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 6° celebrada el miércoles 8 de mayo de 2019, entre las 18:00 y 19:02 horas.

SUMA

1.-Asistieron el Director General del Territorio Marítimo y Marina Mercante, Vicealmirante Ignacio Mardones, la Directora General de Obras Públicas, de ese Ministerio, doña Mariana Concha Mathiesen y el Director Ejecutivo del Sistema de Empresas Públicas, don Javier Bosch Mitjans, a fin de que se refirieran a materias 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 (as) señores Andrés Celis, Rodrigo González, María José Hoffmann, Diego Ibáñez, Carlos Kuschel, Leonidas Romero, Gastón Saavedra, Víctor Torres, Renzo Trisotti y Osvaldo Urrutia.

Asistieron en calidad de invitados el Director General del Territorio Marítimo y Marina Mercante, Vicealmirante Ignacio Mardones, la Directora General de Obras Públicas, de ese Ministerio, doña Mariana Concha Mathiesen y el Director Ejecutivo del Sistema de Empresas Públicas, don Javier Bosch Mitjans.

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

CUENTA

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

1.- Oficio del Presidente de la comisión de Transportes y Telecomunicaciones, Senador Francisco Chahuan, solicitan incorporar a los miembros de esa comisión al Comité Técnico, con ocasión de la discusión del

proyecto de ley, en primer trámite constitucional, originado en moción de los Senadores señores Chahuán, Guillier. Lagos, Quinteros y del ex Senador Walker, don Patricio, que modifica el artículo 24 de la ley que moderniza el sector portuario estatal. A fin de que se escuche la opinión del concejo municipal para la finalidad que indica, **boletín N°10.062-15**

2.-Informe de la Biblioteca del Congreso Nacional sobre "Puertos: autoridad portuaria y vinculos ciudad-puerto. Experiencia comparada".

ACUERDOS

No hubo.

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, 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 19:02 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/o1iBn7LYJLQ

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 6ª, celebrada en miércoles 8 de mayo de 2019

VERSIÓN TAQUIGRÁFICA

Preside el diputado señor Marcelo Díaz.

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

Concurren como invitados el director general del Territorio Marítimo y Marina Mercante, vicealmirante don Ignacio Mardones; la directora general del Ministerio de Obras Públicas, doña Mariana Concha, y el director ejecutivo del Sistema de Empresas Públicas, don Javier Bosch.

TEXTO DEL DEBATE

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

El señor Secretario dará lectura a la Cuenta.
*-El señor **CÁMARA** (Secretario) da lectura a la Cuenta.*
El señor **DÍAZ** (Presidente).- Si les parece, la petición del Senado la analizaríamos en la siguiente sesión, toda

vez que hoy la Sala fue convocada a las 19.00 horas y, como sabemos, las comisiones no pueden sesionar en forma paralela. Por lo tanto, debemos clausurar la sesión de la Comisión.

¿Habría acuerdo?

Acordado.

Sobre la Cuenta, ofrezco la palabra.

Ofrezco la palabra.

Ofrezco la palabra sobre Asuntos Varios.

Ofrezco la palabra.

La presente sesión tiene por objeto tratar materias propias de su competencia. Para ello, se ha convocado al ministro de Obras Públicas, pero su jefe de gabinete nos comunicó que el ministro fue convocado a una reunión con el Presidente de la República en un horario muy cercano, pero que en su reemplazo asistirían la directora general de Obras Públicas, señora Mariana Concha; y el director de Obras Portuarias, señor Iván Gutiérrez, quien ha enviado a un subrogante.

También nos acompaña el director nacional de Vialidad, el director ejecutivo del Sistema de Empresas Públicas, señor Javier Bosch; el fiscal señor David Acuña; el director corporativo, señor Víctor Selman; el jefe de Administración y Financias, señor Sergio Verdugo, y el subgerente corporativo, Eric Petri.

Asiste, además, el vicealmirante señor Ignacio Mardones, director general del Territorio Marítimo y Marina Mercante, junto al comandante Jorge Vargas, subdirector de la Directemar.

En nombre de la comisión, les agradezco su asistencia y colaboración.

En primer lugar, tiene la palabra el director general del Territorio Marítimo y Marina Mercante, vicealmirante señor Ignacio Mardones.

El señor **MARDONES** (director de la Directemar).- Señor Presidente, la presente exposición viene en complementar un trabajo que ya les presentó la ministra de Obras Públicas y que han estudiado en sesiones anteriores. Nuestra intención es complementar esta información con el trabajo que hace la Directemar, esencialmente en el trabajo de los puertos.

El temario que voy a presentar comprende básicamente tres puntos: mostrar lo que hacemos y cuál es la contribución de la Directemar al desarrollo portuario en el nuevo escenario de la nueva ley.

Quiero comenzar la presentación con un breve video; ojalá logremos verlo bien.

Este es un poco el desafío diario de la Directemar. Como pueden apreciar, hay un buque mercante entrando a la ciudad de Arica. Vean los balances que tiene y los remolcadores, si uno mira desde la costa hacia el mar, se ve bastante tranquilo. Pero, ¿cuál es el problema que el mercante entre a puerto, ya que no se ven muchas marejadas?

Como tenemos que lidiar a diario con esta situación, en el sentido de que necesitamos que ese mercante entre a puerto para no afectar la economía del país, a las empresas, a la carga que están esperando, además del tema de la seguridad, pues existe un tremendo riesgo de que ese mercante pueda chocar, se pueda volcar, que se caiga un *container* al agua, etcétera; el problema más importante -y

aquí entramos a los puertos propiamente tal- es cómo descargamos ese buque. Por favor, vean esta parte; esto no es video excepcional, sino que una situación que ocurre en forma permanente.

