

## PERÍODO LEGISLATIVO 2018 - 2022

### LEGISLATURA 367ª.

#### 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).

Sesión 3° celebrada el miércoles 3 día Miércoles 3 de abril de 2019, entre las 18:00 y 20:20 horas.

#### SUMA

1.- Asistieron la Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Gloria Hutt, y el coordinador general de Desarrollo Logístico, señor Alexis Michea, a fin de que se refieran sobre la materia objeto de la investigación.

#### **APERTURA Y ASISTENCIA**

Se inició la sesión a las 18:00 horas bajo la presidencia del diputado señor Marcelo Díaz Díaz, y con la asistencia de los diputados señores Andrés Celis, Rodrigo González, María José Hoffmann, Diego Ibáñez, Carlos Kuschel, Leonidas Romero, Gastón Saavedra, Víctor Torres, Renzo Trisotti y Osvaldo Urrutia.

Asistieron como invitados la Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Gloria Hutt, y el coordinador general de Desarrollo Logístico, señor Alexis Michea.

Actuó como abogado secretario, el señor Pedro Muga y como abogada ayudante Fabiola Urbina Rouse.

#### **CUENTA**

1.- Oficio N° 14.587 de fecha 2 de abril del Abogado Oficial Mayor (S) de Secretaría, por medio del cual informa que el diputado señor Hugo Gutiérrez Gálvez, reemplazará en forma permanente al diputado señor Daniel Núñez Arancibia.

2.- Carta de fecha 3 de abril del Jefe de Gabinete del Ministro de Hacienda, señor Francisco Matte, por medio de la cual agradece y excusa la inasistencia del señor Larraín el día de hoy, debido a compromisos impostergables adoptados con anterioridad.

3.- Nota de la señora Andrea Meza, Asistente de Durán y Cia. Abogados, por medio de la cual, a nombre del Vicepresidente del Instituto

Iberoamericano de Derecho Marítimo, IIDM, señor Rafael Durán Sanhueza, manifiesta su interés de ser recibido por la Comisión para realizar una breve exposición y dar a conocer la experiencia de una ley modelo de puertos, especificando sobre los aspectos pertinentes en materia laboral, tributario y ciudad puerto, según la experiencia de otros países.

## **ACUERDOS**

1.- Invitar a la próxima sesión al Ministro de Hacienda Felipe Larraín Bascuñán.

## **ORDEN DEL DÍA**

La exposición de los invitados y las intervenciones de los diputados constan en detalle en el acta taquigráfica confeccionada por la Redacción de Sesiones de la Cámara de Diputados, que se adjunta a continuación.

\*\*\*\*\*

Las exposiciones realizadas, y el debate suscitado en esta sesión, se encuentran en un registro de audio y video a disposición de las señoras y de los señores Diputados de conformidad a lo dispuesto en el artículo 256 del Reglamento de la Cámara de Diputados.<sup>1</sup>

Por haberse cumplido con el objeto de la presente sesión, se levanta a las 20:20 horas.

**PEDRO MUGA**  
Abogado Secretario de la Comisión

---

<sup>1</sup> Además se encuentra disponible el registro de audiovisual de esta sesión en el siguiente link:  
<https://www.youtube.com/embed/P6yyWipCoxA>

**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**

Sesión 3<sup>a</sup>, celebrada en miércoles 3 de abril de 2019,  
de 18.11 a 20.20 horas.

**VERSIÓN TAQUIGRÁFICA**

Preside el diputado Marcelo Díaz.

Asisten la diputada María José Hoffmann y los diputados Andrés Celis, Rodrigo González, Diego Ibáñez, Carlos Kuschel, Leonidas Romero, Gastón Saavedra, Víctor Torres, Renzo Trisotti y Osvaldo Urrutia.

Concurren la ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Gloria Hutt, y el coordinador general de Desarrollo Logístico, señor Alexis Michea.

**TEXTO DEL DEBATE**

El señor **DÍAZ** (Presidente).- En el nombre de Dios y de la Patria, se abre la sesión.

El señor Secretario va a dar lectura a la Cuenta.

*-El señor **MUGA** (Secretario) da lectura a la Cuenta.*

El señor **DÍAZ** (Presidente).- Ofrezco la palabra sobre la Cuenta.

Solicito la anuencia de la comisión para volver a invitar al ministro de Hacienda, señor Felipe Larraín, para la siguiente sesión y definir un par de invitaciones más.

Asimismo, a representantes de las instituciones dedicadas al derecho marítimo, dada su solicitud de asistir.

¿Habría acuerdo?

### **Acordado**

La sesión tiene por objeto recibir en audiencia a la ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Gloria Hutt Hesse, para que se refiera a la materia investigada por esta comisión.

Señora ministra, el propósito de esta comisión es hacer una evaluación de la aplicación de la ley de Concesiones Portuarias, en cuatro aspectos: institucional, de relaciones laborales y seguridad social, de relación ciudad-puerto y desde el punto de vista tributario.

Tiene la palabra la ministra Transportes y Telecomunicaciones, señora Gloria Hutt.

La señora **HUTT**, doña Gloria (ministra de Transportes y Telecomunicaciones).- Señor Presidente, hemos preparado un resumen de todos los aspectos que nos competen de acuerdo con la ley de puertos y las facultades del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones respecto del transporte marítimo.

También queremos dar el contexto y la visión de lo que pasa en el mundo, cuáles son las tendencias y por qué estamos trabajando en la forma que lo hacemos, qué institucionalidad tenemos en funcionamiento y qué hemos hecho hasta ahora, para hacer un recuento completo de la situación.

La comisión se refiere a la Ley N° 19.542, conocida como ley de puertos, a pesar de que hemos incluido información

relacionada a otros cuerpos legales que nos otorgan facultades en la materia.

Lo primero es entender el papel clave que tiene el comercio exterior en Chile.

Chile vive del comercio exterior, más del 90 por ciento de dicho comercio se realiza por vía marítima y tenemos 26 acuerdos comerciales que alcanzan 64 mercados, el 63 por ciento de la población del mundo y el 86 por ciento del PIB global.

A eso tenemos acceso a través del sistema portuario.

La apertura comercial nos obliga a competir en estos mercados en forma eficiente, pues no podríamos tener el intercambio que tenemos si no estuviéramos constantemente buscando la forma de avanzar.

Como he indicado, el 92,9 por ciento del comercio exterior nacional se realiza por vía marítima, fluvial y lacustre. Sabemos que 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.

La transferencia de carga portuaria ha tenido una evolución creciente y en una reunión que sostuvimos con las federaciones de trabajadores hemos mirado esta evolución. En 1975, en total, se transfirieron aproximadamente 30 millones de toneladas por los puertos y en 2015 llegó a poco más de 140 millones de toneladas, considerando los puertos del Estado y los puertos privados, cifra que para 2020 se espera que se quintuple respecto del valor del año 75, alcanzando las 150 millones de toneladas.

Entonces, hay un crecimiento muy significativo con tasas de incremento muy altas y con cambios en los perfiles de

intercambio. Las cifras dadas 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 mucho 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.

El *International Transport Forum (ITF)* -eso no está en la presentación pero lo podemos agregar- 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 veremos en proporción un crecimiento significativo, lo que nos impone la necesidad de anticiparnos 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.

Nosotros tenemos muy buenos índices en las operaciones el borde del mar: las grúas, la transferencia de carga, el uso de cada metro cuadrado disponible, etcétera. Hay índices de transferencia de carga por hectárea que están muy bien en comparación con los valores en otros puertos, pero mostramos deficiencias en la medida en que se avanza hacia el interior del territorio. La cadena logística tiene aún muchas falencias lo que constituye un cuello de botella que nos impide crecer con la tasa que será necesaria en poco tiempo más.

En Chile existen 62 puertos y es muy importante tener presente este panorama. Hay 13 puertos públicos, que son los puertos del Estado, sobre los cuales tenemos tuición y

relación legal. Hay 14 puertos privados de uso público, es decir, son puertos privados construidos para un fin privado pero que, además, venden servicios a otros usuarios. Hay 49 puertos privados de uso privado sobre los cuales no tenemos tuición pues, más bien, son concesiones asignadas por la Dirección General de Territorio Marítimo y de Marina Mercante (Directemar) del Ministerio de Defensa para el uso del fondo marino con el propósito de construir esos puertos, cuya cantidad supera bastante el número de puertos públicos, es decir, 49 privados versus 14 privados de uso público y 13 estatales.

Sin embargo, al comparar el tonelaje transferido en Chile aparece que el 48,7 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 24 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 27 por ciento de las toneladas se transfiere en puertos estatales.

Sin embargo, cuando se ve el valor de lo transferido, el 27 por ciento de toneladas equivale a casi el 60 por ciento en valor, es decir, los productos de mayor valor se transfieren por los puertos públicos. Por eso es tan importante este tema, porque es crítico el impacto que puede tener sobre la economía el mayor o menor nivel de eficiencia en la operación de esos puertos.

Más o menos, ese 50 por ciento de las toneladas transferidas en los puertos privados de uso privado corresponde al 20 por ciento del valor, es decir, se trata de mercaderías de gran volumen pero de menor valor.

El resto, 22,5 por ciento se transfiere en los puertos privados de uso público.

Es importante tener ese antecedente.

