

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 8° celebrada el miércoles 29 de mayo de 2019, entre las 18:00 y 20:02 horas.

SUMA

1.-Asistieron las Empresas Portuarias de: Talcahuano-San Vicente, San Antonio, Antofagasta, Iquique, Valparaíso, 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, Hugo Gutiérrez, Carlos Kuschel, Leonidas Romero, Gastón Saavedra, Víctor Torres, Renzo Trisotti y Osvaldo Urrutia.

Asistieron en calidad de invitados:

- En Representación del Presidente de la Empresa Portuaria de Antofagasta, señor León Cohen Delpiano, asiste el Gerente General, señor Carlos Escobar Olguín.
- El Presidente de la Empresa Portuaria de Valparaíso, señor Fernando Ramírez, y el Gerente General, señor Franco Gandolfo.
- El Presidente de la Empresa Portuaria de San Antonio don Francisco Silva Donoso.
- En representación de la Presidenta de la Empresa Portuaria de Talcahuano San Vicente, Sra. Maria Consuelo Raby, asiste el Gerente General de la Empresa Portuaria Talcahuano San Vicente, Sr. Rodrigo Monsalve Riquelme.
- En representación de la Empresa Portuaria de Iquique, asiste el Presidente del Directorio Señor José Manuel Mendía Infante.

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

CUENTA

1.- Se recibieron las excusas de las Empresas Portuarias de Arica, Coquimbo y Puerto Montt, por tener compromisos agendados con anterioridad.

2.- Carta del Capitán de Alta Mar de la Marina Mercante Nacional, Ingeniero en Transporte Marítimo y Puertos, señor Rodolfo Ponce Vargas, perteneciente a la alianza Marítima de Chile A.G., por la que solicita participar en las sesiones de la comisión.

ACUERDOS

La Comisión acordó los siguientes acuerdos:

1- Se acordó invitar a la Comisión Investigadora como expositor al Presidente de "Alianza Marítima de Chile" señor Rodolfo Ponce.

2- Se acordó solicitar autorización a la sala para prorrogar el plazo de investigación por 60 días.

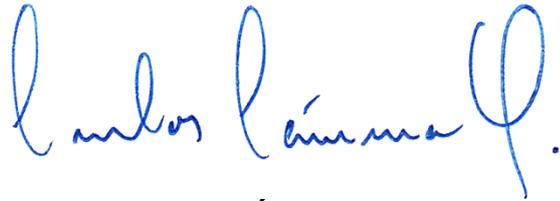
3- Se acordó invitar nuevamente a la próxima sesión a los representantes de las Empresas Portuarias (a los 10).

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 20:02 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/DwclIjvlpmw>

**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**

VERSIÓN TAQUIGRÁFICA

Preside el diputado Marcelo Díaz.

Asisten los diputados Sergio Bobadilla, Andrés Celis, Rodrigo González, Hugo Gutiérrez, Carlos Kuschel, Leonidas Romero, Gastón Saavedra, Víctor Torres, Renzo Trisotti y Osvaldo Urrutia.

Concurren el gerente general de la Empresa Portuaria de Antofagasta, señor Carlos Escobar; el presidente de la Empresa Portuaria de Valparaíso, señor Fernando Ramírez; el presidente de la Empresa Portuaria de San Antonio, señor Francisco Silva; el gerente general de la Empresa Portuaria de Talcahuano San Vicente, señor Rodrigo Monsalve, y el presidente del directorio de la Empresa Portuaria de Iquique, señor José Manuel Mendía.

TEXTO DEL DEBATE

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

El acta de la sesión 5ª se declara aprobada.

El acta de la sesión 6ª queda a disposición de las diputadas y de los diputados.

El señor Secretario va a dar lectura a la Cuenta.

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

El señor **DÍAZ** (Presidente).- Si les parece, la respuesta al señor Ponce es que puede asistir, porque las sesiones son públicas, siempre que el aforo de la sala lo permita. No hay restricción alguna.

Tiene la palabra el diputado Rodrigo González.

El señor **GONZÁLEZ** (don Rodrigo).- Señor Presidente, el señor Ponce es presidente de la organización nacional Alianza Marítima de Chile, que tiene personalidad jurídica. Se entregaron todos los antecedentes a la comisión y él quiere venir a la comisión a exponer. Quiere que la comisión lo invite. Yo lo había propuesto desde el inicio.

El señor **DÍAZ** (Presidente).- ¿Habría acuerdo para invitarlo?

Acordado.

Como confirmaron la asistencia cinco empresas portuarias, decidimos concentrar la sesión en estas empresas para alcanzar a escucharlas a todas y tener una ronda de preguntas. El resto será invitado para una sesión posterior. Además, informo que la comisión técnica ha seguido trabajando con asistencia variable. El coordinador me propone evacuar informes parciales, a fin de que nosotros los vayamos conociendo y demos curso progresivo a los autos, como dice en jerga jurídica.

En algún momento tendremos que solicitar una prórroga a la Sala, pero todavía no.

Agradezco la presencia de los representantes de las empresas portuarias de las distintas regiones de Chile, al gerente general de la Empresa Portuaria de Antofagasta, señor Carlos Escobar; al presidente de la Empresa Portuaria de Valparaíso, señor Fernando Ramírez; al presidente de la Empresa Portuaria de San Antonio, señor Francisco Silva; al gerente general de la Empresa Portuaria de Talcahuano San Vicente, señor Rodrigo Monsalve, y al presidente del directorio de la Empresa Portuaria de Iquique, señor José Manuel Mendía.

Tiene la palabra el señor José Manuel Mendía.

El señor **MENDÍA**.- Señor Presidente, muchas gracias por la invitación.

Nuestra presentación es breve y se refiere a los conceptos fundamentales de los actores de los puertos y la ley N° 19.542. La elaboramos en base a las aplicaciones, evaluación e impacto de esa ley en las empresas portuarias estatales.

De forma breve, queremos hablar del concepto puerto, quiénes son los usuarios y servicios que presta, estructura y actores relevantes, ley de modernización de los puertos estatales, algunos conceptos asociados a la ley, cómo han sido las licitaciones de los frentes de atraque, resultados de adjudicación de la ley N° 19.542 y algunas reflexiones sobre el contrato de concesión, en casos específicos, con el ejemplo de algunos puertos.

En el puerto son dos los grandes usuarios: las cargas, que representan a importadores, exportadores y cabotaje, y las naves o las compañías navieras. Fundamentalmente, esa condición depende de cuál ha sido la condición de flete o la de venta, que lo dejamos afuera. Por lo tanto, en el puerto hay embarque y desembarque de cargas, y atraque y desatraque de naves.

Hay un área un poquito más extensa de la mirada de un puerto. A mi juicio, estos croquis son bastante importantes para entender el concepto de la ley N° 19.542, que tiene más de veinte años.

Entonces, por un lado están las naves, que realizan el transporte marítimo; que usan el puerto, puerto que se compone de tres variables o parámetros fundamentales: los frentes de atraque; las áreas de respaldo, los patios, las bodegas y los accesos o *gates* del puerto, y la conectividad a la infraestructura terrestre del resto del país, que puede ser mediante transporte carretero o ferroviario, con el *hinterland*, con los distintos clientes importadores,

exportadores o agentes de cabotaje. Sobre ese concepto global se realiza la ley N° 19.542.

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

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

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

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

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

El objetivo principal de la ley era promover la competencia entre puertos y al interior de los mismos. Cuando partió la ley estaba el tema de la integración vertical y de la integración horizontal. Por ejemplo, el concesionario de Valparaíso no podía ser Puerto Ventanas, porque tenía una instalación industrial, etcétera. Otros objetivos eran procurar un trato no discriminatorio a los usuarios de puertos y a los distintos terminales; velar porque no se limiten

las posibilidades de expansión y desarrollo; preservar y fortalecer niveles de productividad, eficiencia y competitividad a lo largo del periodo; y dictar todos aquellos reglamentos y normas que se estimen convenientes para regular la organización interna de la compañía y el adecuado funcionamiento de cada una de las empresas.

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

¿Cómo se adjudican esas distintas concesiones? De acuerdo con el denominado índice "I", y la mejor oferta es el mejor "I Max". Yo les hablaba del frente de atraque; fundamentalmente, el objetivo era que los usuarios, dado que iba a ser un monopolio regulado, tuvieran una muy buena tarifa desde el punto de vista de los servicios.

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

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

Además, las empresas portuarias tenemos que fijar un manual de servicio, que le aprobamos al concesionario para el funcionamiento del puerto, donde se consignan fundamentalmente las tarifas básicas, esas cinco o seis tarifas de las que he hablado, debidamente reguladas, y ese polinomio nunca puede excederla. El total de las tarifas del año calendario recién pasado, es el I Más ofertado -no sé si me explico bien-, de tal manera de que el concesionario puede variar individualmente las tarifas en los distintos años, pero al multiplicar por el tonelaje de esas cargas, tiene que calcular que no exceda el I, y esa es una de nuestras obligaciones como empresa portuaria, además de manejar el manual de servicios, manejar el RUFA, que es el Reglamento de Uso de los Frentes de Atraque. En Valparaíso estaba el tema de los cruceros, que tenían

prioridad y que después la perdieron. En fin, hay una serie de factores establecidos ahí. Es un reglamento emitido por el Ministerio de Transportes, que regulariza el uso del frente de atraque, porque como es monopolio regulado, la obligación de la empresa portuaria es fiscalizar el cumplimiento.

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

El señor **TRISOTTI**.- Señor Presidente, por su intermedio, le pido a nuestro invitado que nos dé un ejemplo de esas tarifas especiales.

El señor **MENDÍA**.- Señor Presidente, por ejemplo, el frente de atraque está claramente advertido que la nave atraca y paga la tarifa de muellaje a la nave, que normalmente es el uso del muelle por un periodo de horas, y la transferencia de la carga, que está expresada en toneladas, según el tipo de productos. Después, la transferencia propiamente tal, también está especificada por producto.