Dicho esto, si nos encontramos con esta disyuntiva diaria de los buques mercantes que vienen a puerto versus el desarrollo portuario, la Directemar debe mantener el orden y disciplina en los puertos marítimos, fluviales y lacustres, dentro de la gran variedad.

Si me preguntan: ¿qué hace la Directemar? Salvamos vidas, y dentro de los puertos siempre hay riesgos de vidas.

El marco jurídico que nos permite actuar está tipificado en nuestra reglamentación, donde destaco el Reglamento de Orden y Seguridad y Disciplina, que ocurre en los puertos.

Hecha esta introducción del marco jurídico, ¿cómo la Marina o la Directemar contribuyen al desarrollo portuario?

Lo voy a dividir en tres aspectos: seguridad, servicios y medio ambiente.

En el aspecto de seguridad, a raíz del atentado de las torres gemelas se establecieron ciertos códigos portuarios. Antiguamente, y los diputados González y Urrutia seguro recuerdan, se podía pasear de modo tranquilo por Valparaíso y llegar hasta el buque mercante y ver a los marinos desembarcando. Hoy esa posibilidad ya no existe, ni aquí ni en otras partes del mundo.
Todavía estamos en una especie de juego entre permitir que la actividad se desarrolle y la restricción de acceso. Hay puertos que kilómetros antes de llegar está cerrado.
A través de códigos de seguridad nos preocupamos de terrorismo, contrabando, piratería, robo de cargamento,

como los cigarros, que se vende en las calles muy barato, con los daños colaterales que se genera a partir de eso.
En el tema de seguridad un tema relevante es el control de los trabajadores portuarios. Cada vez implementamos un sistema más electrónico, pero tenemos un problema con las OTEC.
A raíz del paro portuario del año pasado, en Valparaíso, nos juntamos con los trabajadores eventuales y ellos mismos informaron que había OTEC que entregaban carné de estibador o de trabajador portuario sin tener una fiscalización adecuada.
Esa es una falencia nuestra. Por lo tanto, estamos actuando en el control de las OTEC y la gente que se desempeña en los puertos.
Otro tema importante en el ámbito de la seguridad son las fiscalizaciones. En la presentación observan cómo en los últimos años hemos aumentado de forma significativa la fiscalización de 12.000 a 22.000. Además, la cantidad de accidentes de los trabajadores portuarios se ha reducido a medida que aumenta la fiscalización.
Dentro de este mismo ámbito estamos aumentando los *Vessel Traffic Service* (VTS), que los tenemos implementados en Arica, Iquique, Antofagasta, Mejillones, Quintero, Valparaíso y Punta Delgada.
Hoy estas estaciones nos permiten tener un mejor control de la actividad que se desarrolla en los puertos: entradas, salidas, gente que ingresa, tipo de carga, apoyo a los capitanes de las naves que están recalando. O sea, hay un trabajo siguiendo algunas normas internacionales para cumplir con los acuerdos internacionales.
Finalmente, en el ámbito de seguridad quiero destacar todo lo que se ha hecho a raíz de los derrames de Quintero. Antes no existían normas que impidieran que un buque efectuara su descarga de petróleo sin tener medidas en

caso de eventual derrame o técnicas modernas que se están empleando para evitar este tipo de accidente o de seguridad en los puertos.

A raíz de la ley, y los cambios que ha habido, en casi todos los puertos de Chile hubo que rehacer los estudios de maniobrabilidad. Aquí es donde jugamos con el mercante, que se está tambaleando, para saber hasta dónde podemos flexibilizar las maniobras en los puertos sin afectar la seguridad.

Hoy los buques que están recalando a Chile tienen 366 metros; el Costanera Center tiene 300 metros. O sea, hablamos de cinco aviones Boeing estacionados uno a continuación del otro. Ese es el tamaño de los buques con los que estamos operando. Lamentablemente, no podemos ver un video que muestra un accidente de buques por no tener un buen estudio de maniobrabilidad.

El estudio de maniobrabilidad dice que un buque de cierto tamaño, por ejemplo de 366 metros, puede entrar a puerto bajo ciertas condiciones: altura de la ola, condiciones de viento, cantidad de remolcadores disponibles. Todo eso está absolutamente normado.

¿Cómo lo estamos haciendo? Le decimos al puerto que haga el estudio y nosotros se lo fiscalizamos. Es el puerto el que está definiendo las condiciones para maniobrar un buque dentro de la poza.

A raíz de los cambios en la ley, ¿qué servicios se están prestando en la actualidad?

Sistema Integral de Atención a la Nave (SIAN). La foto de la izquierda en la presentación muestra la forma en que operaba el sistema antiguamente; también voy a mostrar el estado final deseado. Llegaba la nave y el capitán u otra persona bajaban para hacer los trámites en la agencia, en Aduanas, en la PDI, en el SAG, en el Servicio de Impuestos Internos, en fin. Era una tramitación tremenda, tanto que

el buque terminaba de cargar y todavía estábamos con la tramitación.

Sin embargo, hoy tenemos un sistema integral de atención a la nave para hacer esta tramitación vía internet. La agencia informa cuándo llega el buque y se hace un trabajo moderno que permite soñar con la ventanilla única marítima, de la que hablaré posteriormente.

