de automatización de procesos, nuevos sistemas digitales de información y coordinación operativa.
- Todo lo anterior implica una mayor inversión forzada en infraestructura y tecnología y si no hay un aumento de la carga puede implicar márgenes más estrechos de rentabilidad.
- El nuevo contexto favorece la concentración e integración vertical de grandes empresas navieras internacionales, de operación portuaria y cadena logística completa.
- Ingreso de nuevos actores en la costa oeste de América Latina, que exige mayor competitividad. La reciente ampliación del Canal de Panamá, exige a los puertos de la costa oeste de América Latina a ampliar su infraestructura, en consecuencia, han actuado operadores y empresas portuarias, caso como puerto de Pisco, entre otros.
- Aparición de nuevos paradigmas sociales (relación ciudad puerto; ambientales; nuevos estándares laborales; etc.) que generan tensiones y plantean la necesidad de nuevas políticas de desarrollo urbano portuario integral.
- Exigencia de modernización de los instrumentos institucionales, las normativas reguladoras y la gestión operativa, tanto de puertos públicos como privados.

1.2.- Nuevos desafíos

1) Cambio de visión:

- Una política de modernización portuaria **no puede limitarse a la infraestructura y operación de los puertos** como eslabón aislado de transferencia de carga.
- Debe adoptarse la **visión de los puertos como un nodo fundamental de una Red Logística** que articule la conectividad marítima,

ferroviaria, vial, sistemas de tecnologías, desarrollo medioambiental, social y normas, etc.

2) **Estrategia nacional:**

- Necesidad de una **estrategia de desarrollo logístico nacional planificada e implementada por macro zonas.**

3) **Superación de asimetría:**

- Superar la actual **asimetría en el uso y condiciones de las concesiones marítimas, y de las regulaciones operativas, entre puertos públicos y privados**, para poder avanzar en un aprovechamiento estratégico más eficiente y racional de un recurso escaso como son las bahías de potencial portuario.

4) **Alianza público-privado** para encarar los desafíos de desarrollo de la **infraestructura portuaria y del transporte logístico nacional multimodal** (vial, ferroviario y de cabotaje marítimo). Hasta ahora la inversión privada se incorpora a través de concesionarios privados en el desarrollo de infraestructura y operación de su uso particular. Se requiere que también la inversión privada participe en las áreas y servicios comunes de los puertos: vías de acceso, dragado, obras de abrigo, sistemas de información y coordinación, etc.

5) **Modernización tecnológica:** Urgente necesidad de una política de **innovación tecnológica** para el sector y de formación de capital humano que responda a los nuevos estándares de calidad mundiales.

6) **Sostenibilidad integral:** Impulso, regulación, implementación y fiscalización de la sostenibilidad integral de los puertos.

7) **Nueva relación entre ciudades y puertos:** para superar las fuertes tensiones que la institucionalidad prevista en la ley N°19.542 no ha logrado atemperar es necesario el impulso de una nueva relación armónica y colaborativa entre ciudades y puertos, introduciendo reformas normativas adecuadas y promoviendo iniciativas de complementariedad en el desarrollo económico y social de ambas partes, considerando una planificación integral del territorio y las actividades que se desarrollan en él.

8) **Modernización laboral:**

- Es urgente **superar la larga postergación de una modernización laboral** que genera un permanente malestar y continuos conflictos sociales, repercutiendo en la continuidad, eficiencia y costos de la

operación portuaria, y afectando la competitividad del sector introduciendo **cambios en la normativa laboral portuaria**.

- Se agrega a ello la igualmente urgente necesidad de dar cuenta del **impacto de la automatización en la estabilidad laboral**, que plantea la necesidad de programas público - privados de **reconversión y capacitación de los trabajadores portuarios**, ya que la creciente sofisticación de la maquinaria y los procesos eleva las exigencias de seguridad y entrenamiento.

1.3.-Nuevos requerimientos normativos e institucionales

- La ley N°19.542 contribuyó al desarrollo de un ciclo de modernización y expansión de la actividad portuaria en el país, pero evidencia **múltiples insuficiencias y vacíos normativos, así como debilidades institucionales de aplicación**, que es necesario corregir.
- Es totalmente insuficiente limitarse a evaluar y mejorar aisladamente la ley N°19.542 que atañe a los puertos estatales dado que el sector logístico portuario chileno está conformado por **diversas normativas legales dispersas, a veces contradictoriamente superpuestas, y también de vacíos regulatorios**.
- Existen **fallas de coordinación entre las múltiples entidades estatales que intervienen en la regulación y fiscalización del sector logístico portuario**, tanto en el nivel central como en su relación con las escalas regional y local.
- Existen contradicciones de **funciones fiscalizadoras y prestación de servicios**, lo que afecta la eficiencia operativa del sector.
- Se estima necesario el **establecimiento de una autoridad logístico-portuaria** que asegure el desarrollo de las políticas estratégicas y la coordinación de las funciones reguladoras y fiscalizadoras, a nivel nacional, regional y local.
- Las reformas normativas e institucionales del sector logístico portuario no deben limitarse a corregir y mejorar las insuficiencias, contradicciones y vacíos del marco regulatorio actual. Deben adelantarse a **dar respuesta a los nuevos desafíos normativos que plantea el nuevo contexto nacional e internacional**.

2.- PLANIFICACIÓN

2.1.- Diagnóstico descriptivo

- La planificación del territorio supone un **marco genérico para toda la cadena logística y no sólo específico para la actividad portuaria**.

- La **Política Nacional de Uso del Borde Costero**: Decreto N°475, de 14 de diciembre de 1994, del Ministerio de Defensa Nacional, estableció la Política Nacional de Uso del Borde Costero del Litoral de la República y creó una Comisión Nacional para aplicarla, aunque no derivó en un Plan Nacional de Uso del Borde Costero y no está actualizada. Existen **Comisiones Regionales de Uso del Borde Costero**, pero sólo 2 regiones de 15 han aprobado su *Zonificación Regional de Uso del Borde Costero*.
- La **Política Nacional de Ordenamiento Territorial (PNOT) a través de la Comisión Interministerial de Ciudad, Vivienda y Territorio (COMICIVYT)**, desarrolla el proceso de descentralización y traspaso de competencias a los **Gobiernos Regionales** y la reglamentación de los **Planes Regionales de Ordenamiento Territorial (PROT)**.
- Según la Ley N°19.542, cada Empresa Portuaria Estatal debe elaborar:
 - **Plan Maestro**, con horizonte de 20 años.
 - **Calendario Referencial de Inversiones**, con horizonte de 5 años.
 - Ambos instrumentos se renuevan periódicamente según las necesidades que defina cada puerto.
 - Los Planes Maestro recogen las inversiones previstas en el interior de los recintos portuarios, pero no fuera de ellos.
 - Estas obligaciones son aplicables únicamente a los puertos estatales de la Ley N°19.542, pero no a los puertos privados, amparados en concesiones marítimas otorgadas en virtud del DFL N°340.
- El MTT publicó en 2013 un **Plan Nacional de Desarrollo Portuario (PNDP)**, de carácter indicativo, que recogió los proyectos de nueva infraestructura portuaria y accesibilidad terrestre en las Empresas Portuarias estatales, construido a partir de los Planes Maestro de cada una. Este PNDP no ha sido actualizado.
- Desde 2017, el MTT y el MOP publican anualmente un **Plan Nacional de Accesibilidad Vial a Puertos (PNAVP)**, de carácter indicativo, que recoge los proyectos de accesos a las Empresas Portuarias.
- Desde 2018, el MTT trabaja en lograr **Planes Maestros Logísticos Macrozonales**, que recogen las necesidades de toda la cadena logística en su conjunto, incluyendo infraestructura, servicios, desarrollos tecnológicos, capital humano y sostenibilidad.

