

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 5° celebrada el miércoles 17 de abril de 2019, entre las 18:07 y 18:54 horas.

SUMA

1.-Asistió el Subsecretario de Hacienda señor Francisco Moreno Guzmán, a fin de que se refiera 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, Hugo Gutiérrez, María José Hoffmann, Carlos Kuschel, Leonidas Romero, Gastón Saavedra, Víctor Torres, Renzo Trisotti y Osvaldo Urrutia.

Asistió en calidad de invitado el Subsecretario de Hacienda señor Francisco Moreno Guzmán.

Actuó como abogado secretario, el señor **Carlos Cámara Oyarzo**, como abogada ayudante **Fabiola Urbina Rouse** y como secretaria ejecutiva **Maribel Camprubi Labra**.

CUENTA

El señor Secretario Abogado de la Comisión dio cuenta de la recepción de los siguientes documentos:

1.-Carta del director Ejecutivo del Sistema de Empresas (SEP), Javier Bosch Mitjans, por cual se excusa de asistir a esta sesión por compromisos contraídos con anterioridad en cumplimiento de las funciones del sistema de empresas.

2.- Comunicación del señor Ministro de Obras Públicas, señor Juan Andrés Fontaine, mediante la que indica que no podrá asistir a la comisión por incompatibilidades de agenda.

3.- Solicitud del Vicepresidente del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo, don Rafael Durán Sanhueza, por la cual pide ser recibido

por la comisión con objeto de dar a conocer un borrador de ley general a nivel iberoamericano, sus aspectos laborales, tributarios y ciudad experiencia comparada, elaborado en conjunto con el comité Interamericano de Puertos de la OEA.

ACUERDOS

No hubo.

ORDEN DEL DÍA

La exposición del invitado 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, quedan consignados 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.¹

Por haberse cumplido con el objeto de la presente sesión, se levanta a las 18:54 horas.



CARLOS CÁMARA OYARZO
Abogado Secretario de la Comisión

¹ Además se encuentra disponible el registro de audiovisual de esta sesión en el siguiente link:
<https://www.youtube.com/embed/QBPf7w0zJnQ>

**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 4ª, celebrada en miércoles 17 de abril de 2019

VERSIÓN TAQUIGRÁFICA

Preside el diputado señor Marcelo Díaz.

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

Concurre como invitado el subsecretario de Hacienda, señor Francisco Moreno.

TEXTO DEL DEBATE

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

El acta de la sesión 3ª se declara aprobada.

El acta de la sesión 4ª queda a disposición de las señoras diputadas y de los señores diputados.

El señor Secretario dará lectura a la Cuenta.

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

El señor **DÍAZ** (Presidente).- Sobre la Cuenta, ofrezco la palabra.

Ofrezco la palabra.

Señores diputados, propongo reiterar la citación al ministro de Obras Públicas y al director ejecutivo del Sistema de Empresas Públicas.

Señor Secretario, ¿el director general de Directemar viene?

El señor **CÁMARA** (Secretario).- Señor Presidente, por conversaciones telefónicas no estaba claro si venía, pero, en definitiva, no viene a la sesión.

El señor **DÍAZ** (Presidente).- Estamos esperando al ministro de Hacienda y si no al subsecretario.

Propongo reiterar las citaciones al ministro de Obras Públicas, al director ejecutivo del SEP y al director general del Territorio Marítimo y Marina Mercante.

¿Habría acuerdo?

Acordado.

Si no pudiera venir, en su defecto al ministro de Hacienda.

¿Habría acuerdo?

Acordado.

En nombre de la comisión, agradezco la asistencia del subsecretario de Hacienda señor Francisco Moreno. De todas maneras, si el ministro no viene, la comisión ha acordado citarlo.

Antes de ofrecer el uso de la palabra al señor Moreno, quiero hacer una propuesta de trabajo.

Como se trata de una comisión especial investigadora que no tiene por objeto indagar eventuales irregularidades sino evaluar el funcionamiento de una ley, y como nos quedó muy

claro en la exposición de la ministra de Transportes, que es de enorme complejidad y muy amplio, propongo armar un pequeño equipo técnico que acompañe el trabajo, capítulo por capítulo, para preparar un borrador de conclusiones. Tal como se había dicho, lo ideal sería llegar con una suerte de anteproyecto de ley que pudiéramos entregarle al Ejecutivo para que se haga cargo de estas dimensiones.

¿Habría acuerdo para esta fórmula de trabajo?

Tiene la palabra el diputado Osvaldo Urrutia.

El señor **URRUTIA** (don Osvaldo).- Señor Presidente, ¿la idea es que ese pequeño comité -como usted lo ha llamado- sea permanente y asista a todas las sesiones?

