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 9° celebrada el miércoles 5 de junio de 2019, entre las 18:00 y 20:00 horas.

SUMA

1.-Asistieron los representantes de las Empresas Portuarias de Iquique, San Antonio, Valparaíso y San Vicente-Talcahuano.

APERTURA Y ASISTENCIA

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

Asistieron en calidad de invitados:

- Asistieron los representantes de las Empresas Portuarias de Iquique, San Antonio, Valparaíso y San Vicente-Talcahuano:

-Empresa Portuaria de Iquique señor José Manuel Mendía.

-Empresa Portuaria de Valparaíso señor Fernando Ramírez.

-Empresa Portuaria de San Antonio señor Fernando Gajardo y Pablo Suckel.

-Empresa Portuaria de Talcahuano-San Vicente señor Carlos Aránguiz.

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

CUENTA

1.- Oficio (14765) del Secretario General de la Corporación, por el informa que sala accedió a la prórroga del plazo de vigencia de la comisión por 60 días, a partir del 24 de junio hasta el 5 de septiembre de 2019.

2.- Correo electrónico de 13 ex dirigentes sindicales portuarios de distintas zonas del país, por el que solicitan ser recibidos por la comisión con objeto de dar a conocer que han sido marginados del sector dejándolos sin su fuente laboral.

3.- Excusas de las Empresas Portuarias de Arica, Antofagasta, Coquimbo, Puerto Montt, Chabuco y Austral, por tener compromisos contraídos con anterioridad.

ACUERDOS

La Comisión acordó los siguientes acuerdos:

1- Se acordó enviar por oficio a las Empresas Portuarias, las preguntas proporcionadas por el diputado Rodrigo González, en nombre de la Comisión (se adjuntan en la nube de puertos las preguntas).

2- Se acordó acceder a la solicitud de invitar a una próxima sesión a exdirigentes sindicales portuarios de distintas zonas del país con el objeto que puedan dar a conocer la actual situación que les afecta, ya que han sido marginados del sector dejándolos sin su fuente laboral (de los 13 dirigentes seleccionar 3). (esta solicitud llegó por correo electrónico en virtud del punto n°2 de la cuenta de la sesión N°9 del 5 de junio 2019).

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 20:00 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/GpjF5ESuOqI

COMISIÓN ESPECIAL INVESTIGADORA DE LAS ACTUACIONES DE LOS ÓRGANOS DE LA ADMINISTRACIÓN DEL ESTADO EN RELACIÓN CON LA APLICACIÓN, EVALUACIÓN E IMPACTO DE LA LEY N°19.542, QUE MODERNIZA EL SECTOR PORTUARIO ESTATAL

Sesión 9ª, celebrada en miércoles 5 de junio de 201

VERSIÓN TAQUIGRÁFICA

Preside el diputado Marcelo Díaz.

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

Concurren el presidente del directorio de la Empresa Portuaria de Iquique, señor José Manuel Mendía; el presidente de la Empresa Portuaria de Valparaíso, señor Fernando Ramírez; los representantes de la Empresa Portuaria de San Antonio, señores Fernando Gajardo y Pablo Suckel y el gerente general de la Empresa Portuaria de Talcahuano-San Vicente, señor Carlos Aránguiz.

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 6ª se declara aprobada.

El acta de la sesión 7ª 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).- Muy bien.

Ofrezco la palabra sobre la Cuenta.

Ofrezco la palabra.

Si le parece a la Comisión, se accederá a recibir a los dirigentes portuarios de las distintas zonas del país, pero les pediremos que no expongan todos, sino uno o dos, dentro de un tiempo razonable.

¿Habría acuerdo?

Acordado.

Esta sesión tiene por objeto recibir a los presidentes de las empresas portuarias de Arica, Iquique, Antofagasta, Coquimbo, Valparaíso, San Antonio, Talcahuano-San Vicente, Puerto Montt, Chacabuco y Austral.

Asisten, en representación de la Empresa Portuaria de San Antonio, don Fernando Gajardo y don Pablo Suckel; el presidente de la Empresa Portuaria de Valparaíso, don Fernando Ramírez; en representación del presidente de la Empresa Portuaria de Talcahuano-San Vicente, el gerente de concesiones don Carlos Aránguiz, y el presidente de la Empresa Portuaria de Iquique, don José Manuel Mendía.

Presentaron excusas las empresas portuarias de Arica, Antofagasta, Coquimbo, Puerto Montt, Chacabuco y Austral por tener compromisos contraídos con anterioridad.

Quiero plantear a la Comisión que tenemos una dificultad, cual es que a las siete y media de la tarde tenemos sesión

especial de Sala. Técnicamente, podemos suspender la sesión y luego volver a constituirnos, pero la Sala, generalmente, comienza a sesionar con 15 minutos de retraso, por lo que nos van a quedar 15 minutos. Por lo tanto, propongo que tratemos de terminar a las siete y media.

¿Habría acuerdo?

Acordado.

En la sesión anterior quedamos en la etapa de preguntas, pero, a estas alturas, no recuerdo quién quedó con el uso de la palabra.

¿Fue usted, señor Ramírez?

El señor **RAMIREZ**.- Señor Presidente, todas las preguntas que formularon las trajimos por escrito.

El señor **DÍAZ** (Presidente).- Muy bien.

Entonces, les voy a ofrecer la palabra en el orden en que aparecen en la minuta para esta sesión.

En primer lugar, tiene la palabra el señor Fernando Gajardo, o don Pablo Suckel, para que den cuenta de las respuestas a las preguntas que les fueron formuladas por escrito.

Pero antes tiene la palabra el diputado Rodrigo González.

El señor **GONZÁLEZ**.- Señor Presidente, yo envié un conjunto de preguntas a todas las empresas portuarias, para establecer un diagnóstico completo, porque el problema de las empresas portuarias es lo más importante para nosotros. Por eso, queremos tener todos los antecedentes acerca del funcionamiento, las concesiones y los trabajadores, entre otros aspectos.

Lamentablemente, no alcancé a hacerlas antes. Así que, si me permite, señor Presidente, al finalizar las respuestas,

yo podría hacer algunas consultas, sin perjuicio de que los invitados puedan responderme por escrito.

El señor **DÍAZ** (Presidente).- Muy bien.

El señor Secretario me ha hecho una acotación que me parece pertinente, cual es que don Carlos Aránguiz trae una presentación.

Si les parece, partimos con eso, y luego continuamos con las respuestas.

¿Habría acuerdo?

Acordado.

Tiene la palabra el señor Carlos Aránguiz.

El señor **ARÁNGUIZ**.- Señor Presidente, en primer lugar, saludo a los miembros de esta honorable comisión y transmito las disculpas de nuestra presidenta, doña María Consuelo Raby.

Nos pidieron que diéramos la opinión de la Empresa Portuaria Talcahuano-San Vicente, a partir de las preguntas sobre los temas que se tocaron en la sesión pasada.

El primer tema se relaciona con las facultades de la autoridad portuaria.

Nosotros entendemos que las empresas portuarias no tienen facultades formales de autoridad portuaria, por lo que las instancias de coordinación, consagradas en la ley, no tienen carácter mandatorio ni tampoco son exigibles ante terceros. Por lo tanto, pensamos que es necesario analizar este tema nuevamente y su eventual modificación legal o por un decreto correspondiente.

Con respecto a la relación de la ciudad con el puerto, se debe velar por el desarrollo armónico de la ciudad y de la actividad portuaria. Debiesen reforzarse, por tanto, las

atribuciones legales de esta autoridad portuaria para el desarrollo sostenible de proyectos e iniciativas que mejoren la relación de la industria logística portuaria en su conjunto y con su entorno, así como la competitividad de los terminales.

Para nosotros es sumamente relevante -ya lo explicó Rodrigo Monsalve, en la sesión pasada- el tema de la competencia que existe. En el sistema portuario del Biobío es fuertísima. Los puertos del Estado movilizan solo el 25 por ciento del total de las cargas, dejando el 75 por ciento restante en manos de puertos privados de uso público.

En cuanto a las inversiones, hay de dos tipos: unas, que son obligatorias en el inicio de las concesiones, algunas de las cuales son parte de la oferta. Pero hay otras que son calificadas en nuestros contratos como aportes de infraestructura. Estas las efectúan los concesionarios, y sobre ellas los contratos establecen formulas para restituir a los concesionarios los valores de aquellos bienes que no han sido depreciados a la fecha de término de la concesión. Por ese lado, se aminoran los riesgos de los concesionarios, pero también hay que mirar el tema de los riesgos de las empresas portuarias y del Estado, materia donde cobra mucha relevancia el control de los proyectos desde su origen.

Todo proyecto portuario es de larga data, y la experiencia que hemos tenido en la Empresa Portuaria Talcahuano-San Vicente, es que, desde el inicio, desde que parte la idea de realizar un proyecto de recuperación, de ampliación o de infraestructura, trabajamos con respaldo técnico especializado, de manera que la empresa portuaria esté siempre velando por que se hagan con la más alta calidad, de la mejor forma y que vaya orientado al desarrollo futuro

que la empresa portuaria tiene pensado para nuestros puertos.