2.2.- Evaluación

- El marco regulatorio de cualquier uso del borde costero (DFL N°340) genera:
 - a) Concesiones privadas para la misma actividad en ubicaciones muy cercanas, uso idéntico que multiplica el impacto ambiental: por ejemplo, dos terminales de hierro en la misma zona (CAP-Dominga).

- b) Bloqueo de espacios de potencial portuario por parte de intereses particulares (por ejemplo concesiones portuarias, otorgadas en el marco del DFL N°340, que no han sido desarrolladas), sociales (por ejemplo, el debate en la comunidad porteña respecto al desarrollo del Terminal 2 en Valparaíso), o derechos ancestrales (aplicación de Ley 20.249 que crea espacio costero marino de Pueblos Indígenas).
- c) Conflictos por intereses de diferentes sectores en un mismo territorio, sin solución.
- d) Todo lo cual evidencia una descoordinación con las estrategias de desarrollo y los planes territoriales.
- e) La regulación de las actividades del borde costero es genérica, sin condiciones particulares para cada uno de los usos diferenciados que puedan darse.
- La Política de Uso del Borde Costero no considera que éste es un bien público y escaso.
- Ausencia de una autoridad que pueda definir y presentar las Estrategias y Planes nacionales de desarrollo del sector.
- No existe una reserva de espacios para futuros desarrollos portuarios.
- Los Planes del sector elaborados por el MTT (PNDP y PNAVP) sólo recogen las necesidades de las Empresas Portuarias estatales, sin alcanzar a los puertos privados del DFL N°340.
- Los Planes Maestro de los puertos:
 - a) Sólo existen para las Empresas Portuarias estatales.
 - b) Se limitan a la infraestructura del recinto portuario.
 - c) No recogen otras necesidades (laborales, tecnológicas, sociales...).
 - d) No existe coordinación con otros Planes Reguladores.
 - e) Cada Empresa Portuaria elabora su Plan considerando una metodología propia, sin estándares comunes.
- La falta de Planes Maestro en los puertos privados del DFL N°340 hace que:
 - a) No exista planificación de desarrollo de aquellas bahías donde no existen Empresas Portuarias estatales (p.ej., Quintero-Ventanas, Mejillones o el conjunto de la bahía de Concepción).
 - b) Falta de fiscalización de planes de mantenimiento de infraestructura y equipos controlados y auditados de forma externa.

2.3.- Propuestas de mejoras operacionales

- 1) Necesidad de **trabajar en base a cadenas logísticas completas y en horizontes de largo alcance**, superando visiones a corto plazo y limitadas a un solo sector.

- 2) Exigencia de definir una Política Y **Estrategia de Desarrollo Logístico-Portuario** y un **Plan Nacional de Desarrollo Logístico Portuario** completo, de alcance nacional y que contemple los requerimientos de:
 - Infraestructura física de puerto y accesos terrestres (viales y ferroviarios)
 - Encadenamientos logísticos
 - Innovación tecnológica
 - Sostenibilidad ambiental y territorial
 - Mejora de la relación ciudad-puerto
 - Capital humano
 - Articulación entre las políticas y planes de desarrollo portuario y los de ordenamiento territorial.
- 3) Fortalecer y desarrollar, desde el MTT, los **Planes Maestro Logísticos Macrozonales**, e incorporarlos como lineamientos para los instrumentos territoriales de escala regional y comunal.
- 4) Necesidad de **reservar áreas del borde costero** para la construcción de infraestructura portuaria en el futuro.
- 5) Necesidad de **Planes Maestros de Bahía**, que coordinen las iniciativas privadas y públicas de desarrollo logístico-portuario.
- 6) Hacer **obligatoria y de conocimiento público la planificación de la actividad portuaria y sus actualizaciones**, tanto para las empresas portuarias estatales como privadas (favoreciendo la relación armónica con el territorio).
- 7) Necesidad de actualizar periódicamente el **Plan Nacional de Desarrollo Logístico Portuario**, que incluya al conjunto de los puertos e incorpore también requerimientos de relación con la ciudad, sostenibilidad, capital humano e innovación tecnológica.
- 8) Diseñar una **metodología que unifique los criterios para el desarrollo de Planes Maestro** de las Empresas Portuarias estatales y los puertos privados del DFL N°340.
- 9) Coordinar las iniciativas de desarrollo previstas en los **Planes Maestro con la planificación territorial comunal y regional**.

2.4.- Propuestas de mejoras normativas

- 1) Constituir una Autoridad Logístico-Portuaria Nacional que:
 - a) Defina la Estrategia y Planes de Desarrollo Logístico-Portuario de alcance nacional y macrozonal.
 - b) Defina Planes Maestro de Bahía.
 - c) Defina una metodología para la elaboración de Planes Maestro de puertos.
 - d) Consolide información y estadísticas sectoriales.
- 2) Los Gobiernos Regionales deben:

- a) **Zonificar el Uso del Borde Costero**, que recoja reservas de áreas para el desarrollo de nuevos puertos o su crecimiento.
- b) Incorporar a la planificación territorial los **Planes Maestros Logísticos Macrozonales**, definidos por el MTT.
- 3) Modificar el Reglamento de Concesiones Marítimas (D.S. N°9/2018) obligando a los concesionarios de puertos privados del DFL N°340 a la presentación de un plan de desarrollo.
- 4) Generar un marco de trabajo conjunto entre empresas portuarias (públicas y privadas) y las Municipalidades correspondientes para el desarrollo de los Planes Maestros y de desarrollo logístico.

3.- RELACIÓN CIUDAD-PUERTO

3.1.- Diagnóstico descriptivo

La mayoría de las ciudades puerto de nuestro país tienen problemas con sus puertos.

- Tanto las ciudades como los puertos se expanden, lo que genera un conflicto no resuelto, que resulta de la **falta de coherencia entre los planes reguladores y los planes maestros de desarrollo de los puertos**.
- La forma de ocupar espacios de los puertos suele no considerar los requerimientos de las ciudades, lo que genera **deterioro en la calidad de vida, impactos patrimoniales y efectos sobre la economía local**.
- Los puertos generan **externalidades ambientales de múltiples dimensiones que no han sido plenamente asumidas**.
- Se requieren accesos viales y ferroviarios que tengan un efecto positivo en términos económicos, ambientales y sobre la congestión vial de la ciudad y el puerto.
- En la ley N°19.542 se **crearon los Consejos de Coordinación Ciudad-Puerto**, en los que participan los intendentes, los alcaldes, seremis MTT y MOP, los representantes de la empresa portuaria y otros agentes que cada comité puede invitar.

3.2.- Evaluación

- Se trata de una **relación conflictiva** que a veces se ha transformado en una relación muy compleja, con momentos muy álgidos.
- Es un problema que se encuentra en la base de muchos **desarrollos inconclusos o de mucha efervescencia social**.
- Los Consejos de Coordinación Ciudad-Puerto son insuficientes para resolver las problemáticas actuales.