El señor **DÍAZ** (Presidente).- No necesariamente tiene que asistir, sino que en paralelo acompañe nuestro trabajo. Hablé con la ministra de Transportes, quien tiene la disponibilidad de destinar a algún funcionario de su equipo a trabajar en ese comité.

El señor **URRUTIA** (don Osvaldo).- ¿Cómo se integraría este comité?

El señor **DÍAZ** (Presidente).- Con los nombres que nosotros propongamos, más algunos asesores de la ministra de Transportes, quienes irían trabajando en este tema. Por ejemplo, hay una mesa de trabajo en el Ministerio de Transportes.

Segundo, la ministra planteó algunas cosas acá que creo todos compartíamos, por ejemplo, la necesidad de revisar las facultades del Estado en materia de los contratos de concesiones.

Tercero, la ministra planteó que efectivamente había dispersión en materia de autoridad portuaria. No creo que le corresponda a ella, sin embargo, tenemos al

subsecretario acá para preguntarle por el tema de la tasa portuaria. Por ejemplo, algunos hemos planteado la necesidad de que haya representación de los alcaldes o la presencia de ellos mismos en los directorios de las empresas y la ministra manifestó cierta disposición.

Entonces, la idea es que ese equipo, que va a tener acceso a las actas de la comisión y puede seguirlas de manera telemática o remota, prepare propuestas de cambio legislativo en estos cuatro componentes del plan de trabajo para que, al final, en las dos o tres sesiones que destinemos a sancionar, nosotros revisemos las propuestas concretas.

El señor **URRUTIA** (don Osvaldo).- Mi duda es cómo se va a integrar y cuántas personas participarán en el comité.

El señor **DÍAZ** (Presidente).- Propongo que no sean más de cinco o siete personas.

Quiero proponer a Álvaro Díaz, que estuvo en Comisión Estrategia 2030 de Puertos y su Logística; a Andrés Pascal Allende, que ha hizo una investigación respecto de la dimensión laboral de la evolución portuaria, junto con otro profesional.

La ministra ha propuesto dos nombres y estamos abiertos a otras propuestas.

El señor **URRUTIA** (don Osvaldo).- Propongo que haya cierta equiparidad política en el comité. Si vamos a tener seis asesores, que sean tres y tres, de acuerdo con las bancadas de gobierno y de oposición; para que haya equilibrio.

El señor **DÍAZ** (Presidente).- Muy bien. Lo haremos de aquí a la siguiente sesión. Si alcanzamos a hacerlo al final de esta sesión, sería mucho mejor.

Tiene la palabra el diputado Gastón Saavedra,

El señor **SAAVEDRA**.- Señor Presidente, estoy de acuerdo con lo que usted plantea respecto de la integración del comité técnico-político, donde el principio básico es el equilibrio. Lo digo para que nadie quede molesto respecto del acuerdo, porque lo que estamos buscando, con la perspectiva de los 25 años que va a cumplir la ley, es tener una ley que integre al país.

Por lo tanto, mi propuesta es que esta comisión técnica no solo se concentre en la ley, sino también en ver cómo las diferentes regiones del país han ido adquiriendo desarrollo, cuáles son las virtudes que tiene, las potencialidades, las fortalezas y las debilidades que tienen, porque algunas regiones no tienen ninguna posibilidad de transformarse en una ciudad puerto, más allá de que estén en el borde costero. Entonces, sugiero que se incluya una visión regional en esta nueva ley de puerto que el país tiene que darse.

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

El señor **URRUTIA** (don Osvaldo).- Quiero decir algo adicional sobre el nombramiento de los integrantes del comité. Propongo que sea técnico y no técnico-político. Lo que necesitamos, por la complejidad de la ley que queremos proponer, es que sean personas que tengan experiencia portuaria. No necesitamos políticos, porque esa parte política la podemos suplir perfectamente quienes estamos aquí.

El señor **DÍAZ** (Presidente).- Así es. El equipo que creemos tiene que ser técnico. Incluso, debe ser capaz de ir avanzando en propuestas normativas.

Si queremos entregarle al gobierno un proyecto de nueva ley de Puertos tenemos que llegar con un anteproyecto lo más acabado posible.

Creo que todos quedamos con la sensación, por lo que nos transmitió la ministra, de que hay disponibilidad y necesidad de hacer estos cambios, pero hay múltiples propuestas. Por ejemplo, desde el ministerio del mar, materia de autoridad portuaria, hasta revisar nuestra legislación y concentrar las facultades en materia portuaria en una autoridad ya existente. Esas son las cuestiones que tenemos que debatir.