En el sistema portuario existen distintos tipos de regulación por lo que estamos trabajando con gran preocupación en superar esta separación entre puertos privados y públicos. En general el esfuerzo del ministerio se concentra en los puertos sobre los que tenemos 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 hagan 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.

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 10 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.

La mayor parte de esa capacidad, como veremos más adelante, está concesionada y los grandes volúmenes se transfieren a través de puertos concesionados. En el sur, en general, queda la mayor parte de los terminales que no están concesionados, Punta Arenas, Chacabuco, Puerto Montt.

El plazo máximo de concesión es de 30 años y en esto hay un tema que quiero destacar para que se tenga en cuenta. Estas concesiones, por ley, no pueden durar más de 30 años y para tener un caso muy fresco de 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 30 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.

¿Están obligados a prestar servicio los concesionarios sin discriminación? Es decir, a cualquiera que les contrate los servicios en forma continua, y aquí hay una supervisión que hacen las empresas portuarias.

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.

Creo que ese también es un ámbito en el que se pueden hacer mejoras, porque en estos tres meses cuando uno hace el

registro de lo que ha ido pasando, pasan dos meses y justo el índice baja.

Entonces, creo que ahí hay un tema en el que uno podría ser más estricto en la forma de medir y también anticipar los planes de inversión y no esperar que ese índice solamente sea el que determina cuándo se invierte. Ahí hay una mejora que se puede hacer a la ley.

Todos estos puertos están declarados de uso público. No hay ninguno al que se le pueda restringir su atención.

En 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 son 50 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 dice 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.

Esto produce alguna incertidumbre e inestabilidad en la actividad económica de las regiones donde están instalados,

porque uno no tiene certeza a largo plazo. Los contratos en algunos casos son más largos, en general con la minería son contratos de más duración, y uno puede asegurar que hay un plazo razonable de servicios, pero no es el caso en todas las situaciones.

En los puertos estatales, como dije, 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 nos da el marco de acción respecto de los puertos del Estado.

La pieza clave acá es el informe del Tribunal de Defensa de la Libre Competencia que condiciona los alcances de los contratos de concesión de los terminales.

También tenemos la impresión de que estos contratos, que fueron establecidos hace mucho tiempo y en general se ha seguido más o menos el mismo contenido, también podrían revisarse.

Hemos tenido algunas situaciones en que a partir de la revisión del contrato encontramos que el Estado tiene muy pocas herramientas para gestionar situaciones de crisis, y el concesionario queda prácticamente dueño de la situación, y el Estado queda sujeto a la voluntad del concesionario.

Creemos que hay que hacer avances en esa materia. Cuando uno revisa la mayor parte de los contratos de concesión iniciales, de casi todos los sistemas concesionados, las restricciones eran un poco 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 hay buena cantidad de oferentes, creo que estamos en un plano distinto en que podríamos también perfeccionar el rol del Estado en la gestión del contrato de concesión y hacerlo más exigente, y que el Estado tenga herramientas, porque finalmente el puerto es propiedad del Estado, no es el propiedad del privado. El privado lo administra, y administra además un servicio público que tiene que estar continuamente disponible, y si el Estado no tiene cómo administrarlo está bastante capturado.

En la lámina se pueden ver algunos contratos.

Principales características y asimetría existente. Las asimetrías son importantes -ya he mencionado algunas de estas cosas- porque hay distorsiones económicas. 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.

No tenemos claro si hay ventajas o desventajas, tal vez no exista ningún problema y esté todo en bastante equilibrio, pero al menos deberíamos revisar aquello. De eso no tenemos certeza porque los puertos privados no tienen obligación de entregar más que la información pública que entregan como sociedades anónimas.

Hay índices operacionales que uno podría revisar con más detalle y asegurarse de que los rendimientos y las estructuras de costo sean equilibrados en un mercado que están compitiendo.

Me ha tocado ver en algunos casos que en puertos privados, por ejemplo, se ofrecen paquetes de servicios, sobre todo cuando hay acceso ferroviario, y el paquete incluye todo, el servicio ferroviario, el portuario, y uno no sabe finalmente cuánto cuesta cada uno de los componentes. Entonces, no tiene cómo saber si hay subsidios cruzados, algún margen excesivo,

porque no hay cómo comparar. Creo que en eso hay bastante trabajo que hacer y nosotros estamos empeñados en esto.

Después, en cuanto al arbitraje regulatorio, hay brechas regulatorias y necesitamos una regulación para el mercado que por lo menos asegure que hay condiciones equilibradas y competitivas, y mientras más competitivas mejor. Por lo mismo que decía antes, que estamos llegando a mercados grandes y no podemos darnos el lujo de asumir costos "escondidos" en las estructuras de precio y que podrían estar afectando el valor de las exportaciones del comercio exterior y haciendo menos competitivo, por ejemplo, los productos chilenos porque hay algún tipo de gestión o alguna distorsión de mercado que pudieran estar afectando. Creemos que eso es muy necesario revisarlo.

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

Hay algunos modelos que pueden ser posibles de explorar, como en España. Si no me equivoco, en parte de los terminales de 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.

Me parece que es 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 tenemos ahora es que crecen y crecen los puertos, nos congestionan las carreteras, 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, que es lo que estamos tratando de promover fuertemente.

Después, debo decir que no manejamos las fronteras ni los controles. Hay controles que hacen los servicios públicos y son válidos para todos los puertos privados y públicos, pero no hay una mirada integral del sistema.

Mayores costos por los servicios y el uso del borde costero. Chile posee una cantidad enorme de costa, pero tiene muy pocas aguas abrigadas, aptas para puertos. Entonces, tenemos que ser eficientes en el uso de esas aguas abrigadas. Abrigar aguas tiene un costo altísimo. El espigón que abriga aguas en Valparaíso se construyó en 1912, tiene más de 100 años, es una obra visionaria y el costo de esas infraestructuras es inmenso. Hacer solo un espigón tiene un costo estimado de 700 millones de dólares y no se puede cargar a una concesión porque es como una obra de partida que tendría que estar. No da el negocio. Habría que dar una cantidad gigante de años de concesión para recuperar esa inversión.

Entonces, usar ineficientemente las bahías aptas para puertos tiene un costo grande para el Estado y sobre todo de uso alternativo de los recursos.

Respecto de la libre competencia nos gustaría tener más claridad sobre lo que pasa efectivamente en el negocio portuario en las mismas condiciones en todo.

Después, queremos describir rápidamente las empresas estatales que están acogidas a la ley 19.542, con sus roles y los efectos que se señalan.

La ley llamada de modernización del sector portuario estatal se publicó en 1997 -son 10 empresas estatales las que se generaron- y establece principios e impone mandatos a los directores.

Los directorios de los puertos del Estado tienen las mismas responsabilidades que un director de una sociedad anónima. Quiero decir que no es un trabajo de buena voluntad. Es un

trabajo que tiene 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. Me parece que esa es una buena definición de la ley, porque obliga a una administración responsable, a un gobierno corporativo bien elegido.

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. Entonces, 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 eso a veces genera roces con la comunidad y con los gobiernos locales, pero, por ley, eso no se puede hacer.

Las empresas portuarias marcadas en el mapa con el círculo rojo, son las que están en el sistema estatal.

La empresa portuaria de Arica tiene un terminal concesionado hasta el año 2034 y tiene un sitio que está dedicado al Tratado de 1929 con Perú. También tiene una reserva para la carga boliviana, más que el muelle mismo, porque la carga boliviana puede ser cualquiera de las instalaciones. Hay un problema, porque Bolivia tiene derecho a almacenar productos y en general ocupa gran parte del recinto portuario como almacenamiento. Se ahorra el costo financiero y eso implica también un costo para la administración del puerto y una limitación de crecimiento que afecta fuertemente.

El señor **DÍAZ** (Presidente).- Perdón, ¿está usando solo Arica o está usando Arica e Iquique?

La señora **HUTT**, doña Gloria (ministra de Transportes y Telecomunicaciones).- Principalmente Arica, pero tiene derecho también a Iquique y algunos derechos en Antofagasta.

En la empresa portuaria de Iquique hay un frente de atraque, N° 1, multioperado. Ese frente no es operado por el Estado. Cuando hablamos de plazos es que están concesionados en ese plazo; cuando decimos multioperados es que no se ha 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.

Entonces, hay 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.

También hay una reconstrucción de ese muelle. Recientemente hubo una inversión grande.

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 concesiona también su frente de atraque. A mi 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.

El señor **DÍAZ** (Presidente).- Señora ministra, el diputado Carlos Kuschel me ha pedido una interrupción.

El señor **KUSCHEL**.- Señor Presidente, no sé si la señora ministra me va a aclarar el asunto. Ella partió con las cifras de movimiento de carga total. ¿Ahí considera toda la variedad de puertos?

La señora **HUTT**, doña Gloria (ministra de Transportes y Telecomunicaciones).- Sí, los totales iniciales son por el total. Son las 145 millones de toneladas.

Como dije, el caso de Antofagasta vale la pena mirarlo con más detención, por la diversidad de servicios, porque hay concesiones otorgadas que todavía no están ejecutadas para el transporte de graneles. Por ejemplo, la carga de graneles sólidos de concentrado de cobre tiene una proyección de crecimiento muy grande. El concentrado está creciendo mucho más que el cobre en placa y eso hace que cambie la configuración y que también los servicios ferroviarios tengan otro rol. Ese es un caso que me parece interesante considerar, y tenemos a esta empresa que es una mezcla entre privada y pública, que tiene un rol clave, porque es la que opera en la bahía de Mejillones como autoridad portuaria, a pesar de que no pertenece al sistema de las empresas de la ley 19.542.