Qué se entiende por tarifa especial. Supongamos el caso de un contenedor. Los contenedores, en promedio, –hoy día ha cambiado un poco, por el exceso de oferta- tenían un tiempo de llegada de 48 horas antes de la llegada de la nave, porque el servicio de contenedores obliga a que toda la carga esté lista y preparada, de tal manera que cuando llegue la nave, baja la carga de importación y después embarca la de exportación. La tarifa de almacenaje, por ejemplo, en los recintos portuarios, no es tarifa regulada. O sea, en general, uno podría decir que tarifa no regulada o tarifa especial o tarifa libre es toda aquella, del listado del manual de servicios, que no corresponde a tarifas básicas. No sé si me explico bien. Supongamos que en el manual de Iquique hay 150 tarifas, de las cuales 6 son básicas y esas conforman el I. El resto, por ejemplo el aforo, tampoco es una tarifa regulada, pues tengo que tomar el contenedor, bajarlo a piso, entrar una cuadrilla que saque las partes y piezas; verificar si lo que viene en el interior es lo que dice ser, reestibar y nuevamente subir el contenedor al camión para que salga.

En el caso de Valparaíso, todo ese servicio se presta en la (ZEAL), pero eso no corresponde a las tarifas reguladas, sino que son especiales.

¿Me explico bien?

El señor **DÍAZ** (Presidente).- Perfecto.

El señor **MENDÍA**.- Hay otros indicadores que las empresas portuarias debemos tomar, por ejemplo el TO, el tiempo de ocupación del frente de atraque.

El tiempo de ocupación se mide desde que la nave amarra la primera espía hasta que larga la última, eso se llama tiempo de ocupación.

Luego, de acuerdo con esas características, tenemos que medir el tiempo de ocupación media; el TNT, tiempos de espera no imputables al concesionario, por ejemplo, las comisiones de recepción, las comisiones de despacho, el tiempo que puede transcurrir entre que la nave está atracada con la primera espía e inicia el embarque propiamente tal, desde el punto de vista de los turnos; el TE, el tiempo espera que tiene la nave entre que llegó a la bahía y atracó en el frente de atraque, y el TOM, que es el mismo que el TOMA, uso medio anual del muelle de acuerdo con los indicadores establecidos en los mecanismos de velocidad de transferencias mínimas y promedio establecidas en el contrato de concesión entre la empresa portuaria y el concesionario.

En general, podemos observar algunas reflexiones.

Los contratos de concesión vigentes están orientados fundamentalmente a regular el uso y modernización de los frentes de atraque. Pensemos que en los puertos chilenos estamos hablando de una ley, como decía don Francisco Silva, que tiene 20 años; por lo tanto, el espíritu era invertir lo razonablemente suficiente, desde el punto de vista de la infraestructura existente, pero apurar el rendimiento de los puertos en términos de mejorar las velocidades de transferencia.

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

En términos generales, ¿qué pienso al respecto? A lo mejor hay personas que pueden pensar en forma diferente de los resultados de este proceso.

Los primeros años ha sido un proceso extraordinariamente exitoso, muy importante desde el punto de vista de la capacidad de la transferencia de cargas; produjo una alta especialización en la transferencia de contenedores y justo coincide con el auge del proceso de contenerización de nuestro país y del porcentaje que mueven los puertos.

Para que tengan una idea, los puertos de Valparaíso y de San Antonio, en conjunto, el 65 por ciento de la carga que mueven son contenedores.

Valparaíso no mueve gráneles y San Antonio mueve, entre gráneles líquidos y sólidos, casi el 30 por ciento; o sea, queda el resto –estas son cifras de 2018-,

que es carga fraccionada o la llamada carga general que son palés, bultos, bobinas de acero, autos, cobre metálico, etcétera, y el resto son gráneles líquidos. En otras palabras, el fuerte del puerto de San Antonio son los gráneles sólidos.

La modernización de los puertos ha permitido altos rendimientos de transferencia y mejoras sustanciales sobre una infraestructura existente. Luego voy a dar algunos valores.

Por otro lado, ha ido generando un alto compromiso con las ciudades que los cobijan. Desgraciadamente, no es generalizado, pues hay algunos problemas en algunas ciudades que ustedes conocen mucho mejor de las que pueda conocer yo. Particularmente, en Iquique quieren mucho al puerto y este necesita a la ciudad y, por otro lado, tenemos a un tremendo cliente, como es la Zofri, que también necesita mucho al puerto.

Hay muchos acuerdos de producción limpia que se han denominado APL que constituyen asociaciones de los actores relevantes de la cadena logística. Por ejemplo, en el caso de Iquique, están incluidos todos los terminales, las empresas de muellaje, la Zofri, los cargadores de la Zofri, los sindicatos de transportistas regionales y algunas de las empresas de muellaje menores; además de las comunidades logístico portuarias de las distintas ciudades en la función de buscar que la cadena logística que les mostré al principio conceptualmente funcione lo mejor posible.

Resultados.

Las primeras tres licitaciones -puertos de Valparaíso, San Antonio y San Vicente- significaron para el fisco un tremendo ingreso con el pago *up-front* y una cuota de pago de desempate. Para que tengan una idea, en esa oportunidad el Estado de Chile recibió 250 millones de dólares de estos tres puertos solamente.

El señor **DÍAZ** (Presidente).- ¿Cuánto?

El señor **MENDÍA**.- 250 millones de dólares de esa época; por el mecanismo de integración horizontal y vertical que postulaba San Antonio, porque no podía quedarse con Valparaíso. En este caso, el grupo Sudamericana ganó ambas licitaciones; no se podía adjudicar las dos, entonces, se quedó con San Antonio, que había hecho una oferta más alta, y el TPS se adjudicó Valparaíso.

Algunas otras concesiones tenían inversiones obligatorias, por ejemplo, extender sitios y hacer muelles antisísmicos.

Respecto del equipamiento -después les voy a dar una cifra de algunos puertos, probablemente me falten algunas más importantes también- aparecen estas grúas *ship to shore*. Cuando se adjudican los puertos, el 1 de enero de

2000, en Valparaíso existía una sola grúa que llamaban la grúa de Eurosan, de cuello ganso, de color azul y articulada arriba.

En San Antonio existían dos *grúas ship to shore* o *gantry crane*. El resto, han sido todas incorporadas por el proceso de concesión.

También hay RTG y que en esa época no había ninguna, tampoco había grúas móviles en los puertos y *reach stackers* prácticamente no había en los puertos, y aparecen los tracto camiones y algunos concesionarios construyen bodegas especiales para el tratamiento de minerales o concentrados, o patios habilitados especialmente según el tipo de carga que tenían que mover.

Para dar algunos ejemplos de esas inversiones, voy a partir por el dueño de casa:

Iquique ha tenido tres inversiones que le permitió hoy tener un contrato a 30 años. Quizá, me faltó explicar al principio, pero, en general, las concesiones eran a 20 años y si el concesionario hacía una inversión adicional, podía postular a 10 años adicionales. En este caso, Iquique tiene hoy 30 años; primero, hizo una inversión en el delantal de 14,7 millones de dólares; luego, extendió el Sitio 4, en 10,1 millones de dólares; y después, transformó el Sitio 3 en antisísmico, con 4,6 millones de dólares. Si ello no se hubiera hecho, probablemente, la situación del terremoto de 2014 habría sido bastante más dramática de lo que fue en el puerto de Iquique.

Por otro lado, el concesionario puso 4 grúas móviles del tipo *Gottwald*, que aquí son las antiguas grúas que tenía TPS -aquí pueden ver que en Teceval hay 2 o 3 de ese tipo de grúas-, y cada una de ellas cuesta 5 millones de dólares, por lo que solo ahí se invirtieron 20 millones de dólares. Por lo tanto, para que tengan una idea, solo en el Puerto de Iquique se han invertido 50 millones de dólares en el período de concesiones.

Los impactos en la Quinta Región han sido increíbles.

Me tomé la libertad de anticiparme a algunos valores para que ustedes tengan una idea.

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

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

costo de 80 millones de dólares y, hasta el momento, tiene 6 grúas RTG, a 5 millones cada una, lo que da un total de 30 millones de dólares.

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

En San Antonio, el último concesionario, PSE o Puerto Central, invirtió aproximadamente 250 millones de dólares en el frente de atraque de costanera y generó un nuevo frente de atraque de 700 metros. Después puso siete grúas *gantry crane*, del orden de 10 millones cada una –son 70 millones de dólares- y 15 pórtico sobre neumáticos (RTG). Aquí faltaría agregar todas las otras inversiones adicionales que ellos han hecho.

Esto es todo lo que quería presentar.

Muchas gracias.

El señor **DÍAZ** (Presidente).- Tiene la palabra el señor Francisco Silva.

El señor **SILVA**.- Señor Presidente, la introducción que hizo José Manuel nos pone en el escenario que hay algunos números que aparecerán repetidos y que hay algunas ideas que también se repetirán, sobre todo las que han salido directamente del texto de la ley.

El contexto de nuestra presentación es muy sencillo. En la presentación verán qué era y qué es San Antonio, cómo ha funcionado más o menos la ley en términos generales, cuáles son los principales defectos y cuáles son las principales ideas que nos gustaría que consideraran.

Hay que pensar que algunas de las reflexiones no necesariamente son materia de ley, pues algunas pueden ser temas de reglamento o contractuales. Hemos heredado una batería de contratos de concesión, una batería de reglamentos y hay algunos aspectos que son materia de ley y otros que no necesariamente lo son.

En esta lámina se aprecia una mirada global de San Antonio, una fotografía aérea, en que están en colores las distintas concesiones. Tenemos San Antonio Terminal International (STI), que está al lado del mar y de color rojo, que mueve 11,9 millones de toneladas, y el Puerto Central, que mueve del orden de 7,3 millones de toneladas y que está en color verde. Ustedes verán que tiene una forma un poco extraña, porque las edificaciones, las estructuras y la situación histórica del puerto, obligó a dar esa forma a la concesión.

