



Subsecretaría
de Transportes

Gobierno de Chile

LOGÍSTICA
Ministerio de
Transportes y
Telecomunicaciones

Gobierno de Chile

Comisión Investigadora Ley N°19.542

Características del sistema portuario

3 de abril de 2019

Índice

- 1. Descripción general del sector portuario**
- 2. Empresas Portuarias estatales de la Ley N°19.542**
- 3. Facultades del MTT respecto del sector portuario**
- 4. Avances y líneas de acción**
- 5. Resumen**



1. Descripción general del sector portuario

- *Rol clave de los puertos en el comercio exterior*
- *Tipologías de puertos en Chile*
- *Regulación del sistema portuario. Principales características y asimetría existente*

Descripción general del sistema portuario

Rol clave de los puertos en el comercio exterior

- Desarrollo económico de Chile basado, en las últimas décadas, en la apertura del país al comercio internacional y la exportación de bienes y servicios.
- Existen en este momento 26 acuerdos comerciales con 64 mercados que representan el 63% de la población y el 86,3% del PIB global.
- La apertura económica ha permitido reducir costos de transporte, así como ampliar la internacionalización de las empresas. Se requiere, no obstante, una mejora de la eficiencia de los eslabones del sistema en Chile, a fin de mantener y profundizar las ventajas comparativas de Chile respecto a países competidores.

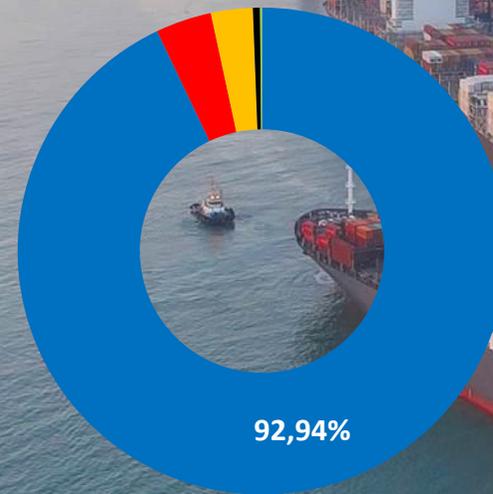
FUENTE: DIRECON (Web 2019)

Descripción general del sistema portuario

Rol clave de los puertos en el comercio exterior

Importancia del transporte marítimo en el comercio exterior de Chile (2018)

Modo de transporte COMEX



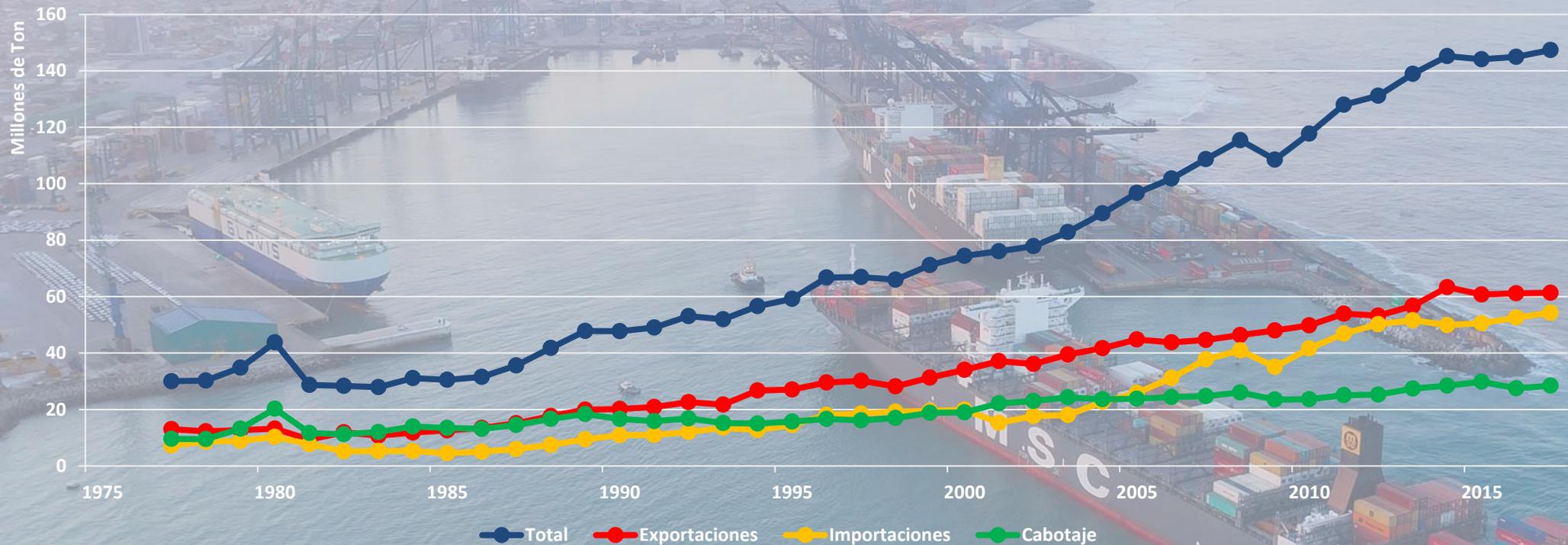
■ Marítima, fluvial y lacustre ■ Carretero/terrestre ■ Aéreo ■ Ferrovionario ■ Oleoductos, gaseoductos ■ Otra

FUENTE: *Anuario Estadístico 2018* del Servicio Nacional de Aduanas. En base a declaraciones de salida (DUS) e ingreso (DIN). Porcentajes sobre toneladas

- Transporte marítimo es clave para el desarrollo del comercio exterior de Chile.

Descripción general del sistema portuario

Evolución de la transferencia portuaria (1977-2017)



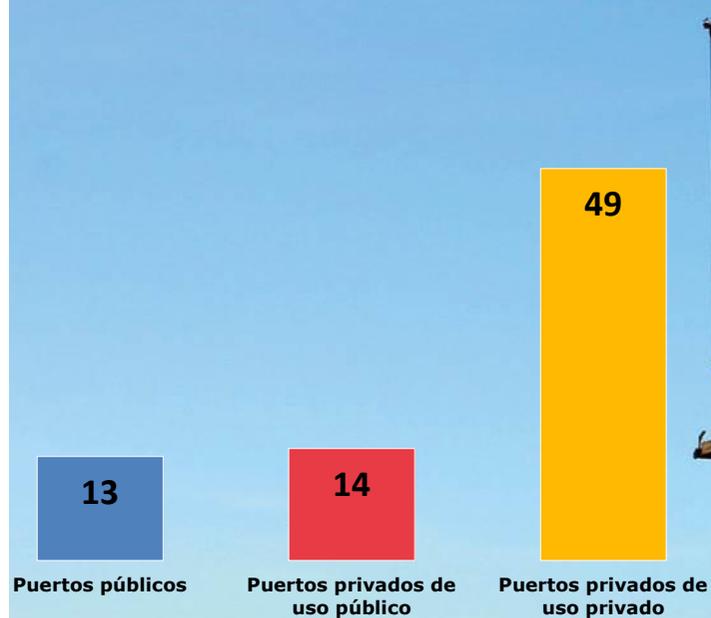
FUENTE: Datos del Banco Central (1977-1990) y del *Boletín estadístico* de DIRECTEMAR (1991-2018). Mercancía internacional en tránsito incluida en la serie "Total".