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 18 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 decidimos es que la empresa portuaria de Valparaíso toma la titularidad para seguir adelante con ese proceso, porque, como vamos a ver más adelante, 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.

Entonces, a pesar de que uno puede discutir los proyectos nuevos, es muy complejo llegar a tiempo, lo que significa que puede haber congestión portuaria. También, debemos acelerar el desarrollo de la Red Logística de Gran Escala en San Antonio, porque la congestión portuaria nos puede costar carísima, hemos estimado del orden de 100 millones de dólares anuales adicionales de costo a las exportaciones chilenas si no logramos la capacidad portuaria a tiempo.

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 mucho más marítimo; además, tienen mucho servicio de conectividad. Lo que estamos tratando de hacer es 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.

Ahora que se aprobó la ley de cabotaje para naves de más de 400 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 necesitamos la infraestructura adecuada. Entonces, estos son los terminales que tienen la mejor vocación.

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.

Por eso, para fomentar la inversión, se propuso la inversión privada a través del sistema de concesiones; se cambió al régimen laboral de los trabajadores Emporchi, que es otro tema importante que hay abordar y que es parte de lo que esta

comisión se propone analizar, toda vez que está fuera del ámbito de lo que nosotros podemos gestionar, pero nos parece un tema central. Nosotros tenemos un grupo de trabajo con las federaciones, y muchos de los que están aquí estuvimos la semana pasada en una primera reunión, porque es un tema clave de abordar a tiempo.

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.

En la presentación se puede ver el rol de cada una de las empresas. 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.

Pero hay funciones que sí están definidas, que se pueden ver en la presentación, que principalmente son las que acabo de mencionar, como coordinación. También tienen un rol de la gestión de los espacios comunes. 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.

En la siguiente imagen se observan las obligaciones del directorio; las empresas se definen como sociedades anónimas y deben cumplir con promover la competencia, el trato no discriminatorio -como dije-, no limitar el desarrollo y fortalecer los niveles de productividad.

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.

Mi impresión, por la interacción que tengo con los directorios, es que en general su tendencia es a avanzar mucho en los proyectos de desarrollo futuro, se entusiasman mucho más con los proyectos de desarrollo, pero la gestión diaria, la fuente de posibles problemas en los contratos de concesión está un poco lejos de su preocupación principal, y estamos empujando justamente en esa dirección, con el fin de que tomen ese rol, porque hay muchas cosas que pasan en el día a día y que pueden generar riesgos para la empresa, y ellos deben estar conscientes de los problemas que existen.

Sobre la incorporación de inversión privada, ya está descrito, pero quiero agregar que se hace siempre a través de un plan maestro y de un calendario referencial de inversiones. Hay muchas instancias; las empresas portuarias se coordinan, además, a través del sistema de empresas públicas. El directorio del SEP supervisa la aprobación de

esos calendarios referenciales de informaciones y la ejecución de los proyectos.

Aquí me gustaría comentar algunas situaciones. Hay casos distintos entre las empresas y algunas como, por ejemplo, San Antonio, que tiene su proyecto de puerto y la expansión portuaria de una escala monumental a nivel nacional.

Hemos notado que dejar esa responsabilidad en manos solo de la empresa portuaria es insuficiente y riesgoso, porque, además, debe desarrollarse en coordinación con inversiones en carreteras y en ferrocarriles. Al respecto, hemos conformado un grupo con distintos ministros y representantes de las empresas para ver este tipo de proyectos tan grandes en un Comité Ejecutivo de mayor escala. No solo en manos de la empresa portuaria, porque nos parece que es una responsabilidad que excede de lo que se puede encargar a los directorios. Ello, porque, a veces, los directorios no tienen las atribuciones y las competencias para avanzar en lo que se necesita de estos proyectos, que involucran expropiaciones, asignación de recursos fiscales de escala mucho mayor, etcétera. Sin duda, creo que es un tema importante.

En las empresas portuarias el 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 1.291 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.

¿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.

Hay una tendencia clara y universalmente reconocida para aumentar el tamaño de las naves para buscar justamente la eficiencia del transporte de carga; más del 90 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 muchísimo buscando esta eficiencia y, por lo tanto, lo que hace es que se invierta mucho 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

Como hay barcos con tramos mayores, se necesita amortizar la inversión que fue en escalón, por lo tanto, los márgenes se achican y la tendencia de las empresas es a reducir costos, lo que se revierte en toda la cadena; por ejemplo, en contrataciones y en los cumplimientos mínimos. Por eso es importante que las condiciones de servicios queden bien establecidas en los contratos, pues el incentivo es gastar el mínimo o invertir el mínimo. Entonces, debemos reforzar esto.

Una restricción importante -en el territorio chileno hay áreas que ya se han abrigado o que están operando como puerto- que tenemos por configuración geográfica es el poco espacio de respaldo, una restricción casi insalvable por razones de la naturaleza; entonces, debemos ver de qué forma se resuelve. Por ejemplo, en Valparaíso se ha resuelto con una zona auxiliar en la ZEAL; San Antonio tiene áreas de almacenamiento hacia el interior, que es una configuración con la que vamos a tener que vivir y ver de qué forma esa

configuración puede ser competitiva la operación portuaria a futuro cuando haya más crecimiento.

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.

Hay otros como TPS de Valparaíso, de color rojo que está abajo. 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, esperamos que puedan aumentar sus servicios a través de los cruceros y del transporte de pasajeros.

Respecto de las inversiones, hay un aumento de eficiencia de las operaciones. En el gráfico vemos son tres terminales: Iquique, TPS que es Valparaíso y San Antonio; en 2006, barra de color azul; en 2018, la barra de color rojo. Son los TEU por año, por metro de muelle, es decir, cuánto rendimiento se le ha sacado a cada metro de muelle. Se ve un crecimiento

importante, o sea, hay un gran esfuerzo por sacar más partido al espacio disponible. Esperamos que siga ocurriendo, porque ello nos permitirá ser más eficientes, desde el punto de vista financiero.

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, tenemos que pedir y aprobar los planes de inversión, los revisamos, más algunas autorizaciones respecto de los directorios.

No sé cómo llamarlo, pero nos hemos puesto un poco pesados, porque estas cosas tienen una cierta formalidad que, a veces, se diluye con el tiempo y se pierde la costumbre de pedir por escrito las cosas. Por lo tanto, me parece importante esa formalidad, por lo que hemos vuelto a la práctica de requerir a las empresas portuarias información, explicaciones por decisiones que toman, acuerdos que se han tomado que pueden afectar el negocio portuario, a través del Sistema de Empresas (SEP) para que dispongan a las empresas que nos entreguen la información. Sin duda, produjo un poco de ruido en algún momento, pero ahora está fluyendo y nos están enviando todo lo que pedimos. Es nuestra función y debemos ejercerla con la formalidad que se requiere, porque, como expuse anteriormente, estamos hablando de grandes inversiones del Estado y de grandes impactos en la política de comercio exterior de Chile.

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, qué es mucho. Por ejemplo, si ustedes leen la lista, proponer los planes estratégicos; en 2013, publicamos 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.

Creo que cada vez se ha ido convergiendo más el trabajo entre las empresas portuarias y el equipo del ministerio. La División de Desarrollo Logístico es de formación bastante reciente; en 2010, había una Unidad Marítima Portuaria en el ministerio que, literalmente, era una unidad, era una persona. Claramente era insuficiente y empezamos a darle un poco más de presupuesto y tratar de desarrollarlo. Actualmente es una División de Desarrollo Logístico que tiene más de veinte profesionales especialistas en transporte de carga por ferrocarril, puertos y carreteras.

Eso nos ha cambiado bastante el rol, como ministerio, también, en la Corfo, con los puertos y nos permite interactuar con el SEP.

Por eso mismo estas formalidades se habían ido perdiendo, porque no había tampoco una contraparte en el ministerio que tuviera como tarea encargarse de llevar ese control.

Creo que eso ha ido evolucionando mejor. Todavía falta mucho por hacer, pero el rol del ministerio en esto está bastante instalado.

La señora **HOFFMANN** (doña María José).- ¿Cómo se llama la unidad?

La señora **HUTT**, doña Gloria (ministra de Transportes y Telecomunicaciones).- División de Desarrollo Logístico.

El señor **MICHEA**.- Programa, ministra.

La señora **HUTT**, doña Gloria (ministra de Transportes y Telecomunicaciones).- Programa.

El señor **MICHEA**.- Técnicamente es un programa presupuestario.

El ministerio no tiene ley orgánica, entonces tenemos como dos divisiones.

La señora **HUTT**, doña Gloria (ministra de Transportes y Telecomunicaciones).- Están estas cosas definidas, pero le hemos dado bajada a cada una de ellas.

Por ejemplo, para el sistema de información estadística del sector portuario, hemos creado un observatorio, hemos trabajado con el International Transport Forum para que nos dé el respaldo para la creación de este tipo de herramientas, hemos 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 nos entregan un informe técnico respecto de cuál es el tamaño de nave que es más probable que opere en Chile, con lo cual podemos afirmar mucho más nuestro desarrollo portuario. Ese tipo de cosas gestiona esta unidad.