Además, el contrato tiene reglas para definir dicha acción, por lo que el concesionario está obligado a recibir nuestras observaciones, acogerlas e implementarlas. En esta materia también está la fijación del costo. Es sumamente relevante. Si al término de la concesión se va a pagar en la parte no depreciada, es sumamente relevante saber cuál es el costo real de la obra ejecutada.

Otra cuestión es el financiamiento de obras de abrigo u obras de gran envergadura, porque estas atienden, muchas veces, a varios usuarios de los recintos portuarios, incluyendo tanto tierra como agua. Por ejemplo, en la bahía de San Vicente, nuestro molo de abrigo no solo apoya al puerto de San Vicente, sino también al puerto de la ENAP y al puerto de la CAP, absolutamente externos a la empresa portuaria, pero que se ven favorecidos por las obras que el Estado ejecutó. Por eso, estimamos que es necesario evaluar si es el propio Estado quien debe financiar estas obras, considerando su envergadura, su alta inversión, su larga vida útil; estamos hablando de obras que son de larguísima vida útil y los efectos en las tarifas y beneficios que van mucho más allá de los recintos portuarios de las empresas portuarias. Ese es otro tema que queremos expresar.

En relación con los plazos, la ley indica que se podrán dar en arrendamiento concesiones portuarias hasta por treinta años, fijándose límites sin posibilidad que de que haya una ampliación.

Los contratos actuales disminuyen los riesgos de las partes, tanto de los concesionarios como de las empresas; por lo tanto, no consideramos que sea relevante modificar dichos plazos.

En cuanto a flexibilidad de contrato, la evolución del negocio portuario hace que datos firmes al inicio de la concesión -nosotros hicimos nuestra concesión entre los años 1998-1999-, fueran cambiando. La realidad actual es completamente distinta, y van perdiendo validez varios datos, por lo que se requiere poder incorporar flexibilidad en los contratos de concesión.

Los modelos de los contratos deben ser dinámicos y no necesariamente se requiere una modificación legal de eso, porque los contratos son manejados y trabajados por las distintas empresas portuarias.

Finalmente, el último tema que para nosotros es sumamente relevante es el de las asimetrías regulatorias.

Pensamos que debieran existir las mismas reglas del juego para todos los operadores de un mismo mercado relevante. A nuestro juicio, en todos los mercados debiera ser así.

Reconocemos que las realidades de las distintas empresas portuarias son muy disimiles; nuestra empresa tiene características muy distintas a las de la Región de Valparaíso y a las de las distintas regiones del país.

En el caso del sistema portuario de la Región del Biobío, como dije, para un mismo mercado relevante, que es el mercado portuario, hay importantes asimetrías regulatorias que podrían atentar contra la competencia entre los actores y en desmedro de los puertos del Estado, que movilizan el 25 por ciento de la carga de *hinterland.*

Para nosotros es deseable que dicho tema sea analizado en profundidad en las instancias que correspondan.

Con eso, esperamos haber respondido a las consultas.

Como comentario final, pensamos que la ley N° 19.542 generó importantes beneficios para la competitividad del sistema

portuario en la Región del Biobío, en tarifas, en servicios, en calidad de los servicios, en generación de proyectos; no solo se desarrollaron los puertos del Estado, también se desarrollaron los puertos privados; incorporación de tecnologías, accesibilidad de servicios portuarios a todos los usuarios de la zona centro sur del país; ordenamiento y coordinación entre diversos actores públicos y privados de comercio exterior; incorporó conceptos de la relación ciudad- puerto, entre muchas otras cosas. Creemos que la ley N° 19.542 ha sido muy beneficiosa.

También pensamos que es necesario que en el análisis de la legislación del sistema portuario nacional se incluyan, con las mismas reglas, a todos los puertos, públicos y privados, considerando las diversas realidades presentes en el territorio, sean pórticos de carga, áreas de influencia, configuraciones, entre otros.

Ese es nuestro comentario final y agradecemos la invitación.

El señor **DÍAZ** (Presidente).- Ofrezco la palabra a la Empresa Portuaria de San Antonio.

El señor **SUCKEL.-** Le quería plantear que las preguntas que nos hicieron llegar a todos son diez, entonces si respondemos por cada puerto cada puerto puede ser muy extenso, tal vez se podrían dividir entre los puertos, incluso hay algunas que están orientadas a zonas específicas

El señor **DÍAZ** (Presidente).- Si les parece, les propongo que cada uno conteste tres, si algún puerto tiene diferencias en algunas respuestas con otro, que lo haga presente.

Partamos contestando dos por parte de San Antonio, y les ruego a los otros puertos que levanten la mano, ya está claro que necesitamos una autoridad portuaria, según el conceso después de esta situación.

Tiene la palabra el señor Mendía.

El señor **MENDÍA**.- Señor Presidente, yo hice referencia a las preguntas del diputado Hugo Gutiérrez. A lo mejor, las puedo contestar con las cifras que di en su oportunidad, sin perjuicio de que Valparaíso y San Antonio me ayuden a contestar.

El señor **DÍAZ** (Presidente).- No hay inconveniente.

Ofrezco la palabra.

El señor **MENDÍA**.- Respecto de las inversiones en infraestructura y equipamiento, en Valparaíso es de 275 millones de dólares, en Puerto Central en San Antonio es de 400 millones de dólares, en Antofagasta alcanzan los 65 millones de dólares y en Iquique es de 50 millones de dólares. ¿A qué se debe que las diferencias sean tan extremas? ¿Qué hizo el concesionario de San Antonio para invertir 400 millones de dólares, cuando en Iquique sólo se inviertes 50? ¿Cómo se explica esa diferencia?

Para tratar de contestar en el contexto general y tomando en cuenta las cifras que mencioné en la sesión comisión pasada, el día 29 de mayo, una aclaración previa, la situación de la concesiones portuaria, al inicio del año 2000, léase San Vicente, Valparaíso y San Antonio, son fundamentalmente muy distintas a las que se realizan con posterioridad, particularmente en el Puerto Central en 2011 o 2014.

La primera generación de concesiones, que fue en enero de 2000, el 1 de este mes se inician tres puertos

concesionados que son: TPS, en Valparaíso; STI, en San Antonio, y SVTI, en San Vicente.

En esa oportunidad había cláusulas que nunca más se volvieron a repetir: había una clausula de mejor oferta al Estado; una cifra por validar la competencia interportuaria y un pago anualizado, y después la tarifa de canon.

Dije, en la sesión pasada, que en esa oportunidad el fisco recaudó, en estas tres primeras concesiones, algo así como 250 millones de dólares por estos tres puertos.

Se acordarán, los más antiguos como yo, que la mejor oferta de Valparaíso y San Antonio fue hecha por el Grupo SAAM, grupo que finalmente se adjudicó San Antonio, y el grupo Ultramar, a través del TPS, el puerto Valparaíso, porque fue la segunda mejor oferta y, por la integración vertical y horizontal, no era posible ese resultado.

Y así sucesivamente las distintas concesiones en otros períodos tomaron inversiones obligatorias, como explicaba el gerente de concesiones de Talcahuano, y hubo otras, en las que si el concesionario desarrollaba obras tenía un contrato por veinte años y si hacía obras adicionales, por treinta.

Comparar en forma igualitaria estas concesiones no resulta de mucho sentido, por la envergadura, por la situación geográfica y por el alcance o el momento en que se desarrollan las concesiones.

Efectivamente, en Valparaíso se gastaron 120 millones, recientemente, en la extensión del Sitio 123, del frente de ataque principal, de tal manera que el segmento quedó con 730 metros totales, y eso costó 120 millones de dólares.

Ahora, todas las grúas gantry, valorizadas en 10 millones dólares cada una; las 8 que tiene el puerto suman los 80;

por lo tanto, esos dos puertos dan 200 millones de dólares. Pero son inversiones realizadas a lo largo del contrato de concesión, vistas la modernización y la flexibilidad que han debido adoptar los contratos de las distintas empresas.

Y las grúas de tierra, RTG, que movilizan el patio, las de mejor rendimiento en Chile son las que tiene TPS, porque pueden manejar hasta siete contenedores de alto, y esas grúas podrían costar alrededor de 75 millones de dólares. Ese es el valor total de lo que ha invertido este concesionario en el puerto de Valparaíso, además de todo lo que invirtió el Estado en la reconstrucción de los sitios después del terremoto en 1985. El contrato de TPS es por treinta años.

En San Antonio hay dos concesionarios: uno por veinticinco años, que es STI, que está desde el principio, el que últimamente invirtió 100 millones de dólares en extender el Sitio 123, que quedó con 920 metros de longitud, precisamente por la mayor eslora de las naves, y en las grúas, equivalentes a TPS, también tiene ocho, a 10 millones de dólares cada una suman 80 millones de dólares.

Cuando partió San Antonio Terminal International, había solo dos grúas gantry, de las antiguas, que fueron traspasadas por el Estado a ese concesionario y, recientemente, STI también incorporó seis grúas RTG, cuyo valor es de 5 millones de dólares cada una, lo que suma un total de 30 millones.

Eso es lo que ha invertido aproximadamente este concesionario y eso suma aproximadamente 210 millones de dólares. Por eso no son comparables en magnitud y en temporalidad.