- Crecimiento de la actividad portuaria presiona la capacidad existente (tanto de infraestructura como de equipos en los puertos y en las cadenas logísticas en que participan).
- Necesidad de anticipar los requerimientos y planificar adecuadamente el desarrollo del sistema.
- Se requieren infraestructuras adecuadas para naves cada vez más grandes y con lotes de carga mayores.

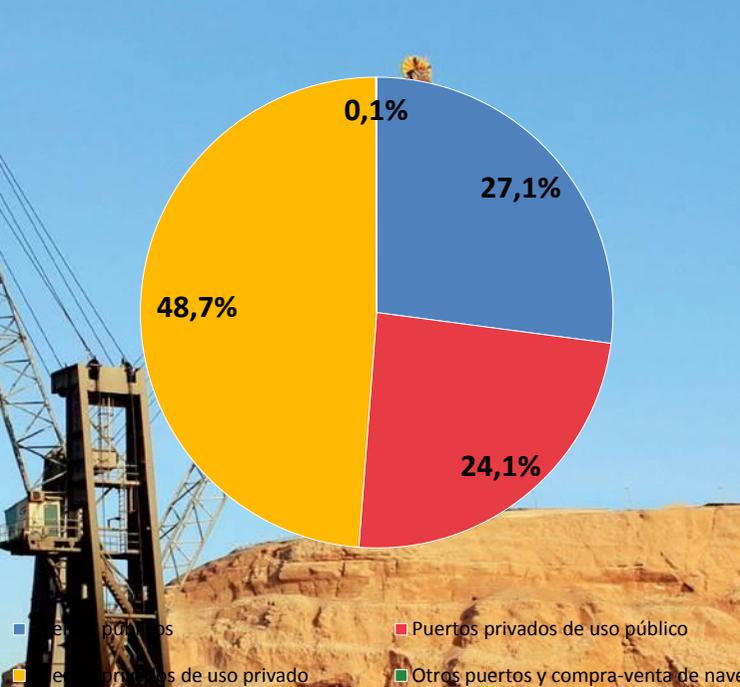
Descripción general del sistema portuario

Tipologías de puertos en Chile

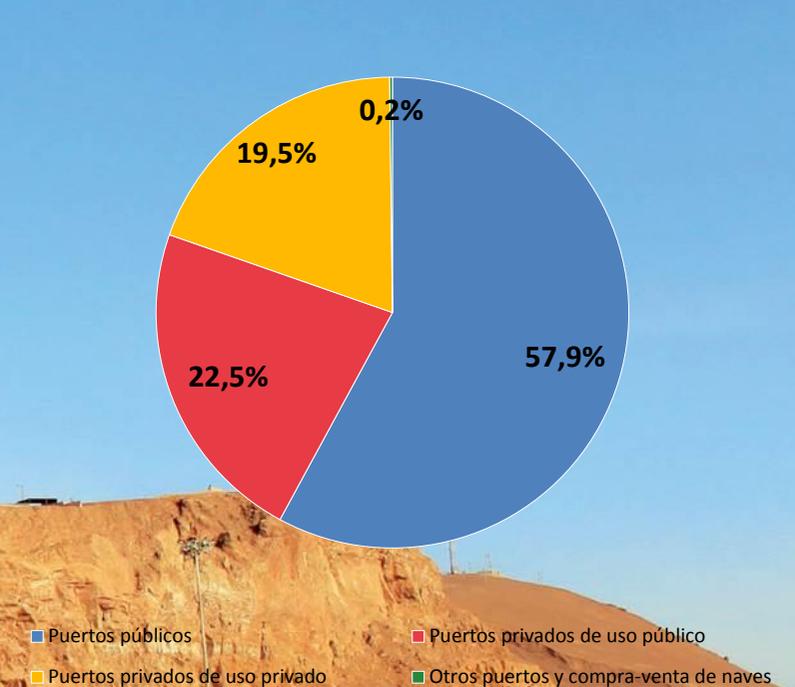
Número de terminales



Tonelaje de COMEX según puerto



Valor FOB de COMEX según puerto



- Los puertos estatales transfieren un 27% del tonelaje de comercio exterior, pero que supone cerca del 60% del valor total de esta actividad.
- Estos puertos atienden un 80% de las cargas contenedorizadas de Chile, de alto valor unitario.

Descripción general del sistema portuario

Regulación del sistema portuario. Principales características y asimetría existente

Empresas portuarias estatales (Puertos públicos)

Ley N°19.542 (1997)

- Terminales concesionados a privados mediante licitación pública
- Plazo máximo de concesión de 30 años
- Obligados a prestar servicios sin discriminación, de forma continua y bajo estándares de servicio
- Están declarados todos, por ley, como:

De uso público

Puertos privados

Decreto con Fuerza de Ley N°340 (1960)

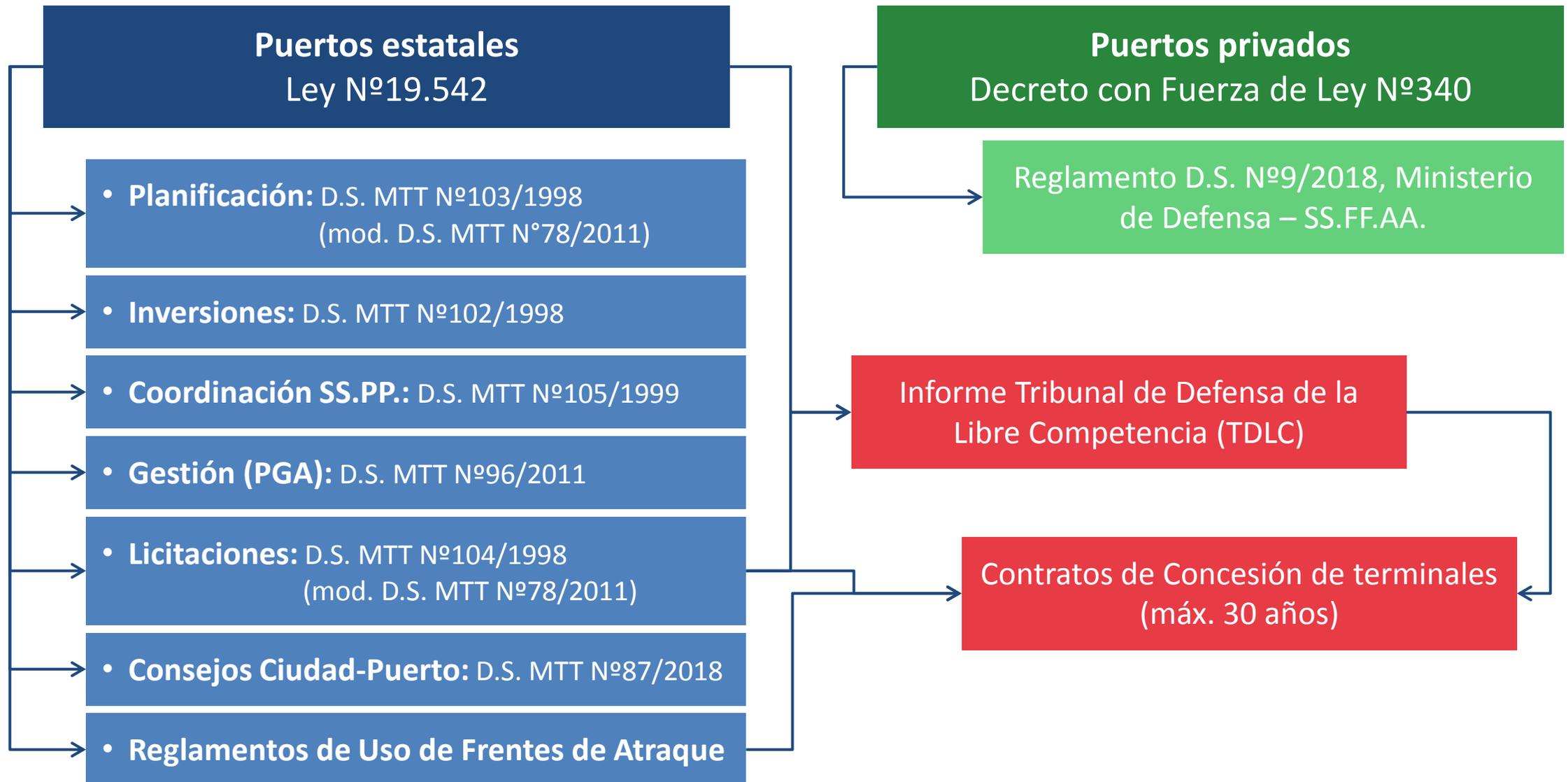
- Solicitud de concesión marítima sin licitación y sin obedecer a una lógica de uso eficiente de las bahías
- Plazo máximo de concesión de 50 años
- Prestan servicios sin regulación tarifaria, definidos sólo por marco legal general
- Pueden declararse discrecionalmente como:

De uso público

De uso privado

Descripción general del sistema portuario

Regulación del sistema portuario. Principales características y asimetría existente



Descripción general del sistema portuario

Regulación del sistema portuario. Principales características y asimetría existente

Asimetría entre puertos públicos y privados. ¿Por qué es importante?

- **Distorsiones económicas:** No compiten con las mismas reglas (p.ej., San Vicente vs Lirquén y Coronel).
- **Arbitraje regulatorio:** Actores toman ventaja de las brechas regulatorias existentes, lo que exige (J. Stiglitz) una regulación integral para un mismo mercado relevante, tanto en cada eslabón como entre ellos.
- **Demanda por infraestructuras complementarias:** Asumida por el Estado (p.ej., vialidad).
- **Vulnerabilidad de las fronteras marítimas:** Mayores riesgos por contrabando o plagas.
- **Mayor costo para el Estado:** Requieren disponer de servicios de Aduana, SAG, SERNAPESCA, PDI, etc.).
- **Uso extensivo e ineficiente del borde costero por el DFL N°340:** La proliferación de instalaciones portuarias como respuesta individual a la necesidad de transferencia de carga ha generado fuertes impactos en los territorios y afectado la sostenibilidad de las bahías. La concentración y uso intensivo de instalaciones portuarias es más eficiente y sustentable.
- **Libre competencia:** Insuficiente protección a los usuarios ante riesgos de abuso de posición dominante.

2. Empresas Portuarias estatales de la Ley N°19.542

- *Regulación del sistema portuario. La Ley de Modernización del Sector Portuario Estatal*
- *Frentes de atraque de los puertos estatales*
- *Objetivos centrales de la ley*
- *Rol empresarial*
- *Rol de autoridad portuaria*
- *Administración de las Empresas Portuarias estatales*
- *Desarrollo de la actividad portuaria*
- *Inversiones realizadas y mejora de la eficiencia de las operaciones*

Empresas Portuarias estatales de la Ley Nº19.542

Regulación del sistema portuario. La Ley de Modernización del sector portuario estatal

Ley Nº19.542
*de modernización del
sector portuario estatal*

- Publicada el 19 de diciembre de 1997.
- Crea 10 empresas estatales con personalidad jurídica y patrimonio propio, continuadoras legales de EMPORCHI en todas sus atribuciones, derechos, obligaciones y bienes.
- Impone mandato a los directores y fija principios y orientaciones de la política portuaria.
- Otorga a las empresas portuarias un mandato doble, en su rol de empresa estatal y de autoridad sectorial.
- Establece una serie de atribuciones al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
- Fija un rol subsidiario respecto de la construcción de nuevos frentes de atraque.
- Impide realizar donaciones ni prestar servicios a título gratuito a favor de privados y/o del Fisco.

Empresas Portuarias estatales de la Ley N°19.542

Frentes de atraque de los puertos estatales



Empresa Portuaria Arica	Terminal Puerto Arica (TPA)
	• Plazo: 2004-2034



Empresa Portuaria Iquique	Sitio N°7 (ENAPU)
	• Cumplimiento Tratado Perú (1929)
	Frente de atraque N°1



Empresa Portuaria Antofagasta	• <i>Multioperado</i>
	Iquique Terminal Internacional (ITI)
	• Plazo: 2000-2030



Empresa Portuaria Coquimbo	Frente de atraque N1
	• <i>Multioperado</i>



Empresas Portuarias estatales de la Ley N°19.542

Frentes de atraque de los puertos estatales

PuertoValparaíso

Empresa Portuaria Valparaíso	Terminal Pacífico Sur (TPS)
	• Plazo: 2000-2030
	Terminal Cerros de Valparaíso (TCVAL)
	• Plazo: 2013-2043(*)

PUERTO SAN ANTONIO

Empresa Portuaria San Antonio	San Antonio Terminal Internacional (STI)
	• Plazo: 2000-2025
	Puerto Central (PCE)
	• Plazo: 2011-2031
	Puerto Panul
	• Plazo: 2000-2030
	Muelle Policarpo Toro (Sitio N9)
	• <i>Multioperado</i>

PUERTOS DE TALCAHUANO

Empresa Portuaria Talcahuano - San Vicente	San Vicente Terminal Internacional (SVTI)
	• Plazo: 2000-2030
	Talcahuano Terminal Portuario (TTP)
	• Plazo: 2012-2042



Empresas Portuarias estatales de la Ley N°19.542

Frentes de atraque de los puertos estatales



Empresa Portuaria Puerto Montt

Muelle y rampa de transbordadores (Puerto Montt)

- *Multioperado*

Terminal portuario de Castro

- *Multioperado*



Empresa Portuaria Chacabuco

Puerto de Chacabuco

- *Multioperado*



Empresa Portuaria Austral

Terminal de transbordadores (Puerto Natales)