El 65 por ciento de la carga del puerto es de contenedores. Tenemos un sitio especial para líquidos, que es operado por nosotros, que es el sitio 9. Son 77 mil toneladas, que es muy poca cosa, pero importante. En San Antonio también se mueve el ácido sulfúrico de Codelco que va al norte, el cual es un movimiento importante, son 1.500.000 de toneladas. Como dato, les puedo comentar que como hay estanques, la concesión tiene esa discontinuidad.

En resumen ese es el Puerto de San Antonio. Son tres concesiones importante: STI, Puerto Central y Panul, este último es el puerto de los graneles más significativo después de Ventanas en la zona central.

El puerto -como dije- movió 11,9 millones de toneladas en STI. La concesión termina en 2024 y puede extenderse en cinco años. En el caso de Puerto Central la concesión termina en 2031. Aquí hay varias cosas interesantes, entre ellas, que los trabajadores permanentes en STI son 783 y los eventuales son 223, y en el caso de Puerto Central son 350 y son 130 eventuales.

Quiero llamar la atención de que el fenómeno de la eventualidad fue y puede ser aplicable en algunos puertos y en algunos muelles del país, pero en muelles o puertos modernos, donde se tiene una estructura muy similar a una línea de producción de una fábrica, el tema de la eventualidad es un tema que debería ser analizado. Personalmente, creo que debería disminuirse significativamente, porque el tema de la eventualidad a la larga perjudica a todo el mundo. Entiendo que a muchos trabajadores les gusta la eventualidad; sin embargo, como sistema, la estabilidad debería ser mejor que la eventualidad.

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

Hay que entender que como esto es discreto, a la vez, es bastante complejo, porque se aumenta la capacidad y se produce un periodo bastante significativo con un importante exceso de capacidad. Lo que ocurre es que cuando existen altas inversiones fijas y bajos costos variables se producen conflictos y batallas de precios bastante significativas. Si uno ve la rentabilidad promedio actual de los concesionarios, es bastante baja, del orden de 4,5 por ciento, menos el 5 por ciento.

El Puerto Central está entrando en una etapa de saturación. A diferencia del Terminal 2 de Puerto de Valparaíso, al cual todavía le falta, pero cuando llegue ese momento comenzará a coparse. Naturalmente por las leyes de la economía se va a producir una presión al alza. Hoy los precios están como en el 75 por ciento de los precios autorizados por los contratos de concesión; es decir, están significativamente bajos. Esto es interesante, porque demuestra que el sistema ha funcionado y que funciona para ambos lados. Ello, porque no solamente los usuarios somos los tenemos que pagar más sino que también los empresarios privados a veces existen situaciones de depresión de precios.

Otro tema que también debería pensarse, pero más bien a nivel contractual, es que si voy a ofertar a un privado que invierta a treinta años o a cuarenta años en un muelle, no puede quedar al arbitrio de la autoridad y que cuando quiera meta un muelle adicional y él se quede mirando el cielo mientras su muelle está sin utilización. Debería haber indicadores objetivos.

Nosotros hablamos más bien de gatillos y de elementos objetivos que digan, por ejemplo, que cuando la demanda de la V Región o de otra zona del país exceda tanto, la autoridad va a llamar. Es importante saber desde antes que esto va a ser así, porque si no lo hacen ellos se van a cubrir en su inversión, en su propuesta, y van a tomar las precauciones, que por lo demás son caras, para cubrirse frente a la posible arbitrariedad de la autoridad, llamando a licitación cuando no se necesita. Este es el desarrollo del puerto.

Respecto de la situación actual del puerto, en términos de su capacidad, puedo señalar que podemos manejar tres naves de 13 mil TEUs de forma simultánea. Eso es hoy, después vamos a poder manejar 8 naves de 15 mil TEUs en forma simultánea, cuando esté el puerto de gran escala funcionando, que es el futuro para el que estamos trabajando.

Tenemos desafíos bastante importantes en términos de infraestructura, de impacto ambiental, de cumplimiento de las normas de libre competencia. Es decir, existen desafíos múltiples en el desarrollo de este puerto.

Estamos hablando de 6 millones de TEU tal vez en el año 2050, porque lo primero que se hace es el terminal mar más cercano, no la punta, sino esto de acá (muestra imagen de la presentación).

El molo de abrigo se hace completo al comienzo, después el terminal mar 1, y entre cinco y diez años después el terminal mar 2. Estamos hablando del año 2035 para el terminal mar 2, y después estamos hablando tal vez de 2040 o 2045. Ya no voy a estar para el de tierra.

Ese es el futuro y tiene mucho que ver con el tema de los accesos en relación con la ciudad, tema que voy a tocar de inmediato.

Ahora pueden ver en la lámina un listado de temas que la ley de puertos nos ponía, y probablemente todos los puertos van a llegar con el tema, porque como ustedes nos citaron para hablar de la ley de puertos, lo primero que vimos fue esta ley.

Al respecto, quiero mencionar el siguiente punto: Promover la competencia en el interior del puerto y entre puertos.

Hay que pensar que se ha generado una situación que ustedes la deben de haber visto en otras cosas, donde los temas de la libre competencia, del tribunal de la libre competencia y de las aprobaciones de los aspectos de libre competencia se han transformado en cuestiones altamente relevantes en cualquier proyecto portuario. Aun cuando sea una modificación de cosas presentes, el aspecto de libre competencia pasa a ser un aspecto relevante.

Eso sería lo que puedo agregar a lo que se dijo antes. No tengo mayores comentarios respecto de esa materia.

El Proceso y control de concesiones se refiere a cosas muy breves relativas a las empresas portuarias en sí. Nosotros somos una empresa de 54 personas.

Administramos contratos. Entonces, uno dice que no es tan difícil, porque algo administramos en terreno, pero básicamente son contratos, pero administrar contratos, aunque utilice elementos externos, como empresas de ingeniería, hay que controlar a esas empresas. O sea, no es llegar y decir que controlo, porque contraté a la empresa tal o cual para que haga la medición del dragado y para ver si estaba bien hecho debo tener a alguien interno que sea capaz de discernir si el informe producido por la empresa es adecuado.

A mi juicio, estamos en un momento en que las demandas de las empresas portuarias están aumentando

¿Por qué ocurre? Porque el tema ciudad-puerto, por ejemplo, nos está generando una demanda importante; lo mismo pasa con el tema accesos. Todo lo relacionado con ciudad-puerto en realidad, porque las materias internas del puerto ya las teníamos.

Nuestra conclusión es que el rol de autoridad portuaria que tenemos es absolutamente insuficiente para las necesidades que existen hoy.

Existe una organización llamada Colsa, en San Antonio, que es una comunidad logística con todos los entes de San Antonio, pero es consultiva, es conversa.

Pedimos a los depósitos de contenedores que manden los contenedores durante las veinticuatro horas y ellos los mandan en la mañana, o los terminales los citan en la tarde, o los frutereros mandan toda la fruta el último día, porque les conviene.

Entonces, existe una cantidad muy importante de fuerzas -llamémoslo así- que son discordantes. Tenemos en San Antonio, en los días malos, del orden de 4.000 mil camiones al día, y eso con el millón y tantos de TEU anual. Si vamos creciendo al 5, 6 o 7 por ciento la situación va a ser bastante compleja.

Creemos que el puerto debería tener mucha más autoridad respecto de algunas materias, por ejemplo, coordinar el flujo vial y ferroviario al puerto. O sea, tenemos una inversión que puede ser, en el caso de puerto exterior, de 3.000 mil millones, más lo que hay invertido, o sea, 4.000 millones de dólares, pero estoy pensando a cincuenta años. Pensemos en la actualidad: 1.500 millones.

Resulta que hoy los camiones llegan a los terminales y los reciben cuando estiman conveniente. Ellos tienen que estar operativos las 24 horas, pero eso no significa que tomen las medidas para hacerse cargo de los *peaks*, que acepten o no los contenedores vacíos a toda hora, etcétera.

Además, está el tema de la tecnología. Estamos trabajando en pódicos en San Antonio. Vamos a poner tres a cuatro pódicos, pero los camiones no tienen obligación de usar TAG para llegar a San Antonio.

Entonces, tenemos el problema de que todo lo tenemos que pedir por favor; a veces nos hacen caso y muchas veces no les conviene y simplemente no nos hacen caso.

Tenemos un tema con la ley. Hemos tratado de resolver esto a través del Reglamento de uso de Frentes de Atrque (RUFA). El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones está revisándolo, pero es difícil, porque es una extensión del RUFA, Reglamento de uso de frentes de atraque, no de calle de atraque. No es lo mismo.

El segundo tema importante es el Consejo de Ciudad-Puerto. Está en la ley, se estableció el año pasado, y nos gustaría que se potenciara en términos de que sea un instrumento de buena convivencia con la ciudad.

Hay que pensar el detalle. No soy jurista, simplemente soy una persona que vive esta realidad a través de la gente que colabora conmigo, pero los Consejos de Ciudad-Puerto podrían ser una buena herramienta para que la relación ciudad-puerto sea mejor.

Ahora, las relaciones dependen de dos partes. Nada garantiza que sea mejor, pero podría ser una herramienta

También está el plazo de las concesiones. Nos parece que treinta años es muy bajo. La tendencia mundial es mayor. Si uno va a España o algún país europeo el plazo es de cuarenta o cincuenta años.

En cuanto al molo de abrigo, en el caso del puerto exterior, no se puede incorporar a una concesión porque no se paga en treinta años. Tendría que ser entre cincuenta y sesenta años.

Por lo tanto, va a terminar siendo un aporte del Estado, el que va a tener que ponerlo *afloat*, en forma diferente, para enfrentarlo.