También tenemos discutir un plan estratégico de desarrollo portuario vinculante, con participación de la sociedad civil, que tiene que ver con lo que dice el diputado Saavedra, porque también dice relación con el desarrollo de las regiones, con la dimensión laboral, desde la precariedad laboral hasta la automatización y robotización de los puertos; la relación ciudad-puerto, que no solo tiene que ver con los alcaldes sentados en los directorios, sino con cómo se armoniza la relación ciudad-puerto desde el punto de vista logístico, más allá del frente de atraque; la facultad de la autoridad portuaria sobre los concesionarios o respecto de los contratos de concesión; la regulación de los puertos privados, que no existen hoy día en Chile. Me quedo con esos temas. Los otros están en el programa que aprobamos por unanimidad.

Entonces, ojalá nos pongamos de acuerdo de aquí al término de la sesión para ponerlo en marcha. Así puedo informarle a la ministra que nos hemos puesto de acuerdo.

Tiene la palabra el diputado Hugo Gutiérrez.

El señor **GUTIÉRREZ** (don Hugo).- Señor Presidente, me parece muy importante y pertinente la creación de un *petit* comité. Sería interesante que también formaran parte de él los trabajadores, pues en materia de precariedad laboral y una serie de otras temáticas es esencial escuchar su voz, sobre todo porque ellos han avanzado en bastantes propuestas

legislativas, que podrían ser incorporadas dentro del análisis que haga el comité.

El señor **DÍAZ** (Presidente).- Tengo una duda al respecto. Los trabajadores están invitados de manera permanente a la comisión. Vamos a escucharlos en un capítulo completo, y antes de presentar cualquier proyecto vamos a esperar los resultados de la mesa técnica que tiene el Ministerio de Transportes. Por lo tanto, creo que el *petit* comité tiene que ser de no incumbentes, es decir, de técnicos que hayan trabajado en temas portuarios, en temas logísticos, que luego nos hagan entrega de la información, de modo que nosotros hagamos el cruce de las variables políticas, sociales, económicas, laborales, territoriales, porque esa es nuestra pega. Sin perjuicio de que ellos están permanentemente invitados a esta comisión investigadora.
¿Habría acuerdo?

Acordado.

Tiene la palabra el diputado Rodrigo González.

El señor **GONZÁLEZ** (don Rodrigo).- Señor Presidente, veo difícil la creación del *petit* comité de tres integrantes por lado, debido a la cantidad de ámbitos que hay que abordar. Por la complejidad del tema va a requerir distintos tipos de especializaciones. El ámbito del trabajo por sí requiere un pequeño comité. En el tema de ciudad puerto tal vez podríamos formar un grupo para que haya la posibilidad de un enriquecimiento en relación con los tres o cuatro temas centrales que nos vamos a preocupar, para tener una legislación y una institucionalidad. Quizás en cada uno de esos aspectos deberíamos constituir un equipo con competencias, donde respecto del tema de la relación ciudad-puerto haya algunos especialistas; el tema logístico es una especialidad completa. No vamos a encontrar a nadie que maneje el conjunto de los temas.

Entonces, si bien es buena la idea de tener equipos técnicos, tal vez sería mejor constituir tres o cuatro equipos técnicos en relación con áreas específicas donde queremos tener propuestas, para después refundirlas en una síntesis final que va a ser la propuesta legislativa de institucionalidad que queremos para el país.

El señor **DÍAZ** (Presidente).- Voy a proponer una solución ecléctica, como suele decirse en derecho.

Insisto, voy a proponer el nombre de Álvaro Díaz, porque creo que está en condiciones de abordar la cadena de temas, pero quizás otros no puedan hacerlo. Tampoco tienen que ser siempre los mismos. Las propuestas deben ser según los temas que vayamos abordando. Son cuatro capítulos.

Si el diputado Urrutia plantea algo que tiene que ver con eficiencia, y son trece, no tiene sentido; si son muchos, no tiene sentido. Deja de ser un equipo que nos va a ayudar a alivianar la carga y a seguir avanzando en el trabajo. No olvidemos que hemos "perdido", porque no ha sido culpa nuestra, cuatro sesiones de trabajo, un mes completo, entre la ausencia de invitados y otros problemas, y la semana distrital de por medio.

Sin perjuicio de que usted proponga a alguien, cuando el grupo de trabajo aborde un tema, puede ser reemplazado por otra persona.

¿Habría acuerdo en esa solución?

Acordado.

Les pido que al término de la sesión nos hagan llegar los nombres, y con la venia de la comisión informo a la ministra la conformación de nuestro equipo para que ella ponga su contraparte.

Agradezco a todos su buena disposición y sus aportes.

Tiene la palabra el subsecretario de Hacienda, señor Francisco Moreno.

El señor **MORENO** (subsecretario de Hacienda).- Señor Presidente, por su intermedio saludo a los diputados integrantes de esta comisión investigadora y al personal de la Secretaría Legislativa.

