

PERÍODO LEGISLATIVO 2018 - 2022

LEGISLATURA 367^a.

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 10° celebrada el miércoles 12 de junio de 2019, entre las 18:00 y 20:05 horas.

SUMA

1.-Asistieron el Director (S) del Servicio Nacional de Aduanas y el Presidente de la Cámara Aduanera, 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 Rodrigo González, y con la asistencia de los diputados (as) señores Andrés Celis, Leonidas Romero, Víctor Torres, Renzo Trisotti y Osvaldo Urrutia.

El diputado Marcelo Diaz (presidente) al comenzar la sesión se excuso de participar producto de su licencia médica.

Asistieron en calidad de invitados:

- Asistieron el Director Nacional (S) del Servicio Nacional de Aduanas, señor Pablo Ibañez.
- Presidente de la Cámara Aduanera, señor Felipe Serrano Solar, lo acompañaron Javier León, Denitt Farias, Uriel González y Gustavo Oliva.

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

CUENTA

1.- Correo electrónico del diputado Diego Ibañez, por el que solicita incorporar al Académico de la Escuela de Ingeniería en Transporte de la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso, Dr. Leopoldo Santibáñez.

2.- Carta del señor Juan Carlos García, Arquitecto-Urbanista, por el que solicita ser recibido por la comisión, ya que hace algún tiempo fue parte del Directorio del Puerto de Valparaíso y tiene antecedentes interesantes que aportar.

ACUERDOS

1- Se acordó invitar a la comisión al señor Juan Carlos García, Arquitecto-Urbanista, en atención a su participación en el Directorio del Puerto de Valparaíso, con el objeto de aportar antecedentes a la investigación.

2- Se acordó oficiar las solicitudes enviadas vía correo del Diputado Diego Ibañez:

a- Oficiar al Ministro del Trabajo y Previsión Social, para que informe respecto a las respuestas a la solicitud realizada por el Sindicato de Trabajadores transitorios estibadores portuarios de Valparaíso, mediante carta de su Presidente Pablo Klimpel, dirigida al Intendente de Valparaíso con fecha 11 de Junio de 2019, la cual señala las siguientes solicitudes:

1.- Realización y pago del último curso en las condiciones establecidas en el acuerdo con el Ministerio del Trabajo y Previsión Social, Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y la Empresa Portuaria Valparaíso.

2.- Compensación de los excluidos de su trabajo como consecuencia del paro. Dado que el Gobierno no fue capaz de asegurar el trabajo para estos trabajadores se solicita una indemnización por los meses que han estado sin trabajo.

3.- La creación de un nuevo acuerdo de pensiones de gracia como una forma de poder liberar nuevos cupos de trabajo, pensionar a las personas con las enfermedades más graves y poder resolver el problema del empleo que tenemos en el puerto de Valparaíso.

(Se adjunta copia de la carta original)

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 20:05 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/JATITCFRpgQ>

**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 10ª, celebrada en miércoles 12 de junio de 2019.

VERSIÓN TAQUIGRÁFICA

Preside el diputado Marcelo Díaz.

Asisten los diputados Andrés Celis, Rodrigo González, Leonidas Romero, Víctor Torres, Renzo Trisotti y Osvaldo Urrutia.

Concurren el director nacional subrogante del Servicio Nacional de Aduanas, señor Pablo Ibáñez, y el presidente de la Cámara Aduanera, señor Felipe Serrano, acompañado por los señores Javier León, Denitt Farías, Uriel González y Gustavo Oliva.

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 7ª se declara aprobada.

El acta de la sesión 8ª queda a disposición de las señoras y señores diputados.

El señor Secretario va a dar lectura a la Cuenta.

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

El señor **DÍAZ** (Presidente).- Señores diputados, sobre la Cuenta, ¿habría acuerdo para recibir en audiencia al señor Juan Carlos García?

Acordado.

Respecto del ministro del Trabajo, manifestó su disposición para asistir a la próxima sesión. Por consiguiente, lo agendaríamos a él y a dos instituciones que siguen en el listado.

Enseguida, si la Comisión lo tiene a bien, daré lectura al oficio del diputado Ibáñez, para que podamos resolver.

¿Habría acuerdo?

Acordado.

El oficio señala lo siguiente:

"Solicito que se envíe oficio al Ministro del Trabajo y Previsión Social, para que informe respecto a las respuestas de la solicitud realizada por el Sindicato de Trabajadores Transitorios Estibadores Portuarios de Valparaíso, mediante carta de su presidente Pablo Klimpel, dirigida al Intendente de Valparaíso, con fecha 11 de Junio de 2019, la cual señala las siguientes solicitudes:

- 1.- Realización y pago del último curso en las condiciones establecidas en el acuerdo con el Ministerio del Trabajo y Previsión Social, Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y la Empresa Portuaria Valparaíso.
- 2.- Compensación de los excluidos de su trabajo como consecuencia del paro. Dado que el gobierno no fue capaz de asegurar el trabajo para estos trabajadores, se solicita una indemnización por los meses que han estado sin trabajo.
- 3.- La creación de un nuevo acuerdo de pensiones de gracia como una forma de poder liberar nuevos cupos de trabajo,

pensionar a las personas con las enfermedades más graves y poder resolver el problema del empleo que tenemos en el puerto de Valparaíso.

Se adjunta copia de la carta original."

¿Habría acuerdo de la Comisión para despacharlo?

Acordado.

La sesión tiene por objeto recibir la exposición del director nacional del Servicio Nacional de Aduanas, pero entiendo que en su lugar viene el director nacional subrogante, señor Pablo Ibáñez Beltrán, y el presidente de la Cámara Aduanera de Chile, señor Felipe Serrano Solar, quien asiste acompañado de sus asesores.

Antes de continuar la sesión, debo decirles que me encontraba con licencia médica, y hoy vine porque se discutirían proyectos relativos a modificaciones de leyes orgánicas constitucionales. Pero como no me siento bien de salud, le pedí al diputado Rodrigo González que me reemplace en la presidencia de la Comisión, para guardar reposo como corresponde y volver mañana.

Por lo tanto, les pido excusas por no continuar presidiendo la sesión.

El señor **GONZÁLEZ**, don Rodrigo (Presidente accidental).- Para dar curso a la Tabla, tiene la palabra el director nacional subrogante del Servicio Nacional de Aduanas, señor Pablo Ibáñez Beltrán.