Después, en el DFL N° 88, del año 53, se estableció que el ministerio debe estudiar la política de transporte del país - eso significa todos los modos-, planificar los sistemas de transporte y fiscalizar el cumplimiento.

Eso es bastante general, es la tarea diaria del ministerio, y, desde aquí, también descolgamos responsabilidades sobre el sistema portuario y la logística que la acompaña.

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. Eso nos da la posibilidad de intervenir e interactuar fuertemente con los directorios y las empresas portuarias.

El recinto portuario es una tarea que tiene mucha discusión. Por ejemplo, había un concepto de que el recinto tenía que ser unitario, pero puede uno definir otros recintos portuarios. En los recintos portuarios pueden ocurrir algunas

cosas, según la ley de puerto, que no pueden ocurrir fuera de él y por eso esto es bien importante.

Tenemos autorización para enajenar y gravar bienes inmuebles ubicados en los recintos portuarios, y aprobar o rechazar Reglamentos de Uso de Frentes de Atraque. Esto también impacta fuertemente en la coordinación y en el funcionamiento interno de los puertos. Aquí, tenemos 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.

Después, en materia portuaria logística, podemos atender reclamaciones y litigios superiores a mil UTM, pagar indemnizaciones extrajudiciales -no tengo memoria que haya ocurrido-, y planes de gestión anual. Podemos pagar los ingresos derivados de esos planes de gestión y definimos los planes, que es más importante.

En cuanto a los roles, hay una lámina que resume las facultades del Ministerio de Transportes y del Sistema de Empresas Públicas.

El Sistema de Empresas Públicas 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. Así que nuestro trabajo conjunto con el Sistema de Empresas Públicas es permanente. De hecho, difícilmente tomamos una decisión sin discutirla antes con el SEP, porque necesitamos que estas dos fuerzas actúen juntas cuando queremos hacer algo que afecte, beneficie, restrinja o lo que sea a cualquiera de las empresas portuarias. Tenemos una muy buena relación y un muy buen flujo de trabajo.

En las líneas de acción, hay varias cosas que hemos hecho. Voy a saltar del año 60 al año 97, 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.

Hay un quiebre -no sé cómo llamarlo-, un límite en el 2010, en que el tema logístico era casi invisible en la gestión, sin embargo, desde el 2010 en adelante empezó a tener mucha fuerza sin parar y actualmente sigue avanzando.

Esto ha sido necesario y ha acompañado el desarrollo de la industria. Esto no es arbitrario, sino porque la industria también ha hecho que la gestión de puertos, la planificación portuaria esté cada vez más integrada a la planificación logística. Así que se ha ido reconfigurando el rol de nuestros especialistas.

En relación con los ejes fundamentales de la política, hay un rol articulador en el ministerio, lineamientos para las empresas portuarias y coordinación con otros actores. Se puede observar una imagen de uno de los cruceros y muelles de cruceros que tienen un potencial de desarrollo importante.

Tal como indicamos, se puede apreciar una secuencia. El 2010 se armó el equipo técnico, el 2011 se crea la Comisión Nacional para el Desarrollo Logístico (Conalog), que es muy importante.

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; o sea, se llega hasta 10, 11 actores distintos y cada uno con sus reglas, con sus horarios. Nos ha costado mucho consolidar todo esto y la Conalog fue el primer esfuerzo. Se creó y empezó a funcionar bastante bien.

El 2015 se consolidó esta visión de red en la planificación portuaria, incorporando todos los elementos que están en la presentación. Se incorporó 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.

El Conalog estaba funcionando bastante bien, pero había un problema práctico, doméstico. Me refiero a que juntar a todos esos ministros, que asistieran, dadas todas las otras reuniones que hay, cada vez se nos hacía más difícil. De tal manera que hicimos que Conalog forme parte del Comité de Ministros de Desarrollo Económico en que hay obligación de asistir. Con eso, se ha resuelto bastante la continuidad de trabajo.

Por eso hemos podido abordar una cantidad grande de nuevos temas. Dentro de Conalog estamos viendo, por ejemplo, estos proyectos grandes, como el desarrollo de San Antonio, con su respectivo eje logístico.

El Programa de Desarrollo Logístico, que me gusta llamarlo División, 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.

Ayer, por ejemplo, hicimos la primera capacitación de un sistema que se llama "zarpe electrónico", que sustituye una carpeta de papeles, y que tomaba una hora y media conseguir que las autoridades aprobaran. Ahora es digital y los barcos pueden zarpar con todos sus documentos y mediante un trámite mucho más expedito. Eso es parte de lo que también hace este grupo.

Respecto de los lineamientos estratégicos, son los que vemos en la lámina. No voy a leerlos todos. Hay varios de los que hemos mencionado. Por ejemplo, el número 7, sobre mercados logísticos no distorsionados, es un tremendo 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. Hay varias cosas que estamos abordando por fuera, porque necesitamos que exista esa discusión, la cual no está considerada en el marco legal actual.

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

-Hemos aplicado 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.

-Hemos incorporado la sostenibilidad como uno de los conceptos que no estaba presente hasta ahora en la planificación portuaria, y

-Adaptaciones para la operación eficiente.

A continuación, quiero pasar a ver algunas láminas, de las cuales dejaré copia en la comisión.

Cabe señalar que la mesa que hemos conformado con los representantes de los trabajadores tiene como propósito abordar temas laborales. Todos coincidimos en un mismo diagnóstico, donde la automatización de puertos, por ejemplo, puede producir impactos en la demanda por especialidad de trabajador portuario. Para ello hay dos caminos, uno de los cuales es la reconversión, para lo cual debemos prepararnos con tiempo, y otro son los cambios estructurales, donde podrían ser requeridos dentro de los mismos puertos, pero con nuevas competencias.

Hay temas no abordados de seguridad, salud y riesgos de la industria portuaria; nuevas competencias, y un análisis de la transformación y futuro de la industria.

Debemos dimensionar cuál va a ser el impacto y anticiparnos a eso con tiempo, porque no podemos vernos con el estallido en el minuto de muchas personas que eventualmente pudieran ser reemplazadas por sistemas automáticos.

Mi impresión es que eso no necesariamente será masivo, pero puede ocurrir. Entonces, es preferible estar mejor preparado que no estarlo.

Cada uno de los *links* marcados en color azul tiene acceso al documento respectivo. Hay documentos que son administrativos. Por ejemplo, en la siguiente lámina tenemos información sobre el acceso al Plan Nacional de Desarrollo Portuario, publicado en 2013, y al Plan de Impulso a la Carga Ferroviaria. Ahí se puede ver la visión de largo plazo con la que trabajamos y que ahora se están actualizando para anticipar, con nuevos plazos, cuáles serán las necesidades.

Hay varias publicaciones en formato digital, muchas de las cuales también están en formato físico. También hay un informe sobre el Fondo de Modernización Portuaria. Podemos hacerles llegar varias publicaciones, pero este es el detalle.

Por supuesto, quedamos disponibles para aportar toda la información que pueda requerir la comisión para analizar casos específicos de situaciones de puertos que sean de interés.

Muchas gracias.

El señor **DÍAZ** (Presidente).- Muchas gracias, señora ministra. Ha sido una exposición muy contundente. Les ruego que nos hagan llegar esa presentación.

El señor **MICHEA**.- Señor Presidente, se la haremos llegar.

El señor **DÍAZ** (Presidente).- A continuación, tiene la palabra el diputado Leonidas Romero.

El señor **ROMERO**.- Señor Presidente, por su intermedio, quiero felicitar a la ministra por su exposición. Sin duda, fue muy educativa, sobre todo para mí.

Tengo la suerte de ser diputado de la provincia de Concepción, Región del Biobío, al igual que mi colega Gastón Saavedra. Fui alcalde de la comuna de coronel, donde tenemos un puerto privado, con uso público.

A su juicio, ¿los puertos privados se complementan con los puertos públicos o hay una competencia desleal?

En Coronel se instaló un puerto privado, porque tiene una bahía muy abrigada y una profundidad que le permite que lleguen barcos de grandes dimensiones. De hecho, uno de los barcos portacontenedores más grande del mundo llegó hace algún tiempo a Coronel, y siguen llegando. ¿Se complementan ambos puertos o hay una competencia entre ambos?

El señor **DÍAZ** (Presidente).- Tiene la palabra el diputado Osvaldo Urrutia.

El señor **URRUTIA** (don Osvaldo).- Señor Presidente, por su intermedio, quiero señalar a la ministra que la cadena logística de la zona central está bastante complicada o

estrecha, debido a que las carreteras, en especial las rutas 68 y 78, han ido quedando estrechas. La idea de ampliarlas es urgente a estas alturas, pero hemos visto una lentitud por parte de la Dirección de Concesiones del MOP, a pesar de ser una idea antigua, para ampliar a terceras pistas.

Dado eso, que es un hecho de la causa, y que en el caso de que se amplíen las carreteras pueden pasar muchos años, hoy tenemos un porcentaje de movilidad de la carga por ferrocarril muy pequeño en ambos puertos. En Valparaíso es de alrededor del 3 por ciento en promedio entre exportación e importación y en San Antonio un poco más, porque es muy poco en general.