Por último, algo que no está en la presentación, pero me parece válido para todo tipo de concesiones -lo digo desde mi desconocimiento- es que muy frecuentemente hay problemas que nadie esperaba. Caso típico: las tarifas especiales.

Resulta que de repente algo que nadie esperaba se transforma en frecuente, de uso prácticamente diario, y si el contrato no lo estableció originalmente esa tarifa va a ser especial; no va a ser una tarifa regulada por los próximos veinte, veinticinco o treinta años.

Hay que pensar que los concesionarios son operadores de activos fiscales. Estamos hablando de gente cuya obligación y responsabilidad es operar activos que no son de ellos, y hacerlo lo más eficientemente posible, justificando su utilidad y sirviendo a la comunidad, al mismo tiempo, de esa manera.

Por ejemplo, en el caso de una autopista, se requiere una salida adicional si el contrato no lo establece.

En el caso del puerto es así. Si el contrato no establece ciertos cambios, no los puedo pedir. No digo que pueda exigir cualquier cambio, pero creo que tiene que haber, desde el punto de vista de la defensa del interés público, ciertas capacidades para -tal vez la palabra es dura- unilateralmente producir modificaciones contractuales, sujetas, por supuesto, a negociación y tal vez a algún tipo de arbitraje de terceros, para modificaciones que no alteren la esencia del contrato; modificaciones que no sean de una significación enorme, pero que sean necesarias para el desarrollo del negocio portuario.

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

Tiene la palabra el diputado Osvaldo Urrutia.

El señor **URRUTIA** (don Osvaldo).- Solo un comentario respecto del último punto, cuando nuestro invitado dijo: “esta es la capacidad, para, unilateralmente, modificar los contratos”.

La modalidad de contrato es por un plazo fijo y por una inversión determinada. Si se usara la misma modificación que utilizan las carreteras en las concesiones viales, que es el valor presente de los ingresos futuros, esperado por el concesionario, le daría una elasticidad mayor a ese contrato, que permitiría, si los ingresos aumentan, hacer modificaciones unilaterales.

¿Está de acuerdo con eso? ¿Sería una fórmula?

El señor **DÍAZ** (Presidente).- Vamos a dejar la respuesta pendiente. Tome debida nota.

Tiene la palabra el señor Fernando Ramírez, presidente de la Empresa Portuaria de Valparaíso.

El señor **RAMÍREZ** (don Fernando).- Señor Presidente, agradecemos mucho la invitación.

A nosotros, que somos un puerto desafiado, tanto por la normativa como por circunstancias que vamos a explicar, nos parece de la mayor relevancia que haya una instancia de reflexión y análisis, que eventualmente puede ser de carácter normativo, frente a lo que significa el escenario legislativo que enfrentan las empresas portuarias, la experiencia de los últimos veinte años y en particular ver qué viene hacia el futuro, considerando lo que ha sucedido con el puerto de Valparaíso, sus proyectos de inversión, sus propuestas a la ciudad, todas ellas, en muchos sentidos, controvertidas.

Dicho esto, nos parece esencial que se califique y que se clasifique cuál es el sentido de la relación de la ciudad con su puerto. Por ejemplo, se habla del Consejo Ciudad-Puerto, y en nuestro caso es: qué es la ciudad. ¿La ciudad es

la comuna de Valparaíso, donde estamos asentados, o la ciudad es más que eso?

¿Qué pasa si ampliamos el concepto de ciudad y decimos que el efecto en aporte en empleos directos e indirectos a veces va mucho más allá que la comuna? ¿Qué pasa si grupos organizados y relevantes se toman el interés determinado, un interés turístico, una determinada posición y, en definitiva, ese es el relevante y el que representa el interés que aparece como comunitario, pero uno, en una concepción más amplia, puede estimar que es un interés particular?

Entonces, ¿por qué planteamos este tema? Porque para nosotros la idea de que exista un Consejo Ciudad-Puerto es muy relevante, y creemos que la legislación debe complementarlo, debe institucionalizarlo. Y alguna vez se ha dicho por qué no incorporamos a la comuna o a la ciudad en la administración de la empresa portuaria, en su directorio. ¿Por qué el alcalde no está presente o una delegación que represente a las fuerzas vivas de la ciudad en la administración de la empresa portuaria?

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

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

Por ejemplo, aquí en Valparaíso tenemos un puerto histórico, que sigue siendo el puerto principal, pero era el puerto con mayor cantidad de carga, estadísticamente hablando. Hoy hemos cedido esa posición, pero tenemos una bahía, que es un bien escaso, con aguas abrigadas de primera calidad, con una inversión en un espigón, que si hubiese que construirlo, costaría cientos de millones de dólares, sino miles.

Todas esas ventajas son la respuesta que el país necesita para su ampliación portuaria, porque Chile necesita, en un tiempo breve, incorporar capacidad para un millón de TEU (*Twenty-foot Equivalent Unit*), y esa respuesta a nuestro comercio exterior, que es inminente, no va a estar simplemente con ampliaciones en la capacidad actual de San Antonio y de Valparaíso. Eso no es posible.

Por ende, ¿cómo vamos a responder a eso? ¿Cómo respondemos a esa realidad de nuestro comercio exterior, que hoy no lo vemos como un problema, porque no está en la coyuntura? Pero si revisamos las estadísticas, si revisamos los estudios de muy buena calidad que los diversos gobiernos han hecho en los últimos cuatro a cinco años, vamos a descubrir que en 2023 y en 2025 tendremos ese déficit, y este 75 por ciento del que hablaba Francisco Silva, que es lo que está cobrando el máximo de la tarifa, lo vamos a ver probablemente en sus máximos y en algo que es peor que el precio, que es una pérdida de la calidad del servicio; es decir, con congestión, y ese costo, en definitiva, lo van a pagar los consumidores.

Entonces, tenemos urgencia de hacer un debate que sea técnico, un debate que no se lo tomen los interesados, que no se lo tomen aquellos que tienen mayores capacidades para crear su posición, que es, a un interés individual, darle forma de interés colectivo, que es una forma encubierta de cooptar instituciones.

Nos parece, entonces, que si logramos crear una institucionalidad seria y adecuada para los desafíos del futuro, ese proyecto, esa institucionalidad, es un desafío relevante para las autoridades y para el Parlamento.

Y como toda institucionalidad requiere financiamiento para que funcione, nos parece que las empresas portuarias pueden contribuir técnica y económicamente, e inmediatamente nos gustaría responder la siguiente pregunta que se nos hace: ¿Por qué el puerto no contribuye a la comunidad con los excedentes que se generan de su operación, así como los casinos lo hacen en las comunas en que están instalados?

Y aquí viene algo que es una realidad del presente y que cada vez va a ser más relevante en el futuro.

En el pasado había la infraestructura portuaria y se hicieron inversiones que se financiaron con las tarifas esperadas y alcanzó, como se acaba de demostrar, pagando 250 millones de dólares como “derecho de llave”.

Pero, ¿qué viene en el futuro? Ya vimos que la inversión de Puerto Central de 450 millones de dólares ya no genera los cánones o las rentas de arrendamiento de ese espacio físico, porque ahí lo relevante fue el monto de la inversión y, en consecuencia, el propio tribunal de la libre competencia ha dicho que esos beneficios tienen que ir en provecho de los consumidores.

¿Con qué nos estamos enfrentando ahora? El proyecto Terminal 2 de Valparaíso, es un proyecto de 600 millones de dólares, que, probablemente, pagar un canon va a ser una cosa muy desafiante para ese proyecto. Y qué decir del proyecto de Puerto Exterior de San Antonio, de casi 4.000 millones de dólares.

Entonces, el futuro es evidente: las empresas portuarias solo van a tener el ingreso por las TUP, es decir, lo que pagan las naves por su tonelaje y que es el ingreso necesario para enfrentar el mantenimiento del canal de acceso, la infraestructura y el personal adecuado para cumplir un rol que es esencial.

¿Qué diferencia hay entre un puerto público y uno privado? En el puerto público el usuario tiene garantía plena de que aquí no hay discriminación al usuario y que respetamos la plena vigencia de la libre competencia. En cambio, en un puerto privado, de los que hay muchos, en sí mismo es una facilidad esencial; o sea, está comunicado con un negocio particular determinado.

Entonces, ese desafío, que es un desafío que tienen las empresas portuarias, que es un desafío cada vez más complejo, cada vez más tecnificado, es un desafío que hemos asumido, es un desafío que hemos aprendido durante 20 años; es tanto el aprendizaje, que, al principio, cuando se crearon las primeras concesiones, el Tribunal de la Libre Competencia estableció como elemento esencial para resguardar la libre competencia, el que no hubiese integración vertical. Esto significó, entonces, restringir que todos aquellos que tenían intereses aguas arriba y aguas abajo estuviesen limitados en la participación de la concesión portuaria.

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

Pero hoy en día, ¿con qué realidad nos estamos encontrando? Nos estamos encontrando con un mundo que avanza cada vez más hacia la integración vertical, un mundo en el que, en 2007, 200 compañías navieras se repartían la participación de mercado en el negocio de los contenedores. Y hoy día tenemos 4 megaempresas que manejan el 85 por ciento del mercado de contenedores, y aquí en Chile, probablemente, más que eso.

En consecuencia, la realidad de la integración vertical ha quedado superada y esto lo ha ido reconociendo la Fiscalía Nacional Económica, a tal punto que ha autorizado que haya muchas concesiones, subiendo la restricción de integración vertical de 40 a 60 por ciento. Si vemos los informes que presentan las propias empresas portuarias, las empresas portuarias están solicitando un 80 por ciento de participación. O sea, las empresas portuarias no le tememos a la integración vertical, porque estamos seguros de que tenemos los instrumentos, vía control de tarifas y de otros elementos, para establecer que la concesión portuaria nunca va a ser un instrumento para actuar en forma discriminatoria o hacer uso o abuso de una posición dominante.