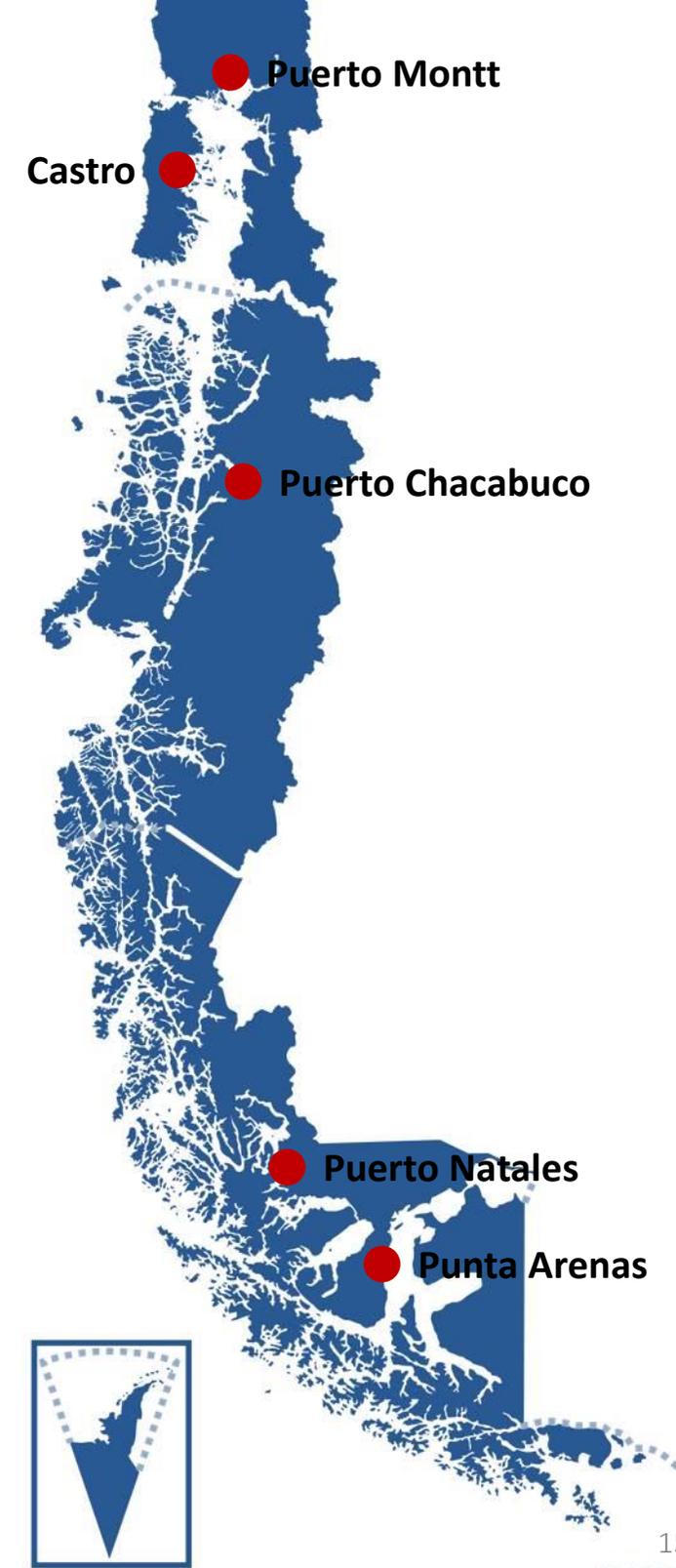
- *Multioperado*

Muelle A. Prat (Punta Arenas)

- *Multioperado*

Muelle J.S. Mardones (Punta Arenas)

- *Multioperado*



Empresas Portuarias estatales de la Ley N°19.542

Objetivos centrales de la ley

Incrementar la inversión en infraestructura, promover la competencia al interior y entre puertos y mejorar la eficiencia operacional de los terminales.

Para ello se propuso:

- Incorporación de inversión privada para el desarrollo de la operación e infraestructura portuaria mediante un sistema de concesiones de frentes de atraque.
- Cambio de régimen laboral de los trabajadores de EMPORCHI y ajuste dotaciones.
- Resguardos a libre competencia.

Empresas Portuarias estatales de la Ley N°19.542

Rol empresarial

Las empresas tendrán como objeto 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. Podrán, en consecuencia, efectuar todo tipo de estudios, proyectos y ejecución de obras de construcción, ampliación, mejoramiento, conservación, reparación y dragado en los puertos y terminales. Asimismo, podrán prestar servicios a terceros relacionados con su objeto.

Adicionalmente, las EE.PP. pueden efectuar todo tipo de inversiones con los siguientes requisitos:

- Que guarden relación con el objeto de la Empresa.
- Que estén en concordancia con el uso definido por el Plan Maestro y con el Calendario Referencial de Inversiones.
- Que no se trate de un nuevo frente de atraque, salvo que los particulares no se interesen en desarrollarlo.
- Que estén autorizados por el Ministerio de Hacienda y por el Ministerio de Desarrollo Social.

Empresas Portuarias estatales de la Ley N°19.542

Rol de autoridad portuaria

Atribuciones y funciones propias de los roles de Autoridades Portuarias:

- a) Encargadas de la planificación de los bienes que administran, a través de los Planes Maestros, del Calendario Referencial de Inversiones, del Plan de Gestión Anual, entre otros.
- b) Provisión de bienes públicos y control de externalidades, otorgando concesiones portuarias.
- c) Coordinación de los diferentes entes públicos y privados que actúan en el puerto.
- d) Regulación y control de los puertos y terminales portuarios, que se ejerce principalmente a través del Reglamento de Uso de Frentes de Atraque y Reglamento de Coordinación, así como el control a los contratos de concesión.



La ley de EMPORCHI de 1960 la reconocía expresamente como la Autoridad Portuaria Nacional. Actualmente la Ley N°19.542 no contempla expresamente la figura de Autoridad Portuaria pero sí indica que éstas son continuadoras legales de EMPORCHI y, además, les entrega facultades de contenidos **que son típicas y básicas de toda autoridad portuaria** a nivel mundial.

«Las diez empresas portuarias que se crean son en realidad autoridades portuarias, atendidas las facultades que ellas detentan y sólo de un modo subsidiario, podrán explotar un puerto.»

FUENTE: J. Bermúdez, *Luces y sombras de los contratos de concesión portuaria*, en *Perspectivas para la modernización del derecho de la contratación administrativa*, pág. 323

Empresas Portuarias estatales de la Ley N°19.542

Administración de las Empresas Portuarias estatales



Son administradas por un Directorio

Los directores (art. 31 de la ley N°19.542) deberán especialmente, entre otras materias:

1. Promover la competencia en el interior de los puertos;
2. Procurar un trato no discriminatorio a los usuarios de los puertos y terminales;
3. Velar porque no se limiten las posibilidades de desarrollo y expansión de los puertos;
4. Preservar y fortalecer los niveles de productividad, eficiencia y competitividad alcanzados en la operación portuaria.

Los directores (art. 33) percibirán una dieta equivalente a 8 UTM por cada sesión, con un máximo de 16 UTM/mes.

Responderán (art. 30) solidariamente de los perjuicios causados a la empresa por sus actuaciones dolosas o culpables, en cuyo caso responderán con su patrimonio.

Les rige ley de probidad administrativa.

Empresas Portuarias estatales de la Ley N°19.542

Desarrollo de la actividad portuaria. Inversión privada

Incorporación de inversión privada en desarrollo de la infraestructura portuaria y operación

- Asignación de concesiones por licitación pública.
- Posibilidad de establecer un régimen monooperador, integrando en un concesionario explotación de infraestructura y movilización de carga.
- Definición legal de resguardos por riesgos de posición dominante, con sistema de consulta obligatoria al TDLC.
- Aporte de capital privado facilitados por instrumentos de planificación indicativa: Planes Maestro y Calendario Referencial de Inversiones.
- El adjudicatario debe constituirse como sociedad anónima de giro exclusivo y regirse por las normas de sociedades anónimas abiertas.
- Carácter de uso público de la infraestructura, de servicios y publicidad de las tarifas de los servicios prestados (artículo 14 ley N° 19.542).
- *Los concesionarios no desarrollan áreas ni servicios comunes de los puertos, que quedan a cargo de Empresas Portuarias (vías de acceso, dragado, obras de abrigo, sistemas de información y coordinación...).*

Empresas Portuarias estatales de la Ley N°19.542

Desarrollo de la actividad portuaria. Competencia

Promoción de la competencia intra-portuaria:

- Mandato explícito para el directorio de promover la competencia al interior de los puertos.