En primer lugar, quiero excusar al ministro de Hacienda, señor Felipe Larraín, por no asistir. Estuvimos desde las tres y media de la tarde hasta las seis en la Comisión de Hacienda de esta misma Corporación, en el proyecto de modernización tributaria, que actualmente está en el Senado. Tenemos dos proyectos que se están viendo simultáneamente: bolsa de productos agropecuarios y el proyecto de reforma a la ley N° 18.045 de los agentes de mercado. Así que esa es la razón por la cual el ministro no está acá. Sin perjuicio de ello, espero serles de utilidad. Espero que lo excusen, como dije en un comienzo.

Desde la perspectiva de Hacienda, quiero hacer una pequeña presentación en relación con la ley N° 19.542, que motiva esta Comisión Investigadora, que moderniza al sector portuario estatal. Como ministerio, solo estamos mencionados en dos artículos, pero hay algunos conceptos que nos gustaría señalar.

Con anterioridad a la ley N° 19.542, el sector portuario estatal se encontraba completamente desactualizado. Entre otros temas, las circunstancias que originaron la necesidad de una modernización fue que el modelo de la época no lograba responder ante el aumento de la capacidad de las naves, la mayor rapidez del flujo de las mercancías, la necesidad de disminuir los tiempos de operación en los puertos y la modernización de la transferencia de carga, entre otros aspectos.

Así, dada la importancia de la actividad portuaria para el desarrollo del país, el proceso de modernización diseñado en 1997, tuvo como ejes principales -como aparece en la

lámina-, primero, la descentralización; segundo, la promoción de la inversión privada en infraestructura portuaria; tercero, mejorar la eficiencia operacional de los terminales, y, por último, la competencia tanto entre puertos como al interior de los mismos.

En resumen, se crearon 10 empresas portuarias autónomas continuadoras de la antigua Empresa Portuaria de Chile, Emporchi, con la responsabilidad de desarrollar la actividad portuaria en sus respectivas zonas, para lo cual se les dotó de autonomía y patrimonio propio.

Cada empresa es dirigida por un directorio sujeto a las reglas de las sociedades anónimas abiertas. El Estado, como propietario de los puertos, se relaciona con los directorios a través del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y el *holding* que constituye el Sistema de Empresas Públicas, SEP.

Cabe destacar que el SEP realiza el control de la gestión de las empresas portuarias respecto del cumplimiento de las metas, a los planes de inversión y, por último, a la supervisión del gobierno corporativo.

En la lista que tuve la oportunidad de revisar en la presentación de la ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Gloria Hutt, señaló esta información sobre las ciudades, el nombre de la empresa y actualmente quién tiene la concesión correspondiente.

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

Durante 2018, las exportaciones a nivel nacional presentaron un aumento de un 11.7 por ciento respecto del año anterior. Solo en exportaciones, la vía marítima sigue siendo la más utilizada, movilizándose un 96.8 por ciento de

carga en toneladas; en valor FOB la participación es de un 88.5 por ciento con 67.363 millones de dólares. Siempre es bueno tener una magnitud de valores del presupuesto del sector público, y el de 2019 en nuestro país llega a los 73.500, para que tengamos algún nivel de comparación con la cifra de los 67.363 millones de dólares.

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

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

A continuación, vamos a ver qué sucede en cada uno de los puertos estatales desde el punto de vista del movimiento de carga.

El 32.85 por ciento del movimiento de carga vía marítima ocurre a través de los puertos estatales. Lidera este *ranking* San Antonio, con un 13.4 por ciento, seguido por Valparaíso, San Vicente y Talcahuano.

De esta forma, las 10 empresas portuarias cuentan con autonomía en su gestión y patrimonio propio, de duración indefinida, y se relacionan con el gobierno a través del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Estas empresas se rigen por la ley N° 19.542 así como las regulaciones aplicables a las sociedades anónimas abiertas.

De hecho, entregan periódicamente los estados financieros a la Comisión para el Mercado Financiero, CMF.

Por ser empresas del Estado, creadas por ley, el Ministerio de Hacienda -y aquí viene nuestro rol- para cada una de ellas, en primer lugar, aprueba su presupuesto anual mediante decreto, de manera posterior a la evaluación que hace este Congreso Nacional; identifica los proyectos de inversión, dispone del retiro de utilidades y autoriza la contratación de deuda.

Es muy importante mostrar en esta comisión aquello que dice relación con el pago de impuestos tanto territoriales como de patentes comerciales a los municipios en cuestión.

Un elemento importante en beneficios asociados a la función portuaria corresponde a los beneficios en recaudación de impuestos. Así, antes de la ley, la empresa estatal se encontraba exenta del pago de estos impuestos, pero ahora existe un beneficio específico en materia de recaudación, tanto para el gobierno central como para el local.

En materia de contribuciones, al 2018, se recaudaron 6.653 millones de pesos, y en patentes comerciales municipales la suma de 2.222 millones.

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

El impacto en materia aduanera.