Dicho eso, este desafío con el que nos enfrentamos supone que en el futuro, probablemente, las empresas portuarias van a ir reduciendo sustancialmente sus ingresos. Y esto que conocemos hoy día como excedentes que van al

fisco, van a tender a desaparecer. Por ende, la contribución de las empresas portuarias a las ciudades hay que mirarlas desde otra óptica.

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

En este modelo, pensamos que la legislación debe revisar, primero, la institucionalidad de la ciudad puerto. Teniendo este buen cuidado, creemos nosotros, que esta institucionalidad no será cooptada por grupos de interés que aparecen representar intereses comunes o intereses de bienestar general, no siéndolo.

En segundo lugar, una contribución técnica y eventualmente económica de las empresas portuarias, para que esa institucionalidad sea efectiva.

En tercer lugar, un proyecto realista para que las empresas puedan convivir con la ciudad, creando opciones para que el uso del borde costero, como lo hay en Hamburgo, como lo hay en Barcelona y como lo hay en muchos otros modelos exitosos en el mundo, pueda ser replicado acá en Chile.

Y, en cuarto lugar, es un tema que ha sido tocado, al cual le hemos destinado mucho tiempo, hemos trabajado fuertemente con los trabajadores y sobre todo con la nueva generación de dirigentes sindicales en la búsqueda de soluciones que vayan más allá de las consignas a lo que consideramos que es una realidad de un puerto como Valparaíso.

Este puerto, a diferencia del de San Antonio, tiene temporalidad: hay temporalidad de la fruta y, en consecuencia, al igual que en los campos, no es lo mismo lo que ocurre en algunos meses que en otros. La pregunta es, ¿cómo reconocemos, entonces, esa realidad de la temporalidad con la estabilidad del trabajador, de manera que no haya precariedad por causa de esa temporalidad?

Fíjense que no hay que ser tan creativos, ya que el Código del Trabajo contiene dos figuras de la mar reguladas: el trabajador portuario y la gente de mar. Y nunca hemos tenido conflicto con la gente de mar, porque cuando un tripulante se embarca, en términos objetivos, está a disposición las 24 horas. Cuando termina su período de embarco, de tres meses o más, se le compensa

todo el tiempo que estuvo abordo y que es representativo de las horas extraordinarias, de los sábados y domingos que estuvo abordo.

Entonces, un trabajador que tiene un contrato indefinido, que es tripulante, versus un tripulante que tiene un contrato a plazo fijo, tiene una realidad económica relativamente similar, porque se bajan del viaje e inmediatamente comienzan a hacer lo que se llama la franquía. Y terminada esa franquía, el empleador, al que es con contrato indefinido, le empieza a pagar a disposición. Por tanto, tiene todos los incentivos para embarcarlo nuevamente. Por su parte, el trabajador que tiene contrato transitorio, embarcándose en una empresa u otra, por especialización, pasa períodos muy breves en que no tiene ingresos.

Ese modelo es el que hay que tratar de igualar con nuestros trabajadores portuarios. No lo podemos hacer, si tenemos un grupo de 30.000 trabajadores, para una fuerza de trabajo de tan solo 10.000 trabajadores. Pero si logramos crear un mecanismo que sea análogo, en que le reconozcamos al trabajador que cuando no está disponible recibe determinado ingreso y que cuando está trabajando efectivamente se le paga el equivalente a ese embarco, estamos seguros de que por ahí vamos a encontrar soluciones. Y los dirigentes sindicales actuales están pensando en fórmulas como esta, en fórmulas más creativas, en fórmulas que no escapan de la economía y que no escapan de la realidad.

Hicimos un seminario, que se alojó en la Empresa Portuaria Valparaíso; recibimos gente del exterior, experiencias de Brasil, de Perú y de otras partes de América y estamos seguros de que ahí hay una gran cantidad de material para trabajar.

En definitiva, como Valparaíso, nos sentimos como un puerto muy desafiado, tenemos que hacer un aporte al comercio exterior, que es un camino extraordinariamente difícil.

No es exagerado decir que si todo proyecto portuario, futuro, es sometido a los embates que ha sido sometido nuestro terminal 2, nuestro país va a empezar a tener graves problemas en el pilar de su desarrollo, cual es el comercio exterior. Ello, porque no tenemos respuestas realistas para enfrentar las inversiones que se requieren, que sean compatibles con los desafíos ambientales y con las expectativas de la ciudad.

Mientras no encontremos la forma de discutir de manera racional y técnica, vamos a terminar resolviéndolo en alguna sala de la Corte Suprema.

Gracias, señor Presidente.

El señor **DÍAZ** (Presidente).- Muchas gracias, don Fernando.

Tiene la palabra el gerente general de la Empresa Portuaria de Talcahuano San Vicente, Rodrigo Monsalve Riquelme.

El señor **MONSALVE**.- Señor Presidente, en primer lugar, quiero dar las excusas de nuestra presidenta, doña Consuelo Raby, por no haber podido asistir.

La presentación de la Empresa Portuaria de Talcahuano San Vicente, tiene que ver con los efectos colaterales de la ley y de la no existencia de una regulación para los puertos privados, que en el caso de la Región del Biobío es esencial.

La Empresa Portuaria de Talcahuano San Vicente es una empresa pública. Se han señalado las características de las empresas portuarias en general; sin embargo, quiero destacar una característica de nuestro puerto, en el sentido de que es la única empresa portuaria que tiene dos puertos en dos bahías distintas y en cada puerto un solo terminal. De manera que parte de las actividades de la autoridad portuaria, que es la coordinación del tráfico dentro del puerto con más de un terminal, no la tenemos.

Quiero entregar una cifra que, quizá, a muchos les sorprenda. La provincia de Concepción es la provincia con mayor movimiento de carga del país. En 2017, movimos 32 millones de toneladas; en ese período Valparaíso movió 27 millones de toneladas; Antofagasta, 19 millones; y San Antonio, 18 millones.

Probablemente, la sorpresa tiene que ver con que en la provincia de Concepción existen 10 puertos, de los cuales 7 son de uso público y 3 de uso privado. En la gráfica se puede apreciar el detalle, de norte a sur, de cada uno de los puertos que están en tres bahías distintas: la bahía de Concepción, la bahía de San Vicente y la bahía de Coronel.

Acá se puede apreciar una tendencia de carga de los puertos, periodo 2004-2018. Esta es la franja del Puerto de San Vicente, que es nuestro principal puerto concesionado; abajo figura el Puerto de Talcahuano, que en 2010 tuvo cero transferencias de carga producto de la destrucción provocada por el terremoto y el *tsunami*. Los puertos de San Vicente y de Talcahuano son los únicos puertos concesionados de los 7 que son de uso público en la provincia de Concepción, Región del Biobío.

En la lámina aparece un cuadro de 1999, en donde aparecen que los puertos concesionados de las Empresas Públicas representaban el 33 por ciento de la carga, sobre una carga de 9 millones de toneladas; sin embargo, en la actualidad, esa representación bajó a 27 por ciento, sobre una carga de 23 millones de toneladas. Entonces, el mensaje es el poco efecto que tiene la ley N° 19.542, sobre la actividad portuaria de la Región del Biobío, ya que impacta solo en el 27 por ciento de la carga y en 2 de los 10 puertos existentes en la región.

Acá pueden apreciar trece puntos de la asimetría regulatoria que existe entre la ley N° 19.542, que regula nuestros puertos y los puertos privados que operan

en la región. Actualmente, San Vicente es el tercer puerto con mayor movimiento de carga, pero en su momento fue el principal.

Señor Presidente, voy a dejar a disposición de la comisión una transparencia en donde aparece el análisis detallado de cada uno de estos puntos, para que vean cuál es el efecto concreto en los puertos privados y cuáles son las regulaciones de la ley N° 19.542 y los dictámenes correspondientes.

En el primero existen marcos regulatorios diferentes y distintas autoridades encargadas del otorgamiento de las concesiones. En el caso de los puertos públicos es a través de los contratos que administran las empresas portuarias, y en el caso de los puertos privados son las concesiones de la autoridad marítima que se entregan a través de la Subsecretaría de las Fuerzas Armadas.

El plazo máximo de las concesiones de puertos es de 30 años no renovables. Cabe señalar que las concesiones marítimas son renovables; renta o canon con monto mínimo regulado por la ley N° 19.542 y las licitaciones correspondientes. Los puertos privados no entran en licitaciones.

En el valor residual de las inversiones reguladas, ley N° 19.542, hay un proceso en que se regula este valor residual y es pagado por la empresa portuaria, en caso de que el concesionario no renueve el contrato.

Tenemos un deber de servicio regulado, básicamente, es la pensión a los clientes menores, a los usuarios menores del puerto, que se maneja a través del Reglamento Uso Frentes de Atraque (RUFA); también existen condiciones generales y no discriminatorias de prestación de servicios. En un mercado tan competitivo como es el de los puertos, generalmente, se tiende a dar preferencia a los grandes clientes en desmedro de los pequeños; existe una obligación en relación con las tarifas, que ya se explicó. Hay tarifas máximas, pero no puede haber discriminación de tarifas.

Las normas de calidad están estipuladas en los cálculos de las velocidades de transferencia y otros más, pero en los puertos privados no tienen esa regulación; asignación de capacidad o prioridad en la atención de las naves. En el caso nuestro, esa priorización no puede ser discriminatoria, es decir, no se puede dejar una nave en forma arbitraria fuera de la atención en desmedro de otra. Otro tema dice relación con el giro exclusivo y la estructura corporativa de las empresas concesionadas.

En el modelo portuario de la Región del Biobío, que básicamente es de exportación y de madera, los clientes prefieren y piden un servicio integral. El servicio integral incluye el transporte, pero las empresas portuarias al tener giro único no pueden dar ese servicio integral, por lo tanto, es otro elemento de pérdida de competitividad; están los deberes de transparencia e información, que tienen que ver con los planes maestros y con las estadísticas que

debemos entregar al observatorio logístico, que corresponde a información de valor comercial que los puertos concesionados deben exponer, mientras los puertos privados no tiene esa obligación.