Entonces, dentro de las responsabilidades de la planificación que tiene el Ministerio de Transportes, ¿qué expectativas tiene el tren rápido de que se habla y cuyo fundamento, como usted muy bien ha señalado por la prensa, tiene que ver con la carga que sale de los puertos?

¿Cómo ve la posibilidad de que en el corto plazo se pueda aumentar la matriz de transporte en los puertos en a lo menos el 30 por ciento para descongestionar las carreteras?

Además, es mucho más seguro el transporte de contenedores por tren que por las carreteras, dados los posibles accidentes que puedan ocurrir.

¿Cómo se puede mejorar la cadena logística? ¿Cómo ve usted la viabilidad del tren rápido, en el entendido que el 80 por ciento de su capacidad estará disponible para la carga? ¿Cuáles son las expectativas del movimiento de carga de ese tren para estos dos puertos y en qué plazo?

El señor **DÍAZ** (Presidente).- Tiene la palabra el diputado Gastón Saavedra.

El señor **SAAVEDRA**.- Señor Presidente, por su intermedio, quien agradecer a la ministra por su exposición, la cual es

muy esclarecedora desde un punto global y macro. Estamos analizando el desarrollo logístico del país, desde Arica a Punta Arenas, considerando las particularidades de cada una de las regiones. Va a cumplir 25 años la ley, por lo tanto es atinente y pertinente introducir cambios para optimizar y hacer más eficiente, pero también para ver la nueva realidad que se ha ido dando en el país. ¿A qué me refiero? A que hay concentración de población en algunos lugares del país que son llamativos e interesantes y, por lo tanto, va ser seductor para el comercio exterior.

Eso es correcto respecto de las importaciones y exportaciones. Usted dijo que están aumentando las importaciones. Si observamos el territorio que comprende desde la Región del Maule hasta la de La Araucanía como una macrorregión, si saca la cuenta, son alrededor de seis millones de personas, las que tienen el legítimo derecho a que los costos de transporte no sean agregados al valor que pagamos. Por lo tanto, debiese haber algún cambio respecto de la ley y de los incentivos necesarios para que el sistema portuario y logístico funcione apuntando hacia el bienestar social. Eso acarreará un cambio en el funcionamiento del sistema portuario de la Región del Biobío, así como en otras regiones. Es decir, cómo pueden ser más eficientes a lo largo y ancho del país en esta materia.

Respecto de la planificación estratégica, la visión de la ley es más bien ortocéntrica; es decir, mira solo desde el borde costero, en consecuencia que se debe conectar con el resto de la ciudad, con el lugar donde se produce y se consume. Entonces, hay que cambiar la visión de la planificación estratégica por una más holística que no sea solo la que hacen por ley las empresas portuarias, tanto públicas como privadas. A mí entender, esa planificación estratégica tiene que estar dentro de la estrategia de desarrollo regional, por lo tanto, debe ser una bajada general de lo nacional. Sin

embargo, la desconcentración y descentralización en las regiones, que el país debe acrecentar, tienen que dar cuenta de las necesidades que surgirán para resolver todos los problemas que esto implica, como conectividad y zonas logísticas. A propósito de Barcelona, sería bueno observar cómo resolvieron el problema en esa conurbación.

La señora **HOFFMANN** (doña María José).- Es un caso superinteresante el de Barcelona.

El señor **SAAVEDRA**.- Sí, porque además agregaron el aeropuerto. La carga aeroportuaria es tremendamente importante por los tiempos y velocidades que se requieren.

¿Tienen algún indicador de congestión que esté causando el movimiento portuario de carga debido a la conectividad que está por debajo de eso, razón por la que existe el desafío?

En cuanto a la autoridad portuaria, necesariamente se tiene que dar, constituida como tal, con facultades y normativas, a fin de que ordene el desarticulado sistema que, si bien funciona como tal, colisiona permanentemente.

El señor **DÍAZ** (Presidente).- Tiene la palabra la diputada María José Hoffmann.

La señora **HOFFMANN** (doña María José).- Señor Presidente, por su intermedio, felicito a la ministra. Me pareció impecable y extraordinaria su presentación, porque nos da la visión general. Somos representantes de nuestros respectivos distritos, por lo que es difícil tener una visión general. Además, le agradezco su disposición, porque cada vez que le he pedido una audiencia, ha tenido las puertas abiertas.

Uno siente orgullo por cómo hemos crecido. Si bien nos falta mucho, hemos crecido en carga y el ministerio tiene una gran claridad respecto de en qué avanzar.

Si bien, por lo general, las comisiones investigadoras no son tan útiles como uno quisiera, a veces son capaces de obtener conclusiones, porque buscan responsabilidades políticas. Creo que la gran pega que tenemos y que ha ocurrido en otras comisiones investigadoras es, también, entregar soluciones.

En ese sentido, ¿cuáles son los aspectos que usted cree que tendríamos que priorizar en este debate, más allá de la libertad que tenemos como comisión?

Asimismo, me parece muy buena idea que exista el comité de ministros, porque efectivamente nos falta esa visión en la misma ciudad, que a veces ve también aspectos técnicos, como son las expansiones portuarias, los accesos, las nuevas rutas, etcétera. Sin embargo, la visión social respecto de cómo afecta o beneficia a la comunidad, es evidente que tiene un beneficio, aunque no siempre es directo, debe existir como rol también dentro de la nueva institucionalidad. Es tan importante el acceso como por dónde pasan los camiones, que son problemas más modernos, pero que efectivamente son los que tenemos en nuestras ciudades. Tal vez, podría asumir una visión más integral, pero institucionalizarla más y que no solo dependa de su buena voluntad.

Por último, en el puerto de San Antonio, DP World, que es el mismo dueño del puerto del Callao, compró la empresa Puerto Central. Mi preocupación es que al ser dos países que han competido históricamente, ¿podrá crearse un conflicto si hoy un terminal es dueño de los principales puertos de ambos países? Uno podría pensar que las grandes familias son dueñas, pero al menos a ellas uno les ve la cara. Me preocupa, porque así como usted ha sido capaz de mirar desde arriba y tener una visión estratégica y se ha incorporado con tanta transnacional nueva, en el caso del puerto de San Antonio, probablemente la empresa querrá invertir en donde le vaya mejor. Entonces, me preocupa que el eterno competidor, que ha sido el puerto del Callao, hoy tenga un terminal tan importante como Puerto Central. ¿Qué opina al respecto?

El señor **DÍAZ** (Presidente).- Tiene la palabra el diputado Andrés Celis.

El señor **CELIS** (don Andrés).- Señor Presidente, agradezco la presencia de la señora ministra y su exposición.

Entre la Región de Valparaíso y la de San Antonio se puede hacer el siguiente contraste: en 2006, San Antonio tenía una cesantía de 19 por ciento, en cambio, hoy tiene una cesantía de 4 por ciento. Por su parte, Valparaíso debe tener una cesantía de 9 o 10 por ciento. En los últimos 22 meses, la Región de Valparaíso marcó el mayor índice de cesantía, siendo San Antonio la única comuna en donde esa cifra ha decrecido. En definitiva, me preocupa el tipo de proyectos de ley que tiene el gobierno en su agenda para modernizar, crecer y hacer más competitivos nuestros puertos, principalmente los de Valparaíso y San Antonio, los dos puertos principales de nuestro país.

El señor **DÍAZ** (Presidente).- Tiene la palabra el diputado Renzo Trisotti.

El señor **TRISOTTI**.- Señor Presidente, agradezco la impecable exposición que nos hizo la señora ministra.

En una de las primeras láminas de su presentación aparecen los plazos de concesión. Estamos a diez o doce años de que terminen. De acuerdo con lo que tengo entendido, no hay posibilidades de renegociar los contratos de concesiones con los mismos operadores. A su juicio, ¿eso es un problema? ¿Es conveniente cambiar ese criterio?

En relación con mi segunda pregunta, usted planteó que los gobiernos corporativos, que además están constituidos como sociedades anónimas y que responden con su patrimonio, tienen varias disyuntivas o problemas, los que evidenciamos especialmente en regiones. No hay ningún puerto en Santiago, pero en regiones sentimos que las grandes decisiones se toman en la capital. Hay una dicotomía en la visión centralista, la que es percibida por cada una de las regiones.

Me toca representar a la Región de Tarapacá, y el puerto en Iquique ha sido una herramienta fundamental en el desarrollo de la ciudad. Muchas veces vemos que la visión regional que tenemos es muy distinta a la toma de las decisiones -y no hablo de un gobierno en particular- a lo largo del tiempo.

Por lo tanto, ¿cómo se está analizando este punto en concreto, cuando uno tiene un gobierno corporativo constituido como sociedad anónima, donde entre medio hay puertos públicos, otros concesionados y en algunos de ellos está el SEP? Tenemos claro cuáles son las facultades que tienen ustedes como ministerio y las que tiene el SEP, pero muchas veces vemos esa dicotomía; es más, quienes vivimos en los propios puertos nos sentimos poco escuchados, toda vez que nuestra visión estratégica no es considerada por directorios que son impuestos desde Santiago.