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

Señalización marítima. ¡Tremendo tema! Nos está permitiendo brindar mejor ayuda centrado en el estudio de maniobrabilidad para no estar limitados por las condiciones del día. Si hay condiciones especiales ponemos las enfiliaciones, que son dos faros que al capitán se le van abriendo y alejando, y en medida que tiene una línea recta, une dos puntos. Esto lo hacemos para asegurar una mejor seguridad para la nave que recala a puerto.

También tenemos el servicio de practicaje.

Un dato importante para su investigación es la cantidad de maniobras. En 2015 llegamos a tener casi 26 maniobras, en 2016 disminuyó al igual que en 2017 y se mantiene estable. ¿Qué está pasando? Que los buques son más grandes. Es un dato objetivo. La carga ha aumentado significativamente y no así la cantidad de buques, de modo que los 366 metros de eslora se ajustan a lo que señalé anteriormente.

El Servicio Meteorológico también es muy relevante. La mala noticia es que las marejadas llegaron para quedarse.

Mencionamos que uno veía los buques cuando recalaban, se bajaban los tripulantes y casi se podía tocar la nave.
Muchos fuimos a ver las marejadas a la avenida Perú. Invitábamos a alguna amiga y preparábamos un sándwich para ver las marejadas. Pero hoy las tenemos de forma permanente y tenemos que aprender a convivir con ellas. No se puede declarar marejada cuando las olas tengan dos metros de altura; quizá tenemos que cambiar el parámetro.
Más importante aún, los puertos tienen que tomar las medidas para efectuar sus maniobras con las marejadas que hoy existen.
Con el aviso de marejadas tratamos de ser lo más exactos posibles para no frenar la actividad portuaria. Avisar a un buque para que no llegue a puerto porque en 48 horas vamos a tener olas de una altura determinada permite al capitán de la nave detener su andar o buscar un puerto alternativo. Es un tema clave en la actividad portuaria.
El Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada (SHOA) es conocido por los tsunamis, pero entrega otros servicios como estudios oceanográficos y batimétricos. El SHOA autoriza los estudios privados y los certifica.
En Medio Ambiente hay aspectos importantes en todo lo relacionado con acuerdos de producción limpia en el sector marítimo portuario.
Estamos preocupados por las actividades de dragados. Hace algunos años las empresas podían decir que iban a botar el material de dragados 2 o 5 millas afuera, pero ahora hay ciertos protocolos, como el Protocolo de Londres, que establece cierta profundidad, muestreo del material de dragado, hacia dónde van las corrientes marinas, porque todo tiene un impacto significativo en el medio ambiente.
Ahora vemos el control de derrames, que expliqué tomando el ejemplo de Quintero. La gestión de residuos, la basura que llega a nuestros puertos de otros países y de otros

puertos tiene un tratamiento especial. Nosotros fiscalizamos que los puertos den el servicio de tener los *containers* adecuados y cuenten con todo el material para efectuar el manejo de residuos.

Respecto de la eficiencia energética, hacia allá vamos. Los puertos, por los movimientos que tienen: las grúas, la iluminación –miren desde Viña cómo se ve el puerto de Valparaíso- etcétera, tienen que ir hacia la eficiencia energética. Hemos notado ese cambio. Obviamente, respecto de todo lo que son las descargas operacionales de los buques: las aguas de lastre, el aceite y todas esas cosas, la idea es tener cero contaminación, cero tolerancia con la actividad portuaria en ese aspecto.

Dicho lo anterior, cuál es la visión de futuro.

Aquí está la Ventanilla Única Marítima; el Vumar es una aspiración. Junto con los ministerios de Economía y de Transportes ya tenemos trazada una hoja de navegación, de manera de al 2020 tener una ventanilla única; es decir, que esté todo centralizado en un solo servicio, que lo gestione la Directemar. En el fondo, contar con un formulario electrónico para evitar el trabajo portuario, que genera mucho movimiento dentro de las instalaciones.

En relación con el intercambio entre la Directemar y los puertos, en general, hoy día, la información meteorológica, basada en estos estudios de maniobrabilidad, tiene que ser muy precisa. Fundamentalmente, que lo que yo veo en el puerto: la altura de las olas, el viento y la corriente, sea lo mismo que ve el empresario y el marino. No es que el Capitán de Puerto sea una mala persona y cierre el puerto porque tiene ganas. Por el contrario, lo cierra porque las condiciones meteorológicas, en base al estudio de maniobrabilidad que hizo el puerto, no permiten mantenerlo

abierto. Este sistema nos permite comparar la data que tenemos nosotros con la que tiene el puerto.

Estamos desarrollando, cada vez más, un sistema de información georreferenciada ambiental acuática, lo que nos permite monitorear hasta una gota de petróleo que caiga al mar; a través de Google Earth vamos agrandando el espacio y monitorear en el tiempo, de manera de tomar medidas de prevención, especialmente en los lugares donde no queremos que haya ningún tipo de contaminación.

Desarrollamos más estaciones Vessel Traffic Service (VTS), que es la misma torre de control que tienen los aeropuertos. En 2022 queremos instalar una en San Antonio, pues por su movimiento, es urgente que tenga una. Ojalá podamos adelantar su instalación. En Talcahuano se hará en 2023, en San Vicente en 2027 y en el Faro Corona en 2028.

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

La ley ha contribuido a establecer mejoras en el sistema portuario nacional, donde la autoridad marítima cumple un rol fundamental en la seguridad de las personas, de las instalaciones portuarias, así como en la protección del medio ambiente acuático.

Por último, cabe decir que la ley ha permitido generar lazos con diferentes organismos, mejorando la eficiencia y eficacia del actual sistema de transporte marítimo en base a las recomendaciones mundiales.

Es cuanto puedo decir, señor Presidente.