Además, tiene regímenes de garantías, sanciones por incumplimiento y fiscalización que, entre otros aspectos, tienen que ver con el valor de la garantía que, al menos en nuestro caso, la garantía es del ingreso del canon fijo de un año. Por lo tanto, hay un capital bastante importante inmovilizado.

Quiero establecer que existe una regulación asimétrica y acá lo importante no es imponer una regulación sobre otra, sino que al final del día la regulación para los puertos, independiente de cuál es el origen y la propiedad, sea la misma para emparejar la cancha.

Otro elemento de asimetría regulatoria se relaciona con los informes del Tribunal de Defensa de la Libre Competencia. En particular San Vicente tiene restricciones que no tiene el puerto de Talcahuano que fue licitado el 2011.

Los resguardos conductuales son, de alguna manera, los que mencioné, pero además existen los resguardos estructurales: la integración horizontal y la integración vertical.

Hasta antes de la venta que hizo el grupo CMPC del puerto de Lirquén a DP World, básicamente los puertos de Coronel, de San Vicente y de Lirquén, de acuerdo con su estructura propietaria, no podrían haber operado el puerto de San Vicente por su estructura de integración vertical.

La presentación da cuenta de los que estimamos son los temas más relevantes para generar igualdad de condiciones y mejorar la operación del mercado portuario.

Primero, se debe definir legalmente lo que es puerto privado de uso público. Hoy no existe ninguna definición de ese concepto que corresponde a un puerto de propiedad privada que sale a vender sus servicios.

Segundo, hay que establecer un marco legal y reglamentario único para el otorgamiento de concesiones portuarias de frentes de atraque estatales y privados de uso público, otorgadas por la misma autoridad, con el mismo plazo y condiciones de renovación; reglas uniformes para la determinación del canon o renta de arrendamiento, y permitir que los puertos privados de uso público recuperen el valor residual al término de sus concesiones.

Tercero, se requiere extender a los puertos privados de uso público los derechos y obligaciones que establece la ley N° 19.542 y los reglamentos de concesiones.

Cuatro, hay que definir la autoridad portuaria y entregarle las facultades que correspondan respecto de los puertos estatales y los privados de uso público.

En la ley de Emporchi se definía a la Empresa Portuaria de Chile como la autoridad portuaria nacional, mientras que en la ley actual no se define la autoridad portuaria. Nosotros asumimos el papel de autoridad portuaria, pero solo respecto de nuestros puertos y, en el caso de la Región del Biobío, estamos hablando de diez puertos.

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

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

A continuación, abordaré un aspecto puntual de ley N° 19.542, que creemos en el futuro cercano tendrá la máxima de las importancias.

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

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

¿Cuál es la importancia? Si no se regula, en la medida en que nos vayamos acercando al término de las concesiones va haber una tendencia del concesionario a no hacer estas inversiones mayores, porque no tendrían valor residual y tendrían que llevárselos o tendrían la incertidumbre si el día 30, y no antes ni después del término del contrato de concesión, la empresa portuaria se queda o no con esos equipos. Creemos que es un tema muy relevante.

También, hay que fortalecer el rol de autoridad portuaria a nivel de ley o reglamento, de manera de que quien sea definido como autoridad portuaria tenga un respaldo legal o reglamentario de cuál es su ámbito de actuación y cuáles son sus atribuciones.

A nivel de la autoridad de gobierno, hoy el concepto portuario no se trabaja como una unidad económica independiente y autónoma, sino que es parte de

una red logística marítima, de tal manera que creo que la modernidad y toda las preocupaciones de la ciudadanía y los integrantes de la red logístico portuaria hace que sea necesario que, tanto para puertos públicos como para privados, existan las coordinaciones necesarias, no solamente de la actividad portuaria, sino también de las actividades relacionadas, específicamente la conectividad y los medios de transporte ferroviarios y viales.

Por último, instancias de trabajo.

Nosotros, como empresa portuaria, hemos estado trabajando en forma intensa en las actividades en relación con el entorno. El 2014, con el entonces alcalde de Talcahuano, don Gastón Saavedra, aquí presente, iniciamos el trabajo del Consejo Ciudad Puerto, el cual ha continuado con el actual alcalde, don Henry Campos.

Lo relevante es que, independiente de la persona, de la tendencia política del alcalde, en Talcahuano existe un trabajo mancomunado y esto ha permitido ser proactivo y anticiparse a eventuales conflictos. Por ejemplo, con el entonces alcalde Saavedra en su momento tuvimos algún amago de incendio con los pesqueros artesanales y este trabajo coordinado permite ir anticipándonos a este tipo de situaciones, y también a los factores negativos que genera la actividad portuaria logística con la comunidad, de manera de ir actuando de forma preventiva.

Al Consejo Ciudad Puerto lo hicimos funcionar desde el 2014. A la fecha hemos realizado 36 sesiones. El año pasado, hubo una modificación del funcionamiento del Consejo Coordinación Ciudad Puerto que trajo un beneficio, a saber, que al ser presidido por el intendente regional y contar con la participación de los seremis de Obras Públicas y de Transportes permite que todos estos trabajos de conectividad y de transporte se integren al quehacer de la ciudad.

El Consejo Coordinación Ciudad Puerto solo existe en la comuna de Talcahuano, porque la ley no obliga a tenerlo a las comunas de Penco y de Coronel, donde están los otros grandes puertos de la región.

Como dije, el hecho de que el consejo esté integrado por el intendente da mayor potencia a las decisiones que se toman, pero también pierde frecuencia y de haber sido mensual, ahora es trimestral. Para suplir aquello, con el alcalde de Talcahuano tenemos una mesa portuaria comunal, en la que mensualmente vamos avanzando en los temas y trimestralmente se sancionan en el Consejo Coordinación Ciudad Puerto.

Asimismo, ha sido muy útil para el desarrollo del puerto de Talcahuano y de San Vicente el Comité Portuario de Coordinación de Servicios Públicos de Talcahuano, que data de 1999, pero se puso en ejecución en 2014. Desde este año a la fecha hemos tenido 31 sesiones.

En el Comité Portuario de Coordinación de Servicios Públicos participan la autoridad marítima, la PDI, la seremi de Salud y el SAG. En nuestro caso, por la actividad económica, hemos integrado a Sernapesca, de manera tal que en este comité se van trabajando elementos de coordinación.

El presidente de San Antonio señalaba el tema de los horarios de los puertos. En el caso nuestro, en algunas actividades hay disposición de los camioneros y del puerto para trabajar en determinadas horas, pero había dificultades de los funcionarios públicos o del SAG para actuar en los mismos horarios. Por lo tanto, en esta instancia se coordinan esas actividades.

Para finalizar quiero recalcar dos puntos. Primero, que se tenga conciencia de que en la Región del Biobío se maneja el 25 por ciento de la carga de puertos y que tiene una estructura absolutamente distinta a los puertos de San Antonio y de Valparaíso, que son los otros grandes polos de transferencia de carga y compiten con las mismas reglas del juego.

Segundo, en la Región del Biobío se compite con distintas reglas del juego, por lo que es imprescindible que se equipare la cancha.

Muchas gracias.

El señor **DÍAZ** (Presidente).- Gracias, don Rodrigo.

Tiene la palabra el señor Carlos Escobar, representante de la Empresa Portuaria de Antofagasta.

El señor **ESCOBAR**.- Señor Presidente, agradecemos la invitación a la comisión. El presidente del directorio del Puerto de Antofagasta, señor León Cohen, se excusa y pide que lo disculpen por no poder asistir.

Haremos una breve presentación de algunos temas, de no más de 10 minutos, como se nos indicó. Queremos contar la realidad del puerto de Antofagasta.

Como se puede apreciar en la lámina, el puerto de Antofagasta es multipropósito y estratégico. Por dicho puerto se embarca, dependiendo el precio del cobre y los minerales, entre el 12 y 15 por ciento del FOB chileno. Es un puerto de orientación minera, ya que el principal producto que se embarca es el cobre.

En ese sentido, debemos cumplir con el Tratado de 1904. Por nuestro puerto se embarcan actualmente concentrados provenientes de Bolivia y con tecnología de última generación.

También se descarga la materia prima de la producción de litio, que es la ceniza de soda. Por cada tonelada de litio que se produzca se requiere 1,7 toneladas de ceniza de soda.

Por el puerto de Antofagasta se embarca principalmente el cobre que se extrae de las mineras privadas, dado que el cobre de Codelco se transporta por el

puerto de Angamos, en Mejillones, ya que existe un convenio que permitió la construcción de dicho puerto.

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

En nuestro puerto se transfiere mayoritariamente carga de exportación, la que se divide en cobre metálico, contenedores y minerales concentrados.

Tenemos un acuerdo de producción limpia, que se acaba de certificar en un ciento por ciento, en cumplimiento de todos los compromisos. Se trata del acuerdo de producción limpia más exitoso y amplio, porque reúne a empresas mineras, a servicios del Estado, a empresas portuarias, operadores de ferrocarriles y el concesionario.

En dicho acuerdo se invirtieron más de 18 millones de dólares en mejoras, todas ellas por sobre la norma, lo cual nos da experiencia y nos indica que cuando se realicen las nuevas concesiones debemos tener presente las experiencias que han tenido algunos puertos, como el nuestro, y los caminos que han permitido tener hoy una muy buena relación con la comunidad.

También tenemos un terminal multioperado, en el cual tiene una muy baja participación. La diferencia es notable entre la cantidad de naves que operan en el terminal concesionado versus el terminal multioperado. Es una reserva para Chile y podría duplicar la capacidad del puerto de Antofagasta con una muy baja inversión.

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

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

Tenemos competencia. Existe otro puerto de uso público, el de Angamos, que no tiene ninguna de las restricciones que presenta el puerto de Antofagasta.