Puerto Central, en San Antonio, es de 2013,2014; creo que se adjudicó en 2012, pero en una situación completamente

distinta, con el proyecto de ensanchamiento del canal de Panamá; el proyecto de inversión del Muelle Costanera de 700 metros es absolutamente nuevo, porque no había muelle anterior, con un gasto aproximado de 250 millones de dólares, solo en el frente de atraque costanera, en algunos mejoramientos del espigón y valorizando el equipamiento; o sea, invirtió 250 millones aproximadamente en infraestructura, y en equipamiento 140 millones de dólares más.

El resto es toda la tramitación ambiental del proyecto, el proyecto de ingeniería, gastos financieros de puesta en marcha, que son los 460 a 500 millones de dólares de que se habla en el mercado.

Como este puerto inició su funcionamiento en enero de 2017, la primera etapa, y después en julio la segunda, no es comparable en cuanto a los montos y a la oportunidad con otros puertos.

Nosotros, como dueños de casa, en Iquique se hicieron tres inversiones diferentes. Una, que era obligatoria: el ensanchamiento del delantal del Sitio 4, que en esa época tenía 230 metros, con un costó 14 millones de dólares. Después se hizo una extensión de 69 metros, también al Sitio 4, con un costó 10 millones de dólares, y luego se transformó el Sitio 3 en antisísmico, lo que costó 4,6 millones de dólares. O sea, Iquique invirtió en infraestructura, en distintos períodos, casi 30 millones de dólares; en equipamiento tiene 4 grúas móviles, por un valor de 5 millones de dólares cada una, lo que suma 20 millones de dólares.

Esos son los 50 millones de dólares de Iquique, pero la temporalidad fue distinta, porque lo que explicaba muy bien el gerente de Talcahuano es que han sido graduales las inversiones de los concesionarios para adaptarse a algunas

situaciones propias del mercado, y no son directamente comparables.

Si uno quisiera comparar el movimiento del puerto de San Antonio, el año pasado movió 1.660.000 Teus; Valparaíso 900 Teus, y nosotros, en Iquique, 260.000. O sea, los tamaños de los puertos no son comparables, como tampoco las grúas que se usan, los lotes que se transfieren y las velocidades de transferencia que se requieren.

El señor **DÍAZ** (Presidente).- ¿Alguno de los diputados quiere hacer una acotación respecto de la pregunta uno?

Tiene la palabra el señor Suckel.

El señor **SUCKEL**.- Señor Presidente, esta pregunta la formuló el diputado Hugo Gutiérrez, porque le llamó la atención la diferencia. Además de lo que señaló el presidente de Iquique, hay que considerar el denominado "intra" de cada puerto, y San Antonio y Valparaíso, adscriben al intra" de la zona central del país.

Recordemos que son puertos más grandes y, por lo tanto, las inversiones son más grandes que las de los demás puertos, en los cuales naturalmente el "intra" es menor. Esa debería ser la diferencia.

El señor **DÍAZ** (Presidente).- Tiene la palabra el señor Fernando Ramírez.

El señor **RAMÍREZ**.- Señor Presidente, simplemente quiero agregar, ya que se está analizando no solamente el presente de la inversión portuaria sino particularmente el futuro, que se debe considerar que todas estas inversiones y la manera en que se están planteando son inversiones de primera generación; es decir, ocurrieron en el año 2000 con las circunstancias logísticas de esa época.

Pero lo que vamos a enfrentar en el futuro son procesos completamente diferentes; es decir, para la transferencia de contenedores, probablemente, los puertos tendrán que hacer cuantiosas inversiones en infraestructura. El diseño de las naves que van a llegar será distinto, por ejemplo, en el caso de San Antonio, van a exceder las 350 metros de eslora, con capacidad de trasferencia de 14.000 a 18.000 contenedores versus la infraestructura que estaba preparada para recibir una nave de 200 metros de eslora y que transfería 4.000 contenedores.

Por lo tanto, es un desafío que están teniendo todos los puertos en el mundo, en términos de enfrentar una industria naviera que se consolida y que, usando esta economía de escala, cada vez hace naves más grandes. Hoy las más grande tienen la capacidad para 22.000 contenedores, 400 metros de eslora, y algo muy importante, el calado; hoy es de 14 metros, y en el futuro inmediato, será de 16 metros. Eso significa que ya no se puede construir en el frente existente, sino que hay que llevar el frente mar adentro, ir aumentando la distancia, que es lo que va a ocurrir en el proyecto del Terminal 2 de Valparaíso.

Este proyecto, de una valoración de 560 millones de dólares, tiene una capacidad para transferir un millón de contenedores, y si hiciéramos la misma comparación con los datos que se han dado, hoy el Terminal 1 de Valparaíso es capaz de transferir 1.100.000 contenedores y ha hecho una inversión del orden de los 150 millones de dólares.

Entonces, si alguien se pregunta por qué si me costó 150 millones de dólares una capacidad de 1.100.000 contenedores, ahora tengo que invertir más de 500 millones de dólares para igualar esa capacidad.

Bueno, porque ahora el puerto, en el caso del proyecto de Valparaíso es mucho más complejo desde el punto de vista de

la inversión en infraestructura y va a ser adecuado para recibir estas nuevas modalidades y, a su vez, toda la capacidad de transferencia de contenedores es para una logística del siglo XXI, y eso es lo que explica estas grandes inversiones.

Por último, quiero hacer hincapié en algo que está de moda. Hoy estamos analizando grandes proyectos de infraestructura que incorporan puertos y también la logística que eventualmente va a aportar ferrocarriles.

En el caso del puerto de Valparaíso, el proyecto es de casi 600 millones de dólares, ciento por ciento de riesgo privado; es decir, no hay ni un solo peso del Fisco comprometido en esa inversión, de tal manera que si a ese proyecto se le diera luz verde y obtuviese la ratificación de su calificación ambiental, la ciudad de Valparaíso, esta región y el comercio exterior podrían tener una inversión ciento por ciento privada y con cero contribución fiscal.

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

El señor **URRUTIA** (don Osvaldo).- La primera pregunta dice relación con la diferencia de tamaños de inversión en cada uno de los puertos, relacionada íntimamente con el tamaño y la complejidad del proyecto. A mayor tamaño, normalmente, hay un mayor costo y más complejo. Por ejemplo, si quiero obtener un calado de 15 metros, no es lo mismo cavar en terrenos en donde solo tengo que drenar a que si me encuentro o tengo rocas; en fin, hay una serie de complejidades.

Además, el tamaño está determinado por la cercanía del *hinterland* al que sirve y por la demanda que va a tener ese puerto. Yo defino el tamaño del puerto y lo que necesito,

de acuerdo con la demanda que voy a tener en un horizonte proyectado de diez a veinte años. Por lo tanto, es imposible tener inversiones similares o iguales en puertos que tienen características muy distintas y que sirven a distintos mercados. Eso, como primer aporte a la respuesta.

El segundo punto es que el gerente de concesiones del puerto de Talcahuano y otros expositores han planteado las asimetrías legislativas y reglamentarias que existen entre los puertos privados y públicos.

En primera instancia, le lanzo la pregunta al gerente de concesiones de Talcahuano, pero si hay otro que quiere aportar no hay problema. ¿Cuáles son esas asimetrías que ustedes visualizan entre los puertos privados y públicos, que principalmente, por lo que he escuchado, se dan en la zona de la Región del Biobío?

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

El señor **CELIS** (don Andrés).- Señor Presidente, por su intermedio al presidente de la Empresa Portuaria de Valparaíso: ¿cuál es la estrategia que tienen frente a la renuncia del concesionario para hacer el T2? ¿Cómo pretenden enfrentar el futuro o la ampliación del puerto siendo que el concesionario renunció a eso?

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

La señora **HOFFMANN** (doña María José).- Señor Presidente, en primer lugar, me excuso porque en la sesión pasada no pude estar presente.

Mi primera pregunta es por qué -me llama la atención- no está tan claro el rol que tiene la empresa portuaria

respecto del desarrollo de la ciudad. Hemos visto que hay varios proyectos, sobre todo en la zona que me toca representar, San Antonio y Valparaíso, pero hay que ser justos, soy diputada por San Antonio hace más tiempo, y han hecho un trabajo increíble. Por algo San Antonio está en la posición de ventaja que está hoy.

Pero me llama la atención algo y no sé a quién preguntarle, porque lo he conversado con la ministra, con el ministro del MOP, con el presidente de EFE, con quien tuvimos una audiencia el lunes a raíz de los últimos anuncios presidenciales. Cuando uno va a la empresa hablan de los aspectos económicos, de los estudios de mercado, de la libre competencia, de cuánto avanza la ingeniería, pero qué tan real puede ser que avancemos en la mirada que tiene que tener la ciudad.

Todos entendemos que el desarrollo, no solo tiene que ver con cómo se desarrolla el puerto, sino cómo afecta a la ciudad. Por eso entiendo que el Presidente Piñera hace este anuncio, que si bien no se justifica que sea de pasajeros para San Antonio está la intención de hacerlo, porque más allá de la rentabilidad social, de los números, se entiende que la ciudad tiene que ser capaz de ver esos beneficios.

Entonces, ¿quién se supone o debiera la empresa portuaria mirar desde arriba cómo avanza la ciudad?

A eso me refiero en el caso de San Antonio, cómo será la relación en esta expansión con los pescadores del río Maipo, con los problemas que tiene la ciudad con los camiones.