En relación con los dos temas, ¿cómo puedo generar mayores y mejores inversiones cuando usted ha planteado que el mercado ha cambiado, que necesitamos calados distintos, que los buques que están llegando son cada vez más grandes y que queda poco tiempo de concesión, considerando que estas inversiones son millonarias? Muchas veces uno podría plantear que no es rentable para ese operador seguir invirtiendo cuando le quedan 10 años. Ese tema es muy relevante y me gustaría que lo respondiera, ya que está dentro de las materias que debemos analizar en esta comisión, sin perjuicio de que tenemos un mandato legal muy acotado, pero creo que esta es una oportunidad, tal como planteó la diputada Hoffmann, de generar las condiciones y un consenso para mirar este tema, que es muy estratégico a lo largo de todo Chile.

Gracias, Presidente.

El señor **DÍAZ** (Presidente).- Tiene la palabra el diputado señor Carlos Kuschel.

El señor **KUSCHEL**.- Señor Presidente, agradezco la buena exposición de la señora ministra.

En primer lugar, quiero saber si para el ministerio no es una dificultad no tener una ley orgánica, como se mencionó al pasar, y si tenerla es una oportunidad.

En segundo lugar, Chile es un país tricontinental, pero casi todo lo hacemos en el continente americano, es muy largo y los puertos como que sirven a sus zonas de influencia, pero

San Antonio y Valparaíso sirven a Santiago, a la gran concentración humana. En el caso particular de Puerto Montt y Castro -zona que represento-, hubo un tiempo en que las exportaciones de salmónes debían venir a Valparaíso, haciendo taco por todas partes, atravesaban más de 1.000 kilómetros para salir. Ahora están saliendo por Concepción y algunos lo están haciendo por Puerto Montt directamente. Una forma de aliviar el tráfico es que las producciones y las importaciones respectivas salgan directamente frente a sus costas, aunque las importaciones están concentradas en Santiago.

En el caso de nuestras exportaciones de salmón, también ha habido tiempos en que han salido masivamente por Buenos Aires. En ese sentido, a veces ha sido más conveniente -en este momento no tanto- exportar a través de Argentina. Eso demuestra que debemos estar atentos a esa parte.

Ahora, todo eso lo vinculo a esa ley orgánica, porque esto que usted mencionó de que tal vez pudiera convenir una autoridad central mayor y que no estuviera organizado esto - como usted dijo- como convenga, no lo sé.

Entonces, desarrollo de puerto especializado a las producciones de importación y exportación de las respectivas zonas y la ley orgánica del ministerio.

Gracias, Presidente.

El señor **DÍAZ** (Presidente).- Tiene la palabra el diputado señor Rodrigo González.

El señor **GONZÁLEZ** (don Rodrigo).- Señor Presidente, quiero saludar a la ministra y a las autoridades del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones presentes.

El informe que nos ha entregado la ministra es gigante, de una complejidad enorme, de una magnitud que debemos aquilatar a fondo y estudiar para poder hacer todas las preguntas que necesitamos, que son muchísimas.

Quiero centrarme en un comentario. Respecto de la lámina sobre el diagnóstico de los puertos privados, me impresionó

su grado de autocrítica o el nivel crítico del análisis de la situación de los puertos privados y de cómo eso nos amenaza. Me refiero a la lámina en la que ustedes hablan de asimetría entre puertos públicos y privados. Si uno mira el conjunto de deficiencias que tiene esta parte tan importante de nuestro sistema portuario, son tremendas, amén de la amenaza que eso significa para el Estado: por ejemplo, insuficiente protección de los usuarios ante los riesgos de abuso de posición dominante; uso extensivo e ineficiente del borde costero; proliferación de instalaciones portuarias que han afectado la sostenibilidad de nuestras bahías; concentración y uso intensivo de instalaciones portuarias y demandas por infraestructura complementarias, que las está asumiendo el Estado, cuando, en realidad, mucho eso podría asumirlo el sector privado; actores que toman ventaja de las brechas regulatorias existentes, etcétera. Prácticamente, lo que estamos diciendo ahí es que el sistema de puertos privados no está regulado, que las empresas hacen lo que quieren a su propia voluntad y que el Estado no está presente y no ha cumplido su función.

Entonces, quiero saber, ¿desde cuándo tenemos ese diagnóstico? ¿Qué hemos hecho para resolver esos problemas? ¿Cuánto tiempo más vamos a esperar para comenzar a resolverlos? Por último, ¿habría disponibilidad del gobierno para empezar a legislar en esa materia? Se lo pregunto, porque los diputados presentes estamos muy disponibles para que empecemos a legislar, porque por ahí se drenan una tremenda cantidad de recursos nacionales. No sabemos si las autoridades aduaneras, las autoridades regulatorias están regulando cuánto sale de recurso minero y de otros recursos que no están suficientemente regulados, y cuánto está perdiendo el pueblo chileno, el Estado chileno.

En la lámina no hay nada sobre, por ejemplo, la situación de los trabajadores del sector. Pienso que sería importante considerar dentro del diagnóstico, habría que incorporar al

diagnostico la situación de los trabajadores, porque, a diferencia de este diagnostico, hay otro bastante más desarrollado, incluso, de un mayor grado de satisfacción y de visión menos critica sobre lo que ha pasado en el sector estatal.

La ley que regula el sistema estatal habría sido una ley que tiene un balance positivo y que los controles están en general funcionando relativamente bien; que el sector estatal se ha desarrollado bien y que hay algunas correcciones que hacer.

Entonces, quiero preguntar sobre esta relación entre el sector privado y el sector estatal. Le recuerdo que la Cámara de Diputados aprobó, el 16 de octubre de 2018, -usted estaba presente- la resolución N° 365, por amplia mayoría, salvo un voto, mediante la cual le propuso al gobierno de Chile y, por supuesto, al Estado, un conjunto de propuestas en un ámbito bien acotado, que no toma en cuenta el conjunto del modelo, pero que sí podría encontrar soluciones en un campo específico, y la verdad es que desde ese mes de octubre a la fecha, abril de 2019, no hemos tenido ninguna respuesta.

Entonces, quiero saber si el gobierno de Chile está disponible para responderle a la Cámara de Diputados en relación con ese proyecto de acuerdo, que plantea puntos clave, que no están asumidos con suficiente criticidad, como lo está en relación con los puertos, sobre el funcionamiento de la ley N° 19.040, la denominada ley de puertos.

Bueno, esa ley -a juicio nuestro- tiene también muchos puntos críticos en relación con cómo se ha abordado el tema de la relación ciudad-puerto, cómo es la relación con los trabajadores al interior del sistema portuario, cómo funciona la autoridad portuaria, cómo es la relación con el municipio o con los municipios, cómo han funcionado los consejos ciudad-puerto; es decir, hay un conjunto de propuestas sobre las cuales no ha habido respuesta, con un diagnóstico bastante más crítico que el que observamos en su proposición.

La pregunta es, en relación con esta propuesta, si existe la posibilidad de que el Ministerio de Transportes nos dijera cuándo nos va a contestar. En primer lugar, si nos va a contestar y, en segundo lugar, cuándo nos va a contestar.

En cuanto a las deficiencias que allí se establecen del sistema portuario nacional, respecto del cual lo que decimos es que hay que reformularlo completamente, por ejemplo, en la relación con los trabajadores o, como decía el diputado Andrés Celis, respecto de qué leyes está pensando el gobierno que vamos a hacer.

Me interesa saber cuáles serían las modificaciones que requeriría hoy el sistema estatal, de acuerdo a la postura que tiene el gobierno, para que las podamos contrastar con lo que nosotros podamos deducir de la información que usted nos entregó, a fin de poder establecer un diálogo.

Lo que le quiero pedir a la ministra es que podamos establecer un diálogo con el ministerio, hacer las preguntas que deriven de esta intervención y que podamos tener, de parte del ministerio, una respuesta. Ello, porque el mandato que tiene la comisión es precisamente evaluar esa ley de puertos y hacer propuestas. Es más, la diputada María José Hoffmann y todos los diputados dijeron que quieren tener nuevas propuestas, y apoyar y colaborar con la modernización, la mayor eficiencia y la solución de los problemas en temas portuarios.

Por tanto, me interesa saber cuál es el diagnóstico de las principales deficiencias que tiene el sistema estatal, para contrastarlas con la visión que tenemos y así poder empezar a trabajar en todos los aspectos: en sostenibilidad, en logística, en desarrollo de ciudad-puerto, en autoridad portuaria, con la finalidad de comenzar a trabajar en una nueva legislatura.

He dicho.

El señor **DÍAZ** (Presidente).- ¿Habría acuerdo para prorrogar la sesión en 10 minutos?

**Acordado.**

Tiene la palabra el diputado Diego Ibáñez.

El señor **IBÁÑEZ**.- Señor Presidente, saludo a la ministra y agradezco su presentación, así como el incorporar la invitación a todos los diputados para que estemos a disposición de la información.

Considero importante incorporar los resultados de la mesa de trabajo que se tiene con los trabajadores portuarios. Sería interesante también acoplar instancias de trabajo, a propósito de que la comisión investigadora, como bien decía la diputada María José Hoffmann, también sugiere, que esas sugerencias, que son de un Poder del Estado, que también sean consideradas como un criterio a la hora de construir estos acuerdos con los trabajadores portuarios.

Respecto del control del Estado sobre las concesionarias, que es el gran debate que emana finalmente del paro portuario en Valparaíso, me interesa saber cuál es el análisis particular que están haciendo y los plazos en los que esperan tener una respuesta.

He dicho.

El señor **DÍAZ** (Presidente).- Tiene la palabra el diputado Osvaldo Urrutia.