Pero con el 65 por ciento se solucionan los problemas a los cuales está sometido el puerto de Antofagasta.

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

Desde el punto de vista portuario hay algunas contradicciones, pero desde la perspectiva de la relación con la comunidad, y dado que el puerto de Antofagasta todavía tiene capacidad para crecer en el futuro, ha sido una buena experiencia para el puerto.

La tercera área que tenemos son las bodegas de color azul que aparecen en la imagen, ubicadas en el sector de Portezuelo. Este año terminamos ese terminal. Hasta hace tres años todo eso estaba descubierto. En esas inversiones que se han realizado se acopian todas las cargas que provienen de Bolivia.

Contamos con tecnología de contenedores de volteo, que permiten que las cargas a granel hoy puedan ser tratadas igual que la carga en contenedores, usando toda la tecnología del contenedor. Equipamiento y muelles no necesariamente en el futuro para transferir este tipo de carga. Se van a requerir bodegas en los puertos. Habrá un salto tecnológico importante dado que son cargas que permiten evitar grandes emisiones.

Además, estamos en proceso de licitación de una zona de desarrollo logístico en el sector alto de Antofagasta, que tiene la necesidad de contar con áreas de expansión a la logística del puerto.

También tenemos un convenio con el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones para localizar en ese sector una zona de descanso de camiones que permita tener una coordinación hacia el puerto, pero también regular el tráfico de camiones en la ciudad, porque no necesariamente todos los camiones que transitan por la ciudad van al puerto. Muchos de ellos van a buscar servicios básicos que a veces no tienen en la ruta.

En ese mismo lugar existe un convenio entre los gobiernos de Chile y Paraguay mediante el cual el decreto de los terrenos entregados por el Ministerio de Bienes Nacionales considera la instalación en el futuro de una zona franca para exportación paraguaya. Esas son las proyecciones que tiene el puerto de Antofagasta.

Esa es nuestra conectividad en términos generales. Estamos situados en el corazón de Antofagasta, lo que nos genera una enorme responsabilidad. Hemos aprendido lecciones en los últimos años.

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

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

Desde el puerto de Antofagasta nos conectamos hacia el Corredor Bioceánico, materia que hoy está presente. Es parte de la estrategia regional de desarrollo tener conectividad con el Corredor Bioceánico a través de los pasos Sico y Jama, y el paso ferroviario Socompa.

Otro dato importante es que Antofagasta es el puerto que más uso da a ferrocarriles. El 55 por ciento de la carga que se mueve por el puerto de Antofagasta se mueve en ferrocarril. Acabamos de terminar la reparación del frente N° 1, donde cambiamos todo el sistema de vías, así que todo el puerto está con vías férreas hasta los sitios. El puerto está reforzado asísmicamente de acuerdo con la última norma, en un ciento por ciento, así que aguanta terremotos de diseño 8,6.

Por lo tanto, están dadas todas las condiciones para que el puerto se pueda seguir desarrollando, siempre pensando en mantener una buena relación con las comunidades.

Desde el punto de vista de la aplicación de la ley, hemos visto tres materias.

La primera es el aporte del modelo concesionario al desarrollo portuario del país. En el caso de Antofagasta el aporte es evidente. Existen inversiones por sobre los 65 millones de dólares, lo que ha permitido que en el puerto de Antofagasta recalen naves que habría sido imposible recibir con la infraestructura que teníamos el 2000 o 2004.

También ha mejorado el equipamiento. Bajo nuestro punto de vista, se ha cumplido el rol de hacerlo más productivo y permitir que se dé la estrategia del país para alcanzar un desarrollo económico vía modelos de exportación exitosos.

Por supuesto, pensamos que todo es perfectible. Como puerto de Antofagasta tenemos conciencia de los cambios que tiene la industria marítima y que afectan al sector portuario, por ejemplo, con la integración vertical, para llegar hasta la puerta del consumidor en los contratos de fletamento. Eso, sin duda, afectará los modelos de concesiones, porque estos deben ser, de alguna manera, dinámicos. De esa forma, creemos que los modelos actuales tienen herramientas que permiten que la dinámica se aplique por parte de los concesionarios, dado que dentro de los elementos de medición existen indicadores de productividad y de calidad de servicios, que hacen que las

empresas deban estar permanentemente cumpliendo, de lo contrario, no podríamos estar atendiendo a las naves. De hecho, tanto en el caso de contenedores, por las dimensiones nuevas que tienen, o por la infraestructura, cada vez que nuestros concesionarios no han cumplido, hemos aplicado los mecanismos de multa. El contrato de concesión actual contiene mecanismos para resolver problemas mayores a través de arbitraje y otros mecanismos, como someterlo a peritos.

Desde el punto de vista del rol de autoridad portuaria, el contrato de concesión no tiene lo que indicaba la empresa anterior, que era la Empresa Portuaria de Chile (Emporchi), pero sí tiene algunos elementos que nos permiten indicar que, por ejemplo, a través del plan maestro, se relaciona con el desarrollo territorial de la ciudad. Hay un documento en el cual la comunidad puede plantear las diferencias que tiene. También tiene un rol coordinador con las autoridades que operan al interior del puerto y un rol coordinador con los servicios que fiscaliza. Además, si ese rol es bien llevado, en buena coordinación con las autoridades locales, también se está cumpliendo el rol de autoridad portuaria, de acuerdo con los alcances que la ley permite.

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

Otra materia en la que estamos trabajando es el tema turístico. El puerto de Antofagasta no recibe la cantidad de cruceros que acoge el resto de los puertos del país, pero formamos una mesa de trabajo con el objeto de ver cómo nos afecta positivamente la nueva ley de cabotaje. Hay que aprovechar todo el turismo que la Región de Antofagasta tiene para que el puerto sea una puerta de entrada.

Creemos que es necesario tener presentes todos los cambios de la ley y el dinamismo de la industria marítimo-portuaria. Las concesiones de veinte o treinta años son largas, los cambios tecnológicos nos superan todos los años. Por lo tanto, los contratos deben tener mecanismos que permitan que, a pesar de los cambios tecnológicos, las modificaciones y la integración, quienes tengan contratos de concesión o sean operadores portuarios puedan seguir desarrollándose en torno a esa industria y no quedarse con un contrato anticuado de diez, quince o treinta años.

Eso es lo que nosotros pensamos.

El señor **DÍAZ** (Presidente).- ¿Habría acuerdo para solicitar a la Sala la prórroga del plazo de la comisión por 60 días?

Acordado.

Tiene la palabra el diputado Hugo Gutiérrez.

El señor **GUTIÉRREZ**.- Señor Presidente, respecto de las inversiones en infraestructura y equipamiento, en Valparaíso es de 275 millones de dólares; en Puerto Central en San Antonio, es de alrededor de 400 millones de dólares; en Antofagasta alcanza los 65 millones de dólares, y en Iquique es de 50 millones de dólares. ¿A qué se debe que la diferencia sea tan extrema? ¿Qué hizo el concesionario de San Antonio para invertir 400 millones de dólares, cuando el de Iquique solo invierte 50 millones de dólares? ¿Cómo se explica esa diferencia?

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

El señor **TRISOTTI**.- Señor Presidente, agradezco las exposiciones de cada uno de ustedes.

Qué bueno tener la oportunidad de escuchar a todos los interesados y a los integrantes, que tratan de buscar soluciones futuras. Creo que ese será el gran legado que dejará la comisión.

En términos concretos, uno de los elementos que se planteó en la ley de modernización fue que operara la competencia entre los operadores estatales y en algunos puertos, también, la concesionaria. En la práctica, ¿cómo ha operado eso? A su juicio, ¿cree que fue acertado y que debería mantenerse a futuro?

¿Cómo han aportado ustedes? ¿Qué falta para potenciar los consejos ciudad-puerto, entendiendo que tiene que haber una interrelación más potente?

Vinculado con la tercera pregunta, ¿cómo sienten que es la interrelación con todos los actores de las cadenas logísticas?

Sabemos que hay una serie de otros servicios públicos. En nuestro caso, además, tenemos a la Zona Franca de Iquique, pero ¿cuál es la evaluación que hacen de ese punto? ¿Cómo se puede mejorar?

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

El señor **CELIS** (don Andrés).- Señor Presidente, por su intermedio, al presidente de la Empresa Portuaria Valparaíso y al presidente de la Empresa Portuaria San Antonio.

En cuanto a la Empresa Portuaria Valparaíso, leeré dos citas.

Una de ellas dice: “Es importante que exista una postura del gobierno para desarrollar el muelle exclusivo de cruceros, pues la Empresa Portuaria Valparaíso está haciendo los estudios”. Lo dice Verónica Castillo, presidenta de Fesetur (Federación de Servicios Turísticos de Valparaíso).

Otra persona dice: “La recuperación de la industria no va a ser posible mientras la ciudad de Valparaíso no tenga un muelle destinado a los cruceros”. Lo dice Marcos Brauchy, presidente de CCTV (Cámara de Comercio y Turismo de Valparaíso).

Por su intermedio, pregunto al presidente de la Empresa Portuaria Valparaíso, ¿va a haber muelle exclusivo para pasajeros en el puerto de Valparaíso o no?

Mi siguiente pregunta va dirigida al presidente de la Empresa Portuaria San Antonio. Sé que existe una ley corta de puertos, que comprende dineros de un porcentaje de cargas de exportación y de importación, que entiendo que administra el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Si les ha tocado destinar parte de ese porcentaje obtenido de las exportaciones e importaciones, me gustaría saber a qué lo han destinado.

Por último, al mismo presidente de la Empresa Portuaria San Antonio, le pregunto si tienen dentro de sus planes desarrollar un área de retención de camiones, algo parecido a la ZEAL (Zona de Extensión de Apoyo Logístico) que existe en Valparaíso, pero en San Antonio, fundamentalmente por el acceso, que es muy complicado, y qué obras tienen previstas a futuro para mejorar el acceso a los recintos portuarios.