El señor **DÍAZ** (Presidente).- Muchísimas gracias vicealmirante.

Tiene la palabra la señora Mariana Concha.

La señora **CONCHA**, doña Mariana (directora general de Obras Públicas).- Señor Presidente, la Dirección General de Obras Públicas incluye a la Dirección de Obras Portuarias, por lo tanto, también represento a esta última.

A mi derecha se encuentra el director nacional de Vialidad.

Haré una breve descripción de lo que es la Dirección de Obras Portuarias.

Primero, debo decir que hasta la publicación de la ley N° 19.542, las obras de los puertos eran desarrolladas por la Dirección de Obras Portuarias, por eso hago esta exposición.

Todo se inicia en 1910, cuando se crea la Comisión de Puertos, dentro del Ministerio de Obras Públicas, que fue creado en 1887.

Luego, en 1927, la función de obras portuarias pasa al Ministerio de Marina, con el Departamento de Obras Marítimas.

En 1942 vuelve el Ministerio de Obras Públicas, con el nombre de Departamento de Puertos y vuelve a tener todas las funciones de planificación, diseño, fiscalización y construcción de obras portuarias.

En 1953 se crea la Dirección de Obras Portuarias, que mantiene las funciones de planificación, diseño y construcción de puertos, caletas y bordes costeros.

En 1997 se dicta la ley N° 19.542 y desde ese momento la Dirección de Obras Portuarias deja de hacer planificación, diseño y construcción de obras en los puertos atendidos por la ley y se remite al resto del territorio costero; es decir, la Dirección de Obras Portuarias mantendrá la función del diseño, construcción y conservación en el

resto de las infraestructuras costeras, pero no en los puertos definidos por la ley como sistemas independientes. Desde el año 2000 cesa totalmente la inversión en puertos. Desde 1997 hasta el 2000 todavía existían algunas obras en desarrollo, por eso termina el plan de obras en el 2000, en el periodo transitorio.

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

Para tener una idea de la actividad que tienen, por un lado, las empresas portuarias y, por otro, la Dirección de Obras Portuarias, respecto de nueva infraestructura, damos a conocer la cantidad de proyectos que se han realizado desde 2006 hasta 2019. La mayor parte de la actividad se concentra en el puerto de San Antonio, con 35 proyectos; luego Valparaíso, con 23 y le sigue el puerto de Antofagasta, con 12. La cifra se reparte a lo largo del país, en el resto de los puertos. En total, son 110 proyectos en el periodo; un proyecto por año.

Los productos estratégicos de la Dirección de Obras Portuarias son cuatro: caletas pesqueras, artesanales, obras de defensa de riberas o costas, obras de conectividad y obras de borde costero.

Es importante decir que la ley ha permitido desviar recursos que destinados principalmente a la construcción y

conservación de los puertos principales del país, a otras actividades, lo que ha permitido que florezca la infraestructura en el resto del país.

Por ejemplo, en el último tiempo hemos construido 211 caletas pesqueras, lo que ha beneficiado a 3 millones de personas; 50.000 metros lineales de obras de protección, en 78 localidades, y 223 obras de conectividad, esto es, rampas con cierta infraestructura que las rodea. Son muy importantes, especialmente en el sur del país.

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

Además, es muy importante decir que se ha incluido la ley de accesibilidad universal en todos los proyectos; por lo tanto, nuestros bordes costeros, nuestras playas artificiales y, en general, todas nuestras obras contemplan accesibilidad universal, lo cual permite que en los últimos bordes costeros y en los lagos tenemos rampas que permiten a la gente que tiene discapacidad de desplazamiento acceder a estos espacios en silla de ruedas.

En la siguiente imagen se observa cómo se ha distribuido la inversión sectorial antes y después de la ley N° 19.542.

Ha habido un desplazamiento de los grandes puertos: de 59 por ciento de la inversión y actualmente hay cero por ciento. La inversión de los recursos se ha trasladado principalmente a obras de conservación, a borde costero y a conectividad.

Ahora, la conservación es un tema muy importante. No sé si recuerdan, pero antiguamente las caletas pesqueras y, en general, las obras costeras se encontraban en muy mal estado, se iban deteriorando. Actualmente, la Dirección de Obras Portuarias dedica muchos recursos a esa conservación.

En la siguiente lámina -vamos a dejar la información a disposición de la Comisión para que puedan revisarla- se ilustra un trabajo que se está haciendo para mejorar la accesibilidad portuaria en combinación con el SEP, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, la Dirección de Obras Públicas, la Dirección de Vialidad y la Dirección General de Concesiones.

Todos los puntitos representan las distintas obras -algunas de gran magnitud-, como la Carretera de la Fruta, que en estos momentos se encuentra en proceso de licitación, obras que van a dar buena accesibilidad a los puertos.

Esta cartera de proyectos tiene un costo de 2.300 millones de dólares y tiene una TIR promedio ponderada de 11 por ciento; por lo tanto, es muy importante para el país.

Si me permiten, voy a presentarles un breve video para que puedan ver, en forma muy rápida, las obras que estamos realizando y que dan una idea del mejor estándar que hemos tenido en el último tiempo gracias a esta política de Estado.

Por ejemplo, aquí aparece Chile Chico, es un borde costero; la playa El Laucho, en Arica; La Poza, en Pucón; Dichato, Los Lagos, en Talcahuano, que quedó muy bonito; el muelle Vergara, Viña del Mar; Caburgua; Tirúa; Playa Trocadero, en Antofagasta; playa Las Machas, en Arica. Aquí tenemos obras de conectividad. En estas últimas

estamos haciendo algo bien interesante, cual es agregar algunas infraestructuras que permitan mejorar la experiencia del usuario, ya que, por ejemplo, la gente llega a una rampa y no tiene dónde ir al baño o dónde tomarse un café o no tiene dónde guarecerse. Entonces, estamos agregando algunas instalaciones, como refugios y cosas así para que la gente tenga una mejor espera.