Hay una pregunta respecto de los aparcaderos, espero que no sea algo parecido a ZEAL, pero entiendo que tiene que haber, sobre todo, como no habrá inversión en un segundo acceso, en el sentido de cómo le llega esto a la gente,

porque, al final, cuando se ve el problema de Valparaíso, también tiene que ver la comunidad. Una comunidad que ha reclamado, más allá de la crítica política, una municipalidad que no está de acuerdo con este proyecto. Entonces, tiene que haber una mayor sintonía respecto de cómo la gente entiende los costos del desarrollo portuario versus los beneficios que tiene que percibir la ciudad. Entonces, ¿qué están haciendo como empresas portuarias?

Entiendo que el gobierno tiene alguna claridad sobre la importancia de esto, pero para mí no existe un desarrollo maravilloso portuario si esto no termina beneficiando a la ciudad. Yo soy muy neoliberal, pero la teoría del chorreo estamos todos claros que no es suficiente.

Entonces, ¿por qué no hay un ítem especial en la relación que tiene que tener con la ciudad? ¿Quién responde hoy, por ejemplo, frente a los grupos de tensión o de interés que pueda haber? Porque hoy en día de alguna forma todos se tiran un poco la pelota; que esto lo ve Transportes, las carreteras las ve el MOP, pero no hay nadie y creo que la empresa portuaria debiera tener ese rol. De hecho, la empresa debiera tener capacidad para instruir al gobierno de turno sobre los aspectos para avanzar en ese desarrollo.

A lo mejor no fui clara, pero no es solo el rol social, sino que siento que no hay nadie mirando desde arriba esto.

Lo segundo, quiero felicitarlo porque nunca se había dado que un exdirector de San Antonio sea el presidente de la Empresa Portuaria de Valparaíso. Al principio fue chocante, más cuando usted llegó que cuando se fue en realidad, porque usted venía de acá, pero se lo digo porque había un muy mal tono entre los operadores de Valparaíso con la Empresa Portuaria, y también he percibido un muy mal tono con esta seudocompetencia que no es real, porque todos sabemos que son puertos complementarios, pero en el fondo

en qué se está trabajando. Yo veo una muy buena relación en San Antonio y veía, porque hoy las aguas están más calmadas, una mejor relación, y en eso también una pregunta para usted, un rol muy especial de cómo coordinar, porque no puede ser que el operador estatal tenga una situación de competencia o agresiva que hemos visto en periodos anteriores.

Lo tercero, una pregunta en general, yo no entiendo la figura, no sé si la tienen todos los puertos de lo que está en San Antonio, que se llama puerto exterior, que es una especie de sede, una sucursal de la empresa portuaria en Santiago.

De hecho, hubo cambios hace poco. Actualmente, entiendo que es Luis Knaak el gerente de proyecto. ¿Esa figura solo se da en el puerto de San Antonio, es autónoma, es parte, es un brazo, es útil? Pero hay una sucursal de la Empresa Portuaria, con quince funcionarios si no me equivoco, es bastante elevado el nivel, y no estoy hablando solo de cosas administrativas, sino que hay un gerente paralelo.

Me gustaría saber la opinión con respecto a esa figura y si se repite también en otros puertos.

El señor **GONZÁLEZ** (don Rodrigo).- Señor Presidente, ¿vamos a entrar al tema del T2? Lo consulto porque también podría agregar algunas preguntas o las dejo para después.

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

El señor **TRISOTTI**.- Señor Presidente, quiero que nos aclare si los gerentes o presidentes van a responder las preguntas que quedaron pendientes de la sesión anterior o vamos a complementar con nuevas.

El señor **DÍAZ** (Presidente).- En un afán democrático, estoy haciendo una suerte de mezcla de todo.

Tiene la palabra el diputado Víctor Torres.

El señor **TORRES**.- Señor Presidente, es una moción de orden. Sucede que son diez preguntas, se agradece la democracia, pero cuando es en exceso, a lo mejor, es poco eficiente. No sé cómo vamos a lograr tocar diez preguntas y que las respondan cuando además se agregan otras tantas más. Va a tener que volver a pedir extensión de plazo de la Comisión en la Sala si seguimos así.

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

El señor **SAAVEDRA**.- Señor Presidente, se está analizando la ley N° 19.542, que tiene que ver con el desarrollo portuario nacional. Entonces, pediría que intentáramos hacer ese ejercicio, porque los problemas de Valparaíso son muy particulares y el resto del país no puede quedar mirando a Valparaíso. Por lo tanto, las inversiones se tienen que ver a nivel nacional, los problemas de conectividad tienen que verse a nivel nacional, tiene que ver con políticas públicas a nivel nacional de cómo hacemos el desarrollo general y después ver lo particular en cada una de las regiones.

Rogaría eso, porque si en lo específico esta ley o esta investigación es solo para beneficiar a la Quinta Región, yo simplemente estoy de más acá, porque no represento a la Quinta Región, y así creo que es con todos los diputados que no somos de acá; bueno, sigan con lo que están haciendo, me parece fantástico, pero yo prefiero que se vea lo general y después particularicemos, porque si no, no le vamos a achuntar y aquí claramente hay una carencia. Las

empresas son empresas, no son autoridades y tienen que dedicarse a tener números azules a que les vaya bien en los negocios y lo que falta es evidente, una autoridad portuaria que es la que regula todo esto, y eso es una discusión de fondo que tiene que ver con el país, con las opciones ideológicas que cada uno de los que está acá tenemos.

Unos creemos en un Estado regulador y otros no; entonces, hoy tenemos esta consecuencia.

El señor **GONZÁLEZ** (don Rodrigo).- Señor Presidente, si vamos a acoger -yo votaría por acogerlo- lo que plantea el diputado Saavedra, tal vez los temas específicos que dicen relación con Valparaíso, que van a ser sin duda más, porque es una discusión bastante delicada la de Valparaíso. ¿Lo podríamos dejar para una sesión especial, solo con el director de Valparaíso que está acá? Y dejar todas esas preguntas, que van a ser muchas, para que nos dediquemos especialmente eso.

El señor **DÍAZ** (Presidente).- Me parece una buena propuesta y si le parece la Comisión, bien. Entonces, resérvese las preguntas.

De todas maneras quiero hacer un punto y es que la diputada Hoffmann no solo hizo preguntas sobre Valparaíso.

La señora **HOFFMANN** (doña María José).- O sea, ninguna sobre Valparaíso.

El señor **DÍAZ** (Presidente).- Es más, creo que no hizo ninguna sobre Valparaíso.

Ahora, sí han surgido preguntas y van a surgir, pero me parece que la fórmula que nos propuso el diputado González es razonable y no creo que don Fernando tenga ninguna dificultad en concurrir a esta misma comisión.

Ofreceré la palabra para responder la pregunta que hizo el diputado Urrutia, que es más bien general, y las otras preguntas de orden general y al mismo tiempo para que ya se pronuncie cualquiera de ustedes respecto de la pregunta número dos.

Tiene la palabra el señor Carlos Aránguiz.

El señor **ARÁNGUIZ**.- Señor Presidente, me hicieron dos consultas. Primero, el diputado Urrutia respecto de las asimetrías regulatorias; segundo, la diputada Hoffmann respecto del rol en el desarrollo de las ciudades.
Con respecto a las asimetrías regulatorias vemos que los puertos tienen marcos regulatorios totalmente disímiles. Nosotros, puertos del Estado, nos regimos por la ley N° 19.542, mientras que los puertos privados están con el DFL 340, de Concesiones Portuarias.

Por lo tanto, hay distintas autoridades encargadas del otorgamiento de las concesiones; distintos plazos. Nuestra ley da un plazo límite fijo, y no renovable, mientras que las concesiones marítimas son renovables y de plazos bastante más largos. Las rentas o cánones de las concesiones de las empresas portuarias también están reguladas y tienen un valor mínimo para el Estado.

Los valores residuales de las inversiones que hagan las empresas portuarias, en el caso de la ley N° 19.542, también están regulados.

Hay deberes de servicio que están regulados en las empresas portuarias, calidad de servicio, condiciones generales muy importantes, no discriminación en la prestación de servicios. La ley obliga a que en las empresas portuarias estatales no pueda haber discriminación arbitraria. En los demás puertos sí la puede haber.

Hay obligaciones en cuanto a normas de calidad, a niveles de servicio, producción, desarrollo de las distintas atenciones de las naves. Asignación de naves. O sea, el listado de prioridades también está definido en el caso de las empresas portuarias estatales, cosa que no ocurre en los puertos privados. Ellos pueden sacar una nave y meter otra a su arbitrio. No hay ninguna regulación al respecto.

Nuestra ley obliga a que los concesionarios de las empresas portuarias estatales tengan giro exclusivo, cosa que tampoco pasa en las demás empresas de los puertos.

Hay deberes de transparencia de información en el caso de las empresas portuarias estatales; hay regímenes de garantía, sanciones por incumplimientos y fiscalizaciones. Nosotros somos fiscalizados por diversas instancias, como la Contraloría General de la República. Estamos bastante fiscalizados, más regulados. Eso es bueno, pero creemos que las reglas del juego debieran ser parejas para todos los actores del mercado portuario a nivel nacional, que es un tema que nos está afectando.