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

El señor **SAAVEDRA**.- Señor Presidente, escuché lo que se ha expuesto sobre inversiones y me parece fantástico que ellas se desarrollen en los diferentes puertos, pero son las inversiones vistas dentro del puerto. Mi preocupación es lo que crece en el puerto, lo que va a crecer en materia de naves, pero eso tiene un impacto en el entorno.

Entonces, ¿cuánto de esas inversiones forma parte de las estrategias de desarrollo regionales? Con excepción de los puertos de Valparaíso y de San Antonio, que están en la misma región, todos los demás puertos se ubican en distintas regiones y, por lo tanto, cada región debiera tener una estrategia de desarrollo regional, que contenga principalmente lo que tiene que ver con actividades viales y ferroviarias, que son tremendamente importantes para evitar los problemas que tiene Valparaíso, que es el ejemplo clásico del acorralamiento de la ciudad respecto del puerto.

Eso es clave, y lo pregunto porque la relación ciudad-puerto no abarca solo la comuna en que está instalado el puerto, sino que es mucho más que aquello. Debe ser visto así, sistémicamente, porque de otra manera le vamos a errar nuevamente, vamos a crecer dentro del puerto, pero la ciudad y el entorno van a pagar el costo del problema.

Mi segunda pregunta tiene que ver con la estructura que tienen los puertos, aspecto en que sí pagan las comunas cercanas, donde se ubican los lugares extraportuarios, en esa dispersión de lugares donde se acumula carga, que tienen un impacto en la calidad de vida de la ciudadanía.

Alguien dijo que ese modelo portuario es eficiente y eficaz en los puertos de Hamburgo, Rotterdam y Barcelona, pero al parecer aquí no les gusta mucho -hablémoslo claramente- tener esas famosas plataformas logísticas como la ZEAL, donde se conecta el puerto con lugar donde se acopia, despacha y se hace la pega sistémicamente, con lo que se hace más eficiente el sistema.

Mi pregunta a raíz de eso es: ¿Para cuánto de eso hay disposición en los directorios, que también debieran ser parte de ese proceso?

La siguiente es: ¿Los directorios deben ser de las regiones, o tienen que ser como hasta ahora, cuyos miembros solo van a las reuniones?

El señor **DÍAZ** (Presidente).- Haré pocas preguntas, porque hay muchas cosas con las que estoy de acuerdo, todo lo que pudieron hablar respecto del tema de la regulación de puertos públicos y puertos privados. Particularmente lo dijo el gerente general de la Empresa Portuaria Talcahuano San Vicente. Me parece que son importantes y las vamos a considerar en la reflexión. Es parte de lo que en su momento hablamos con la ministra.

Así es que, para concentrar las cosas que me llamaron la atención, primero, ¿quién fija el costo de las inversiones?, ¿quién las construye?, ¿se licitan, o eso es parte de la integración vertical, horizontal? Estoy pensando, a propósito de algo que me dijeron el otro día en una reunión que me solicitaron por ley de *lobby* en Puerto Central, que parece que perdió mucha plata el grupo económico que lo hizo. ¿Perdió plata?

Con la venta ganó, pero teóricamente no, si supuestamente invirtió más, pero ganó, y perdónenme, pero todavía no conozco un empresario chileno bueno para perder plata que pertenezca al grupo Angelini y Matte, no me da, no me cuadra. Puedo estar equivocado, pero... menos el grupo Angelini y Matte. Esa fue la sospecha que me instalaron el lunes en una audiencia que me solicitaron por ley de *lobby*, pero lo transparento acá. ¿Qué fue? ¿Un negocio inmobiliario, un negocio de construcción o un negocio portuario? Pregunta para quien quiera responderla.

Después, el impacto de la relación ciudad-puerto, y eso tiene que ver con lo que decía el presidente del puerto de San Antonio, con lo que decía el presidente del puerto de... todos, porque la semana pasada nos mostraron fotos, por ejemplo, de Talcahuano, colapsada, saturada.

En San Antonio es lo mismo, y parte de la preocupación de la ministra y el surgimiento de esta comisión técnica tienen que ver con eso, que, si no se mira esto desde una lógica integral, el único que va a pagar el pato es la gente que vive en las ciudades-puerto, y aquí, aparte de sonarme la pregunta sobre el muelle de cruceros, debo expresar que me parece que, si lo que los puertos pueden hacer como contribución a las ciudades es apoyo técnico y económico, y eventualmente a los consejos de ciudad-puerto, que, además, en su inmensa mayoría están integrados por autoridades, salvo el alcalde, o el municipio, y aportar algo de la infraestructura para hacer un *mall* o para hacer un parque, la verdad es que es mejor tener un casino que tener un puerto. Viña del Mar recibe 25.000 millones de pesos del casino, que incluso tiene unos lindos jardines alrededor y no tiene copado su borde costero.

Creo que la reflexión de los puertos no puede ser que la contribución sea sentarse en un consejo a ver cómo contribuyen con algo real y concreto. Creo que eso es parte de la reflexión de esta comisión, y me refiero a que esto va a tener que ocurrir no solamente en el tema de la actividad portuaria, sino que, mientras más...

Voy a prorrogar la sesión por diez minutos para que nuestros invitados puedan responder y el diputado Celis pueda hacer sus preguntas.

¿Habría acuerdo?

Acordado.

Quiero decir algo más. Entiendo el sentido y lo que viene hacia el futuro, pero, insisto, consejo de ciudad-puerto, apoyo técnico y una cuenta en luquitas para que funcione, de verdad que parece mejor cambiarse de..., que todos los *containers* se vayan a vivir a una comuna que tenga casino, porque parece maldición: no da pega, es estacional, le ocupa el borde costero, le obstruye sus calles...

Entonces, creo que la reflexión de los puertos respecto de cómo tienen que contribuir a la ciudad tiene que ser significativa, tiene que impactar significativamente, porque, a propósito de lo que usted decía sobre el *mall*, la semana pasada escuchamos aquí una versión crítica respecto de esa decisión del puerto, y llegamos a esa pregunta: ¿Por qué el puerto define y dibuja el borde costero, con qué atribución? Entiendo que con las atribuciones legales, no estoy culpando a ninguno de ustedes, pero ¿con qué legitimidad?, y la verdad es que creo que no tienen legitimidad.

Voy a poner el último ejemplo: San Antonio. Espero no ofender a nadie, pero ese motel, ese casino que está ahí es un espanto, y además ni siquiera -hotel, dije hotel- limpian la fachada. Uno llega a la ciudad y ve esa pared fea que tapa el mar, toda sucia, hotel, casino y *mall*, toda sucia, la verdad es que es una ofensa para el sanantonino, por más que la gente vaya y compre ahí, pero debió haberse hecho una cosa bonita, pero taparon la vista, es una cosa espantosa, está lleno de tierra, en fin.

Tiene la palabra el diputado Rodrigo González.

El señor **GONZÁLEZ** (don Rodrigo).- Señor Presidente, tengo la sospecha o la idea de que el tiempo que le estamos dedicando a las empresas portuarias es insuficiente. Por ello, solicito que invitemos nuevamente a los presidentes, ya que no van a alcanzar a contestar las preguntas que están pendientes, dado que el tiempo que tenemos es insuficiente y se trata de información muy rica, pero muy compleja también. Además, como no somos expertos en la materia, debemos releerlas y revisarlas, por lo que probablemente van a surgir una cantidad de nuevas preguntas que seguramente no vamos a alcanzar a plantear.

Por lo tanto, propongo invitar nuevamente a los presidentes de las empresas portuarias.

El señor **DÍAZ** (Presidente).- El resto de los presidentes de las otras empresas quedó de concurrir.

El señor **GONZÁLEZ** (don Rodrigo).- Señor Presidente, también podríamos hacer las preguntas por escrito y enviárselas, para que cuando vengan traigan las respuestas preparadas.

El señor **DÍAZ** (Presidente).- No tengo duda que el presidente del Puerto de Valparaíso va a asistir. Respecto de los demás presidentes, dejémoslo a

consideración de sus agendas y, si no pueden venir, que nos respondan por escrito. Entiendo que los presidentes de las empresas portuarias de Arica, de Coquimbo y otros más también quieren asistir. De esa manera, no le quitamos más tiempo a nadie.

En nombre de la comisión, agradezco las exposiciones, pues todas fueron tremendamente importantes, valiosas y contribuyen a nuestra reflexión.

Probablemente, tenemos una oportunidad inédita en orden a que una comisión investigadora produzca un acuerdo político en torno a una iniciativa-normativa. Es decir, que esto se traduzca en un cambio a la legislación, que es en lo que estamos trabajando en el comité técnico de esta comisión. Si lo logramos, será un buen aporte a un área crítica, como es el desarrollo portuario de Chile y su vínculo con nuestros vectores de desarrollo en el comercio exterior.

El señor **GONZÁLEZ** (don Rodrigo).- Señor Presidente, para complementar, quisiera poder hacer por escrito las preguntas que no alcancé a realizar, al igual que el resto de los diputados que están en la misma situación a fin de avanzar y ganar tiempo.

El señor **DÍAZ** (Presidente).- Me parece.

Quedan todos invitados a la sesión del próximo miércoles a la misma hora. Esperamos contar con ustedes, y a los otros invitados lo dejamos a su criterio.

Tiene la palabra el señor Francisco Silva.

El señor **SILVA**.- Señor Presidente, para solicitar –me parece que está cubierto con lo que mencionó el diputado Rodrigo González- que me hagan llegar por escrito las preguntas que se hicieron, ya que como fueron muchas no logré tomar nota de todas.

El señor **DÍAZ** (Presidente).- Se las remitirán.

Muchas gracias.

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

ALEJANDRO ZAMORA RODRÍGUEZ

Redactor

Jefe Taquígrafos Comisiones