El señor **IBÁÑEZ** (don Pablo).- Señor Presidente, vaya mi saludo para usted y, por su intermedio, a los demás miembros de la Comisión.

Dando cuenta de la citación que recibimos, de acuerdo con el tenor del mandato de la Comisión, vamos a exponer brevemente la situación del comercio exterior, lo que

representa como comercio marítimo y la situación que afecta a los puertos respecto de la relación normativa que mantiene con el Servicio Nacional de Aduanas, como ente fiscalizado por ese servicio, en su calidad de almacenista.

Me acompaña el subdirector de fiscalización, Carlos Escudero, y la jefa del departamento de Fiscalización Agentes Especiales, señora Susana Cruzat.

Tomamos cifras del año 2018, que es lo más reciente, que están dentro de boletín estadístico que genera el Servicio Nacional de Aduanas, toda vez que una de las obligaciones legales que le competen es generar las estadísticas de comercio exterior.

En la presentación podemos observar el intercambio comercial de 2018, que ascendió a 141.500 millones de dólares. Es un desglose de documentos tramitados en la Aduana; representan 2.115.730 documentos de ingreso; 592.997 documentos de salida; 714.810 documentos de zona franca, y 891.288 Manifiestos Internacionales de Carga o de Declaración de Tránsito Aduanero. Eso representa 14.650 millones de dólares en recaudación.

En el cuadro que está a la derecha, en la parte inferior, se puede observar el comportamiento que ha tenido la recaudación a través de Aduanas en los últimos 4 años.

Un tema relevante es el movimiento que tiene el comercio a través de la vía marítima. Como pueden ver en los gráficos, la exportación, el 96,8 por ciento del movimiento se realiza a través de la vía marítima, fluvial o lacustre. En importación, representa el 88,9 por ciento del movimiento de comercio y de mercancías a través de nuestras fronteras.

En esta siguiente lámina podemos observar lo que representan, dentro del movimiento marítimo, las 10 empresas que fueron creadas con la ley N° 19.542. Están

indicadas las empresas portuarias de Arica, Iquique, Antofagasta, Coquimbo, Valparaíso, San Antonio, Talcahuano, San Vicente, Puerto Montt, Castro, Chacabuco, Natales y Punta Arenas.

El movimiento marítimo de los puertos estatales, o a través de sus concesionarios, representa el 32,85 por ciento del movimiento de carga total.

El señor **GONZÁLEZ**, don Rodrigo (Presidente accidental).- ¿En toneladas o en valores? En dólares...

El señor **IBÁÑEZ** (don Pablo).- Esto es en toneladas.

Acá tenemos el registro del aporte, de conformidad con el artículo 4 de la ley N° 20.773. Observamos cómo fue creciendo dentro de la aplicación de los 4 años que tenía, y está también indicada la recaudación por los puertos.

En 2018, la recaudación total, por la Ley Corta, fue de 12,7 millones de dólares.

Acá tenemos una representación de cómo operan las empresas portuarias estatales. Las empresas portuarias pueden operar directamente o a través de concesionarios. En el caso de Arica tenemos dos concesionarios: Arica 1, ahí están detallados cada uno, a veces más de uno. Tanto la Ley de Puertos como la Ordenanza de Aduanas establecen que los puertos pueden realizar labores de almacenamiento de mercancías. En algunos casos, los puertos han concesionado esta labor de almacenamiento y, en otros, la desarrollan directamente la labor portuaria y la de almacenaje. Puerto Montt, Aysén y Punta Arenas no tienen concesionarios.

En esta lámina detallamos el marco normativo (ley N° 19.542) y damos cuenta de lo que al Servicio Nacional de Aduanas le compete en sus labores de fiscalización y

control de tráfico de mercancías por las fronteras y puertos del país.

Me gustaría tratar con mayor detalle las normativas de la Ordenanza de Aduanas. La Ordenanza de Aduanas es una ley, tiene rango legal, a pesar del nombre que tiene, es una ley.

Para esclarecer mejor el rol de la Aduana, vamos a referirnos a algunos conceptos que son muy importantes para entrar al detalle de la información.

Dentro de los conceptos generales, la Ordenanza de Aduanas define la zona primaria como el espacio de mar o tierra en el cual se efectúan las operaciones materiales marítimas y terrestres de la movilización de las mercancías, el que, para efectos de su jurisdicción es recinto aduanero y en el cual han de cargarse, descargarse, recibirse o revisarse las mercancías para su introducción o salida del territorio nacional. La zona primaria está definida como un área delimitada. El director nacional de Aduanas ejerce esta facultad mediante una resolución en la cual establece los límites de la zona primaria.

Por otra parte, el artículo 9 de la Ordenanza establece que el paso de las mercancías y personas por las fronteras, puertos y aeropuertos solo podrá efectuarse legalmente por los puntos habilitados, definidos al efecto por el Presidente de la República mediante decreto supremo.

Los puntos habilitados están establecidos en el decreto supremo 1.230, de 1990, de Hacienda, el cual tiene una serie de modificaciones, y se detalla con las coordenadas respectivas cuáles son los puntos habilitados para las operaciones aduaneras que se definen en el mismo decreto.

Nos vamos a referir brevemente a las normas que rigen el ingreso o salida de mercancía. Todas las mercancías que

ingresan al territorio nacional deben ser presentadas a la Aduana. Cuando se ingresan estas mercancías, deben ser trasladadas y entregadas a un punto habilitado, de los cuales hablábamos, y las mercancías solo pueden ser embarcadas, desembarcadas o transbordadas en las zonas primarias, que también describimos.

Toda mercancía presentada a la Aduana debe permanecer en un recinto de depósito aduanero hasta el momento de retiro para su importación, exportación u otra destinación aduanera.

Los almacenes tienen la labor de custodia de las mercancías que van a ser exportadas, o la mercancía extranjera, mientras no es totalmente desaduanada. Los almacenes responden de los derechos e impuestos que genera la importación o la destinación aduanera que se defina.

La Ordenanza de Aduanas regula las empresas creadas por la Ley N° 19.542, y establece que las labores de almacenamiento y acopio que se realizan en los puertos que son administradas por las empresas creadas por la ley en cuestión, pueden ser realizadas por estas empresas o por particulares, de conformidad con el artículo 7 de la ley, previa autorización del director nacional de Aduanas, mediante habilitación directa.