Con respecto a lo que preguntó la diputada Hoffmann, en cuanto al desarrollo de las ciudades, la ley actual nos da dos instancias. Nos creó el Consejo de Coordinación de Ciudad Puerto. En el caso nuestro, lleva 36 sesiones desde 2014. También está el Comité Portuario de Coordinación de Servicios Públicos, que partió funcionando para nosotros en 2014 y lleva 31 sesiones.

Falta que nos otorguen formalmente la calidad de autoridad portuaria, porque como empresas portuarias, estas comisiones, estos consejos, los estamos desarrollando y trabajando en conjunto con nuestras comunidades, con nuestros municipios bastante bien, con la superintendencia ningún problema, todo está funcionando perfecto, pero no

hay ninguna obligación de los terceros de acceder a las decisiones que allí se tomen.

En cambio, si uno tiene el rol de autoridad portuaria real, formalmente definido, ya empieza a haber una mayor injerencia en los temas relacionados con el mejoramiento de las ciudades.

Un ejemplo que dio la diputada Hoffmann fue el tema de los camiones. A cambio de los camiones es sumamente relevante el desarrollo de los ferrocarriles que vayan hacia los puertos. Cada ferrocarril saca 80 a 100 camiones de circulación y, por lo tanto, es una buena necesidad, pero no tenemos ninguna atribución, ningún respaldo, por el cual pedir a EFE que desarrolle proyectos que vayan en atención a nuestros puertos.

En este minuto se está estudiando en Concepción la posibilidad de soterrar la vía férrea, que puede generar una situación similar a la que pasó en Viña, que se cerró la vía férrea, dejando sin tren al puerto de Valparaíso.

Han atendido algunas de nuestras observaciones en estos proyectos, pero hay otras que no han sido atendidas aún y no tenemos herramientas para trabajar en el tema.

Entonces, el tema está, por un lado, en atender las asimetrías regulatorias, de manera que haya reglas parejas para todos los actores del mercado y, por otro, ver algo formal de autoridad portuaria, que nos permita llegar a las instancias de decisión para que apoyen los proyectos de desarrollo que den solución a los problemas de ciudad.

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

El señor **GONZÁLEZ**.- Por su intermedio, señor Presidente, quiero hacer un agregado.

¿Usted cree que la normativa puede ser la misma para una empresa del Estado y para empresas privadas? ¿Qué tipo de diferenciaciones habría que hacer?

Eso dice relación también con el rol de los consejos ciudad-puerto, que tienen una función. En el sector privado no existe esa figura.

¿Cuáles serían las diferenciaciones, compartiendo la idea de que debiera haber un marco regulatorio común? Supongo que tendrá que haber algunas diferenciaciones para que haya regulación, porque en el sector privado prácticamente no hay regulación.

En el informe que entregó la ministra de Transportes en la comisión se señaló que era un sector tremendamente desregulado, y la propia ministra lo reconoció.

¿Han hecho algún estudio sobre la regulación que sería más conveniente para las empresas del Estado, para las que son privadas, pero que cumplen una función pública, y para otros puertos que son exclusivamente privados como los mineros?

¿Qué diferenciaciones habría que establecer?

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

El señor **KUSCHEL**.- Señor Presidente, quiero consultar qué pasa con los puertos del sur. Son muy interesantes las exposiciones, pero faltan los puertos del sur. Tenemos el caso de Puerto Montt, que es muy particular; el de Punta Arenas, y otros puertos intermedios como puerto Chacabuco, porque esta es la segunda o tercera reunión a la que asisto

y todavía no aparece ningún representante de los puertos del sur.

El señor **DÍAZ** (Presidente).- Señor diputado, todos fueron invitados en las dos ocasiones y se han excusado.

Tiene la palabra el señor Fernando Gajardo.

El señor **GAJARDO**.- Señor Presidente, la pregunta N° 2 tiene 2 o 3 incluidas. Voy a leerlas. Uno de los elementos que se planteó en la ley de modernización fue que operara la competencia entre los operadores estatales y algunos puertos, también la concesionaria. En la práctica, ¿cómo ha operado eso? ¿A su juicio fue acertado? ¿Debería mantenerse a futuro? ¿Cómo ustedes han aportado?

Agrega otra pregunta que se relaciona con el potenciamiento del consejo de ciudades-puerto.

Respecto del tema de la competencia, en el caso particular del puerto de San Antonio, la podemos ver en el segundo proceso de licitación que se genera en 2009 y concluye en 2011.

Efectivamente, la participación de un tercer entrante en la región generó que las tarifas existentes bajaran aproximadamente de un 30 a un 40 por ciento. Eso fue así.

O sea, la tarifa regulatoria que explicaba el presidente del puerto de Iquique en la sesión anterior, respecto de estos polinomios de adjudicación que se generaban, efectivamente cayeron en un 30 o 40 por ciento y esas tarifas se mantienen en ese orden. La semana pasada, revisando algunas de esas tarifas vemos que se mantienen de ese orden.

Por lo tanto, desde el punto de vista de la competencia, de quién resulta más favorecido, que en este caso somos nosotros, es el comercio, el exportador y el importador, ve

reflejado en la competencia, en la participación de terceros, en la parte de las concesionarias. O sea, como primera conclusión existe competencia en los puertos; hoy se está generando y se está dando.

El presidente del puerto de Valparaíso hablaba de la nueva reestructuración que se está generando en las navieras.

No va a ser sorpresa para nadie que el próximo mes Eurosal empiece a operar en San Antonio, pero seguramente un servicio de San Antonio va a volver a Valparaíso, y eso se produce porque empieza a operar la competencia. Ello va a persistir en este proceso que estamos viviendo como en los procesos futuros.

Paso ahora al rol del Consejo Ciudad-Puerto que hizo mención la diputada Hoffmann.

Señora diputada, eso es lo que necesitamos. Hemos planteado que esos consejos sean resolutivos. Lamentablemente, hoy no son resolutivos. Son consejos de coordinación. Nos juntamos, nos reunimos permanentemente, nos convocan.

Esto está amparado por la ley N° 19.542, que establece que los consejos se constituyen en ciudades-puerto a través de la intendencia regional. Hoy están delegados principalmente en las gobernaciones.

En San Antonio opera un consejo en donde participan privados y públicos. Pero a un consejo sancionatorio no le está permitido ser resolutivo. Por lo tanto, ahí están las limitaciones. Operamos de buena voluntad, por lo tanto, se necesita potenciar a estos consejos, donde las empresas portuarias operan como secretario ejecutivo del consejo. Hoy tenemos en cartera una cantidad de proyectos de accesibilidad ferroviaria y el impacto que se genera en los bordes costeros está incluido en la agenda, pero no hay un

mecanismo que nos permita ejercer como autoridad portuaria, para exigir las obligaciones de terceros.

Ahora bien, desde el punto de vista de la regulación de los contratos de concesión, nos abocamos a que los concesionarios cumplan esos contratos, lo cual lleva a la generación de competencia. Pero fuera del recinto portuario, las empresas portuarias no tienen elementos para regular. La semana pasada se habló de lo extraportuario, de los depósitos, que de alguna manera pueden impactar en la ciudad, donde nosotros no tenemos injerencia para regular, pero sí donde los congregamos a través de los consejos de ciudades-puerto, y ahí, a través de la buena voluntad y la concientización hacia esos terceros, se logra que los desarrollos que ellos generan no impacten mayormente a la comunidad. Pero ya sabemos que se producen ciertos roces.

La señora **HOFFMANN** (doña María José).- ¿Quién integra los consejos, quién los elige?

El señor **GAJARDO**.- El consejo, conforme a la ley, lo preside el intendente, el secretario ejecutivo es la empresa portuaria y se invita a terceros a participar en el consejo.

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

El señor **ARÁNGUIZ**.- Señor Presidente, sobre la regulación, pensamos que hay que hacer una fuerte diferenciación entre los puertos de uso privado y los puertos de uso público. Todos ellos compiten por los recursos que el Estado tiene para obras de infraestructura exterior, viales y ferroviarias, principalmente. Pero, además, en los puertos de uso público existe la competencia por la transferencia de cargas que tenga el comercio exterior de su *hinterland*.

En ese sentido, pensamos que este marco, que debiera regularlos a todos, tiene que considerar, al momento de conceder la posibilidad de operar el puerto, la misma forma de otorgamiento y los beneficios que significan para el Estado. Creemos que es importante considerar tanto los beneficios como los gastos para el Estado, porque finalmente el comercio exterior es el que Chile está desarrollando. Por lo tanto, como puerto tenemos que estar compitiendo, para que cada vez el comercio exterior se vea favorecido en rebaja de tarifas, en mejora de calidad de servicios y ninguno se vea discriminado ni menoscabado.

Desde ese punto de vista, es sumamente relevante que el nuevo marco regulatorio ordene la relación con el entorno directo y también un poco más allá de la primera milla, porque no solamente se afecta la comuna donde está el puerto, sino que se generan necesidades que van un poco más allá, principalmente en temas viales y ferroviarios.

Y en cuanto a los plazos, que en rigor opere de manera real la libre competencia en el negocio portuario, si es que va a ser un negocio público.

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

El señor **GUTIÉRREZ**.- Señor Presidente, al representante del puerto de Iquique quiero preguntarle si la competencia de que se habla existe entre EPI e ITI, porque cada vez que escuchó hablar a Jorge Soria me dice que, en realidad, todo se va al ITI y por el EPI no está llegando nada. Entonces, no hay competencia; todo se lo lleva el terminal privado.