- Se requiere **regular la relación del puerto y la ciudad** y regular el rol que debiera jugar cada uno para conseguir un desarrollo sustentable y complementario.
- Este problema se acentúa con la **asimetría legal y económica que existe entre puertos de la ley N°19.542 y los puertos privados (DFL N°340) en todos los aspectos de la actividad portuaria.**

3.3.- Propuestas de mejora

Mejorar la regulación de los Consejos de Coordinación Ciudad-Puerto, mediante las siguientes disposiciones:

- Los Consejos de Coordinación Ciudad-Puerto deberían ser **por bahía y relacionar a los puertos (ley N°19.542 o DFL N°340) con el municipio o municipios** que concurren en ese territorio.
- Se debería evaluar la composición de cada Consejo para su mayor representatividad de todos los actores claves en la relación Ciudad-Puerto Y ENTREGARLES FACULTADES RESOLUTIVAS.
- Debería definirse una herramienta para la generación de una visión y planificación de desarrollo armónica de la ciudad-puerto.
- Los acuerdos del Consejo deberían ser llevados ante la autoridad logística portuaria para su evaluación e incorporación a la planificación correspondiente o rechazo por motivos fundados.
- La Comisión acordó proponer la incorporación de una tasa impositiva que, en el marco de la propuesta tercera del proyecto de resolución Nro. 365, aprobado por la Cámara de Diputados en sesión Nro. 86, correspondiente a la Legislatura 366, celebrada el día Martes 16 de Octubre de 2018, se recaude a partir de las actividades y servicio marítimo portuarios, y cuyos fondos sean redistribuidos a nivel regional, yendo en especial beneficio de los municipios de las ciudades donde se encuentran ubicados de nuestro país. Esta propuesta fue acordada con el expreso disenso del diputado señor Carlos Kuschel.
- Incorporar un representante de la Municipalidad en el Directorio de la Empresa Portuaria, a partir de una terna propuesta por el Consejo Municipal y en cumplimiento de los requisitos establecidos en la Ley N°19.542.
- Autorizar a las empresas portuarias para que puedan **invertir fuera de las áreas que gestionan** para conseguir desarrollar la ciudad y la cadena logística.
- Los **planes maestros de las empresas portuarias deben contemplar en su elaboración los impactos en la ciudad** de los accesos viales y ferroviarios, conexión con otros modos de

transporte; impacto ambiental, energético, ruidos, efecto sobre el patrimonio, etc.

- La **tributación de las patentes comerciales** de las empresas portuarias, concesionarios y operadores públicos y privados debería realizarse obligatoriamente mediante el registro de patente, operación local y sede de las respectivas filiales de ellas en el municipio donde tienen la faena.

4.-SOSTENIBILIDAD INTEGRAL

4.1.- Diagnóstico descriptivo

1) El concepto de Sostenibilidad Integral busca integrar los distintos aspectos relacionados con la actividad portuaria y sus impactos, y establece vínculos en factores: Económicos, Seguridad y Medioambiente, Social e Institucional:

2) En cuanto la Sustentabilidad Ambiental y la Seguridad portuaria se constata:

- Los temas de sustentabilidad ambiental y seguridad son dictados por diferentes entidades estatales tanto en sus condiciones y regulaciones.
- No hay una política nacional integral que regule la sostenibilidad en puertos, bahías y zonas logísticas. Cada infraestructura es evaluada en forma individual, atendiendo, en el marco de la legislación ambiental vigente, los impactos en relación a las características del entorno.
- Las concesiones de puertos públicos y privados tienen diferentes cumplimientos de las regulaciones (o no se conocen).
- La fiscalización de los asuntos medioambientales y de seguridad los asume DIRECTEMAR a través de sus direcciones técnicas.
- La carga es fiscalizada por diversos organismos: SAG, Aduanas entre otros.
- Los posibles delitos en los recintos portuarios son abordados por la PDI y Armada.
- Los accesos por carreteras y vías urbanas son fiscalizados por Carabineros, pero no hay una institución que fiscalice los accesos de ferrocarril, cada operador tiene sus propios inspectores.

3) El Estado chileno está adscrito a las convenciones que fijan los estándares mundiales de sostenibilidad integral según OMI:

- **SOLAS** (*Seguridad de Vida en el Mar*). Trata todos los aspectos de seguridad relacionados desde construcción, operación de equipos, cargas, calificación de personal, salvataje, comunicaciones entre otros.

- **MARPOL** (*Contaminación Marítima*). Su objetivo es preservar el ambiente marino mediante la eliminación de la polución de hidrocarburos y otras sustancias dañinas, así como a minimización de las descargas accidentales.
- **Código IMDG** (*Código Internacional de Cargas Marítimas Peligrosas*). Disposiciones vigentes en el transporte de cargas peligrosas por vía marítima.
- **Código ISPS** (*Código Internacional para la protección de buques e instalaciones portuarias*).
- **Estado Rector del Puerto (CERP)**. Convención que permite a la autoridad portuaria de hacer cumplir las regulaciones internacionales a todo actor que opere en el puerto, sean nacionales o extranjeros.

4) Actualmente el Estado Rector del Puerto es asumido por DIRECTEMAR. El rol de DIRECTEMAR es contradictorio: asume la fiscalización y brinda servicios.

Distintos entes estatales intervienen en la cadena logística marítima sin una plena articulación operativa y tecnológica: Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, Servicio Nacional de Aduanas, Ministerio de Salud, Servicio Agrícola y Ganadero, Policía de Investigaciones de Chile, Servicio Nacional de Pesca y Acuicultura. Esta desarticulación alcanza también a actores privados relevantes en la operación logístico-portuaria, como armadores, agentes de naves, entre otros.

Y, finalmente, hay una asimetría regulatoria de la fiscalización en puertos privados y públicos

5) Existen certificaciones nacionales e internacionales que califican puertos sostenibles, con exigencias mayores a las que existen en la normativa medioambiental vigente:

- En Chile trabaja la Agencia de Sustentabilidad y Cambio Climático, entidad que está operando en la industria hace 20 años con 153 APL (Acuerdos de Producción Limpia) en el conjunto de sectores económicos. De ellos, 6 corresponden a la industria portuaria. Estos acuerdos tienen carácter voluntario.
- Agencias internacionales como *Green Ports* y *EcoPorts* certifican aquellos puertos que cumplen con los parámetros internacionales de sostenibilidad integral. En Chile hay un solo puerto certificado por Green Ports.

4.2.- Evaluación

- Si bien el Estado de Chile está suscrito al cumplimiento de Convenios internacionales (OMI), estas **regulaciones no se cumplen plenamente** y

año a año se notifica a las instituciones las faltas cometidas en contaminación y mitigación de estos eventos.

- Se constata la **asimetría existente en las reglas medioambientales entre puertos de la Ley N°19.542 y del DFL N°340**, no contando la debida información en especial en puertos privados.
- En la contaminación de bahías hay que acentuar aquellas derivadas del carbón, concentrado de cobre, maniobras de transferencia de hidrocarburos y el uso de agua de mar para la generación eléctrica. Casos emblemáticos son Quintero-Puchuncaví y Antofagasta.
- En materia de seguridad laboral, en **los puertos se cuenta con tasas de accidentabilidad mayores a las de otros sectores** (p.ej., minería).

4.3.- Propuestas de mejora

- Implementar una Autoridad Logística Portuaria Nacional que aplique “Estado Rector del Puerto”, con normativa y fiscalización para puertos públicos y privados por igual.
- Recoger la experiencia metodológica y práctica de los Acuerdos de Producción Limpia (APL) y sumar esta acreditación gradualmente con carácter obligatorio.
- Implementar certificaciones de calidad medioambientales y sostenibilidad integral en todos los puertos públicos y privados (p.ej., *EcoPorts*, *GreenPorts*).
- Incorporar a los planes de desarrollo del sector el impacto de la sostenibilidad en ciudades-puerto, bahías y corredores logísticos.