Las condiciones técnicas de almacenamiento, seguridad y salubridad están definidas en el decreto N° 1.114, de 1997, del Ministerio de Hacienda. Los puertos, en su rol de almacenistas, también deben cumplir con estos requisitos.

Para efectos de responsabilidades, los concesionarios de los recintos de depósito aduaneros, los almacenistas habilitados, sus socios, representantes y empleados, quedan sujetos a la jurisdicción disciplinaria del director nacional, en los términos previstos del artículo 202 de la

Ordenanza. Esto significa que los concesionarios están regulados por una serie de obligaciones, que en su incumplimiento tienen como consecuencia la aplicación de una multa, una amonestación, suspensiones, e incluso cancelación de su condición. Además, estas personas se consideran empleados públicos, para todos los efectos del Código Penal, respecto de la comisión de delitos.

Aquí podemos ver una referencia a las otras normas que habíamos señalado. El decreto 1,230, de 1990, que establece los puntos habilitados; el decreto 1.114, de 1997, del Ministerio de Hacienda, y las resoluciones la N°s 3058 y 3060, de la Dirección Nacional de Aduanas, ambas de 2012, que establecen los requisitos para los operadores de los recintos de depósito aduanero y fijan el procedimiento para su habilitación directa, respectivamente.

Por tanto, en la actualidad, los puertos son puntos habilitados, son zona primaria de jurisdicción y son almacenistas. En esta calidad de almacenistas, nos compete una labor de fiscalización sobre el cumplimiento de las normas que rigen a los almacenes, fiscalización directa a los puertos.

Otro aspecto que tiene que ver con un avance en gestión y de facilitación de las operaciones de comercio exterior, además de facilitar la fiscalización del Servicio Nacional de Aduanas, tiene que ver con la interoperabilidad Aduana-puertos.

El Servicio Nacional de Aduanas está facultado para suscribir, tanto con entidades privadas como públicas, acuerdos que significan la transmisión electrónica de datos.

A través de esta transmisión electrónica de datos hemos logrado disminuir de manera importante los tiempos de

tramitación, principalmente en el ingreso a la zona primaria de camiones y contenedores.

En cuanto a las mercancías que salen del país, estamos hablando de la salida y las largas colas, que en muchos puertos todavía persisten. Esta interoperabilidad ha significado control automatizado del ingreso de cargas de exportación a las zonas primarias portuarias. Con esto, Aduanas tiene mayor información que, mediante la utilización de métodos de gestión de riesgos, le permite focalizar la fiscalización, hacerla más inteligente y ser más eficiente y efectiva en esa labor.

De esta manera, podemos controlar el ingreso físico de la carga de exportación a zona primaria, contando con una base de datos importante, tanto de los contenedores como del camión que ingresa a zona primaria; se reducen los tiempos de ingreso, minimizamos los trámites administrativos, optimización de recursos y herramientas de apoyo para la fiscalización en línea.

En la presentación se observa el tiempo desde que un camión se presenta en la puerta de la zona primaria de un puerto y logra ingresar: en EPV, el tiempo medio es de 19,05 segundos; en SVTI, 53,91 segundos, etcétera. Es un trámite automático que pasa por la captura de datos del contenedor y de la patente de los vehículos.

La siguiente imagen muestra el proceso de ingreso a la zona primaria de un puerto y la aprobación automática.

Otro punto que estamos trabajando fuertemente con el Ministerio de Hacienda y el Sistema Integrado de Comercio Exterior, Sicex es para disminuir los tiempos de tramitación en las exportaciones, principalmente recortar los tiempos en la legalización del documento único de salida. Esto nos permitiría disponer de mayor información y

lograr trazabilidad de la carga de exportación, desde el ingreso al puerto hasta el embarque efectivo, lo cual fortalece el control y la fiscalización aduanera.

Desde agosto de 2018 el proyecto está implementado bajo la modalidad de piloto en el Puerto de Valparaíso, interoperando tanto los sistemas de Aduanas, Sicex, Directemar y EPV. Se consolida la carga de los dos terminales portuarios TPS y TCVAL.

Desde el 27 de marzo de 2019 el proyecto se encuentra operando, también bajo modalidad piloto, en los terminales portuarios de San Vicente y Coronel, Región del Biobío.

Se observa en la presentación el flujo de la legalización anticipada. Los beneficios que se pretenden conseguir con esta legalización anticipada son la trazabilidad de la carga, que es muy importante para efectos de aplicar la inteligencia aduanera y gestión de riesgo, desde el ingreso a la zona primaria a través de interconexión portuaria; posibilidad de legalización anticipada, una vez recibida la notificación del embarque y un beneficio tributario que implicaría, a partir de la legalización anticipada, que el exportador podrá hacer uso del beneficio fiscal IVA exportador, reduciendo el ciclo, esperamos, en aproximadamente 10 días.

Respecto de la fiscalización y las auditorías que hacemos a los almacenistas en general, en cuanto a los puertos que han concesionado o administran directamente los almacenes, tenemos tres fiscalizaciones: fiscalización en línea, que se desarrolla en el lugar físico donde se llevan a cabo las operaciones materiales aduaneras; fiscalización *a posteriori*, que se realiza una vez que han ingresado las mercancías o habiendo salido legalmente del país, y auditorías que tienen que ver con los requisitos de infraestructura que tienen estos almacenes, de acuerdo al

decreto de Hacienda 1114/97 y a las normas internas que ha regulado Aduanas.

Durante el período 2015-2018 se han auditado 17 almacenistas, respecto de los cuales el 76 por ciento ha tenido hallazgos y el 82 por ciento de los almacenistas auditados han cambiado su categoría de alto riesgo. Hemos efectuado un levantamiento a nivel nacional en términos de infraestructura, que arroja un alto nivel de cumplimiento. Es un trabajo que realizó el departamento Fiscalización de Agentes Especiales, principalmente con una encuesta sobre los niveles de infraestructura que tenían los almacenes.

En cuanto a sanciones aplicables dentro de las conductas que pueden ser delictuales en los almacenes, delito de contrabando, infracciones reglamentarias y la aplicación de la jurisdicción disciplinaria del director nacional, que están definidas en la lámina como amonestación verbal, escrita, multas de 1 a 200 UTM, reiteración de multa hasta 300 UTM; suspensión y cancelación.