Ahí, podemos ver en Castro, Quinchao -ahí tenemos un primer refugio-, Maullín, Calbuco, Chiloé, lugar en el que se ha hecho muchas obras portuarias; Panguipulli; Hornopirén; Guaitecas. En algunas imágenes se puede observar las rampas que se meten al agua y que sirven para la accesibilidad universal. Luego, tenemos Mariquina; Ibáñez; el famoso Tehuelche, que costó tanto echarlo a andar; Aysén.

No sé si saben, pero compramos los grandes transbordadores, los mandamos a hacer y tenemos un convenio con el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones para que se otorguen los subsidios y se hagan las licitaciones. En el fondo, hacemos toda la gestión y mandamos a hacer estos barcos.

El señor **DÍAZ** (Presidente).- Esos son los que conectan Chile por Chile.

La señora **CONCHA**, doña Mariana (directora general de Obras Públicas).- Así es.

En general, hacemos toda la logística para que puedan operar estos convenios del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

El señor **DÍAZ** (Presidente).- Tiene la palabra el director ejecutivo del Sistema de Empresas Públicas, señor Javier Bosch.

El señor **BOSCH**.- Señor Presidente, como vamos a dejar el material en la Comisión, voy a saltarme algunas láminas.

Haré una breve contextualización de lo que es el SEP.

Somos un organismo técnico asesor muy pequeño; voy a explicar la relación con las empresas públicas y, luego, en específico, con las empresas portuarias estatales.

Nacemos a partir de una función que se desarrollaba dentro de Corfo, con la creación del SAE, sistema en el que se integran principalmente las empresas Corfo.

En 2001, con la creación del SEP, se agregan las 10 empresas portuarias estatales. En 2003, se nos entrega un rol en la designación de los directores de estas empresas portuarias estatales.

Este es el esquema más general del gobierno corporativo de las empresas SEP. Es el ministerio de Transportes el que define las políticas públicas y nosotros, como SEP, representamos al Estado como accionista ordinario.

Luego, está el directorio, que es el responsable de la administración, directorio en el que estas 10 empresas portuarias tienen un directorio, y después están los ejecutivos y colaboradores, que llevan la gestión del día a día de las empresas.

¿En qué se basan las funciones que tenemos como SEP?

Como les comentaba, tenemos el rol de designar, capacitar y evaluar los directorios de cada una de las empresas SEP, incluyendo las 10 empresas portuarias.

Una segunda herramienta respecto de validar nuestros planes estratégicos es recomendar la aprobación de presupuesto con la Dipres y definir metas.

Por último, controlar que esos dos ítems de arriba se vayan cumpliendo a lo largo del año.

Específicamente ¿cuáles son nuestras funciones con las 10 empresas portuarias estatales?

Es relevante señalar que en la ley está explícito que las empresas portuarias se relacionan con el gobierno a través del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, porque allí hay un rol bien central del ministerio.

Actualmente, las 10 empresas cuentan con personalidad jurídica y patrimonio propio, y son las continuadoras legales de Emporchi. Además, tienen dos roles: el empresarial y el de autoridad portuaria.

¿Cuáles son nuestras funciones específicas sobre las empresas portuarias estatales?

Nosotros brindamos asesoría técnica para el control de la gestión estratégica; para el tema del gobierno corporativo y para algunas cosas puntuales que nos pide el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

Me voy a referir brevemente a nuestro modelo de control de gestión estratégico.

En primer lugar, participamos en la planificación estratégica de las empresas portuarias; asesoramos al Ministerio del Hacienda, especialmente a la Dipres en los presupuestos anuales; participamos en la definición de las metas, a través de los planes de gestión anual; participamos en las inversiones que realizan las empresas portuarias y en el ciclo de control de gestión, que consiste en monitorear para que estos cuatro puntos vayan avanzando adecuadamente.

Respecto del primer punto -mandato estratégico- es importante mencionar que se incorporan los lineamientos de

políticas públicas, tanto de ley N° 19.542 como de la política nacional portuaria, que elaboró el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones en 2017. Sus principales puntos son promover la competencia al interior de los puertos, procurar un trato no discriminatorio a los usuarios y no limitar las posibilidades de expansión y desarrollo. En el caso de la política nacional portuaria, una primera visión sistémica de red es tener un rol coordinador alineado con el de la autoridad portuaria y planificar integrando a las comunidades locales con eficiencia y competencia.

Este fue el proceso que seguimos el año pasado en cuanto a la definición de mandatos estratégicos. En una primera parte, la empresa propone y se integra en conjunto con el Consejo Directivo del SEP, para tener un plan de trabajo focalizado en metas y plazos definidos. En la actualidad, en cada una de las diez empresas portuarias se está implementado este plan estratégico.

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

Como mencioné, las metas es algo en lo que el Consejo Directivo del SEP también participa. Estas se formulan por cada empresa una vez al año, siempre alineado con la política nacional portuaria, en donde, como SEP, participamos en tres instancias.

La primera, para asesorar al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y opinar respecto de las metas que están planteando las empresas. A su vez, a través de auditores externos, recibimos un cumplimiento sobre las metas anuales que tiene cada una de las empresas portuarias.