Promoción de la competencia inter-portuaria:

- Análisis a nivel geográfico del mercado relevante de la actividad portuaria y de acuerdo al tipo de infraestructura básica disponible: capacidad para atender a la nave de diseño y tipo de carga. (*Mercado de Producto* es por tipo de infraestructura y carga).

La Comisión Preventiva Central (CPC) y el Tribunal de Defensa de la Libre Competencia (TDLC) han cumplido un rol relevante en establecer las condiciones estructurales -integración horizontal y vertical- y conductuales bajo las cuales se concesionan los frentes de atraque.

Empresas Portuarias estatales de la Ley N°19.542

Inversiones realizadas y mejora de la eficiencia de las operaciones

Inversiones en infraestructura y equipos (acumulado 2010-2017)

US\$ 1291 millones



FUENTE: Estados financieros de Empresas Portuarias estatales. Considera suma alzada de compras de propiedades, plantas, equipos y activos intangibles.

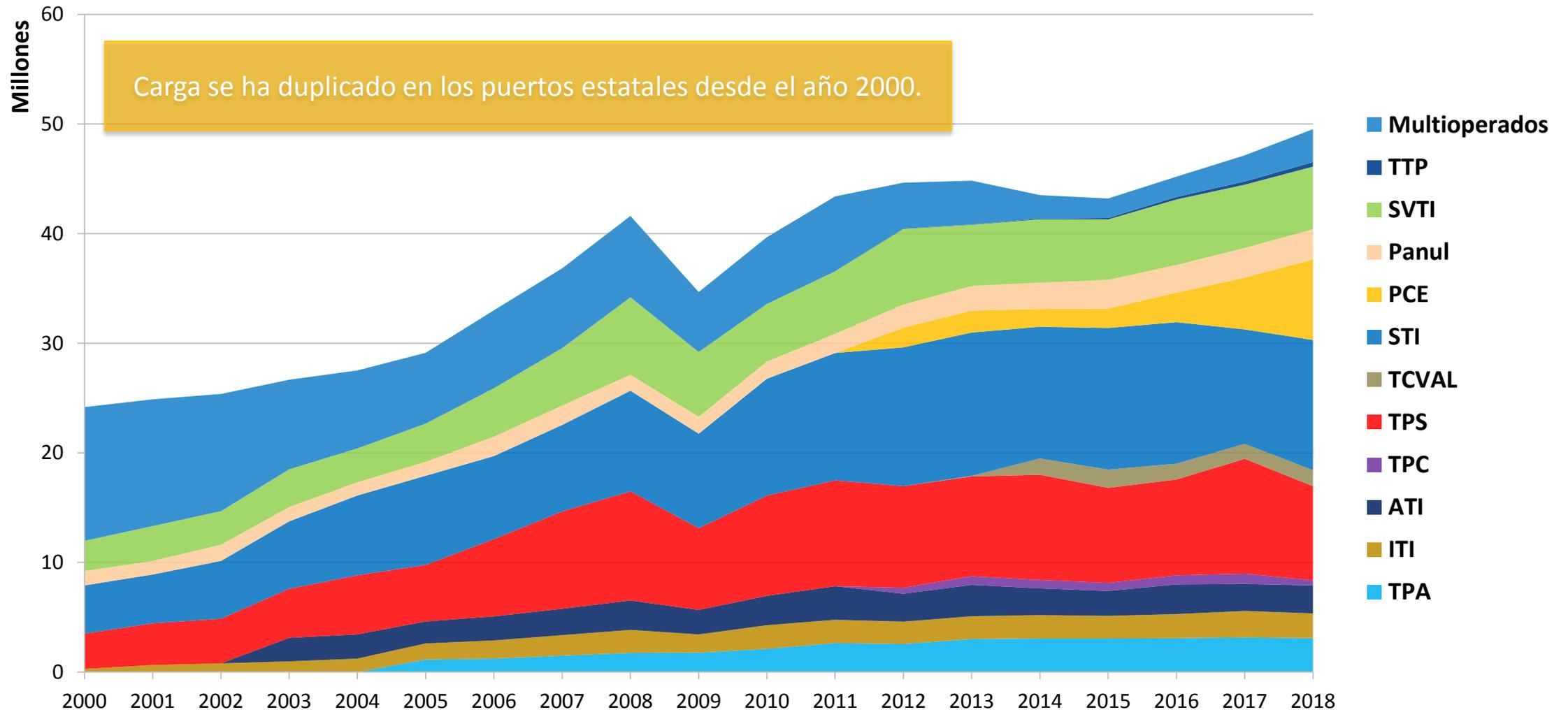
Empresas Portuarias estatales de la Ley N°19.542

Inversiones realizadas y mejora de la eficiencia de las operaciones

- 
- **Adquisición de equipos adaptados a una demanda creciente con naves más grandes y mayores lotes de carga:**
 - Grúas pórtico: 25 (incluye Post New Panamax, con capacidad para movilizar contenedores en hasta 22 filas de manga)
 - Grúas móviles: 29
 - Habilitación de áreas de almacenamiento para contenedores refrigerados (2.200 en PCE, 3.000 en TPS)
 - Rehabilitación y construcción de muelles antisísmicos (TPA, Frente N°1 Iquique, ITI, ATI, TPS, PCE, SVTI, TTP)
 - **Mayores inversiones se han realizado en los mercados con mayor competencia interna (Macrozona Central y Región del Biobío).**