De los procesos disciplinarios realizados contra almacenes portuarios -se encuentran al interior de los puertos-, tenemos 27 procesos disciplinarios a los cuales se han aplicado multas por un total de 610 UTM.

Esa es nuestra presentación.

El señor **GONZÁLEZ**, don Rodrigo (Presidente accidental).- Muchas gracias.

Tiene la palabra al presidente de la Cámara Aduanera, señor Felipe Serrano.

El señor **SERRANO** (presidente Cámara Aduanera).- Señor Presidente, es muy grato participar en esta comisión como presidente de la Cámara Aduanera.

Nuestra organización representa a 188 socios, con 7.000 puestos de trabajo directo a nivel nacional, desde Arica a Punta Arenas.

Mi abuelo tuvo el mismo trabajo de ustedes, se llamaba Marcos Serrano Menchaca. Trabajó en varios gobiernos hasta 1932, luego de que se decretó la disolución del Congreso; antes también había sido electo por Concepción, en el período 1924-1927, pero tampoco terminó el período, ya que también se decretó la disolución del Congreso.

Desde 2001 me he dedicado a esta área, por lo que tengo bastante conocimiento. Recientemente, en abril, fui nombrado presidente.

Nuestra organización cumplió 80 años y estamos presente desde Arica a Punta Arenas, a través de sus delegados regionales. Somos 286 agentes de aduana en el país, de los cuales 188 pertenecen a la Cámara Aduanera de Chile. Entre sus empleados y trabajadores hay técnicos, profesionales mujeres y hombres, y auxiliares que operamos en todos los puertos, terminales y recintos extraportuarios.

Pertenecemos a varias organizaciones, como Folovap (Foro Logístico de Valparaíso), Colsa (Comunidad Logística de San Antonio) y Corelog (Consejo Regional Logístico), que une a todas las entidades. También participamos junto a los puertos en mesas públicas y privadas.

Formamos parte de una organización internacional que se creó hace 50 años. Este año se cumple medio siglo desde que a alguien que se le ocurrió unirse con Argentina, Perú, Bolivia y otro país. Actualmente está conformada por 21 países, incluidos España, Portugal e Italia. Las materias que trata son las actividades portuarias y aeroportuarias, y comprende a cerca de 100.000 empleados en total, en todos esos países.

Tenemos participación directa en la Organización Mundial de Aduanas (OMA), a través de Asapra (Asociación Internacional de Agentes Profesionales de Aduana), con un representante internacional. Este año le corresponde la vicepresidencia a quien habla.

Estamos presentes en Aladi (Asociación Latinoamericana de Integración), en la integración del Mercosur, tenemos un centro de capacitación en que capacitamos a jóvenes de todas las edades, aquí en la zona y a lo largo de Chile, en todo tipo de temas: portuarios, aduaneros, maquinarias y seguridad.

Recientemente se creó la figura del operador económico autorizado, de acuerdo con la nueva norma que exige la OMA, referida a una certificación mediante la cual se logra el éxito en los trámites, la rapidez y la buena gestión. Ustedes vieron que somos más de 280, y existen cinco agentes de aduana con esa condición, entre ellos quien habla.

Eso es promovido por la Aduana, de acuerdo con la norma creada con posterioridad al atentado contra las torres gemelas del World Trade Center de Estados Unidos, el 11 de septiembre de 2001. Se ideó con el propósito de lograr una integración segura de todas las cargas. En base a ello, todo lo que se traslada va seguro y sin trabas, es rápido. Los que manejamos esa condición estamos en esa área. Para eso, se tiene que abrir la empresa, revisar, hay normas de seguridad en papeles, en computación, en puertas, o sea, un levantamiento moderno.

También quiero informar que, con esta organización, junto a muchas otras, participamos en un trabajo de innovación para puertos y su logística, precedido por Álvaro Díaz, durante el gobierno de Michelle Bachelet. Trabajamos muchas personas en eso, referido a lo mismo que ustedes están desarrollando. Entonces, existe información de base para

extraer ideas de mejoría. Este libro que tengo acá, que se los puedo mandar, contiene un articulado con muchas mejorías.

Nosotros somos profesionales auxiliares de la función pública aduanera y ministros de fe, nos debemos a la Aduana. La Aduana nos fiscaliza y respondemos a ellos por todo lo bueno y lo malo.

Participamos en 28 acuerdos comerciales con 64 mercados, manejamos las normas legales, la clasificación correcta arancelaria, las certificaciones y vistos buenos, y la valoración de las mercancías. Con esa información se crea la declaración de importación, o DUS (Declaración Única de Salida) de primer embarque y de segundo embarque, documento que reciben la Aduana, el Servicio de Impuestos Internos y la Tesorería General de la República. Todo lo concerniente a clasificación, que es la estadística que debe producir la Aduana, va por ese medio. Por eso somos tanta gente. Imagínense a la Aduana con 10.000 empleos.

En lo que se refiere a certificaciones y vistos buenos, para embarcar productos alimenticios tenemos algunas normas que datan de 1987, que están medio pasadas de moda, y podríamos tomar medidas destinadas a liberar los puertos, porque en este momento es grave la situación portuaria en San Antonio, en lo que concierne al SAG (Servicio Agrícola y Ganadero).

La ley para el servicio de salud dice: pueden verse las mercancías en las bodegas de los importadores o exportadores, ahí se pueden revisar. Entonces, no es necesario hacerlo en el recinto portuario, sino que pueden salir de inmediato y luego se fiscalizan, porque los importadores no pueden vender si no han obtenido el visto bueno definitivo.

Se hace una presentación previa que indica adónde va el camión, la dirección y el lugar habilitado para el

almacenamiento. Eso funciona en salud y el SAG revisa en el puerto las mercancías que vienen de lugares que han sido visitados por ellos, de planteles que están observados y súper certificados, muchas veces mejor que nosotros.

A propósito de eso, doy una idea para mejorar el trabajo portuario, porque en este momento es grave, puede haber demoras de 20 días para sacar un contenedor, por eso en el diario sale cómo nos miden en el mundo. Uno dice que somos rápidos, que en un minuto tenemos la declaración de importación, porque todo es electrónico, hace 20 años que lo hacemos, se transmite para todos lados, el giro está listo. Entonces, hay problemas de atoches y yo creo que falta alguien, una supervisión en las áreas, una supervisión mayor, es decir, que haya un mando mayor en el sentido de que vean estas cosas, porque no las ven.