Este es el grado de cumplimiento histórico del Plan de Gestión Anual (PGA). Lo relevante es que desde el período 2009 se ve una mejoría sostenida en su cumplimiento.

Como representante del accionista, algo que también nos interesa es contar con distintas herramientas para evaluar las inversiones que desarrolla cada empresa. Actualmente, contamos con una metodología para la evaluación de proyectos, la cual se ha ido sofisticando y robusteciendo a lo largo de los años.

Respecto del ciclo puntual de gestión, como dijimos, estas son las herramientas que desarrollamos, porque realizamos un permanente monitoreo a cada uno de estos temas a lo largo del año.

El segundo punto versa sobre los gobiernos corporativos de las empresas. A partir de 2003, Corfo delega una atribución el SEP; me refiero a la designación de los directorios de las empresas portuarios. A modo de información, solo el 42 por ciento de los directores de las empresas portuarias son mujeres, que es algo que se mantuvo del gobierno anterior y que ha generado muy buenos resultados en relación con la diversidad de cada uno de los directorios.

Para la designación –lo explicaré brevemente- existen ciertos requisitos e inhabilidades que se originan en la ley de modernización portuaria, en la ley de sociedades anónimas que se aplica a los directores de las empresas portuarias y en un reglamento interno de designación, el cual existe dentro del Consejo Directivo SEP. Dejaremos

copia de este documento a su disposición, el cual básicamente señala las funciones y responsabilidades de cada una de los directorios de las empresas portuarias.
Un segundo punto relevante y que ha tenido bastante continuidad no solo ha sido designar a los directores, sino que estar permanentemente capacitándolos sobre distintas temáticas. Por ejemplo en mayo, tenemos una reunión con todos los directores de las empresas portuarias para analizar los principales desafíos; en septiembre del año pasado se hizo una inducción para directores de empresas, pensando en que había bastantes que eran nuevos.
Claramente, hay un rol relevante en cuanto a capacitación de directorios.
Por otra parte, consideramos importante la parte de evaluación del funcionamiento de cada uno de los directores. Para ello, contamos con tres herramientas: primero, una encuesta que se hace a cada uno de los directores por el funcionamiento del directorio. Las siguientes versan básicamente sobre el cumplimiento del Código SEP, que es una guía o manual de buenas prácticas en distintas temáticas.
Finalmente, para cumplir con el tiempo de mi intervención, también cumplimos otras asesorías específicas que nos pide el Ministerio del Transporte y Telecomunicaciones respecto de la modificación a recitos portuarios y sobre algunas autorizaciones que necesitan los directorios respecto de temas específicos que quedaron en la ley.
El señor **DÍAZ** (Presidente).- Muchas gracias.
Tiene la palabra el diputado Ignacio Urrutia.
El señor **URRUTIA** (don Ignacio).- Señor Presidente, por su intermedio, agradezco la presencia de todas las autoridades que nos acompañan. Es muy grato recibirlos y

que nos expliquen el rol que cada uno cumple en relación con los puertos.

Por otra parte, quiero que el almirante Mardones señale qué tan predecible es hoy la llegada de buques a los puertos; es decir, que señale con qué anticipación o con cuánto tiempo es necesario programar la llegada de los buques.

En segundo lugar, saber cuántos de nuestros puertos a lo largo del territorio nacional cumplen con el estándar de la Organización Marítima Internacional (OMI), sobre todo en materia de seguridad.

Por último, saber con qué frecuencia los puertos solicitan la aprobación de los estudios de maniobra. Según entiendo, a medida de que va cambiando el estándar y la modalidad de los buques, hay que hacer nuevos estudios de maniobra. En el fondo, saber si se hace con frecuencia o si deben estar permanentemente exigiendo que se haga, dado que llegan buques que no cumplen con los estudios previos.

Gracias.

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

El señor **GONZÁLEZ** (don Rodrigo).- Señor Presidente, por su intermedio, saludar a los distintos representantes de los organismos públicos que nos acompañan.

Tengo alunas preguntas respecto de la Dirección de Territorio Marítimo (Directemar). En primer lugar, saber si hay alguna diferencia en la función que cumple la Dirección de Territorio Marítimo entre los puertos públicos y privados; con estos últimos, me refiero a aquellos que estén bajo concesiones o que pertenecen a empresas productivas.

Asimismo, saber cuál es la evaluación respecto de la capacidad que tiene Directemar y el Estado de Chile, a través de ustedes. Con ello, me refiero a fiscalizar,

controlar y supervisar las distintas funciones que les corresponde en relación con los puertos privados.

Por otra parte, tengo algunas dudas respecto de las facultades que tiene la Directemar en el tema ambiental, principalmente, me preocupa lo que ha ocurrido en Quintero y Puchuncaví. En el fondo, quiero saber si la Directemar considera que tiene suficientes facultades para el control ambiental y si consideran que el Estado brinda los medios para realizar el control ambiental. Lo pregunto, porque sé que ustedes conocen el tema pero, probablemente, no cuentan con los medios necesarios para ello.

Respecto de la coordinación de los servicios públicos en los puertos, quiero saber si la Directemar tiene facultades de coordinación. Si existe una autoridad con suficiente capacidades, facultades y competencias para coordinar la cantidad tan grande de organismos públicos que intervienen en el sector de los puertos, o si se necesitaría tal vez el refuerzo de una autoridad con mayores facultades, ya sea directamente hacia la Directemar o hacia otro tipo de autoridad que permita coordinar mejor y de manera óptima la función de los distintos organismos públicos en los puertos.

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

El señor **TORRES**.- Señor Presidente, por su intermedio saludo a los invitados.