5.- MODERNIZACIÓN TECNOLÓGICA

5.1.- Diagnóstico descriptivo

- El 48% de los cuellos de botella que afectan el flujo logístico corresponden a falta de coordinación entre los diversos actores que operan en la cadena logístico-portuaria (estudio *Evaluación de las barreras logísticas de transporte de carga a nivel nacional*, MTT, 2013).
- El MTT impulsa la introducción progresiva de sistemas de coordinación como los Port Community System (PCS) para sistematizar y hacer eficientes los procesos logísticos del conjunto de la cadena y una Ventanilla Única Marítima (VUMAR) en caso de los procesos marítimos, trabajando para esto con las Empresas Portuarias y actores de la industria, tales como, agentes de aduana, operadores logísticos, terminales y transportistas terrestres.
- Se está trabajando en la integración de las plataformas PCS y VUMAR con la ventanilla única de comercio exterior (SICEX) de la Subsecretaría de

Hacienda que está integrada directamente por los servicios públicos: Comisión Chilena del Cobre, Servicio Agrícola y Ganadero, SERNAPESCA, Servicio Nacional de Aduanas, Instituto de Salud Pública, MINSAL, SII y Registro Civil.

- Los **Smartport llegaron para quedarse**. Las tecnologías disruptivas están incidiendo sobre todos los ámbitos en nuestro país, tales como el político, económico, educacional, laboral, social y cultural, entre otros. Los puertos no son enclaves ajenos a este contexto general de cambio de paradigma que se manifiesta como un proceso gradual, pero cada vez más rápido a la nueva era de la cuarta revolución tecnológica
- La **situación del sector portuario es variable**: son los grandes puertos, operadores de terminales y navieras quienes están introduciendo nuevas tecnologías disruptivas (p.ej., *blockchain* de Maersk).
- **Falta personal calificado** y las **instituciones de educación no están formando profesionales** enfocados en la cuarta revolución tecnológica y Smartport. No contamos con la creación de un perfil 4.0, por ende, tenemos un déficit de capital humano con conocimientos en las tecnologías disruptivas, y que se puedan desempeñar eficientemente en las diversas actividades vinculadas a la operación de puertos.

5.2.- Evaluación

- El desarrollo tecnológico de los puertos **es un requerimiento fundamental para mejorar el posicionamiento de nuestro país** en los mercados mundiales.
- **No existe en nuestro país un concepto unificado de Smartport** acorde con la realidad de Chile, del Cono Sur y de un mundo globalizado, que comprenda:
 - a) Logística
 - b) Medio ambiente
 - c) Energías renovables

Avanzar en ese proceso es un reto que el Estado, las empresas portuarias públicas y privadas, las empresas proveedoras de tecnología, las organizaciones de trabajadores portuarios, así como las autoridades y comunidades de las ciudades-puertos deberían asumir, conjuntamente.

- **No existe planificación de transformación digital** en el conjunto del sistema logístico-portuario, que permita generar nuevos modelos de negocios, determinando nuevas maneras con las cuales crear, entregar y capturar valor en toda la cadena productiva
- La **mirada de interacción entre tecnología y trabajo no está recogida en los planes de desarrollo logístico-portuario**. Un 46,5% de los oficios portuarios podrían verse afectados (*Estudio del uso de las nuevas tecnologías en sus procesos logísticos y transporte y su impacto en el*

mercado laboral de los puertos de la macrozona centro y zona centro sur de Chile, GlobalVAS, 2019). Esto no quiere decir que los puertos no usen el capital humano para operar, sino que más bien el personal se tendrá que capacitar y reconvertir para cumplir con los nuevos requerimientos que un puerto inteligente necesita.

- Existe un **déficit en la inversión de tecnologías de la información en los puertos**. Un 72,7% invierten entre 0 y 5,99% de su presupuesto (*Estudio GlobalVAS, 2019*). Esto claramente es deficitario si queremos avanzar hacia puertos inteligentes.
- **Faltan profesionales del área tecnológica a nivel estratégico, en los puertos**. Los profesionales encargados de tecnología están (*Estudio GlobalVAS, 2019*):
 - a) En un 55% de los puertos, a nivel operativo
 - b) En un 9% de los puertos, en un nivel estratégico
 - c) El 36% restante no dispone de profesionales o son de nivel táctico.

5.3.- Propuestas de mejoras operacionales

- 1) Con **carácter general**, Chile debe:
 - a) Crear políticas públicas para las nuevas tecnologías.
 - b) Promover la formación de capital humano en tecnología.
 - c) Fomentar la inversión en tecnología de las empresas del sector logístico-portuario.
- 2) Impulsar la adopción del **concepto de ciudades inteligentes (Smartcity) y su desarrollo articulado con los Smartport**, contribuiría al mutuo potenciamiento de la modernización de los puertos y ciudades costeras. Esta sinergia estaría directamente relacionada con el desarrollo social, energético, logístico y cuidado medio ambiental de ambos espacios.
- 3) Para que los puertos operen en un estándar global, es fundamental:
 - a) Tener una **visión común como país acerca de los conceptos de Smartport** para incorporarnos de lleno en la cuarta revolución industrial,
 - b) Generar en las distintas organizaciones que concurren en los puertos **Proyectos de Transformación Digital** integrados que permita generar nuevos modelos de negocios.
 - c) **Tener profesionales a nivel estratégico** para que estén incorporado a un nivel de decisiones ligadas con la misión, visión y estrategias de las empresas portuarias.
- 4) Profundizar en la **implementación de herramientas tecnológicas de coordinación** en puertos chilenos.
- 5) Incorporar dentro de la **Estrategia de Desarrollo Logístico-Portuario** y del **Plan Nacional de Desarrollo Logístico-Portuario** un **Programa de**

Transformación Digital del sector, incorporando la experiencia internacional.

- 6) Concordar **nuevas normativas sobre contratos de trabajo y jornadas laborales**, adaptadas a los retos de transformación tecnológica de la logística portuaria. Para ello debería tenerse en cuenta y proyectar el inevitable proceso de reconversión de los oficios portuarios. Se debería poner en marcha nuevos sistemas de apoyo para aquellos trabajadores que no puedan adaptarse a la cambiante realidad portuaria.
- 7) Generar una gran variedad de oportunidades de capacitación y una **organización de trabajo que promueva el aprendizaje** de manera permanente a través de una **creación de una Escuela de Formación Portuaria**, que permita la capacitación y reconversión laboral.
- 8) Generar una **relación permanente entre puertos e instituciones de educación superior** con el objeto de transmitirles las necesidades de formación de profesionales y técnicos portuarios en el desarrollo de los *Smartport*. Ello contribuiría al diseño y la implementación de planes de estudios que permitan formar adecuadamente a los profesionales y técnicos que se requieren para la modernización de los puertos y su articulación con las redes de transporte y logística terrestre.
- 9) Generar una **asociación público-privada** que impulse medidas para mitigar los impactos sociales de la transformación digital del sector logístico-portuario, los cuales se sucederán a medida que se vayan incorporando las nuevas tecnologías disruptivas tales como la inteligencia digital y la robotización.
- 10) Generar un **plan estratégico de digitalización y automatización para todo el sistema logístico-portuario**.
- 11) Adoptar como país un **estándar de calidad internacional unificado** para todos los puertos chilenos de relevancia para el comercio exterior. Desde luego debería tenerse en cuenta y ajustar los estándares de digitalización y automatización de cada puerto a su tamaño, si son internacionales o de cabotaje, y las particularidades de su tráfico logístico
- 12) Incluir en el Comité de Transformación Digital de CORFO un **Project Management Office (PMO) enfocado en los Smartport y los procesos logísticos** vinculados a éstos. Es necesario potenciar fondos concursables por parte del Estado para fomentar la participación de nuevos proveedores tecnológicos enfatizando empresas tecnológicas emergentes, generar incentivos para aquellas empresas portuarias que tengan en sus procesos tecnologías creadas en Chile.