¿Eso es así? ¿Qué terminal tiene más carga, más descarga, más cabotaje? ¿Qué diferencia hay? ¿Hay competencia entre los dos puertos?

El señor **DÍAZ** (Presidente).- Tiene la palabra el señor José Manuel Mendía.

El señor **MENDÍA**.- Señor Presidente, de todos los puertos estatales, el único que funciona con una parte concesionada y otra multioperada, es el de Iquique.

Arica está concesionado en un ciento por ciento; Antofagasta tiene un pequeño sector que es multioperado, pero prácticamente no presta servicios; el puerto de Iquique tiene un frente multioperado, que estuvo fuera de servicio dos años y medio, después del terremoto de 2014; recién reinició operaciones en octubre de 2017. El año pasado logramos mover 100 naves, pero un tonelaje insignificante de 150.000 toneladas, de un total de 2 millones y medio que movió el puerto.

Ahora, ¿por qué es tan bajo? Porque la principal carga del puerto de Iquique -el 81 por ciento, los últimos cuatro años- son los contenedores, y el puerto concesionado, los terminales 3 y 4 del puerto de Iquique, son operados por ITI, con equipamiento especializado para mover contenedores. Entonces, comprenderán que si el 80 por ciento de la carga del puerto es de contenedores, todos son movilizados en ITI.

El señor **GUTIÉRREZ**.- Entonces no tenemos competencia.

El señor **MENDÍA**.- Desde el punto de vista de contendores, no hay competencia en Iquique, porque no hay ninguna posibilidad de que otra compañía de muellaje, en un sitio multioperado, haga las inversiones necesarias para poner grúa en un sitio que hoy tiene nueve metros treinta autorizados y que estuvo tres años fuera de servicio por el terremoto. Recién terminamos formalmente la obra de reconstrucción el 31 de agosto de este año. Yo creo que la constructora va a terminar antes. Y en esas condiciones

podría haber competencia en el tema de contenedores, si alguna empresa de muellaje instalara grúas.

En Iquique nosotros competimos con Arica, y entre los dos puertos mueven, más o menos, 500.000 contenedores al año. Los últimos seis o siete años hemos movido, más o menos, la misma cantidad. Y a pesar del excelente servicio que hay en Iquique, y el excelente servicio que hay en Arica, no ha sido posible aumentar la cantidad de contenedores. En Iquique el 80 por ciento del 80 de contendores es carga boliviana; en Arica es más. O sea, realmente Iquique y Arica, en el contexto global, son competidores entre sí, pero competimos por la carga boliviana, no por la carga nacional. Y en la zona de Iquique tenemos otros tres grandes puertos exclusivamente privados; no son de servicio público y están orientados, en el caso de Collahuasi, a la descarga de carbón y al embarque de concentrado de cobre, y en el caso de Salina Punta de Lobos o K+S, en el embarque de sal.

Contestando derechamente la pregunta, en el tema de contenedores, no hay posibilidad de competencia, dada la principal carga que tenemos. Y el resto de los puertos del país, son todos monooperados: San Antonio es completamente monooperado en sus tres principales terminales: Panul, STI y PC; en Valparaíso los dos son concesionados: TCVAL y TPS; en Talcahuano-San Vicente los dos terminales son monooperados por un solo concesionario, y también Coquimbo es monooperado. Desde Puerto Montt al sur no hay ningún terminal concesionado, ni Chacabuco, ni Puerto Montt, ni Punta Arenas, ni Puerto Natales.

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

El señor **URRUTIA** (don Osvaldo).- Quiero explicar la diferencia entre monooperador y multioperador, porque a veces cuesta entender el concepto.

Cuando uno concesiona a un privado, un puerto, se transforma en monooperador y tiene que hacer las inversiones para mejorar el equipamiento; sin embargo, cuando es multioperador, prácticamente, no tiene dueño y no hay nadie que haga la inversión, ya que cualquiera puede hacer transferencia de carga, pero nadie tiene, exclusivamente, ese puerto para su uso. Entonces, ¿quién pone las reglas para ordenarse? Es la empresa portuaria. Pero no hay inversiones, o son muy bajas; las inversiones aparecen cuando llega el monooperador.

No sé si me explico, pero aclara un poco la duda.

El señor **DÍAZ** (Presidente).- Tiene la palabra José Manuel Mendía.

El señor **MENDÍA**.- Señor Presidente, sería conveniente también aclarar los conceptos.

Hace 20 años los puertos tenían grúas –ustedes las pueden ver, son todas reliquias de 5 toneladas- y, mayoritariamente, todas las naves tenían grúas; por lo tanto, un puerto solo necesitaba tener el frente de atraque, los patios y las bodegas disponibles. Las naves se descargaban y cargaban por sí solas, con los trabajadores portuarios que operaban esa grúa.

Hoy, con todo el tráfico de contenedores -en la década del 2000, todas las naves portacontenedores tenían grúas; hoy ninguna las tiene, salvo El Copihue, El Cóndor y naves de cabotaje muy chiquititas de 200 o 400 TEU de capacidad- todas las grandes naves necesitan que el puerto tenga

grandes explanadas y grúas para operar los contenedores en tierra y para transferir tierra a mar.

Por lo tanto, los puertos se podrían clasificar en dos tipos: los que necesitan equipamiento terrestre para transferir contenedores y los que se cargan por sí solos, con cintas mecanizadas, como los puertos de la CAP, los puertos de combustibles, los puertos con cañerías, etcétera.

El señor **GUTIÉRREZ**.- Señor Presidente, una consulta respecto de algunos monooperadores.

El señor **DÍAZ** (Presidente).- Señor diputado, no vamos a alcanzar.

Tiene la palabra el presidente de la Empresa Portuaria de Valparaíso, Fernando Ramírez, para que responda juntas las preguntas número 3 y número 7.

El señor **RAMÍREZ**.- Señor Presidente, simplemente quiero hacer una pequeña nota sobre lo que se ha dicho de la regulación.

Chile tiene cuatro mil y tantos kilómetros de costa; sin embargo, las bahías aptas para puertos son muy pocas. Es un bien escaso. Esa es la primera definición que tiene nuestro país. En consecuencia, muchas de ellas son aptas para construir un puerto, pero las bahías que son abrigadas y que ya contaban con una cierta inversión pública para desarrollar una actividad portuaria, como son las sucesoras de la ex-Emporchi, hoy las empresas portuarias, esas empresas son un servicio público.

¿Qué significa que sean un servicio público? Lo primero, es que todos los usuarios tienen derecho a ser atendidos y a no ser discriminados, y, a su vez, se debe preservar el valor de la libre competencia.

¿Cómo se hace eso? Un barco que sale de Chile, con una exportación que va a Río de la Plata, se encuentra con 40 puertos o 50 puertos, pero la mayoría son privados. Y en algunos de esos puertos, que han sido nominados por el importador, usted puede estar esperando entre 10 días y 15 días, porque el que tomó la decisión de situarlo, sí o no, es el puerto.

En cambio, cuando usted llega a Chile, a un puerto público, se encuentra con la siguiente situación: primero, un orden de prelación regulado; en segundo lugar, una tarifa registrada, que incluye todas las prestaciones que aquí se van a prestar y, a su vez, un instrumento para hacer valer sus derechos.

Entonces, lo que el Estado de Chile ha asegurado, como desarrollo de su comercio exterior, son servicios públicos portuarios. Ahora bien, hay también puertos privados de uso público con oferta pública, es decir, son puertos que se dedican al negocio de prestación de servicios portuarios, que van y conquistan parte del mercado de los puertos públicos, explotados a través de concesiones privadas, y esos, eventualmente, pueden ser considerados en una situación análoga a la competencia con los puertos de las empresas portuarias.

Pero la gran cantidad de puertos en Chile, los que se han desarrollados, se han desarrollados como facilidades de proyectos específicos, como son los de Copec, los de ENAP, los de las empresas mineras; algunos, con la vía para extraer los productos o para importar determinados productos.

Y ahí uno se pregunta: ¿vamos a meter a todos esos puertos en esta realidad? Da la impresión de que no. ¿Esto significa que no se requiere de ninguna regulación? Pareciera que sí. Porque ¿cómo funcionan esos puertos?

Funciona sobre la base de que van a la autoridad marítima, a la autoridad del Ministerio de Defensa, y piden una concesión marítima, que se otorga a alguien bajo un proyecto que cumple determinados estándares que son, más bien, estándares técnicos.

Entonces, alguien dice: les vamos a aplicar esta regla de la ley N° 19.542, pero parece que es un traje que no les calza; sin embargo, probablemente, el país, lo que requiere, es una definición legal del uso del borde costero, en la que se regule, más adecuadamente, en qué parte de ese uso de borde costero se van a hacer inversiones portuarias, y qué consecuencias y efectos tiene en todas estas implicancias, como las que ha explicado el gerente de concesiones de Talcahuano.

Entonces, pienso que la discusión de regular o no regular, no es una cuestión ideológica, sino que es una cuestión técnica que amerita incorporar más alimentos en la mesa.