Una consulta para la Directemar. Sabemos cuánto ha crecido la capacidad de movilización que tiene los distintos puertos en el país y la proyección del crecimiento portuario. Hay distintas posibilidades de nueva infraestructura portuaria, como es el caso de San Antonio y en algún momento se hablo de Valparaíso.

Es evidente que este tema será muy relevante para el país en los próximos años; sin embargo, a mi juicio, dentro de todos los sistemas públicos involucrados en los procesos portuarios desconozco cuál es la proyección que vuestra institución tiene sobre el crecimiento y la capacidad para enfrentar este nuevo desafío.

Siempre que hablamos de las Fuerzas Armadas nos concentramos en la labor de defensa, pero creo que la Armada tiene un rol muy relevante en relación con la labor que ustedes realizan, sobre todo en materia portuaria.

Desconozco también si los proyectos portuarios consideran el aumento de dotación, el mejoramiento de la infraestructura y la implementación que requiere la Directemar para poder cumplir su rol de tal manera que sea eficiente y no un nudo crítico en todo el proceso que se generará en la movilización de carga.

Creo que como país tenemos una responsabilidad muy importante y la Armada tiene que poner el punto y nosotros tenemos que hacer eco de ello. De lo contrario tendremos una enorme infraestructura portuaria y muchos problemas para poder cumplir con las demandas que se van a experimentar.

El señor **DÍAZ** (Presidente).- Tengo una pregunta dirigida al vicealmirante.

Nos harán entrega de los documentos, y si a partir de su contenido alguien tiene interés en formular una pregunta se puede despachar dicha consulta por oficio o citar nuevamente a las autoridades que se estimen pertinentes.

Una de las cosas que ha rondado es que debería haber una sola autoridad que entregue concesiones -hoy son Directemar por la Marina y Bienes Nacionales-, lo que

significaría concentrar todo eso en una sola autoridad de carácter civil. ¿Qué opinan al respecto?

Respecto de las tarifas, ¿con qué criterio de fijan? ¿Por qué son tan bajos los montos que se cobran? ¿Se han actualizado? ¿Hay una relación entre los usos alternativos del borde costero versus lo que se cobra?

Hay concesiones de puertos que no se han construido, lo que significa tener en cierta forma amarrados espacios del borde costero a la espera de que el privado decida o no hacer la inversión.

Tiene la palabra el señor Ignacio Mardones.

El señor **MARDONES** (director de la Directemar).- Señor Presidente, contestaré las preguntas de los diputados en orden. Parto por la pregunta del diputado Urrutia.

Con respecto a la predicción en los puertos, hoy prácticamente es con 24 horas de anticipación.

El control que las agencias tienen de las naves a través de GPS, hora de salida, velocidad y meteorología está siendo tan exacto que en la práctica requiere 24 horas. Hay las agencias nos avisan con una semana. Es más, y a raíz de lo que ustedes han escuchado de los cruceros, les puedo decir que hay cruceros que adelantan su recalada con años de anticipación. Podemos saber que en la próxima temporada a tales puertos recalarán una cierta cantidad de cruceros. O sea, hoy es bastante exacto.

Donde hay un pequeño ajuste es en lo que comenté respecto de la meteorología, es decir, si hay un puerto que sabemos que va a cerrar. Curiosamente, en la Octava Región ocurre que un puerto determinado puede estar abierto, como Lirquén, y San Vicente, que está muy cerca, estar cerrado. Por lo tanto ahí hay una capacidad remanente para que en

el último tramo de la llegada del buque se pueda afinar a qué puerto va a llegar.

En general, la respuesta es con mucha anticipación.

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

El señor **URRUTIA** (don Osvaldo).- Señor Presidente, deseo hacer una acotación. Mi pregunta está íntimamente vinculada con el paro de los portuarios y de los portuarios eventuales.

¿Se justifica que en una empresa concesionaria el 70 por ciento de sus trabajadores tengan el carácter de eventuales, cuando hoy si algo es predecible es la llegada de la carga?

Usted me dice con cuanta anticipación, y eso es lo que gustaría precisar. ¿Una empresa concesionaria sabe qué buques, en cuánto tiempo van a recalar y qué tipo de carga traerán?

El señor **MARDONES** (director de la Directemar).- Señor Presidente, hoy el cronograma de los cruceros cada vez se parece más a una línea aérea. Hay vuelos y líneas que se sabe que van a llegar en un determinado momento. El ajuste final, insisto, es de horas, pero se puede saber perfectamente con una semana de anticipación. Por lo tanto, esos trabajadores eventuales saben si van a trabajar o no.

Agregaré una nota que no es motivo de esta comisión: hay más eventuales de lo que realmente necesitan los puertos.

Respecto de los puertos que cumplen con los niveles de seguridad de la Organización Marítima Internacional (OMI), todos los puertos nacionales lo hacen. En ese sentido, estamos muy presentes en la OMI y nuestras exigencias… No

nos quieren a veces los portuarios porque somos exigentes, pero nuestra norma es internacional y el puerto que no este certificado con calidad OMI no funciona.

Siempre hay ajustes, siempre hay tiempo que tenemos que darles para que puedan adecuarse, por ejemplo, en el tema de las grúas, de las espías de amarre o de las bitas de amarre que tienen los puertos. O sea, cuando hay una instrucción de la OMI se avisa al puerto y se le concede el tiempo necesario para que pueda hacer esos cambios y hoy en general todos están cumpliendo.