El señor **URRUTIA** (don Osvaldo).- Señor Presidente, todos sabemos que la capacidad portuaria de Chile tiene un límite. Si tuviéramos que medir la capacidad de todos los puertos sabemos que hay un límite en la capacidad de transferencia de carga.

La demanda, que está muy relacionada con el aumento del crecimiento del país, va a generar en algún momento una

estrechez. Cuando crecíamos a tasas muy bajas, ese plazo, para tener mayor capacidad portuaria, se prolongó.

Hoy, todas las proyecciones, tanto del Banco Central como de otros organismos, dicen que Chile va a crecer a tasas muy superiores, cercanas al 4 por ciento. Eso significa que el plazo en el cual a nosotros se nos va a producir una estrechez en nuestros puertos, se va a acortar.

¿Cuál es la estimación que tiene hoy el Ministerio de Transportes respecto de los puertos de la zona central, Valparaíso y San Antonio, y cuándo va a ser urgente tener disponible esa capacidad portuaria?

He dicho.

El señor **DÍAZ** (Presidente).- Señora ministra, a continuación le haré algunas preguntas y si no alcanza a contestarlas, tendrá la posibilidad de hacerlo por escrito.

Agradezco su completa presentación porque da cuenta del desafío que tenemos por delante. Creo que tiene una serie de aristas muy importantes, por lo que vamos a requerir que nos pueda acompañar en otras sesiones y que parte de su equipo participe en todas, en la medida de lo posible.

Los temas son los siguientes:

Alcalde a los directorios.

Relación ciudad-puerto, como una de las tareas del ministerio. Considero que esta es una tarea no lograda, y no lo digo solo de esta cartera ni de este gobierno. Es cosa de ver la ciudad de Valparaíso o lo que está pasando en San Antonio, donde transitan 4.000 camiones diarios, lo que hace que el acceso colapse. Esto genera preocupación, porque viene la renovación o el fin de la licitación de la Ruta-78 y, tal como usted lo dijo, nos preocupamos de los puertos, pero no respecto de todo lo que está detrás de ello.

Autoridad portuaria. En este punto, creo que efectivamente el modelo de autoridad portuaria por empresas no da, porque no hay una mirada holística o global.

Tren rápido y corredores bioceánicos, tal como Agua Negra y Las Leñas.

Estoy de acuerdo en que se acompañen las mesas de trabajo, tal como lo expresó el diputado Diego Ibáñez.

Asimismo, me interesa saber si el Conalog está mirando la dimensión completa de esto, es decir, incluida la ciudad, porque eso es lo que nos preocupa. Al respecto, usted dijo que San Antonio va a tener una inversión monumental, y si bien quiere esa inversión, ¿está preparado para recibirla? Y no me refiero solo a las rutas, sino también al puerto y, por ejemplo, con el dragado, que hoy está afectando a los pescadores artesanales porque el material se está volcando dentro de las 5 millas, lo que tiene un impacto social.

La empresa portuaria de San Antonio hizo compromisos respecto de Puertecillo, los que hasta el día de hoy nunca cumplió. Entonces, con miles de compromisos incumplidos me gustaría saber cómo se incardina la relación ciudad-puerto, sobre todo si tenemos conciencia de que va a ser cada vez menos intensiva en mano de obra y, por tanto, no va a ser ese su pago, por decirlo así, a la ciudad que lo alberga, sino que debiese ser otro.

Tiene la palabra, señora ministra.

La señora **HUTT**, doña Gloria (ministra de Transportes y Telecomunicaciones).- Señor Presidente, intentaré responder todas las preguntas.

Quiero partir con tres conceptos que me parece importante establecer como marco.

Cuando uno mira qué es lo que ha pasado y por qué, por ejemplo, en la logística, o por qué se desarrollaron puertos privados, y en forma un poco inorgánica con los puertos estatales, de alguna forma, quiero exculpar a quienes estuvieron a cargo en las épocas anteriores, porque esto está pasando en casi todos los sectores.

Mientras los recursos no son escasos, no hay mucha regulación. El problema empieza a aparecer cuando los recursos no alcanzan para todo lo que uno quisiera y utilizarlos libremente. Esto nos está pasando en todo; en la vialidad, en las calles con las bicicletas, en el espectro radioeléctrico en las telecomunicaciones, porque mientras había suficiente espectro, este se repartía, pero ahora ya no alcanza, por lo que tengo que recuperarlo porque es un bien nacional de uso público y tomar decisiones respecto de cómo asignarlo.

Parte de la forma cómo se ha desarrollado tiene que ver con eso; con que no había esta sensación de recurso escaso, que ahora sí lo hay. Entonces, cambia el escenario, y lo hace porque la demanda sobre ese recurso escaso aumenta mucho más. Por tanto, se dan las dos cosas: hay un recurso que no alcanza para todos por igual, pero fuera de eso existe una proyección de crecimiento, y segundo, como cosa marco que quiero establecer es el tema laboral, que me parece crítico porque es uno de los cambios fundamentales o impactos importantes que puede tener el desarrollo portuario por su nueva configuración.

El tercer punto marco tiene que ver con la concentración de la industria, que requiere una supervisión más intensa, justamente en la búsqueda de eficiencia, lo que están haciendo las líneas navieras es unirse. Se unen y hay dos o tres grupos que son los que representan el 90 por ciento del movimiento de carga. Esos son grupos que tienen puertos en

distintas partes, tienen líneas y operan de manera bastante eficiente. En el caso de Dubái, por ejemplo, ellos tienen Ecuador, Perú y, ahora, Chile. Eso tiene algunas cosas positivas, porque quiere decir que ponen en la línea de sus barcos grandes a los puertos chilenos. Esa es la parte buena. La parte que podría cuestionarse es si efectivamente van a hacer eso o van a llegar hasta Callao y después van a ser alimentadores con Chile por los volúmenes de los mercados.

Esas tres cosas me parece que son como bien estructurales y a las que hay que ponerles atención.

Respecto de la pregunta del diputado Romero, ¿complemento o competencia? Creo que hay de los dos. En general, hay algunos que se complementan porque dan servicio y cuando no alcanza la capacidad de uno el otro está disponible y en ese caso funcionan como un sistema; en otros casos, compiten. También compiten cuando no están todos a capacidad y entonces tratan de captar clientes. Gana el cliente, porque lo captan por mejor tarifa. De repente es bueno que exista esa competencia.

Al diputado señor Osvaldo Urrutia, puedo decirle que los proyectos ferroviarios para los dos puertos, plazos expectativas, esos son claves. No se podría pensar en un desarrollo portuario de la escala que se está pensando, por ejemplo, para San Antonio o para Valparaíso sin una conexión ferroviaria. Eso es necesario hacerlo. Es uno de los proyectos claves de Conalog. En Conalog se está mirando el conjunto del puerto con su conexión ferroviaria. No podríamos separarlo porque no habría capacidad de carretera que resista los volúmenes que se espera transportar en el puerto de gran escala. Además, esto incluye un sistema portuario. Estamos hablando de San Antonio y de Valparaíso. Por lo menos la recomendación que nosotros hacemos, y lo que el Ejecutivo ha tomado como decisión, es sacar adelante el terminal 2; es avanzar en la inversión de Valparaíso, no permitir que

Valparaíso se atrofie como puerto, porque no tiene la capacidad en forma oportuna. Eso está considerado dentro de la planificación.

Los plazos todavía no los sabemos, pero este viernes tenemos bilateral con el Presidente y, a lo mejor, tenemos alguna novedad, porque siempre depende de la plata.

No hay duda de que es necesario, pero tenemos que ver en qué forma se hace.

El diputado señor Saavedra me consultaba cómo ser más eficientes.

La planificación estratégica integrada me parece que es de todas maneras necesaria, y en los índices de congestión efectivamente existen índices diferentes de medición de congestión, y creo que allí se puede hacer algunas mediciones. Hay algunos índices definidos, por ejemplo, en los reglamentos, los cuales podríamos perfeccionar a índices internacionales.

La autoridad portuaria ordenadora me parece que es un elemento de la institucionalidad que deberíamos perfeccionar.

La diputada María José Hoffmann me consultaba sobre las prioridades que se dan en los trece puntos. Es la pregunta del millón, porque son todos súper importantes. Pero hay algunos que tienen que ver también con institucionalidad, con coordinación, con ordenamiento, con digitalizar, lo que nos ayudaría también a mejorar capacidad. No todo es capacidad física, sino que también podemos mejorarla con mejoras operacionales. Creo que eso es uno de los focos.

En cuanto a información, todavía tenemos muchas dudas de información, hay muchos vacíos de información. En Chile no hay una matriz origen destino de carga.

Sabemos qué carga se mueve de un puerto a otro, por lo menos qué entra y qué sale de cada puerto; sabemos cuánta carga o cuántos camiones pasan por las plazas de peaje, pero no tenemos una matriz que diga esta carga va desde este punto a este otro punto y su volumen.

El señor **KUSCHEL**.- Disculpe, en las ciudades se hace eso para dimensionar las demandas y se viene haciendo desde hace varias décadas.

La señora **HUTT**, doña Gloria (ministra de Transportes y Telecomunicaciones).- Sí, exactamente. Existen técnicas para eso.

La última matriz origen destino calibrada para Chile es del 2008.