Respecto de la pregunta que formuló la diputada Hoffmann. Si pensamos que muchos de los temas que aquí estamos discutiendo son solo temas de Chile, es un error, porque en todas partes del mundo se están discutiendo cosas, más o menos, similares. Esto lo van a encontrar en Hamburgo y lo van a encontrar en muchos lugares de Europa, y la discusión es más o menos similar.

Los invito a que abran la página web del Puerto Le Havre, que es un puerto de tradición centenaria, pero que ha ido perdiendo relevancia, si es que lo sometemos a un juicio estadístico. Y si abren la página web del Puerto Le Havre se van a encontrar con que ahí no les mencionan ninguno de los datos que encuentra en nuestra página web, ni la cantidad de grúas, ni de los contendores que mueve, sino que lo primero que hace es decir: sabe en qué consiste el *cluster* marítimo; cuánta puerta le abre al producto interno

bruto de Francia, 80.000 millones de euros. ¿Y por qué? Porque el Puerto Le Havre es un lugar que concentra todas las actividades que crean valor a partir del puerto. Entonces, ahí está toda la industria del seguro marítimo; ahí está toda la industria de la consultoría, porque, probablemente, en los próximos 10 años o 20 años los puertos se van a automatizar. En consecuencia, los trabajos de los que hoy estamos hablando van a ser trabajos de otra naturaleza.

Lo que ha sucedido es que nuestras ciudades tradicionales portuarias le han dado la espalda a su puerto; lo que ha sucedido es que se ha centralizado injustificadamente. Me pregunto por qué los grandes consultores que contratamos… Por ejemplo, este proyecto, el T2 (Terminal 2), 560 millones de dólares de inversión, de los cuales, por lo menos, 15 millones de dólares son en estudios, y todos estos estudios ustedes los encuentran en Rosario Norte (Santiago), los encuentra en la ciudad empresarial, ahí están todos estos ingenieros, que van desde su oficina a la casa, porque esa gente no está aquí en los puertos.

Esa es la pregunta que debemos formularnos: ¿por qué esos *cluster* marítimos, que han sido defendidos en Europa, que han defendido los puertos tradicionales, aquí les hemos dado vuelta la espalda?

Pienso que la solución, para que los puertos se reconcilien efectivamente con las ciudades, es dejar de ver al puerto con esta mirada horizontal, dejar de verlo solo en la franja que ocupa en la costa y empezar a ver qué es capaz de conseguir ese puerto de manera vertical, de qué manera va a crecer, aportando al valor. Tenemos muchas ideas al respecto.

Las empresas portuarias pasaron por una etapa diferente, pero hoy, confrontadas por los ciudadanos, por la ciudad,

esperamos tener en adelante respuestas. Por lo menos, ese es el compromiso del puerto de Valparaíso.

El señor **GUTIÉRREZ**.- ¿Tienen capacidad de dar respuesta a esos problemas?

La señora **HOFFMANN** (doña María José).- No; es lo que está diciendo. Quiere, pero no puede.

El señor **RAMÍREZ**.- El diputado Andrés Celis preguntó sobre los cruceros, un tema recurrente en los medios de prensa.

A nuestro juicio, la solución a la oferta y demanda de cruceros consiste en aumentar nuestra capacidad portuaria, y la respuesta es el T2.

Hoy, Valparaíso es el puerto más eficiente de Chile en manejo de contenedores, en realidad es de clase mundial. Con muy pocas áreas de respaldo es capaz de transferir 1.000.000 de contenedores, mientras otros lo hacen con el triple de la capacidad de respaldo.

Evidentemente es un puerto exigido, en el que hay conflicto respecto de a quién se hace, a quién se prefiere.

En cambio, la inversión que hizo Puerto Central permitió crear una oferta para recibir cruceros y hoy, si comparamos la relación, la participación de mercado entre San Antonio y Valparaíso en cruceros, si lo hacemos para engañarnos por número de recaladas, quizá, el dato no sea el adecuado, pero si lo hacemos por el número de pasajeros, Valparaíso solo tiene 16.000 pasajeros de un total de 100.000.

Entonces, ¿cuál es la respuesta? 100.000 pasajeros es el total que baja en la Quinta Región y 16.000 capta Valparaíso.

Se supone que en Valparaíso tenemos una enorme infraestructura para recibir pasajeros de primera calidad, costó 4.000.000 de dólares; sin embargo el mercado,

sometido a las reglas de mercado, ha preferido la opción que es más barata: recalar en San Antonio hoy cuesta un tercio a los operadores de lo que cuesta en Valparaíso.

El modelo de negocio que tenemos en Valparaíso es un modelo ya estresado; nuestro operador nos ha informado que pierde dinero. En consecuencia, no es que el operador esté jugando mal sus cartas, sino la realidad de mercado es otra.

¿Cómo creemos que vamos a ser competitivos? Con el T2, aumentando nuestra capacidad, probablemente, vamos a ser capaces de reconquistar muchos cruceros y muchas recaladas.

Estamos estudiando la creación de un muelle exclusivo, estamos viendo los números y analizando cuál es la demanda; cuál es la naturaleza de ese negocio. Como sabemos, no se hace semana a semana, sino cada programación es a dos años plazo, es decir, el programador del crucero lo vende a dos años plazo para llegar tal día, con tal cantidad de pasajeros.

Por lo tanto, estamos estudiando para enfrentar esa realidad. Creando la infraestructura de un terminal 2 vamos a ser capaces de competir con lo que está ofreciendo San Antonio.

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

El señor **CELIS** (don Andrés).- Señor Presidente, por su intermedio, quiero preguntar a los presidentes de las empresas portuarias si el anuncio que hizo el intendente es cierto.

En su cuenta pública, el intendente dijo que a fin de año podría licitarse el muelle de cruceros para Valparaíso;

incluso, agregó que se está en la etapa de diseño y los fondos están asignados.

Sin embargo, en el mensaje presidencial para la Región de Valparaíso, el Presidente Piñera solo habla del T2 y de la ampliación del puerto de Valparaíso.

Entonces, la pregunta es si están los fondos para hacer el muelle de Valparaíso para los turistas.

El señor **DÍAZ** (Presidente).- Tiene la palabra el señor Fernando Ramírez.

El señor **RAMÍREZ**.- Señor Presidente, no tenemos esa información.

El señor **DÍAZ** (Presidente).- ¿Quién quiere responder la pregunta ocho?

El señor **SUCKEL**.- Señor Presidente, no resisto hacer un comentario sobre la ley.

Muchas de las cosas que se han conversado ahora y en la sesión anterior tienen que ver con que no tenemos una ley general de puerto. Entiendo que ustedes lo han conversado, pero después de estudiar un poco la materia me encontré con que en el mensaje presidencial de la ley N° 19.542, que es para el sector portuario estatal, hace más de veinte años se anunció: "El envío de un proyecto de Ley General de Puertos, la que estará destinada a precisar normas para el funcionamiento del sector, considerando aspectos como la planificación estratégica; la coordinación de actividades entre los entes públicos y privados; la relación entre el puerto y la ciudad; la institucionalidad del sector y el marco regulatorio.".

Tal vez, la respuesta va por el establecimiento de un marco regulatorio general que aborde todas estas materias, porque, de otro modo, va tener colgajos, como hoy.

El señor **DÍAZ** (Presidente).- Ofrezco la palabra para contestar la pregunta número ocho.

El señor **GAJARDO**.- Señor Presidente, hay otras consultas que hacen referencia directamente al puerto de San Antonio.

El señor **DÍAZ** (Presidente).- A lo mejor vamos a tener que volver a convocar.

El señor **GAJARDO**.- Señor Presidente, son muy precisas.

Dentro del marco de las empresas portuarias o del mandato que tiene la empresa portuaria, que es el desarrollo de los puertos, hoy, como se ha señalado, una de las dificultades que tiene el país son las aguas abrigadas. Por lo tanto, todos los puertos que se están construyendo, y así lo estamos haciendo nosotros, siendo el primer diseño de un puerto exterior, tiene que ver con un nuevo desarrollo de puerto.

Por ello, cuando una empresa constituye a desarrollar un nuevo puerto de esta envergadura, tiene que empezar a mirar hacia afuera. Empieza a mirar no tan solo cómo se está construyendo en otras partes de Europa o del Mediterráneo, sino básicamente empieza a incorporar la experiencia que existe desde el punto de vista de la infraestructura y de la relación de los puertos con las ciudades. Y aquí pueden aparecer los puertos franceses y españoles que tienen bastante desarrollo con las comunidades y han acuñado estos polos de desarrollo.

En el caso de San Antonio, efectivamente, se han ido tomando estas experiencias; por eso se ha constituido en el puerto una gerencia que está desarrollando este proyecto, pero no está ubicada externamente al puerto, que es lo que quiero aclarar, diputada.

Efectivamente, tenemos una oficina en Santiago, pero es funcional.

La señora **HOFFMANN** (doña María José).- ¿Es la única empresa portuaria que tiene oficina en Santiago?

El señor **GAJARDO**.- Es funcional, porque lamentablemente todas las decisiones que estamos tomando en esta primera etapa, que es de coordinación, se están adoptando en Santiago con todos los ministerios.

Existe Conalog, en la que participan los ministerios de Transportes y Telecomunicaciones, y Hacienda, y permanentemente tenemos reuniones, pero es solo funcional. Hoy todo está radicado dentro del puerto de San Antonio y toda la experiencia está quedando en el puerto.