Uno de los grandes desafíos de la modernización del sector portuario han sido los avances en materia aduanera, en particular, la implementación de procedimientos que faciliten los flujos de comercio sin afectar la adecuada fiscalización y control del Servicio Nacional de Aduanas. Así, en este último tiempo, destaca la interconexión

Aduana-Puerto, la cual permite el control automatizado del ingreso de cargas de exportación a las zonas primarias portuarias a través de la interoperabilidad de los sistemas informáticos de Aduanas y terminales portuarios, lo cual da una mayor trazabilidad a la carga de exportación y, con ello, mejora los datos para una adecuada fiscalización.

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

Estos son, en términos generales, los elementos fundamentales que consideramos como Ministerio de Hacienda en relación con el espacio que tiene la ley N° 19.542.

Por otro lado, debo señalar algo muy relevante, que dice relación con los ingresos a las ciudades de los puertos. Hay una propuesta a ese respecto, por lo cual el encargo del ministro es señalar que en el proyecto de ley de modernización tributaria, dentro de la negociación que hemos sostenido con los diputados no oficialistas, se ha comprometido que a los 30 días de aprobado el proyecto de ley de modernización tributaria, o al 30 de octubre, lo que suceda primero, el gobierno presentará un proyecto de ley, sobre rentas regionales y responsabilidad fiscal regional.

Esperamos tener acceso a las conclusiones de esta Comisión Investigadora, de manera de enriquecer este proyecto de rentas regionales con las medidas que se vayan proponiendo en uno de los acápite de esta comisión.

Por otro lado, y relacionado con el tema portuario, pero también con otros temas de inversión, se ha considerado en este proyecto de modernización tributaria como una medida que será oficializada a través de la indicación correspondiente, que el uno por ciento de la inversión de aquellos proyectos iguales o superiores a diez millones de dólares quede en las regiones. ¿Con qué objeto? Básicamente, para que los gobiernos regionales tengan más recursos, en vista y considerando los procesos de elección de gobernadores regionales que se avecinan el próximo año. Estoy hablando en términos generales, pronto haremos una bajada más específica con el artículo en cuestión en la Comisión de Hacienda; de hecho, hoy fijamos los plazos para presentar indicaciones y definimos que un primer grupo vendrá el 6 de mayo, fecha en que puede que este tema aparezca, de lo contrario, aparecerá con el segundo grupo.

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

Señor Presidente, básicamente esa es la visión del Ministerio de Hacienda. Es cierto que la relación más directa con este tema la tiene el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones o, en su defecto, el Sistema de Empresas Públicas, pero, como ministerio, señalé los cuatro puntos de nuestra relación con las empresas portuarias estatales.

Nosotros hacemos un seguimiento permanente a los servicios de comercio exterior, en este caso, a través del Sistema Integrado de Comercio Exterior (Sicex) y del Programa de Exportación de Servicios y, por cierto, mantenemos una relación continua y permanente con el Servicio Nacional de Aduanas. Estamos tramitando el proyecto de ley sobre encasillamiento, que va en su segundo trámite constitucional y, además, se aprobó el proyecto sobre fortalecimiento y modernización. También estamos avanzando en temas relevantes para el comercio exterior, aprovechando las vicisitudes que nos dan instancias internacionales, como APEC, y otros que también requieren trabajo en este respecto.

Es cuanto puedo informar, señor Presidente, en representación del Ministerio de Hacienda.

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

El señor **GONZÁLEZ** (don Rodrigo).- Señor Presidente, en relación con los impuestos o contribuciones que pagan los puertos -ustedes distinguen entre contribuciones y patentes-, quiero que el señor Moreno señale cuáles son esos montos y en relación con cuál referente se pagan esos impuestos. Asimismo, que señale si hay un cuadro sobre los ingresos que tienen y han tenido los puertos.

Por otra parte, en relación con el tema de la Comisión de Hacienda, al cual hizo referencia el señor Moreno, quiero saber si se conversó sobre los aportes de los puertos a las ciudades puertos. Me refiero a los impuestos o tributos regionales que pagan los puertos y que ayudan en el desarrollo de estas ciudades-puerto, dado que existen ciertas externalidades negativas que reciben las ciudades que cobijan a los puertos.

El señor **DÍAZ** (Presidente).- Tiene la palabra el diputado Hugo Gutiérrez.

El señor **GUTIÉRREZ**.- Señor Presidente, ¿los puertos hacen algún tipo de contribución a las ciudades-puerto? ¿Los puertos privados y estatales pagan algo al municipio? Me refiero a patentes, contribuciones, etcétera. En el fondo, quiero saber qué reciben los municipios de parte de los puertos.

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

El señor **SAAVEDRA**.- Señor Presidente, por su intermedio, quiero que el señor Moreno explique a qué se refiere cuando habla de proyectos de diez millones de dólares, iguales o superiores al uno por ciento. ¿Se refiere a proyectos de iniciativa privada, pública o a ambos?