Estamos haciendo el esfuerzo de construir esta matriz origen-destino. Es indispensable saber cómo se mueve la carga para dimensionar la infraestructura de soporte y hacer las proyecciones principalmente porque son distintos productos.

El señor **URRUTIA** (don Osvaldo).- Perdón, señora ministra. Hay algunas empresas portuarias, como la de Valparaíso, que tiene sistema de trazabilidad de la carga. ¿Eso sí lo sabe?

La señora **HUTT**, doña Gloria (ministra de Transportes y Telecomunicaciones).- Claro, pero digo a nivel de país.

Algunas cadenas logísticas son más trazables. Por ejemplo, si se dice la Ruta de los Salmones, la Ruta de la Madera, se puede más o menos anticipar. Pero las manufacturas, por ejemplo, y todos los productos que la gente importa, las compra por internet que llegan a distintos lugares, eso no sabemos cómo se moviliza. Además, nos agrega otra cosa, que es lo logístico urbano, porque esto llega a los puertos pero después hay que repartirlo en la ciudad. Entonces, hay otro componente.

Después, la visión social. Me parece indispensable. No se podría pensar en sacar adelante un proyecto sin participación de la comunidad.

Cada vez las personas son más sensibles a los impactos de las grandes obras y la integración con una visión social es necesaria. Eso es parte de los proyectos y no tendría ningún sentido no considerarlo.

Después, respecto al PP world, que es dueño de Callao y tiene una operación también en Ecuador, mi mirada es más optimista. Debo pensar que ellos como operan barcos grandes, líneas y rutas grandes de largo alcance, es probable que lleguen con naves grandes. Eso hace que la demanda por eficiencia sea muy fuerte y, también, voy a especular, pero pienso que un operador de ese tamaño está haciendo una apuesta probablemente anticipándose al puerto de gran escala y posiblemente entra por puerto central para prepararse para que cuando se licite el puerto grande, ellos ya estén aquí y dejen el puerto que tienen actualmente y se cambian al otro. Pienso que puede ir por allí su estrategia. No lo he validado con ellos, no lo hemos conversado, pero podría ser.

El señor **CELIS** (don Andrés).- Perdón, señor Presidente, ¿me permite complementar?

El señor **DÍAZ** (Presidente).- Tiene la palabra su señoría.

El señor **CELIS** (don Andrés).- Señor Presidente, complementaría, para la tranquilidad de la diputada María José Hoffmann, potencialmente PP World tiene obligaciones contractuales que hereda las restricciones contractuales que tenía el concesionario original. Entonces, ahí hay una señal de tranquilidad muy grande para el servicio público. Esa es una de las gracias de los puertos estatales, que tienen obligaciones de servicio público contenidos en los contratos.

Entonces, sería un poco difícil que el concesionario nos arbitrara respecto de Callao, por ejemplo, en la operación del terminal o de inversión de infraestructura. Eso como un elemento y, lo otro, es que además es un contrato que está en una fase tardía, pero en su recta final. Entonces, grandes inversiones en infraestructura ya no les quedan. El contrato termina el 2025, a menos que él ejerza una opción de una inversión adicional para alargar el contrato cinco años. Tenemos el desafío de puerto a gran escala, lo que es un incentivo para mantener su terminal competitivo.

El señor **DÍAZ** (Presidente).- Tiene la palabra la señora ministra.

La señora **HUTT**, doña Gloria (ministra de Transportes y Telecomunicaciones).- Señor Presidente, el diputado Andrés Celis hablaba del crecimiento de la región de Valparaíso y de la necesidad de modernizar Valparaíso y San Antonio. Aquí, hay como un quiebre en los sistemas portuarios en general, por lo que es la oportunidad de hacer esta revisión. No es el único país enfrenta estos cambios. Entonces, hay una oportunidad de incorporar visiones de desarrollo portuario distintas. También la tecnología y la digitalización abren campos que no existían hasta el momento, y que nos permiten ser más eficientes.

El diputado Renzo Trisotti hablaba de los plazos de concesión y desarrollo regional y cómo asegurar la visión local. Es un desafío que me parece que no está completamente resuelto, y tiene que ver con las decisiones que toman los directorios. Aquí, sí se puede poner a los directorios algunos requisitos de participación local, de gestión local y de interacción con las comunidades.

Hay puertos que operan en otros lugares, en que el directorio va una vez cada varios meses a ese lugar, y sesiona en

Santiago. Entonces, sí hay un componente de contacto directo que se podría poner como exigencia.

Respecto de cómo generar más inversión, es uno de los desafíos más grandes. Siendo eficientes, probablemente.

La inversión va a venir en la medida en que haya demanda suficiente, pero que también tengamos la capacidad de respuesta y no trabar esas inversiones.

El diputado Kuschel pregunta si la ley orgánica facilitaría estos trabajos o la definición de la institucionalidad.

Tal vez sí, pero me imagino que sacar adelante una ley orgánica con una nueva estructura del ministerio podría tomar una cantidad de tiempo que no tenemos. No es que no queramos, porque me encantaría que tuviéramos una ley orgánica y una planta definida, etcétera, pero por algo el ministerio, desde 1974, no ha podido más que tener la ley orgánica que tiene.

Hemos trabajado mucho con decretos, hemos armado una estructura usando decretos, y no veo mucho espacio para dedicarnos a esa tarea, teniendo tantas urgencias encima. Tenemos todavía muchas cosas que resolver que afectan a la gente directamente.

Respecto de una autoridad portuaria, es uno de los temas que se puede aterrizar como propuesta institucional, definiendo los roles.

El diputado González preguntaba sobre el diagnóstico y qué se ha hecho. Se ha avanzado en la medida en que esto se ha ido haciendo más crítico. Por eso hacía la aclaración. Si no se hizo antes posiblemente no es por falta de voluntad, sino porque no estaba la presión o no había evidencia de una cosa que venía con urgencia. Esto se vino encima en el mundo. El auge del comercio exterior, las compras por internet, por ejemplo, ha generado un quiebre en las tendencias del movimiento de carga.

En cuanto al oficio, lo contestamos, pero solo los temas que son de nuestra competencia. No lo contestamos completo porque, por ejemplo, tenía temas tributarios, y no tenemos cómo contestar.

Sobre la disponibilidad del gobierno para legislar, no puedo responder sola, pero reconozco que hay temas que revisar. El tiempo que lleva la ley de Puerto revela que es necesario al menos darle una mirada, ver qué cosas han funcionado y qué podemos mejorar. Sin duda, hay una oportunidad de mejora.

El diputado Ibáñez consulta sobre la integración de la mesa con trabajadores. Aclaro que esta mesa es también con el Ministerio del Trabajo. Ya están programadas las sesiones para seguir avanzando y debemos tomar el acuerdo con los integrantes de esta mesa para estar todos dispuestos a lo que nos piden.

En relación con las concesionarias, es algo que vale la pena revisar, en el sentido de que los contratos de concesión a mi juicio podrían tener algunas cláusulas que permitan al Estado un poco más de gestión en algunas situaciones, porque me parece que están deficitarias.

También se consulta sobre alcaldes en directorios. Sé que es una aspiración importante, pero no es legal. En este momento los alcaldes no pueden ser parte de los directorios. A veces tengo algunas dudas por las implicancias de que un alcalde sea parte de un directorio. Por ejemplo, podría ser parte del grupo de planificación. Es algo que se puede discutir más. Nosotros no lo hemos profundizado más allá de ver qué posibilidades reales habría o no.

El señor **SAAVEDRA**.- Deje registrado: un representante del municipio.

La señora **HUTT**, doña Gloria (ministra de Transportes y Telecomunicaciones).- Claro, podría ser un director propuesto por el municipio.

Entiendo la necesidad de incorporar la visión del municipio, pero el alcalde, como autoridad política local, tal vez podría generar una distorsión en el gobierno corporativo.

Una de las gracias de este sistema es que es de las pocas políticas públicas que ha ido avanzando a través de los gobiernos. Es como Metro. El desarrollo ha tenido continuidad y en parte ha sido porque han tenido cierta independencia estos gobiernos corporativos.

Sobre la relación ciudad-puerto, está constituida la mayor parte de los consejos de ciudad-puerto. Están establecidos por ley. En la presentación se observa el *link* del reglamento.

Respecto del tren rápido, es una necesidad bastante evidente. Los corredores bioceánicos, sin duda. Hay algunos corredores que tienen vocación y posibilidad, otros no, relacionados con cadenas logísticas bien concretas. Este tema se puede aterrizar un poco más, con números y con datos sobre qué inversiones se requerirían y cuáles tienen un potencial.

En cuanto a que Conalog se relacione con los temas de ciudad, lo compartimos totalmente.

El señor **DÍAZ** (Presidente).- Muchas gracias, señora ministra. Agradecemos su exposición y sus respuestas.

Propongo invitar para la próxima sesión al ministro de Hacienda y al ministro de Obras Públicas.

El señor **GONZÁLEZ** (don Rodrigo).- Señor Presidente, solicitemos al Secretario que obtenga la respuesta, porque no ha llegado.

El señor **DÍAZ** (Presidente).- Por haber cumplido con su objeto, se levanta la sesión.

*-Se levantó la sesión a las 20.20 horas.*

ALEJANDRO ZAMORA RODRÍGUEZ  
Redactor  
Jefe Taquígrafos Comisiones