5.4.- Propuestas de mejoras normativas

Incorporar a la **legislación laboral** los **desafíos de transformación tecnológica** en las operaciones del sistema logístico-portuario:

- a) Capacitación
- b) Financiamiento
- c) Reconversión laboral

6.- MODERNIZACIÓN LABORAL

6.1.- Diagnóstico descriptivo

1) Regulación especial (art. 133 y ss. del Código del Trabajo):

- Definición de trabajador portuario es poco precisa.
- La normativa laboral no recoge la definición de “recinto portuario” de la Ley N°19.542.
- Permite contratos de duración de un turno, (7,5 horas) bajo reglas especiales.
- La transitoriedad y estacionalidad han determinado históricamente una regulación especial que privilegia la eventualidad.
- La contratación es a través de empresas de muellaje, que proveen los trabajadores portuarios.
- Entre los trabajadores se valora mantener una proporción bajo régimen eventual con beneficios (vacaciones, indemnización por años de servicio, fuero y descansos de maternidad, etc.).

2) Última reforma (Ley N°20.773/2014, Ley Corta de Puertos):

- Incorporó descanso irrenunciable dentro de la jornada de trabajo.
- Creó Sistema de Control de Cumplimiento de Normativa Laboral Portuaria.
- Incorporó Convenios de Provisión de Puestos de Trabajo (CPPT) con garantía de ingreso mínimo.
- Creó Comités Paritarios de Higiene y Seguridad.
- Incorporó otras materias (Fondo de Modernización Portuaria, pago retroactivo a trabajadores portuarios, Día del Trabajador Portuario).

3) Formación laboral:

- Existe curso de seguridad que habilita por 5 años para trabajar en faenas portuarias el cual se imparte estén o no contratados quienes lo cursan. Se estima que esta estructura entrega una formación precaria e insuficiente.
- En general impera para el aprendizaje de oficios un sistema de formación tradicional en que el trabajador con más experiencia traspasa prácticamente sus conocimientos al aprendiz.
- Los cursos de formación laboral formales y la certificación de habilidades en principales oficios reconocidos por CHILE VALORA mediante franquicia tributaria SENCE son escasos, evidenciando, asimismo, una gran diferencia entre inversión pública y privada en el rubro formativo: el 93% se hace con aporte público y sólo el 7% privado.
- Y, como se indicó en el capítulo anterior, el déficit de formación en las nuevas tecnologías es de amplia relevancia.

6.2.- Evaluación

- La **regulación especial del trabajo portuario eventual ha quedado obsoleta** respecto de la protección del trabajo en Chile.
- La reforma de la ley N°20.773 fue importante pero insuficiente.
- El trabajo portuario posee **escasa fiscalización**.
- El trabajo portuario posee **particularidades propias de la actividad** (equipos pesados, manipulación de carga mineral, condiciones climáticas, condiciones de operación especiales como cámara frigoríficas o manipulación de fierros, riesgos, tiempos de inactividad a la espera de permisos y maniobras, etc.) que deben considerarse en la regulación laboral.
- Las condiciones singulares de la actividad requieren un **tratamiento especial y flexible pero no a costa de menoscabar las condiciones laborales y de seguridad**.
- Los perfiles anuales de carga tienden a mostrarse estables **reduciendo el efecto de la estacionalidad** de manera general.
- La **seguridad requiere ser desarrollada**, con mayor regulación y control de los Comités Paritarios de Orden, Higiene y Seguridad.
- **Sobreoferta**: Existe una evidente sobre oferta en el número de permisos vigentes (27.919) asociados al curso básico de seguridad en faenas. Siendo 10.937 el número de trabajadores que realizaron al menos un turno al año (según datos de CAMPORT para el año 2018).
- **Requisito de ingreso**: Actualmente para desempeñarse como trabajador portuario se requiere un curso de 60 horas, lo que no permite cumplir el objetivo básico de formar un trabajador portuario. La incorporación de trabajadores más calificados es fundamental, sumado a cambios tecnológicos y nuevas formas de transferencia de carga que requieren nuevas competencias.
- **Ausencia de derechos mínimos y gran variabilidad de remuneraciones**: El trabajo portuario eventual se caracteriza por la incertidumbre en el número de turnos y la escasez de derechos mínimos del Código del Trabajo.
- **Reforma del Sistema de Control de Cumplimiento de la Normativa Laboral Portuaria**: El sistema posee escaso uso y fiscalización, por lo que se requiere robustecer este sistema y dotarlo de funciones estadísticas y de reportes periódicos.
- **Sobrecarga de turnos**: Los trabajadores están expuestos a largos turnos, combinado con la práctica recurrente del turno alternado, tanto en los trabajadores permanentes como eventuales. Todo ello afecta la salud, vida social y familiar de los trabajadores, así como la seguridad de las faenas.

6.3.- Propuestas de mejoras operacionales

- 1) **Asimilar los derechos de trabajadores eventuales puros** a reglas generales y condiciones mínimas del Código del Trabajo, manteniendo la flexibilidad que exige el sector.
- 2) **Tender a regular el trabajo eventual de acuerdo a estándares del Código del Trabajo**, permitiendo la eventualidad en casos de mayor demanda, contratada a partir de **CPPT, fruto de negociación colectiva** reglada.
- 3) **Promoción de la formación laboral en materia portuaria** como parte del sistema y con un rol importante de empresas contratista y principal (si hay subcontratación).
- 4) Fortalecer el **Sistema de Control de Cumplimiento de la Normativa Laboral Portuaria (SCCNLP)**, con acceso de autoridades sectoriales y organizaciones representativas del sector.
- 5) **Fortalecer el funcionamiento, capacitación y control de Comités Paritarios de Higiene y Seguridad** y constitución de Comités Paritarios de Puerto con una lógica de faena, estructura de responsabilidad y coordinación.
- 6) **Profesionalizar el trabajo portuario**, con mayor exigencia en el ingreso mediante la generación de perfiles de ingreso y cursos concordantes con los requerimientos de las empresas del sector (contratos pre-laborales).
- 7) Avanzar hacia un esquema de **polifuncionalidad de las labores portuarias**.
- 8) Generación de una **institucionalidad laboral-portuaria** que coordine y lidere a otros organismos vinculados (DT, DIRECTEMAR, SUSESO, MTT, Empresas Portuarias).
- 9) Fomentar la **capacitación permanente**, que permita recoger y adaptarse a los nuevos desarrollos tecnológicos.

Todas estas propuestas se entregan sin perjuicio de esperar a las propuestas comprometidas por el Ministro del Trabajo y Previsión Social, resultado de la Mesa Laboral Portuaria.

6.4.- Propuestas de mejoras normativas

- 1) Reforma progresiva del Párrafo 2° del Capítulo III (*“del contrato de los trabajadores embarcados o gente de mar y de los trabajadores portuarios eventuales”*) del Título II del Libro I del Código del Trabajo, que considere:
 - Definición del trabajo portuario según lugar físico, faena realizada y empleador (empresas de muellaje).
 - Consideración de los procesos tecnológicos en las faenas realizadas y en la conexión entre áreas de la actividad.
 - Definición de los CPPT que considere:

- a) Aplicación de límite de jornada semanal, con resguardos sobre los impactos sobre los ingresos de los trabajadores.
- b) Consideración de turnos realizados en el periodo anterior.
- 2) Ratificación del Convenio N°152 OIT.
- 3) Modificación del art. 66 de la ley N°16.744, sobre accidentes del trabajo y enfermedades profesionales.
- 4) Modificación reglamentaria sobre curso básico de seguridad en faenas.