En segundo lugar, quiero saber si han evaluado la propuesta que hizo la Asociación Nacional de Municipalidades de Ciudades Puerto. Lo pregunto, porque sé que en algún minuto se conversó, pero si usted, señor Moreno, tuviera una opinión al respecto, sería interesante escucharla.

El señor **DÍAZ** (Presidente).- Tiene la palabra el diputado Hugo Gutiérrez.

El señor **GUTIÉRREZ**.- Señor Presidente, en la presentación del señor Moreno se señala que en Talcahuano 4,5 por ciento de movimiento de carga es por puertos estatales; sin embargo, me llegó información respecto de que eso no así, ya que no hay actividad desde el terremoto..

El señor **MORENO**.- Señor Presidente, ese puerto tiene actividad.

El señor **DÍAZ** (Presidente).- Me voy a sumar a las consultas sobre la famosa tasa portuaria, específicamente respecto de las patentes de los municipios, ya que la fórmula es algo que tiene distintas modalidades, pero la documentación de las municipalidades de las ciudades-puerto es una.

Por otra parte, después de la exposición de la ministra Gloria Hutt quedó claro que se requiere un nuevo texto normativo, que se haga cargo del desarrollo de Chile durante los últimos veinte años. El Ministerio de Hacienda coincide con este criterio, porque el objetivo de esta comisión es arribar este proyecto, el cual esperamos que el Ejecutivo patrocine, para así modernizar nuestra legislación portuaria y hacernos cargo de distintos aspectos que hoy no están cubiertos por la legislación vigente.

Tiene la palabra el subsecretario de Hacienda, señor Francisco Moreno.

El señor **MORENO**.- Señor Presidente, por su intermedio, quiero decir al diputado Rodrigo González que aparte de la tabla que exhibí sobre el pago de contribuciones y de patentes comerciales municipales, traje un cuadro, que dejaré a disposición de la Secretaría, en el que se consignan los datos de ingresos de las empresas públicas portuarias. Sucede que por el formato del documento era mejor entregarlo así, ya que los números aparecen muy pequeños.

Respecto de los aportes de los puertos a las ciudades y sobre cuál ha sido su discusión en la Comisión de Hacienda, aún no hemos discutido ese punto y el Ejecutivo solo ha propuesto una medida de contribución a los gobiernos regionales, a través del uno por ciento de los proyectos de inversión. No ha habido un análisis más profundo, pero imagino que será parte de la discusión en la Comisión de Hacienda cuando nos aboquemos sobre las externalidades negativas.

Para esa discusión va a ayudar mucho la presentación que haga al respecto el Ejecutivo. Por el momento, solo está el titular, en cuanto a lo que significa este compromiso, de modo que hayan más recursos con la medida del uno por cien

y con la presentación del proyecto de ley de rentas regionales, sin perjuicio de...

El señor **DÍAZ** (Presidente).- Señor Moreno, ¿cómo opera el uno por cien?

El señor **MORENO**.- Señor Presidente, estamos analizando si va a ser crédito o si va a ser gasto; estamos viendo cuál va a ser la figura tributaria en la que lo vamos a estructurar. Es para proyectos de inversión y se están haciendo los cálculos correspondientes.

Lo importante es que existan recursos nuevos para proyectos, los que antes estaban a nivel central, que tengan una bajada regional con una mayor ecuanimidad; es decir, que exista un fondo común, de modo de compensar aquellas regiones que no tienen suficientes proyectos de inversión a ese respecto.

Por lo tanto, el tema de las externalidades negativas que pueda generar algún sector productivo puede ser parte de la discusión, pero por el momento no se ha tenido en la comisión.

Como señalé hace un rato, el 6 de mayo tenemos el primer plazo para la presentación de indicaciones, son 250 artículos y 300 páginas de proyecto, por lo que tendremos un trabajo bastante extenso en esa comisión y, por cierto, ustedes lo verán como corporación en la Sala.

En respuesta a la pregunta del diputado Hugo Gutiérrez, sobre las contribuciones que hacen las empresas portuarias, me referí a las empresas portuarias estatales por el hecho de que Emporchi, antes de la ley de 1997, no hacía aportes por contribuciones de bienes raíces o por pago de patentes comerciales municipales. El resto de las empresas privadas tienen el mismo tratamiento, desde el punto de vista tributario.

El señor **GONZÁLEZ**.- ¿Cuánto pagan en contribuciones? ¿Cuáles son los porcentajes? ¿Respecto de qué ingresos? ¿Cómo se calculan los impuestos que pagan las empresas?

El señor **MORENO**.- Señor Presidente, es en función del bien correspondiente. En este momento, no tengo esa información, pero podemos intentar saber si es de carácter público, aunque tengo la sensación de que sí, porque la tasa estará definida; sin embargo, el bien en cuestión, que será la base respecto de la cual se va a calcular el impuesto, lógicamente varía en función del avalúo correspondiente, la contribución y el capital de la empresa en función de lo que considere la sociedad respectiva.