Con respectó a la aprobación de los estudios de maniobrabilidad puedo decir que son prácticamente permanentes, en la medida que los puertos hacen ajustes. Hoy hablamos del tamaño de los puertos y las condiciones de los remolcadores, debido a que tener un remolcador con mayor potencia obliga a cambiar el estudio de maniobrabilidad pues se puede maniobrar en distintas condiciones. Esto es muy interactivo, es decir, no es que entreguen el estudio de maniobrabilidad y que nosotros lo revisemos y vuelva en un tiempo más.

¿Dónde tenemos un gran problema? Que el puerto se compromete. Pide que el estudio de maniobrabilidad sea aprobado cuando recalen 300 buques de tal tamaño y ocupen tal sitio, y muchas veces ocurre que no llega esa cantidad de buques, por lo que a mitad de camino se comunican con nosotros, aceptan que se habían comprometido para hacer equis cantidad de maniobras, pero nos piden que autoricemos otra, dependiendo del nivel de riesgo, para que otorguemos un permiso temporal para que puedan operar.

Con respecto a las preguntas del diputado González, no hay diferencias entre puertos estatales y puertos privados. La exigencia es igual para todos en relación con la cantidad de guardias, el sistema de turnos, la calidad de las

grúas, etcétera. Sobre esos puntos no hacemos diferencia alguna.

La luz que nos ilumina es la seguridad y con eso no se transa.

En cuanto a las facultades en relación con los temas de medio ambiente, me acuso, y esto se relaciona con la pregunta del diputado Torres.

Siento que tenemos las facultades y lo hacemos bastante bien, pero actualmente solo podemos fiscalizar el 12,5 por ciento de las fuentes emisoras. Es gravísimo, pero no tenemos más recursos. Este es finalmente un problema de recursos. Nos gustaría fiscalizar más, pero el presupuesto que se nos asigna es muy bajo.

Respecto de otra consulta debo señalar que nos sentimos cómodos con las facultades, y lo voy a explicar. En base a la importancia de los puertos en relación con el movimiento de carga y número de trabajadores portuarios, clasificamos los puertos en categorías, y en esos puertos asignamos gente con mayor o menor experiencia. Por ejemplo, en Arica, que hay un puerto en una situación limítrofe habrá un Capitán de Navío; probablemente, el encargado en Hornopirén puede ser un buen suboficial, y esa persona en general se relaciona bastante bien.

Las atribuciones que tiene esta autoridad marítima nos permite hacer cumplir muy bien la ley.

En cuanto a la pregunta del diputado Torres, se la agradezco porque la Directemar es un servicio público que hace dos cosas: somos un servicio público y, a la vez, somos la autoridad marítima.

En el tema de servicio público estamos quedando al debe. Creo que tenemos ser incluidos en el plan de modernización

del Estado, pues muchas de las cosas que hacemos las realizamos con mucho esfuerzo porque hay déficit de recursos. Muchos de nuestros requerimientos para ejercer una mayor fiscalización, y la seguridad de la vida en el mar, requieren de los recursos necesarios.

Respecto de esto mismo, hago referencia al accidente que acaba de ocurrir en Punta Arenas, donde se hundió una barcaza con tres tripulantes. Desde el día domingo, prácticamente, todos los oficiales que estamos aquí presentes hemos estado trabajando en la búsqueda de esa gente. Para nosotros ha sido muy doloroso. Ahí tenemos un problema de fiscalización. Eso se cumplió, está bien. Pero en Chile tenemos accidentes, especialmente en el área de Puerto Montt y de Aysén.

Cuando les mostré cómo hemos desarrollado la fiscalización en los puertos, ¿se fijaron cómo bajó la cantidad de accidentes?

Por eso, señores diputados, nos encantaría tener más recursos para una mayor fiscalización. Ya lo pedimos a través del conducto regular pertinente.

Otro ejemplo es el Puerto de Mejillones, que hoy registra gran movimiento, pero tiene la mitad de la gente que tiene Quintero. Tengo que llevar más personal, pero para eso necesito ampliar las instalaciones y gente de medio ambiente que fiscalice la bahía de Mejillones. Así que, ahí estamos al debe.

Ahora, las concesiones marítimas han sido un dolor de cabeza para nosotros. Esto se relaciona con la visión estratégica; en las concesiones marítimas tiene que haber una visión estratégica del Estado. No se puede entregar concesiones marítimas, por ejemplo, para un lindo club de

yates si ese lugar tiene importancia para el desarrollo portuario del país.

Entonces, debe haber una sola autoridad, porque aquí muchas se producen situaciones confusas entre Bienes Nacionales y Pesca, ambas con una preocupación muy loable, pero finalmente se trata de un problema estratégico. Por eso, creo que debe haber una sola autoridad, con visión estratégica, que vele por reservar espacios para el desarrollo portuario.

Para finalizar, las tarifas de la ley de Navegación.

Dicha iniciativa establece que el presupuesto de la Directemar debe ser lo que se recolecta por faros y balizas. Por supuesto que las empresas navieras siempre van a alegar que las tarifas son altas, pero nuestras tarifas son bastante competitivas, y lo digo porque el costo de una nave no está en los cobros por faros y balizas. El mayor costo para una nave es el combustible y la dotación.

Hay un planteamiento -que no es nuestro- sobre tarifas de uso portuario, pero la Directemar no incide en el valor de esa tarifa. Sin embargo, nos encantaría que los recursos que ingresan por la ley de Navegación se invirtieran en mayor fiscalización y salvar más vidas.

El señor **DÍAZ** (Presidente).- Muchísimas gracias.

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

ALEJANDRO ZAMORA RODRÍGUEZ
Redactor
Jefe Taquígrafos Comisiones