El señor **TORRES**.- ¿La oficina es temporal?

El señor **GAJARDO**.- Sí, efectivamente. Está en una etapa de desarrollo del proyecto.

Dentro de las experiencias que el puerto considera, se empieza a integrar toda esta experiencia a través de las distintas comunidades.

Me estoy haciendo cargo respecto de las preguntas sobre el desarrollo de una ZEAL en el caso del puerto de San Antonio. Pensar en el proyecto del puerto exterior no exceptúa la posibilidad de que estemos mirando qué está pasando afuera. Por lo tanto, se empieza a incorporar la idea de zonas logísticas que están asociadas al puerto, pero en el caso de San Antonio no estamos pensando en una ZEAL, sino en un punto de regulación de frecuencia, que es lo que hoy se necesita en los puertos.

En el caso de la ZEAL, el puerto de Valparaíso es una zona aduanera, pero no se está pensando así en el caso de San Antonio, sino básicamente que sean puntos de regulación

frente a la congestión o a los impactos que estos empiezan a generar en las ciudades.

Ese es el principal foco que hoy tiene el desarrollo del puerto de San Antonio para el caso de la ZEAL.

Con eso me hago cargo de la pregunta directa que se ha hecho al puerto.

Respecto de las inversiones o al uso de los recursos de la ley corta de puerto, efectivamente, es una materia que le compete al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Incluso, en su página, aparece la forma en que han destinado estos recursos.

Las empresas portuarias no administran estos recursos, ninguno de nosotros, solo en muchas ocasiones participamos de los estudios que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones incorporó, a partir de este porcentaje que recauda de las exportaciones que se producen de la ley corta.

El señor **DÍAZ** (Presidente).- Pasamos a la pregunta N° 8.

El señor **GAJARDO**.- Señor Presidente, en el caso de la pregunta N° 8, hay algunas consultas asociadas a la participación o no de los directorios dentro de las regiones, y son del siguiente tenor: ¿Existe una disposición del directorio, que también debiera ser parte de ese proceso, los directorios deben ser o no de las regiones o tienen que ser como hasta ahora, cuyos miembros solo van a las reuniones? Básicamente, en el caso de nosotros, los directores de la empresa portuaria participan directamente dentro de las comunidades permanentemente, por lo tanto son directorios integrados dentro del desarrollo portuario de las comunas.

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

El señor **RAMÍREZ**.- Señor Presidente, llevo 35 años como abogado participando en diversos directorios, y creo que lo más importante de un directorio es su diversidad, que haya gente -dando por descontadas las competencias, las cualidades y la ausencia de conflictos de interés- gente diversa, que es lo más relevante. En la medida en que haya diversidad quizá sea más difícil llegar a acuerdos, pero podrán ser mucho más fructíferos. Entonces, decir que todos los directores sean de Valparaíso o de San Antonio, quizá esa no sea la solución, pero sí que sean personas que provengan de diversos ámbitos y tengan diversas experiencias, que por supuesto es lo que se ha hecho en este último periodo por el SEP, incorporando a muchísimas mujeres, lo que antes no había.

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

El señor **TORRES**.- Por su intermedio, señor Presidente, quiero formular una pregunta a propósito de lo que mencionaba el señor Gajardo respecto de lo que tiene San Antonio, que no sería solo una intención de apoyo logístico. Desde el punto de vista de la eficiencia, ¿no es más eficiente tener todos los servicios regulatorios fuera y haber pasado esa etapa cuando se haga la regulación del flujo de camiones, y no solamente dedicarse a hacer la tarea de flujo de camiones? No sé si me explico.

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

El señor **GAJARDO**.- Señor Presidente, hoy los modelos logísticos han permitido que la carga de exportación prácticamente venga saneada desde origen. Actualmente el

exportador, a través de los desarrollos digitales, informa todo a través de la vía electrónica. Por lo tanto, cuando hablamos del punto de regulación, nos referimos a aquella carga que le faltó algún documento o no viene regulada, por lo tanto debe pasar a una zona de espera para que en alguna parte del país el agente de aduana pueda terminar esa tramitación.

En el caso de San Antonio, estamos hablando de entre un 5 y un 10 por ciento de la carga que aún llega sin la documentación o le falta algún requisito para ingresar; por otro lado, tiene que ver cuando se puedan producir efectos importantes de congestión básicamente porque se caen los sistemas o se produzca alguna otra situación particular. Por esa razón se está pensando solamente como punto de regulación y no como zona de extensión aduanera.

El señor **DÍAZ** (Presidente).- Nos quedan algunos minutos para terminar la sesión, por lo tanto haré dos comentarios.

Primero, varias personas dijeron, incluso la ministra, que la Emporchi, antigua autoridad portuaria, cuando se crean los puertos autónomos, se les habría transferido la facultad de autoridad portuaria de su territorio.

Segundo, una de las cuestiones que planteó la ministra con mucho énfasis, en su primera comparecencia ante la comisión, es que sí se requería una modificación legal para darle más atribuciones al Gobierno en la administración de los contratos de concesión, pero usted nos dijo exactamente lo contrario. Entonces, quiero saber a qué se debe la contradicción en ambos casos.

Tiene la palabra el señor Aránguiz.

El señor **ARÁNGUIZ.**- Señor Presidente, la ley N° 19.542 –recuerdo haberla leído- no hace ninguna de las dos precisiones. No tengo más antecedentes al respecto.

El señor **URRUTIA** (don Osvaldo).- No lo define taxatativamente.

El señor **ARÁNGUIZ**.- No es taxativo.

El señor **DÍAZ** (Presidente).- En cuanto a la segunda observación, la ministra dijo que sí se requería una modificación para darle más atribuciones al Ejecutivo respecto de los contratos de concesión y así tener más flexibilidad.

El señor **ARÁNGUIZ**.- Señor Presidente, nosotros pensamos que los contratos de concesión hoy son entre partes. Nosotros, como empresa portuaria, tenemos atribuciones para irlos definiendo. Por lo tanto, podemos definirlos con la flexibilidad que sea necesaria a fin de ir haciendo modificaciones en el tiempo, cosa que no se hizo en los contratos que hoy están vigentes. Por ejemplo, las velocidades de transferencia, que es una calidad de servicio relevante dentro de los puertos, en 1999 se fijó una velocidad de transferencia mínima en el contrato, pudiendo haber incorporado fórmulas para irlas actualizando en el tiempo de acuerdo con la incorporación de tecnología o de nuevos sistemas. Eso no se logró o no se hizo, por lo tanto es un tema que los contratos pueden asumir.

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

El señor **RAMÍREZ**.- Señor Presidente, a objeto de hacer una precisión, nosotros llamamos autoridad portuaria a una facultad contenida expresamente en la ley N° 19.542, relativa a la coordinación de todos los servicios que participan dentro de la actividad portuaria. En la actividad portuaria hay dos grandes entes con mucho imperio y existen desde antes de la república: la autoridad marítima y el Servicio Nacional de Aduanas.

¿De qué manera puede regularse o mejorarse esto? Probablemente hay cierta casuística que hoy enfrentamos y que justifica que esa función de coordinación se traduzca en que ciertos actos que realice la empresa portuaria, en función de cumplir su tarea, sea vinculante o aceptable para la autoridad marítima y para el Servicio Nacional de Aduanas. Pongo un ejemplo muy básico. Supongamos que en un momento de congestión usted recibe una nave y le asigna un sitio, pero lamentablemente esta tiene un problema de motor y obviamente hay que sacarla para que ingrese otra. Bueno, el señor que está allí dice que prefiere reparar estando en el sitio, porque no quiere perderlo. Entonces, usted, como autoridad portuaria le dice al señor de la autoridad marítima "sáqueme a este caballero", ante lo cual la autoridad marítima me dice "y usted quién es". Ese tipo de cosas son las que hay que resolver y probablemente por la vía reglamentaria se puede hacer. De modo que tenemos el rol de autoridad portuaria, lo cual está definido en la ley, a propósito de la coordinación, la tenemos, sin embargo, se debe perfeccionar y llevarla a la práctica.

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

El señor **SUCKEL**.- Señor Presidente, solo quiero agregar lo siguiente a lo que ha dicho el presidente de la Empresa Portuaria de Valparaíso.

El artículo 8° de la ley establece, entre otras, la atribución de crear planes maestros, calendario referencial de inversiones y dictar el Reglamento de Uso de Frentes de Atraque, RUFA. Son atribuciones bastante potentes, las cuales, si son bien ejercidas, son un rol de autoridad portuaria, aun cuando la ley no lo establece como tal.

El señor **DÍAZ** (Presidente).- Entiendo que ustedes también trajeron las respuestas por escrito; de lo contrario, se

las podemos pedir por escrito para que nos las envíen, porque algunas quedaron sin responder.

Si les parece a los señores diputados, en la sesión que tratemos especialmente solo el tema de Valparaíso podamos también incluir a los representantes de San Antonio.

¿Habría acuerdo?

Acordado.

El señor **GONZÁLEZ**.- Es un tema de competencia y de integración.

El señor **DÍAZ** (Presidente).- Agradecemos nuevamente la asistencia de nuestros invitados a la comisión y sus interesantes exposiciones.

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

ALEJANDRO ZAMORA RODRÍGUEZ
Redactor
Jefe Taquígrafos Comisiones