Podemos hacer las gestiones internamente, ya que la Dirección de Presupuestos cuenta con una amplia gama de información, por lo que podemos tener algo a ese respecto y enviarlo a esta comisión en su momento por el hecho de tratarse de empresas públicas del Estado. En ese sentido, no estamos frente a algún tipo de secreto tributario en esta solicitud.

El señor **URRUTIA** (don Osvaldo).- Las patentes, de acuerdo a la ley de rentas municipales.

El señor **GONZÁLEZ**.- Eso no tiene otro tratamiento. Para las contribuciones se aplica la ley de contribuciones.

El señor **URRUTIA** (don Osvaldo).- Los alcaldes conocen perfectamente esa materia.

El señor **DÍAZ** (Presidente).- Valparaíso y San Antonio reciben, más o menos, lo mismo: casi 400 millones de pesos por patentes comerciales.

El señor **GONZÁLEZ**.- Es muy poco, por eso es importante conocer las cifras.

El señor **URRUTIA** (don Osvaldo).- Señor Presidente, todas las patentes comerciales son de ingreso de los municipios en el ciento por ciento; por lo tanto, lo que paga el puerto va al municipio y las contribuciones en 50 o 55 por ciento, aproximadamente.

Lo otro, forma parte del fondo común municipal.

El señor **MORENO**.- Señor Presidente, en respuesta a la pregunta formulada por el diputado Gastón Saavedra, lo que se está considerando por el momento es el 1 por ciento de la inversión privada, que es lo que trae recursos frescos, porque mal podríamos tener un 1 por ciento de las inversiones regionales públicas, considerado a través de los distintos instrumentos. Pero lo que se considera relevante para generar mayores recursos a nivel de gobierno regional es la inversión privada que a este respecto pueda llegar.

El señor **SAAVEDRA**.- ¿Y si no hay inversión privada en una región?

El señor **MORENO**.- Operaría el tercio del fondo común como una forma de mitigar el efecto negativo que sufren algunas regiones por no recibir recursos suficientes.

El señor **URRUTIA** (don Osvaldo).- Es el mismo que se aplica en las contribuciones.

El señor **GONZÁLEZ**.- ¿Cuál es la proyección para las regiones de los ingresos de ese 1 por ciento?

Usted dijo que son anualizadas cada cinco años. ¿Cuánto es el monto global anualizado? ¿Cuánto van a recibir las regiones?

El señor **MORENO**.- Señor Presidente, nos comprometimos a entregar el informe financiero específico el 6 de mayo, con la proyección que tendrá a nivel de las 16 regiones del

país. Si bien está la estructura del anuncio, el detalle lo vamos a sumar porque, como ha sido una discusión de compensaciones, la integración del sistema tiene una menor recaudación fiscal de 833 millones.

La discusión de los últimos meses ha sido cómo vamos a generar esa compensación, independiente de que, como Ministerio de Hacienda, calculamos que la medida de la boleta electrónica generará recursos adicionales anuales por 1.000 millones de dólares. La factura electrónica que el gobierno del Presidente Piñera aprobó junto con ustedes, como Congreso Nacional, en 2013, está generando 1.700 millones de dólares al año. En el caso de la boleta electrónica la proyección es menor; incluso, tuvimos algunas discusiones a este respecto y un trabajo técnico en febrero de este año. Por lo tanto, estamos armando el puzle de los ingresos de este proyecto de ley.

El señor **SAAVEDRA**.- ¿Va a aumentar la recaudación por boleta electrónica?

El señor **MORENO**.- La proyección que hacemos por concepto de boleta electrónica es de 1.000 millones de dólares.

Sobre la tasa portuaria, se plateó la representación de los municipios en los directorios. Es algo respecto de lo que esperamos tener más antecedentes en el informe final de esta comisión investigadora y, también, en lo que dice relación con la tasa portuaria. O sea, como Ministerio de Hacienda, estamos atentos para ver cuál va a ser el estudio y las opiniones que se den en esta instancia, de modo de llegar con alguna propuesta en su oportunidad, puede ser en el proyecto de ley de rentas regionales, pero siempre disponibles para analizar y considerar las medidas que propongan ustedes.

Por lo tanto, hasta hoy no hay una propuesta específica y concreta, tampoco está considerado en el proyecto de modernización tributaria, sin perjuicio de lo cual estaremos atentos a lo que suceda en esta comisión investigadora.

Muchas gracias.

El señor **DÍAZ** (Presidente).- ¿Otras consultas?

En nombre de la comisión, le agradezco al subsecretario su disposición y la presentación.