Empresas Portuarias estatales de la Ley N°19.542

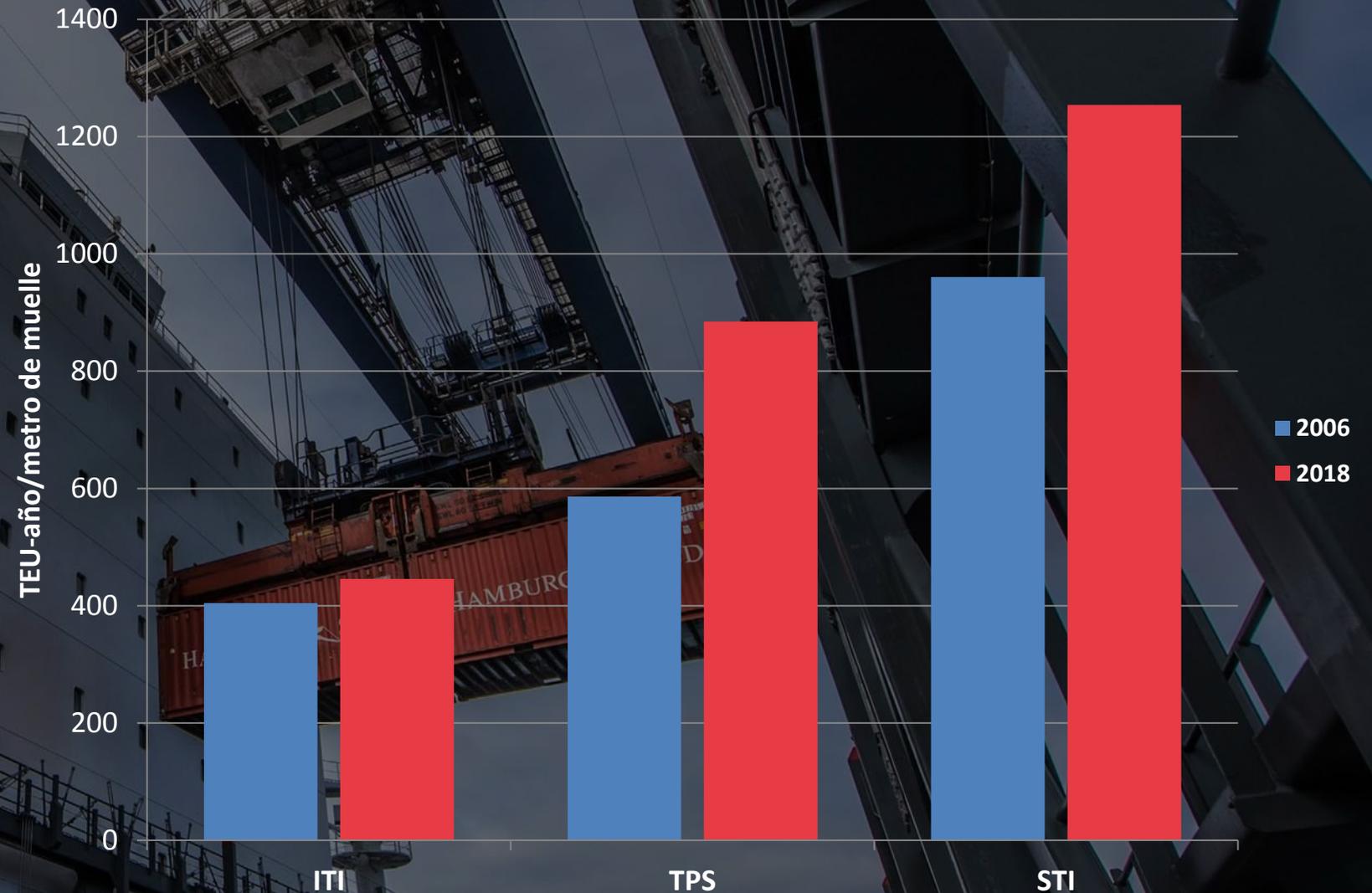
Inversiones realizadas y mejora de la eficiencia de las operaciones



Empresas Portuarias estatales de la Ley N°19.542

Inversiones realizadas y mejora de la eficiencia de las operaciones

- Crecimiento claro de los rendimientos de transferencia, con mayor alcance en terminales con competencia.
- Cifras alcanzadas en la Macrozona Central son comparables con el promedio mundial (1154 TEU/ml en 2016) y superiores a las del promedio de Latinoamérica (849 TEU/ml en 2016).



FUENTE: Observatorio Logístico en base a transferencias del *Boletín Estadístico DIRECTEMAR 2007* (datos 2006) y reportes SIELP 2018 (ITI 2017) y longitud de frente de atraque habilitada. Datos internacionales de *Drewry (2017)*, citados por UNCTAD, *Review of Maritime Transport 2018*

3. Facultades del MTT respecto del sector portuario

- *Facultades del MTT en materia portuaria y logística*
- *Roles del MTT y el Sistema de Empresas SEP*

Facultades del MTT respecto del sector portuario



Facultades del MTT respecto del sector portuario

Facultades del MTT en materia portuaria y logística



Funciones de política sectorial

Funciones administrativas relativas a las Empresas Portuarias

Autorizaciones relativas a ciertas materias de los directorios de las EE.PP.

Ley Nº19.542, art. 50

- a) Propone acciones conjuntas entre organismos públicos y privados para potenciar la eficiencia, capacidad y competitividad del sistema portuario nacional, así como su desarrollo comercial.
- b) Proponer planes estratégicos del sistema portuario estatal.
- c) Incentivar, apoyar y promover la introducción de nuevas tecnologías en la explotación de los servicios portuarios.
- d) Procurar un desarrollo armónico entre los puertos y la ciudad, cuidando en especial el entorno urbano, las vías de acceso y el medio ambiente. Para estos efectos, se creará una instancia, denominada Consejo de Coordinación Ciudad Puerto.
- e) Promover, desarrollar y mantener un sistema de información estadística relacionada con el sector portuario, a disposición de los agentes públicos y privados.

Facultades del MTT respecto del sector portuario

Facultades del MTT en materia portuaria y logística



DFL N°88 de 1953. Corresponde al MTT:

- *Estudiar la política de transporte del país para satisfacer las necesidades internas y las de su comercio exterior, coordinando los diferentes sistemas de transporte y considerando sus necesidades de crecimiento.*
- *Planificar los sistemas de transporte, dándoles una estructuración racional y coordinada. Esta planificación alcanza a todos los organismos, infraestructuras y actores complementarios del sistema, entendiéndose como tales todos los que inciden directamente en su explotación comercial y que permitan obtener el máximo de rendimiento del conjunto.*
- *Fiscalizar el cumplimiento, a través de los servicios dependientes de los convenios independientes, de los convenios internacionales suscritos por el Gobierno de Chile en materias referentes a transportes terrestres, ferroviarios, aéreos y marítimos y participar en la elaboración de estos convenios.*

Facultades del MTT respecto del sector portuario

Facultades del MTT en materia portuaria y logística



Ley Nº19.542, arts. 11 y 22

- a) Fijación y modificación del recinto portuario.
- b) Autorización, por Decreto Supremo, para enajenación y gravamen de los bienes inmuebles ubicados al interior de los recintos portuarios que sean prescindibles para la operación portuaria.
- c) Aprobación, rechazo o modificación del Reglamento de Uso de Frentes de Atraque (RUFA).

Las Empresas Portuarias se relacionan con el Gobierno por intermedio del MTT.

Facultades del MTT respecto del sector portuario

Facultades del MTT en materia portuaria y logística



Autorización previa del MTT para:

- a) Someter a compromiso y transigir reclamaciones y litigios superiores a 1000 UTM.
- b) Para obligarse a pagar y hacerlo, indemnizaciones extrajudiciales.
- c) Para pago de los ingresos derivados del cumplimiento de los Planes de Gestión Anual.

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).

4. Avances y líneas de acción

- *Desarrollo del sistema portuario estatal*
- *Ejes fundamentales de la política portuaria*
- *Desarrollo logístico. Continuidad de las políticas de Estado*
- *Coordinación en la Administración. Comisión Nacional para el Desarrollo Logístico (CONALOG)*
- *El Programa de Desarrollo Logístico del MTT*
- *Lineamientos estratégicos para la logística. ¿Cómo se analiza el sector?*