7.- MARCO LEGAL DE OPERACIÓN PORTUARIA

7.1.- Diagnóstico descriptivo

ASIMETRÍA EN REGULACIÓN DE OPERACIONES DE TERMINALES PORTUARIOS

- Los puertos tienen elementos que los pueden caracterizar como **facilidades esenciales**, lo que conlleva la existencia, en estos casos, de eventuales *riesgos por conducta monopólica*.
- Los puertos de la Ley N°19.542 están obligados a prestar **servicio público**, con tarifas públicas y transparentes, estándares de servicio mínimos y **condiciones no discriminatorias**.
- Previo a la concesión, se deben consultar al TDLC:
 - a) Condiciones de adjudicación (mínimo *Índice Tarifario*).
 - b) Resguardos estructurales, limitando la integración vertical y horizontal.
 - c) Resguardos conductuales respecto a condiciones de servicios.
- En estos terminales se diferencia entre **tarifas básicas** (de carácter monopólico y reguladas) y **tarifas especiales** (adoptadas libremente según condiciones de mercado).
- Las condiciones en que se prestan los servicios y las tarifas asociadas deben estar publicadas en **Manuales de Servicio** (para el caso de los terminales concesionados en régimen mono-operador) y **Reglamentos de Servicio** (en el caso de terminales multi-operados).
- Cada contrato incorpora exigencias mínimas respecto a las velocidades de transferencia entre buque y muelle, a través de los **Manuales de Verificación de Indicadores**.
- La Empresa Portuaria sólo puede **rechazar el registro de tarifas** del concesionario en las últimas concesiones (PCE, TCVAL). En el resto de concesiones, los contratos establecen que la Empresa registrará las tarifas que proponga el concesionario.
- Todas las condiciones anteriores se dan en forma **asimétrica** con los puertos del DFL N°340, los cuales:
 - a) No están obligados a prestar servicios a terceros no integrados
 - b) No están obligados a publicar sus tarifas ni condiciones de servicio, lo cual si bien no genera perjuicios en aquellos puertos privados que son de uso

privado, en el caso de puertos privados de uso público tiene impacto en la libre competencia, relevante especialmente para el caso donde compiten con puertos de la Ley N°19.542 (como es el caso de las regiones de Antofagasta, entre la Empresa Portuaria Antofagasta (Ley N°19.542) y el Complejo Portuario Mejillones (DFL N°340) y el Biobío (Coronel y Lirquén, del DFL N°340, y San Vicente, de la Ley N°19.542).

SERVICIOS DEL PUERTO

- Los principales servicios (transferencia, muellaje, almacenamiento...) son prestados por empresas privadas (bien sea mediante concesión en régimen monooperador de los diversos servicios básicos en un terminal o en competencia entre diversos prestadores dentro de un mismo terminal en régimen multi-operador).
- Existe una **Tarifa de Uso de Puerto (TUP)** por uso de infraestructuras comunes (abrigo, dragado, accesos, sistemas...).

SERVICIOS LOGÍSTICO-PORTUARIOS TERRESTRES

- La definición de **zonas primarias aduaneras** viene dada por el Servicio Nacional de Aduanas sin que exista una distinción normativa respecto a sus competencias entre los puertos de la Ley N°19.542 y los del DFL N°340.
- **Los almacenes extra-portuarios** son autorizados por el Servicio Nacional de Aduanas, sin una regulación específica de libre competencia aunque con tarifas públicas, fijadas según condiciones de mercado. Sin embargo, la escasa regulación sobre la descripción de los servicios genera distorsiones sobre la publicación de los mismos y las condiciones reales bajo los que se prestan.
- **Los depósitos de contenedores** son autorizados por las municipalidades como cualquier patente comercial, sin una regulación específica de servicios, de libre competencia ni exigencias precisas respecto a las instalaciones que deben contener, su impacto sobre las vialidades circundantes y el tránsito y las tarifas y condiciones bajo las que deben prestar sus servicios.

SERVICIOS LOGÍSTICO-PORTUARIOS MARÍTIMOS

- Los **Remolcadores** son un servicio privado que opera en los puertos, contratados por las navieras mediante contratos particulares. Existen sólo tres empresas prestadoras del servicio en Chile (CPT, SAAM y Ultratug).
- El **Practicaje** es prestado por prácticos autorizados por la Autoridad Marítima, que a su vez es la autoridad fiscalizadora de dicho servicio. En este servicio se cobra por maniobra (25% para el práctico y 75% para la DIRECTEMAR), con unas tarifas que eventualmente consideran costos que exceden la faena.

- **Cabotaje** está reservado sólo para navieras chilenas, con capital chileno y administración chilena, lo que implica importantes barreras de entrada. Es un servicio que presenta una alta concentración de prestadores, existiendo una diferencia significativa entre los servicios de cabotaje al norte y al sur de Puerto Montt.

7.2.- Evaluación

SERVICIOS DE TERMINALES PORTUARIOS

- A pesar de que todos los puertos están emplazados en **bienes de uso público**, existen condiciones asimétricas entre la Ley N°19.542 y el DFL N°340, que impiden una competencia adecuada entre prestadores bajo condiciones idénticas y de uso público (**mismo servicio, misma regulación**).
- Existe **limitación a la coordinación de regulaciones de servicio** entre los puertos y el resto de la cadena logística (p.ej., almacenes extra-portuarios y corredores terrestres).
- No hay un seguimiento a que se **mantengan las condiciones de mercado en los servicios especiales**, lo que puede derivar, eventualmente y bajo diversas causales, en una prestación monopólica de los mismos si se alteran las características del mercado en que operan sus prestadores.

OTROS SERVICIOS LOGÍSTICO PORTUARIOS

- Falta de una regulación adecuada del **servicio de remolcadores**, que hace ineficiente la operación para el conjunto del puerto (p.ej., espera de naves no integradas).
- Existen **fuertes barreras de entrada** a servicios de remolcadores y prácticos.
- Rol de DIRECTEMAR en el **servicio de practica** es confuso: presta el servicio, dicta la normativa y fiscaliza su cumplimiento.
- La **legislación de cabotaje limita el fortalecimiento del modo marítimo** como alternativa de transporte.

7.3.- Propuestas de mejoras operacionales

- 1) Reducir la **asimetría regulatoria existente**, extendiendo a los puertos del DFL N°340 con servicios abiertos a terceros las obligaciones de servicio público (amparándose en la ocupación de bienes de uso público).
- 2) Promover la **eficiencia y competitividad de la logística portuaria, tanto para los puertos de la Ley N°19.542 como para los terminales del DFL N°340 que presten servicios de uso público**:
 - Extender estándares mínimos de servicio (*Manuales de Verificación de Indicadores*) a las operaciones terrestres de los terminales portuarios.

- Adaptar periódicamente (obligación o incentivos) los niveles de servicio mínimos a las condiciones cambiantes de la industria.
- 3) Promover la **transparencia del mercado de servicios portuarios** mediante la incorporación a los contratos (concesiones de la Ley N°19.542 y del DFL N°340) de:
 - Mecanismo de revisión periódica de los servicios ofrecidos, a fin de determinar si las condiciones de mercado en que se prestan son adecuadas y evitar conductas abusivas o de carácter monopólico.
 - Obligación de publicación de criterios detallados para la obtención de descuentos sobre tarifas de lista.
 - Para las concesiones de la Ley N°19.542, la potestad de la Empresa Portuaria de rechazar el registro de tarifas si no están justificadas las condiciones de costos y mercado para la prestación de los servicios, especialmente en el caso de los que se detecte que tienen un carácter monopólico.
- 4) **Mejorar los servicios de remolcadores y practicafe**, entregando a la Autoridad Logístico-Portuaria la definición de:
 - Regulación específica de los servicios en cada puerto.
 - Definición de los estándares mínimos de calidad exigidos.
 - Entrega, mediante licitación pública, de la concesión del servicio a privados con condiciones y tarifas públicas y no discriminatorias, procurando reducir las barreras de entrada a dicho mercado.
 - Fiscalización del cumplimiento de las condiciones contractuales del servicio, no obstante la fiscalización de estándares de seguridad se mantiene en la Autoridad Marítima.