En cuanto al atoché de camiones, no es el atoché de camiones, lo que pasa es que llega un barco y existe una sola puerta de entrada para tres puertos en San Antonio, o para cuatro puertos, de entrada y salida. Es imposible, es como un taco de autos, pero con un chofer que permanece tres horas arriba de su camión, nervioso, "pateando la perra" y todo ese tipo de cosas.

Yo soy un presidente operativo, estoy en la línea, me gusta ver los temas en terreno y, teniendo en cuenta esa experiencia, pienso que es necesario hacerle otra puerta al puerto de San Antonio, lo cual es fácil. Estoy pensando en soluciones, porque ustedes están buscando soluciones, mejoras y rapidez.

En relación con la parte operacional, la función de los trabajadores portuarios es desenganchar los contenedores que vienen por piso en las naves, todos enganchados, porque de otra manera caerían al agua durante la navegación. Ese es un trabajo fuerte que hacen. Si no lo hicieran, estaríamos parados. Ellos se encargan de la estiba de la

carga, de acuerdo con los números de los contenedores. Las cargas que están liberadas de revisión aduanera se llevan a un patio de acopio, donde son apilados, y luego salen en secuencia.

Otros contenedores están sujetos a revisión por parte de los servicios de salud y el SAG, los que se destinan a otro sector donde se realiza esa operación. Algo que está muy mal es que un contenedor puede pasar allí 20 días en espera, lo que puede llegar a tener un costo de 1 millón de pesos por concepto de almacenaje. ¿Quién paga el pato? Lo paga el usuario, el consumidor final, y nosotros queremos cosas baratas, buenas, de modo que ese costo adicional es un problema.

Son ideas que estamos aportando para que ustedes las visualicen, porque muchas veces no se discuten, están ahí y son fáciles de implementar.

Nosotros operamos con 19 servicios públicos del país: SAG, Salud, Sernapesca, Tesorería General de la República, Comisión Chilena de Energía Nuclear, entre otros, y usamos todos esos antecedentes cuando llega una mercancía de importación o de salida, cuando los piden los compradores internacionales.

Hacemos todas las certificaciones que se requieren para que los contenedores o mercancías se reciban y puedan entrar al país desde el cual hizo la compra. Ese es nuestro trabajo, en el cual se desempeñan muchos técnicos en clasificación, en producción de papeles, electrónicos o no, dependiendo de la empresa que los pida, con timbre, sin timbre de agua, todo con procedimientos modernos, para allá vamos. Cuando se requiere saber algo desde otro país, recurrimos a Whatsapp y nos llega la información en forma inmediata desde Colombia, por lo que estamos muy adelantados en eso. Nuestro trabajo se relaciona también con el ámbito naviero, hablo de las demoras de todos los trámites que tienen que

ver con los puertos. Cada trámite que hacemos es un movimiento portuario. Si hago una declaración de importación -pueden venir 100 contenedores en una declaración-, son 100 movimientos portuarios.

Uno de los trámites que debemos hacer es el canje del BL (Bill of Lading), que es el documento que detalla la propiedad de la carga. Antiguamente esos documentos venían prepagados y la carga salía rápidamente, muy pocos venían por pagar.

A alguien se le ocurrió emitir una norma hace muchos años, lo cual también pido anotar, para que se produzca un cambio, para que el movimiento sea electrónico en lugar de mandar gente, por cinco veces, a esperar, para que la naviera modifique un papel con un timbre, y modifique el valor, o le suba el valor y cambie el puerto, a mano. Y ese es el canje, en definitiva. Entonces nosotros apretamos un botón, se pagan los servicios, y ya estamos andando para que la carga se mueva, porque también cuando se atocha todo, todos los trabajadores portuarios se quedan parados. Hay montones de cosas así, como desinteligencias; o sea, está todo secuenciado y si viene otro barco la secuencia se echa a perder inmediatamente; es todo en grande, entonces se pierde eso. Esos son tres o cuatro días de ese canje BL. En otros países también está toda digitalizada y modernizada la parte documentaria.

En lo que se refiere a la Aduana, tiene varios sistemas de revisión: la Aduana recibe la información nuestra, también con validadores y no se demora nada. Es decir, hago un documento aduanero donde clasifico y valoro para la estadística, aplico el acuerdo -si lo requiere-, aplico las normas sanitarias o legales, lo mando en un correo especial, y la Aduana en poco tiempo me contesta, y ahí está la operación habilitada. Tienen aforo físico y no

aforo físico. Como dijo el director, hay con alto riesgo, con menos riesgo, etcétera.

Bueno, y uno cae en esa línea, que es revisión. Las que no cumplen, son las mercaderías de contrabando que puedan venir, las de marca, las de patente, los cigarros, etcétera.

Les quería decir que a mí me encantaría que esta comisión viajara al puerto, para que vean que hay dos estadios nacionales de mercancía ocupando espacio en el puerto de San Antonio. Es decir, la Aduana ha hecho el trabajo, y cuando encuentra algo que no corresponde, se requisa, se libera o se quema. Entonces, también hay cosas que ver si las quemamos o las regalamos. En el último caso, les sacamos la marca y la podemos dar a un centro del Sename, por ejemplo. Son ideas que uno evalúa de tanto andar por la calle, porque es mercadería que se quita y se requisa. La cuestión es definir qué hacer con ella. Cuando nadie reclama, la carga queda de propiedad fiscal. En consecuencia, algo se puede hacer para ayudar o no ayudar. Hay que ver esas cosas.

Respecto del puerto de San Antonio, de Valparaíso, en general, los puertos nacionales, ustedes ya han recibido la información de los propietarios.

En el Norte, todos están en buenas condiciones y funcionan adecuadamente.

También quiero señalar que el mundo ha cambiado respecto de lo que exporta Chile. Antes era el cobre, con el 90 por ciento; ahora, para que ustedes sepan, el 50 por ciento es cobre y el otro 50 por ciento corresponde a la agroindustria y el vino. Estamos a niveles bastante elevados y en la línea de la agroindustria: los granos, la carne chilena y la madera. En todo caso, todos los puertos son distintos y tienen máquinas distintas, por eso hay que ir a mirar de repente, porque yo no sé quién entrega las

concesiones. Creo que son las empresas portuarias, pero hay letra chica que nadie lee.