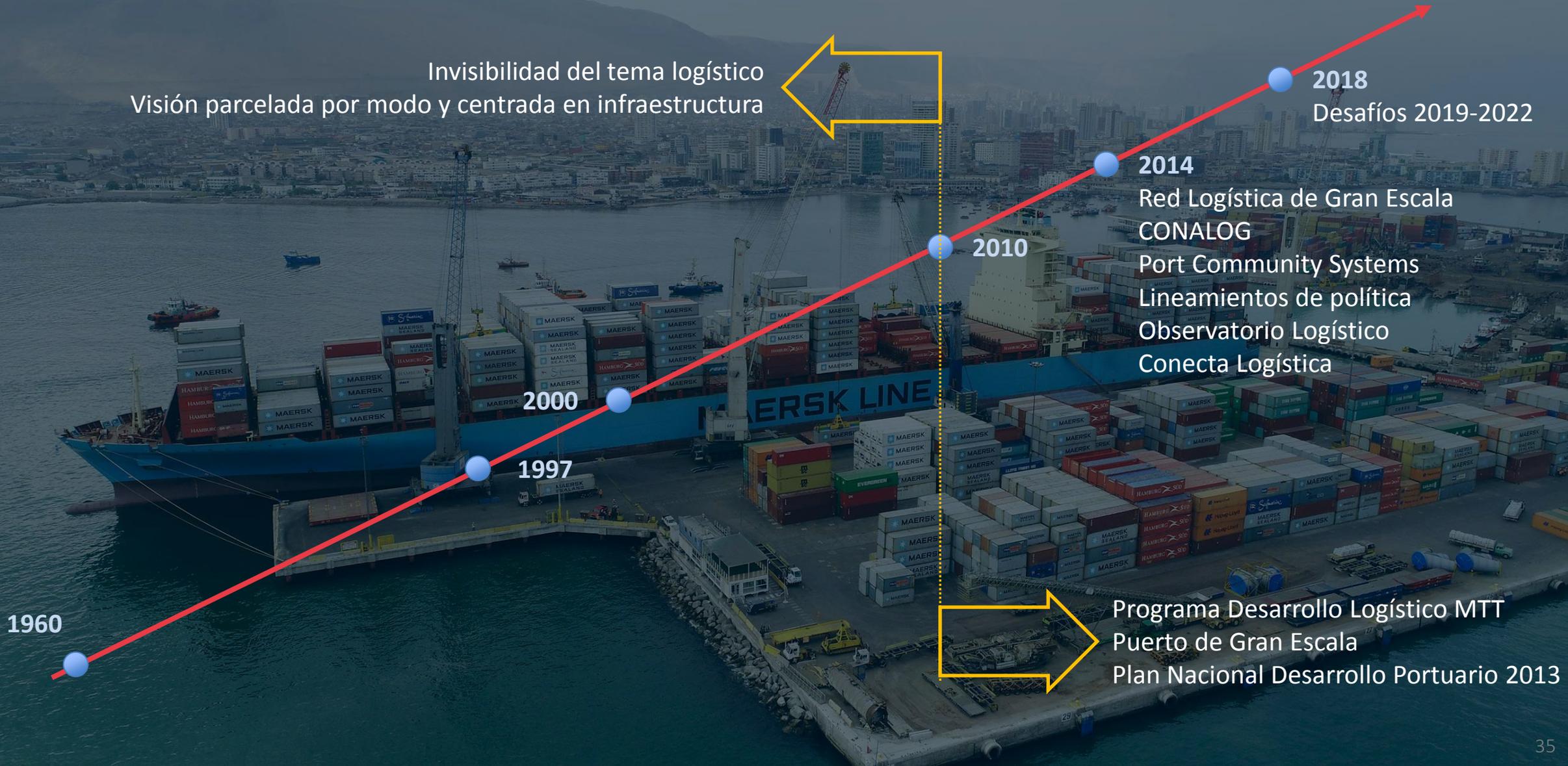
Avances y líneas de acción

Desarrollo del sistema portuario estatal. Secuencia histórica



Avances y líneas de acción

Desarrollo del sistema portuario estatal. Políticas de Estado



Avances y líneas de acción

Ejes fundamentales de la política portuaria



- 1) Rol articulador del MTT
- 2) Lineamientos de las Empresas Portuarias (Decreto MTT N°1802/2017)
- 3) Coordinación con acciones de otros actores

Avances y líneas de acción

Desarrollo logístico. Continuidad de las políticas de Estado

Año 2010: Equipo técnico

- **Creación** del Programa de Desarrollo Logístico (**PDL**) en el MTT

Año 2011: Avance institucional

- **Creación** de la Comisión Nacional para el Desarrollo Logístico (**CONALOG**)

Año 2015: Visión de Red

- Capacidad portuaria
- Conectividad
- Territorio y facilidades
- Sistemas de información y coordinación
- Sostenibilidad
- Gobernanza y regulación

Avances y líneas de acción

Coordinación en la Administración. Comisión Nacional para el Desarrollo Logístico (CONALOG)

¿Qué es CONALOG?

- Instancia asesora del Presidente de la República, creada mediante D.S. N° 298 de 2011.

Mandato

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

Composición del Comité de Ministros:

- MTT (preside)
- Hacienda
- MOP
- Economía
- Presidente del Sistema de Empresas SEP
- Presidente del Consejo Nacional de Innovación para el Desarrollo (CNID)

Funcionamiento

- Sesiones periódicas y regulares (3 en esta administración), con reporte periódico al Presidente de la República

Avances y líneas de acción

El Programa de Desarrollo Logístico del MTT

MISIÓN

Promover la **mejora continua del desempeño logístico** de Chile impulsando **políticas y proyectos integrales** de transporte de carga y **asegurando su adecuada implementación.**

ORGANIZACIÓN INTERNA



Transporte por
camión



Transporte
Ferroviario



Transporte
Marítimo



Portuaria



Proyectos
Especiales

PRINCIPALES LÍNEAS DE TRABAJO

- Políticas y proyectos funcionales a éstas
- Planificación de soluciones logísticas
- Sistemas de información y coordinación
- Modernización legal del sector
- Coordinación intersectorial

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

5. Resumen

- *Principales logros hasta el presente*
- *Principales retos y desafíos del sistema logístico-portuario*

Resumen

Principales logros hasta el presente

Aplicación de la Ley N°19.542 ha sido positiva al motivar:

- La mejora de la competencia del sistema portuario estatal.
- El incremento de los rendimientos con equipos adecuados.
- La disminución de las tarifas últimas que deben pagar los usuarios.

Rol articulador y coordinador del MTT se ha fortalecido desde el año 2010.

No obstante, existen desafíos permanentes ante una realidad cambiante del sector.



Resumen

Principales retos y desafíos del sistema logístico-portuario

Fortalecimiento de los roles de autoridad

- Fortalecimiento de las facultades articuladoras del MTT para coordinación de acciones con otros Ministerios
- Fortalecimiento del rol de autoridad de las Empresas Portuarias ante los desafíos actuales
- Asimetría regulatoria en el eslabón portuario

Riesgos de sostenibilidad de la actividad portuaria

- Sistema imperfecto de uso del borde costero
- Tensión en la relación ciudad-puerto
- Precariedad de las relaciones laborales y de seguridad en faenas

Retos y adaptaciones para la operación eficiente

- Definición de los servicios de apoyo a la navegación
- Ausencia de información suficiente sobre la actividad logístico-portuaria
- Desarrollo de sistemas tecnológicos para la coordinación y operación eficiente





Subsecretaría
de Transportes

Gobierno de Chile

LOGÍSTICA
Ministerio de
Transportes y
Telecomunicaciones

Gobierno de Chile

Muchas gracias



Subsecretaría
de Transportes

Gobierno de Chile

LOGÍSTICA
Ministerio de
Transportes y
Telecomunicaciones

Gobierno de Chile

Comisión Investigadora Ley N°19.542

Anexos.