7.4.- Propuestas de mejoras normativas

- 1) Actualizar y **reforzar la coordinación en la acción de los servicios públicos en el interior de los recintos portuarios**, mediante la incorporación al Reglamento de Coordinación (D.S. MTT N°105/1999) de normas precisas sobre el funcionamiento de las operaciones aduaneras en estas áreas.
- 2) Modificar el **Reglamento de Concesiones Marítimas (D.S. DEF N°9/2018)**, **extendiendo a los terminales portuarios del DFL N°340** que presten servicios a terceros no integrados con su actividad (ante solicitudes de modificaciones de concesión o solicitud de nueva concesión):
 - Obligación de **publicación de tarifas y condiciones no discriminatorias**.
 - Obligación de tener **giro exclusivo**.
 - Obligación de **consulta al TDLC previa al otorgamiento de concesión**.
- 3) Definir como **competencia de la Autoridad Logístico-Portuaria Nacional la regulación de las condiciones de servicio** en todos los terminales

portuarios del país (Ley N°19.542 y DFL N°340), tendiendo a reducir la asimetría existente en la actualidad entre ambos regímenes normativos.

- 4) **Fortalecer el rol de autoridad portuaria local de las Empresas Portuarias** (art. 4 de la Ley N°19.542), facilitando la coordinación de servicios y promoviendo la prestación de servicios fuera de los recintos portuarios y otras áreas que administren a cualquier título (p.ej., ampliación del objeto a otros servicios logísticos).
- 5) Modificar la **Ley de Navegación (Decreto-Ley N°2222)**, entregando a la Autoridad Logística Nacional (o, en su defecto, a las Empresas Portuarias) la competencia para regular y entregar en concesión los servicios de prácticos y remolcadores en cada puerto.
- 6) Modificar la **Ley de Fomento de la Marina Mercante (DL N°3059)** abriendo el cabotaje a empresas chilenas con capitales extranjeros y homologándola a la Ordenanza General de Aduanas en el sentido de definir *cabotaje* como transporte de cargas nacionalizadas entre puertos del territorio nacional.

8.- INSTITUCIONALIDAD DEL SECTOR LOGÍSTICO-PORTUARIO

8.1.- Diagnóstico descriptivo

- **Múltiples entes públicos participan de los diversos aspectos de la actividad logístico-portuaria**, sin que exista una jerarquía clara entre ellos (Autoridad Marítima, Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, Subsecretaría para las Fuerzas Armadas, Empresas Portuarias, SAG, Ministerio de Obras Públicas, Aduanas...).
- **Se carece de una estructura clara y sistémica de autoridad sectorial**, comprensiva, empoderada y permanente, que ejerza un rol articulador entre los diversos actores y establezca la política y estrategia de desarrollo del sector logístico-portuario.
- Chile no dispone de un **organismo único que represente al sector a escala nacional e internacional**.
- Falta una **normativa unificada para el otorgamiento de concesiones y regulación de las operaciones de puertos** de la Ley N°19.542 y el DFL N°340.
- Existen **debilidades normativas respecto a la recopilación, sistematización y análisis de la información** sobre el sector de transporte de carga.
- A escala de cada Empresa Portuaria, **faltan competencias y capacidad de gestión para el ejercicio del rol de autoridad** (p.ej., capacidad de sanción, extensión del giro a otros eslabones de la cadena logística asociada...).

- No existe una **jerarquización de puertos, con adaptación del rol de cada uno a su realidad territorial** (p.ej., puertos de la Macrozona Austral).
- La **administración de rampas de conectividad** depende de una *glosa presupuestaria*, que debe ser renovada anualmente, sin garantías de continuidad a medio y largo plazo.

8.2.- Evaluación

- Falta una **política de Estado** que permita el desarrollo coordinado y eficiente de proyectos concretos, dado el elevado tiempo que éstos requieren.
- **Existe una invisibilidad del rol de autoridad**, debido a la falta de una entidad específica, empoderada, que coordine las diversas normas y operaciones de la cadena logístico-portuaria, no obstante dicho rol compete, en gran medida, a las Empresas Portuarias estatales.
- La descoordinación entre las actuaciones de los diversos organismos genera **vulnerabilidad e ineficiencias en las operaciones** de la cadena logístico-portuaria, que tienen impactos tanto en término de costo como de seguridad (dada la condición fronteriza de los puertos habilitados para el comercio exterior).
- Se requieren **dinámicas ágiles de trabajo** y con **capacidad de coordinación** de todas las instituciones, que permitan mejorar y profundizar los mecanismos de coordinación actualmente existentes.
- La Autoridad Logística debe tener **opinión vinculante** en competencias propias de otras instituciones públicas que participan en el sector.
- El marco actual ha generado dificultad para el **desarrollo de inversiones y ejercicio de las competencias de las Empresas Portuarias de la Macrozona Austral**, dado que no reconoce un marco explícito para sus características particulares (p.ej., el desarrollo del terminal de Panitao, por la Empresa Portuaria Puerto Montt).

8.3.- Propuestas de mejoras operacionales

Se requiere avanzar en la definición, desde el MTT, de una **Política Nacional de Desarrollo Logístico-Portuario**, adaptada a la realidad de las diversas Macrozonas del país.

8.4.- Propuestas de mejoras normativas

FUNCIONES DE AUTORIDAD LOGÍSTICO-PORTUARIA

Creación de la **Autoridad Logístico-Portuaria Nacional**, que tenga como funciones:

- 1) Proponer la Estrategia Logística Nacional y la Política Nacional de Desarrollo Logístico-Portuario (con una *visión integral*).
- 2) Impulsar y/o ejecutar políticas, planes y programas del sector.
- 3) Representar a Chile ante organismos internacionales del sector.
- 4) Definir requerimientos sectoriales para la adecuada planificación territorial.
- 5) Definir metodologías para la definición de Planes Maestro de puerto.
- 6) Estudiar y proponer reserva de terrenos para Corredores Logísticos y Planes Maestro de Bahía.
- 7) Promover el desarrollo de infraestructuras y tecnologías logístico-portuarias.
- 8) Velar que el acceso a la infraestructura logística de uso público sea en condiciones de uso público.
- 9) Elaborar análisis e investigaciones en base a datos e información recopilados y sistematizados.
- 10) Estudiar y proponer:
 - a) Políticas de transporte marítimo, fluvial y lacustre para comercio exterior y cabotaje (local y regional).
 - b) Planes de optimización del transporte vial y aéreo de carga.
 - c) Política de optimización del transporte ferroviario de carga.
 - d) Planes de optimización de la conectividad digital logística.