Por ejemplo, de acuerdo a las normas internacionales de salida de carga, si yo pago, en un día, o dos, como máximo, la carga debe estar afuera. Aquí pueden pasar de 21 a 50 días y si nadie dice nada, ahí está: fruta podrida, paltas de exportación echa pebre; hay de todo. Entonces, ahora que estoy en estadística, voy a empezar a cobrar, ¿me entiende? Tiene que haber un responsable, porque muchas veces no hay responsables: "paga Moya", y hay demora.

Respecto de los organismos de control, el apoyo es el Servicio Agrícola y Ganadero, que está fallando en cantidad de personas. Como dije, el SAG hace la solicitud en la que consigna la patente del camión que viaja, el seguro, que tiene un sello, que viene de origen, y muchas veces también tiene un frío, cuyo marcador está corriendo de manera salvaje. Vienen a bajo costo, pero el marcador les aumenta el costo en Chile. Es decir, todo el viaje que hicieron, en Chile se paga y se queda en el puerto. Esos son costos que hay que revisar, profundamente. Y eso es lo que promuevo, porque entre las ideas que tiene el SAG, quieren que se haga un análisis de la ley y que modifiquen la revisión, porque la ley dice como que la revisión se puede hacer en la casa. ¿Me entienden? Una idea así.

El señor **GONZÁLEZ**, don Rodrigo (Presidente accidental).- Tiene la palabra el diputado Osvaldo Urrutia.

El señor **URRUTIA** (don Osvaldo).- Señor Presidente, ¿esa es una línea de tiempo del proceso? ¿La naviera, la aduana, el puerto?

El señor **SERRANO**.- No, es lo que hay.

El señor **URRUTIA** (don Osvaldo).- ¿No es un proceso?

El señor **SERRANO**.- No.

El señor **URRUTIA** (don Osvaldo).- ¿No es un proceso? Porque usted consigna dos organismos de control, que es el aforo

físico que hace el SAG y Aduana a la carga. Pero más abajo vuelve a poner aforo. ¿Por qué?

El señor **SERRANO**.- La Aduana con aforo. Los organismos de control son los sanitarios, como el SAG.

El señor **URRUTIA** (don Osvaldo).- Pero es el mismo aforo, que se hace de manera simultánea.

El señor **SERRANO**.- No, pero le quiero contestar, porque es una buena idea.

Efectivamente, son tres camionetas que llegan, tres organismos que revisan la misma carga. Entonces, también tiene que haber una coordinación. Hay algunos convenios, internos, que también los debe tener la Aduana. Por ejemplo, la harina de pescado la debe revisar el Sernapesca, pero le dio el convenio al SAG, por consiguiente ya es un problema menos, ¿me entiende? No había inspectores, pero como se parece al animal, lo asimilan y pueden fiscalizar.

Pero usted tiene razón: ahí hay que echar una mirada, así como a los controles en los aeropuertos, en conjunto. Cada uno tiene su participación, pero en esa misma apertura debería hacerse todo.

El señor **URRUTIA** (don Osvaldo).- Hasta cuántas veces, los distintos organismos, intervienen un contenedor.

El señor **SERRANO**.- Si sale aforo aduanero, es uno; si sale aforo SAG, es otro; si sale Salud, es otro.

Le voy a hablar de lo terrestre, que también es puerto. Ahí son tres: se abre un camión, sacan cinco cajas -que es una modalidad-, se hace un corte -lo que dije de Salud-, y el otro saca 50 cajas. Es como a la antigua, todo. Entonces, esa ley hay que revisarla. Tiene razón usted, ya sé para dónde va el punto, porque es una idea muy recurrente, con lo cual podríamos eliminar muchas vueltas, porque que rechacen un contenedor de productos alimenticios es muy

raro. Todo se come, todo está en los supermercados o en el comercio en general.

Después, tenemos el área del transporte. Los transportistas tienen bien normado su esquema, unos más modernos que otros. Conocemos a todos los del área.

Otro sector en el que debemos poner atención es la seguridad. Hay seguridades mal conformadas, y en esa parte vamos a ayudar a digitalizar la información del conductor y la del vehículo: nombre, patente, etcétera, para hacer más moderno el puerto, porque hay robos también.

El señor **URRUTIA** (don Osvaldo).- He sabido que, incluso, han robado contenedores.

El señor **SERRANO**.- Bueno, después tenemos el retiro y la entrega de los extraportuarios.

Al respecto, creo que en esta zona tiene que haber una equidad, porque todas las zonas están relativamente renovadas: los mismos tipos de puerto, uno está cambiando de dueño, lo están licitando, pero se mantienen más o menos parejitos. Pero cuando algo cambia de un lado, se cambia toda la familia para el otro lado. O sea, hay problemas grandes.

Por ejemplo, ahora, está cargado, porque Eurosal se fue a San Antonio. Entonces, yo me preguntaría por qué se fue a San Antonio. ¿Lo atendí mal? ¿Qué pasó? Yo no lo sé, porque yo trabajo detrás de los contenedores, de la carga.

Entonces, tengo que cambiar toda la información para allá; toda la gente que vive aquí, para allá, diariamente. Y así se produce. Entonces, ahí no hay un gobernador de puerto que diga: "No, pues. Usted, para irse, me tiene que dar condiciones". Pero no sé, internamente, por qué se están cambiando. La cuestión es que se están yendo todos para allá y el Puerto de Valparaíso quedó con 40 por ciento menos.

Por eso, creo que es necesario mantener el equilibrio en estos puertos importantes. Es una idea, que hay que verla, porque cuando hay problemas, está todo cargado para allá. Los dos puertos de la región de Valparaíso son importantes, y a lo largo de Chile lo mismo. Hay que ver por qué llegan para un lado y por qué llegan para el otro. No sé cuáles son las razones.

Esas son palabras mayores que hay que ver.

En el sector de aforo se puede abrir un contenedor completo, o la carga suelta completa, pero los fiscalizadores también tienen bastante información, y hay clientes habituales, que son grandes importadores, a quienes no les interesa evadir ningún derecho, solo les interesa su carga y pagar lo que deben pagar y salir rápido.

Los fiscalizadores tienen un ojo clínico para saber lo que viene o lo que no viene. De repente, hay aforos sin informar. En el momento se para, se revisa y se fiscaliza. Si no pasa nada, bien. Este proceso se ha modernizado, y cuentan con equipos de *scanner*, como el de las maletas en los aeropuertos, pero más grandes, incluidos especialistas y su respectiva preparación.