Quedamos a la espera de la información sobre la base imponible sobre la que se calculan y aplican las patentes y las contribuciones.

Si les parece, más allá de la molestia inicial, me parece inoficioso citar al ministro de Hacienda por lo que propongo dejar sin efecto esa citación, pero dígame al ministro que a las comisiones investigadoras hay que asistir.

Muchas gracias.

El señor **TRISOTTI**.- Está en el Senado, pero el señor subsecretario lo hizo muy bien.

El señor **DÍAZ** (Presidente).- ¿Estamos en condiciones de cerrar con los expertos o nos damos un tiempo adicional?

Estimo que debemos proponerlos ahora para adelantar trabajo, dado que estamos contra el tiempo.

El señor **URRUTIA** (don Osvaldo).- Señor Presidente, había propuesto a Sergio Núñez y a Gonzalo Sanhueza, economista especializado en temas puerto.

El señor **GUTIÉRREZ**.- Señor Presidente, propongo a don Erik Leal Matamala, magíster en Economía de la Universidad de Amberes.

El señor **GONZÁLEZ**.- Señor Presidente, tengo dos propuestas distintas. La primera, creo que es muy importante que los municipios de ciudades puerto estén en esa comisión, incluso aquí hay un representante de los municipios de ciudades puerto que es el concejal Vuskovic. Me parece muy importante que haya una presencia permanente de los municipios en esa comisión técnica.

El señor **DÍAZ** (Presidente).- No es la comisión para la administración institucional.

El señor **GONZÁLEZ**.- Pero es técnico. Los municipios tienen una propuesta técnica y una propuesta legislativa.

El señor **URRUTIA** (don Osvaldo).- Sin incumbente.

El señor **DÍAZ** (Presidente).- Pero ellos van a estar presentes acá.

El señor **GONZÁLEZ**.- Señor Presidente, mi opinión es que sería conveniente que estuvieran los representantes de los municipios en esa comisión.

La comisión puede aceptarlo o no, pero creo que es altamente conveniente que, en esa comisión que trabajará en forma permanente, tengan una voz porque son uno de los entes que más pueden opinar, que más han trabajado, más elaboración tiene en relación con el tema general de los puertos y, además, tienen una propuesta legislativa.

Entonces, si vamos a trabajar una propuesta legislativa institucional, la idea es que la propuesta sea considerada.

El señor **DÍAZ** (Presidente).- Diputado González, no tengo ningún problema, en la medida en que haya unanimidad de alterar el criterio adoptado por la comisión.

¿Habría la unanimidad de la comisión para reabrir el criterio acordado en el sentido de que no hubiese personas incumbentes?

El señor **URRUTIA** (don Osvaldo).- Señor Presidente, no doy el acuerdo, pero me gustaría justificar mi decisión.

Tengo la mejor opinión del concejal Vuskovic, quien es una persona muy preparada, pero el acuerdo de la comisión es que las personas que integren este pequeño comité técnico no sean incumbentes. Por lo tanto, pido respetarlo.

El señor **GONZÁLEZ** (don Rodrigo).- Puede ser un mal criterio, señor Presidente.

El señor **DÍAZ** (Presidente).- Diputado González, se acordó con su voto favorable.

El señor **GONZÁLEZ** (don Rodrigo).- No entendí que se iba a excluir a personas técnicamente competentes y que además representan a un sector sumamente importante, que debiera estar considerado en esa conversación técnica. No es para ejercer una función política allí, sino técnica.

Pero si la comisión no lo estima conveniente, lo lamento.

Señor Presidente, quiero proponer el abogado Rodrigo Avendaño.

El señor **DÍAZ** (Presidente).- Yo propongo a Álvaro Díaz, exministro, y a Andrés Pascal Allende.

El señor **SAAVEDRA**.- Yo, como diputado integrante, propongo a Sergio Vuskovic.

El señor **URRUTIA** (don Osvaldo).- ¿Cómo experto o para que forme parte del comité?

El señor **SAAVEDRA**.- Como experto.

El señor **URRUTIA** (don Osvaldo).- Insisto, el acuerdo que tomamos en la sesión es que los integrantes del comité eran personas no vinculantes, que eran técnicos, no políticos.

El concejal Vuskovic, primero es político. Entonces, creo que él nos puede asesorar un poco más acá.

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

El señor **TRISOTTI**.- Señor Presidente, propongo a don Sergio Bidart, director de la escuela de Ingeniería Civil Oceánica de la Universidad de Valparaíso.

El señor **DÍAZ** (Presidente).- Entonces, ¿habría acuerdo en la invitación en calidad de experto del señor Iván Vuskovic?

Acordado.

Ahí ellos verán cómo organizan el trabajo.

Por haber cumplido con su objeto, se levanta la sesión.

ALEJANDRO ZAMORA RODRÍGUEZ

Redactor

Jefe Taquígrafos Comisiones