UBICACIÓN INSTITUCIONAL DE LA AUTORIDAD LOGISTICA PORTUARIA NACIONAL

En cuanto la ubicación orgánica institucional de la Autoridad Logística Portuaria Nacional, si bien podría considerarse la posibilidad de un **Servicio público descentralizado, pudiese ser más rápido, viable, menos costoso y más eficiente en términos de su implementación, que dicha Autoridad se constituyera como una nueva Subsecretaría, o Unidad, al interior del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, ya que el MTT viene desarrollando parte importante de las funciones que ella debería ejercer y cuenta con equipos profesionales especializados de experiencia.**

MODIFICACIONES DE CUERPOS NORMATIVOS

- 1) Consolidar en la Autoridad Logístico-Portuaria Nacional las funciones del MTT de **planificación y desarrollo integral del sistema portuario** (art. 50 de Ley N°19.542).
- 2) Emitir opinión técnica respecto de procesos de licitación, modificación de Reglamentos de Uso de Frentes de Atraque (RUFA), modificación de recintos portuarios y Planes Maestro de Empresas Portuarias (los cuales serán aprobados por Decreto Supremo del MTT).
- 3) Establecer normas de coordinación de servicios públicos en puertos.

- 4)Supervisar la instalación y funcionamiento de los Consejos de Coordinación Ciudad-Puerto que se desarrollen tanto en el caso de puertos de la Ley N°19.542 como en los del DFL N°340.
- 5)Emitir opinión técnica sobre modificaciones de la red ferroviaria y otros accesos viales a puertos.
- 6)Diseñar planes de optimización del transporte de carga en los diferentes modos (marítimo, aéreo, vial, ferroviario).
- 7)Incorporar a la ley DIRECTEMAR (DFL N°292/1953) la **opinión favorable de la Autoridad Logístico-Portuaria Nacional para la definición de regulaciones que afecten a los servicios marítimo-portuarios en sus aspectos comerciales sin afectar la seguridad.**
- 8)Estudiar la posibilidad de trasladar de la DIRECTEMAR (DFL N°292/1953) a la Autoridad Logístico-Portuaria Nacional la **definición de regulaciones sobre servicios de apoyo a la navegación respecto a sus aspectos comerciales** (p.ej., practicaaje, remolcadores).
- 9)Evaluar una modificación de la Ley General de Urbanismo y Construcción (DFL N°458/1975), con la **declaración de utilidad pública de los terrenos previstos en los Planes Maestro** para la expansión portuaria y en la Política Nacional de Logística para el desarrollo del sector.
- 10) Proponer modificaciones en el DFL N°340 y el Reglamento de Concesiones Marítimas (D.S. N°9/2018) para que la Autoridad Logístico-Portuaria Nacional **administre el otorgamiento de concesiones marítimas en áreas definidas para la actividad portuaria.**

ESCALAS TERRITORIALES DE LA AUTORIDAD LOGÍSTICO-PORTUARIA

- 1) Definir escalas territoriales de la Autoridad Logístico-Portuaria:
 - Escala nacional (con óptica nacional y macrozonal)
 - Escalas regionales y locales, que responden jerárquicamente a la autoridad nacional.

JERARQUIZACIÓN DE LAS CADENAS LOGÍSTICO-PORTUARIAS

- 1) La Autoridad Logístico-Portuaria Nacional definirá:
 - Redes Logísticas de Interés Nacional
 - Redes Logísticas de Interés Macrozonal
 - Redes Logísticas de Interés Regional y Local

- 2) Las cadenas logísticas tendrán, en todo caso, una **visión sistémica e integral** de su funcionamiento y requerimientos (infraestructura portuaria, ferrocarriles, vialidad, servicios de transporte marítimo y terrestre, centros de intercambio modal...).
- 3) La **planificación de infraestructuras y desarrollo territorial de estas redes deberá responder a esta jerarquía**, siendo las de interés *nacional* y *macrozonal* de competencia exclusiva de la Autoridad Logístico-Portuaria Nacional.
- 4) La Autoridad Logística-Portuaria Nacional debe ser el órgano **garante de la calidad técnica** de las decisiones.

COMPETENCIAS DE LAS EMPRESAS PORTUARIAS ESTATALES

- 1) Fortalecer el **rol de autoridad de las Empresas Portuarias**:
 - Incorporando progresivamente los puertos del DFL N°340 de uso público como parte de su recinto portuario una vez expiradas las actuales concesiones (o solicitada su modificación).
 - Dejando bajo su responsabilidad la relicitación de estos terminales, en igualdad de condiciones respecto a los actuales terminales de la Ley N°19.542.
 - Entregando a privados, en régimen de concesión, el servicio de apoyo a la navegación (remolcadores y prácticos).
 - Reformando sus reglamentos (RUFA y otros) a fin de adaptar el funcionamiento de las operaciones a su modelo logístico.
- 2) Adaptar el rol de las **Empresas Portuarias de la Macrozona Austral** para:
 - Fomentar su papel como potenciadores de la actividad económica.
 - Permitir la conectividad marítima de las Regiones con los mercados nacionales e internacionales.
 - Garantizar la conectividad de áreas aisladas, a través de la administración permanente de rampas de conectividad, sin comprometer su patrimonio.

9.- VÍAS DE REFORMA LEGAL

9.1.- Alternativas

Se consideró dos alternativas:

- Una reforma de las normativas e institucionalidad vigente que contemple la fusión de los distintos cuerpos legales y normativos para unificarlos en una **Ley General Logística Portuaria**.
- **Introducir ajustes y reformas parciales en la legislación vigente.**

9.2.- Recomendación de la Comisión

La Comisión acordó proponer, como vía preferencial de acción, la implementación de una ley general de la actividad logístico-portuaria, que la regule íntegramente, sin perjuicio de estar abierta a perseguir y concordar vías alternativas, como podría tratarse en el caso de reformas legales parciales y de menor escala, incorporando en ambos casos la necesidad de establecer estructuras orgánicas descentralizadas y un sentido de urgencia en la tramitación de las reformas legales que sean necesarias , que hagan posible su envío y su despacho dentro del actual mandato presidencial.

IV.- ENVÍO DEL INFORME.

De acuerdo a lo preceptuado en los artículos 58 de la ley N° 18.918, orgánica constitucional del Congreso Nacional, y 318, inciso tercero, del Reglamento de la Corporación, corresponde enviar copia de este informe a S. E. el Presidente de la República.

Del mismo modo, en virtud de lo dispuesto en el artículo 318, N° 6, del Reglamento de la Corporación, la Comisión acordó que se envíe copia de este informe a los titulares de los siguientes ministerios:

- Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
- Ministerio de Obras Públicas.
- Ministerio del Trabajo y Previsión Social.

V.- DIPUTADO INFORMANTE.

La Comisión acordó designar como informante al Presidente de la Comisión, diputado señor **Marcelo Díaz Díaz**.

Tratado y acordado, según consta en las actas correspondientes en sesiones de fechas 12, 18 y 21 de marzo; 3, 10 y 17 de abril; 8, 15 y 29 de mayo; 5 y 12 de junio; 17 y 24 de julio; 7 y 14 de agosto, y 4, 9, y 23 de septiembre de 2019, con la asistencia de la diputada María José Hoffmann Opazo y los diputados señores Andrés Celis Montt, Marcelo Díaz Díaz (Presidente), Rodrigo González Torres, Hugo Gutiérrez Gálvez, Diego Ibáñez Cotroneo, Carlos Kuschel Silva, Daniel Núñez Arancibia, Leonidas Romero Sáez, Gastón Saavedra Chandía, Víctor Torres Jeldes, Renzo Trisotti Martínez y Osvaldo Urrutia Soto.

En su oportunidad, asistió también el diputado José Miguel Castro Bascuñán, en reemplazo del diputado Carlos Kuschel Silva.

Sala de la Comisión, a 20 de enero de 2020.



CARLOS CÁMARA OYARZO
Abogado Secretario de la Comisión