Entonces, por una parte hay modernización, pero, por otra, estamos llenos de papeles. En materia de papeles, Aduanas tiene una parte mejorada, pero para hacerlo debo ir a las navieras con papel en mano. Entonces, ahí hay cosas que no se han conversado; si bien son pocas, no hay la intención de mejorar. Ejemplo de ello es el canje de BL (Bill of Lading o conocimiento de embarque), que significa ir a mover un manifiesto, que sale de manera electrónica por la Aduana, pero hay que ir modificarlo manualmente a las compañías navieras, lo que significa que estamos en manos de mucha gente.

Por otro lado, en materia de facturación, todas las empresas se han modernizado, y cuando fallan, lo hacen en sus costos. Entonces, al salir el contenedor ya tienen el costo listo, pero se genera un problema cuando a mí no me entregan una factura, que no cumple ni con la ley, porque son tan grandes las navieras que no se sabe qué hacer con los reclamos.

El señor **URRUTIA** (don Osvaldo).- Me gustaría que el señor Serrano nos explicara más en detalle el proceso de facturación de las navieras respecto

El señor **SERRANO**.- Señor Presidente, cada vez que se hace un servicio, se tienen algunos costos, y cada vez son más los costos. Por ejemplo, si quiero pedir una segunda factura, tengo que pagar otro costo. Por lo tanto, hay bastantes costos que han ido apareciendo.

Por ejemplo, pagué un *demurrage* (cobro por mayor utilización del contenedor una vez que es descargado en el puerto de destino) por 21 días, y lo tuve que pagar de inmediato, porque todo es al contado; no hay pago a 30, 60 ni 90 días. Entonces, un usuario, cuando recibe una carga, debe pagar al contado, pero en otros países se puede pagar a 30 días, sin embargo, aquí se paga al contado.

Por lo tanto, recibo un servicio, pero no me dan la factura de inmediato; se demoran 15 o 20 días, incluso meses, cosa que hemos reclamado insistentemente, por cartas y otros medios.

Es más, ahora me topé con el director del Servicio de Impuestos Internos y le dije que quería una reunión, para ver estos procedimientos, porque todo tiene norma y las normas hay que revisarlas y cumplirlas, pero se aplican para algunos y no para todos. Entonces, la idea es ir levantando, para que nuestra logística se mueva. Por

ejemplo, si no tiene la factura, no se puede sacar el contenedor, o a veces se pide el pago en dólares. ¿En qué país estamos? ¿Tenemos que pagar en pesos o en dólares? Eso lleva a que se gire un cheque y así, otros problemas. Cada cosa con su estilo. Este manual que tengo aquí, tiene como de todo.

El señor **GONZÁLEZ**, don Rodrigo (Presidente accidental).- ¿No hay ningún plazo fijado al respecto?

El señor **SERRANO**.- Señor Presidente, lo que más veo es que si yo tengo equis contenedores, los puedo tener varios días en el puerto y nadie me ayuda, porque esto funciona con secuencia. Entonces, de repente llega otro barco y cambia la secuencia por la necesidad de atender el barco; por lo tanto, estoy varios días en el puerto y no hay fecha para sacar nada. Este es un punto a analizar, porque no está en la letra chica de las obligaciones: el contenedor puede estar los días que ellos quieran, pero a quién le reclamo si ello no está en la norma.

El señor **URRUTIA** (don Osvaldo).- ¿De quién es esa obligación? ¿Del concesionario?

El señor **SERRANO**.- Señor Presidente, todos los puertos y las navieras tienen una obligación, que puede ser del MOP, que es el que entregó el territorio, o puede ser de Aduanas, que es quien revisa ese tipo de cosas. Sin embargo, ello no está en el reglamento ni en la ley.

Al respecto, yo estoy levantando esta preocupación y así traérselos a ustedes, para que puedan aplicar una nota y darle sentido y aplicación.

El señor **LEÓN**.- Es el concesionario el que más aplica en ese caso, sobre todo se da mucho en San Antonio, por la cantidad de contenedores que se han ido para allá.

El señor **URRUTIA** (don Osvaldo).- ¿Habría una suerte de discriminación? ¿El concesionario actuaría discrecionalmente?

Quiero saber si la situación que ustedes están planteando se produce por discriminación del concesionario. Lo consulto, porque entiendo que el servicio a la carga va dependiendo de la llegada de la carga. Es decir, uno termina un buque y sigo con otro, o puedo hacerlo de manera paralela y no dejar de lado uno, que está a medio desembarque, para dedicarme a otro.

Quiero saber por qué ocurre eso. Entiendo que hay una norma de procedimiento en los puertos, y por eso quiero saber por qué el puerto dice: un momento, a usted no lo sigo atendiendo, o, espere, porque tengo que atender al que está al lado, que -entiendo- para ustedes genera un costo adicional.

El señor **LEÓN**.- Señor Presidente, actualmente, en la ley, el que decide es el concesionario.

Por eso, nosotros estamos planteando que podamos agendarlo desde el PCS (port community system o sistema de comunidad portuaria), y que no sea solo el concesionario el que agende. En este momento, el concesionario es el que agenda a los transportistas, al agente de aduana y a toda la carga que se mueve en cada puerto.

Lo ideal sería, y que es como se hace en los puertos más modernos, es que haya una agenda entre todos y esa se vaya normando tanto para el concesionario, para el agente de aduana, para el transportista y para todos los entes involucrados en la cadena. Es a eso a lo que tenemos que llegar.

El señor **SERRANO**.- Señor Presidente, nosotros, para poder hacer cualquier cosa, tenemos que tener un mandato por

parte del comitente, del importador o exportador; el *bill of lading*, el proceso de canje de BL, que sería una de las trabas de demora; certificado de origen, que es el certificado que emite el país que hizo el tratado internacional con Chile, para aplicar arancel o no; el *packing list*, que es la lista de empaque. En este paso, el fiscalizador puede solicitar que le pasen, por ejemplo, el bulto N° 50. Si viene, no tiene para qué abrirlo todo. Ahora, si no viene, puede pedir que bajen todo. Es decir, corresponde a una lista de empaque que se requiere cuando trae contenedores con diversas mercancías en su interior. Después, tenemos la factura comercial, detallada y valorada. Es muy importante que se ocupe, porque contiene el detalle y valoración de muchas cosas de las que, de repente, no se sabe... Ahí salen (en la factura) el valor y el costo de cualquier cosa que uno importe: Nosotros declaramos en la declaración de importación y, sobre eso, se pagan los derechos de impuesto.