3 de abril de 2019

Anexo

Ejecución de competencias del MTT (art. 50 Ley N°19.542)

Al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones le corresponderá:

EJEMPLOS

a) Proponer acciones conjuntas entre organismos públicos y privados destinadas a potenciar la eficiencia, capacidad y competitividad del sistema portuario nacional, así como su desarrollo comercial;

- Reglamentos de Uso de Frentes de Atraque (RUFA, cada una de las 10 Empresas Portuarias)
- [Reglamento de Comités Portuarios de Coordinación de Servicios Públicos](#) (Decreto N°105 de 1999)
- [Comisión Asesora en Materias Marítimo-Portuarias](#) (Decreto N°70 de 2008)
- [Comisión Nacional para el Desarrollo Logístico](#) (Decreto N°298 de 2010)
- Auditorias de contratos de concesión (2015)
- [Estudios del Fondo de Modernización Portuaria](#) (2016-2019)
- [Guía de buenas prácticas para Comunidades Logísticas Portuarias](#) (2018)

Anexo

Ejecución de competencias del MTT (art. 50 Ley Nº19.542)

Al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones le corresponderá:

EJEMPLOS

b) Proponer planes estratégicos del sistema portuario estatal, velando por el mejoramiento de sus niveles de eficiencia y competitividad;

- [Plan Nacional de Desarrollo Portuario](#) (2013)
- [Plan de Impulso a la Carga Ferroviaria](#) (2013)
- [Metodología de trabajo para actualización del Plan Nacional de Accesibilidad Vial Portuaria](#) (Decreto Nº92, 2017). 1º Plan [Accesibilidad Vial Portuaria](#) (2017), 2º Plan [Accesibilidad Vial Portuaria](#) (2018)
- [Lineamientos y buenas prácticas para el sistema portuario estatal](#) (Decreto Nº1802 de 2017)

c) Incentivar, apoyar y promover la introducción de nuevas tecnologías en la explotación de los servicios portuarios;

- Diseño Sistema de Identificación de Transporte de Comercio Exterior (SITCOMEX 2017)
- [Guía de buenas prácticas para Comunidades Logísticas Portuarias](#) (2018)
- [Sistema de Control de Cumplimiento de la Normativa Laboral Portuaria](#) (2018)
- [Sistema de Visualización de Instalaciones Portuarias](#) (2019, *marcha blanca*)
- [Zarpe electrónico](#) (2019)
- Inicio diseño de Modulo Base *Port Community System* (PCS 2019)
- Inicio de implementación Ventanilla Única Marítima (VUMAR 2019)

Anexo

Ejecución de competencias del MTT (art. 50 Ley N°19.542)

Al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones le corresponderá:

EJEMPLO

d) Procurar un desarrollo armónico entre los puertos y la ciudad, cuidando en especial el entorno urbano, las vías de acceso y el medio ambiente. Para estos efectos, se creará una instancia de coordinación a nivel de región, denominada Consejo de Coordinación Ciudad-Puerto, en la que tendrán participación, a lo menos, un representante del Gobierno Regional y uno por cada municipalidad donde se encuentre el puerto, y

- Oficio a Intendentes (Ord. N°63 de 2008)
- Oficio a SEREMITT (Ord. N°1644 de 2009)
- Indicador sobre Consejos de Coordinación Ciudad-Puerto en Planes de Gestión Anual (mantenida entre 2016 y 2019)
- [Reglamento de integración, constitución y funcionamiento de los Consejos de Coordinación Ciudad-Puerto](#) (Decreto N°87, de 2018)

e) Promover, desarrollar y mantener un sistema de información estadística relacionada con el sector portuario, a disposición de los agentes públicos y privados.

- Boletín informativo sobre productividad en terminales portuarios estatales concesionados ([2014](#) [2015](#) y [2016](#))
- [Documento Logistics Observatory for Chile del ITF](#) (2016)
- Meta de gestión sostenida de los Planes de Gestión Anual.
- Creación del [Observatorio Logístico](#) (2017)
- [Sistema de Información y Estadística Logístico Portuaria](#) (2018)
- Inicio de proyecto IDEA: Información, Datos y Estadísticas de Comercio Exterior (Decretos Ex. N°2251/2017, N°2395/2018 y N°2398/2018)

Anexo

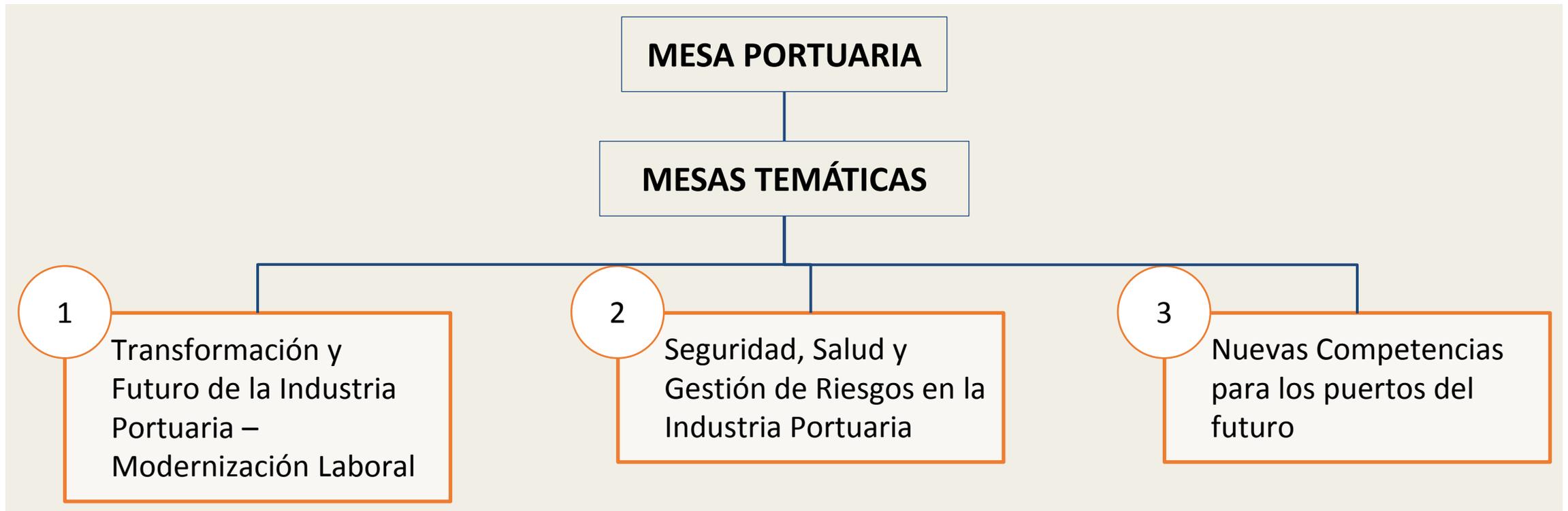
Ejecución de competencias del MTT (art. 50 Ley Nº19.542)

Otras competencias y tareas ordinarias del Ministerio, señaladas en la Ley, se excluyen de la tabla anterior por brevedad, como por ejemplo:

- Aprobación de modificación de recintos portuarios
- Aprobación de Presupuestos Anuales de caja (conjunta MTT-Hacienda-Economía)
- Aprobación de Planes de Gestión Anual (conjunta MTT-Hacienda)
- Emisión de opinión sobre actualización de Planes Maestro
- Emisión de opinión sobre Memorias de Bases de Licitación

Anexo

Mesa Laboral Portuaria 2019. Estructura





Subsecretaría
de Transportes

Gobierno de Chile

LOGÍSTICA
Ministerio de
Transportes y
Telecomunicaciones

Gobierno de Chile

Muchas gracias