Otro punto que hay que revisar es el de la carencia de infraestructura a nivel nacional. Nosotros, si bien trabajamos, lo hacemos con documentos para que se liberen las cosas, es decir, preparamos todo esto, en la forma del embarque que decía el director de Aduana, de tal forma que el camión, que viene de la viña a embarcar, llegue al puerto y por transmisión electrónica, envía la guía de despacho. Pero esta guía de despacho llega a tres puertas, es decir, debo enviar tres *mail*, y luego se asocia computacionalmente en una; sin embargo, solo debiera ser uno. Por eso, estos son los tipos de temas que hay, que deberían estar unidos. Siguiendo con el ejemplo, en un mismo puerto lo ven tres instancias, y luego de apretar un botón, se unen; sin embargo, debiera ser sola una instancia. Esto corresponde a temas computacionales; la parte embarque es para exportación. Es más, en esos

embarques de exportación también están involucrados los estibadores, porque ellos dirigen el *stacking*, el apilamiento de los contenedores, donde se va a procesar la carga para embarque cuando va a llegar al sitio del barco; todas estas cosas las ven en una ingeniería que tienen y que involucra movimientos, manipulación, etcétera.

Nosotros estamos al lado de ellos, viendo que se embarque, viendo que se produzca la operación, verificando las certificaciones del SAG, de Salud o de Aduana para el país de destino, incluidos los procesos de aforo, que también se dan en las exportaciones.

Respecto de los espacios, en la lámina ustedes pueden ver los camiones; se observa que sí hay calles, pero no nos dejan entrar al puerto, porque al interior también están apretados.

Al respecto, promuevo otra cosa, que haya una explanada cerca de ahí, sea un sitio fiscal, del puerto o de parte del concesionario, que sea solamente para estacionar los camiones.

Entonces, no tendríamos ningún atoché. Como es secuencia, yo aprieto un botón, baja y entra; entra bien un barco, del primero hasta el último de la cola. Hay muchos desórdenes, porque no han secuenciado los camiones, no por culpa del chofer ni del dueño del transporte. Llegan los barcos y llega el trabajo; marcha atrás no se pueden echar los camiones.

El señor **GONZÁLEZ**, don Rodrigo (Presidente accidental).- ¿Cuál es la autoridad responsable de organizar?

El señor **SERRANO**.- No hay, porque está fuera del puerto. Carabineros saca partes cuando puede, ver a un camión marcha atrás es gigante.

Por eso, hay que crear una autoridad que sea operativa y, otra, que maneje el tema de inteligencia, operaciones. Falta el ojo clínico de alguien que evalúe, que escuche y diga qué es lo que está fallando. Entonces, cualquier contenedor que se mueva de importación o exportación, lo hacemos nosotros porque conocemos el tema.

En cuanto a la conexión ferroviaria, desde hace mucho tiempo está el tren en el puerto de San Antonio. Lo maneja Fepasa bastante bien, tiene su organización y sus camiones para llevar a los recintos de aforo. No afecta con los camiones.

En relación con lo que habló el Presidente de la República relativo al tren hacia Santiago, como estuve metido en un asunto del tren de baja altura, podría ser combinado, de carga y pasajeros. Pero cómo vamos a pagar un tren de 100 kilómetros, uno de 400 kilómetros sí lo podríamos pagar a través de un consorcio chino o algunos inversionistas entre Argentina y Chile.

Si unimos la pasada por Santiago tendríamos un tren moderno que habilitaría todas las entradas de mercancías que vienen de los países vecinos, desde el Atlántico hasta el Pacífico.

Es una visión que tenemos. Si usted va a la frontera es un tema, pues vienen camiones de otros países. No son solo chilenos.

Eso quería proponer.

Muchas gracias.

El señor **GONZÁLEZ**, don Rodrigo (Presidente accidental).- Agradezco la exposición a don Felipe Serrano.

Ofrezco la palabra.

El señor **SERRANO**.- Señor Presidente, solo falta terminar una estadística del ingeniero civil de la Universidad Católica, que tiene un posgrado en relaciones internacionales.

El señor **GONZÁLEZ**, don Rodrigo (Presidente accidental).- Tiene la palabra don Javier León.

El señor **LEÓN**.- Señor Presidente, en el diagnóstico está contemplada la parte portuaria y el comercio exterior aduanero. En primera instancia en 2011, cuando se formó la Comisión Regional de Logística, Corelog, con el intendente Raúl Celis y, en segunda, durante el gobierno de Michelle Bachelet en la Comisión de Puerto y Logística.

Ahí están todos los diagnósticos y propuestas que también les haremos llegar.

Dentro de las propuestas, quiero plantear algo nuevo: la recaudación histórica de Aduanas, de los agentes de Aduanas y de Tesorería.

En ese aspecto, planteamos la recaudación de todos los puertos desde Arica a Punta Arenas; en 2018 fue de 14.650,3 millones dólares.

Como pueden apreciar, dentro de los que se ubican con mayor recaudación está Valparaíso, con 4.054,8 millones de dólares; San Antonio, con 4.695,8 millones de dólares; después Antofagasta, la Región Metropolitana y Talcahuano.

Ya que estamos en esta comisión y prontamente con el tema de la elección de gobernadores regionales, nos interesa plantear el tema de la descentralización y de la declaración de gravámenes, en el sentido de que puede ser un aporte para la bancada regionalista que integran don Rodrigo González y don Francisco Chahuán. Desde la visión de la elección del gobernador regional también se pueden

obtener recursos para las ciudades-puerto, como plantea el alcalde Sharp, a través de la recaudación que hace cada ciudad-puerto o cada Aduana-puerto.

Es un tema que dejamos en manos de la comisión para ver cómo se puede hacer a nivel nacional. Dejamos la propuesta hecha; como ustedes pueden ver en la lámina los 14.650,3 millones de dólares representan el 27,8 de la recaudación total a nivel nacional, es decir, el 4,9 por ciento del PIB total.

La Región de Valparaíso aportó a la recaudación del impuesto aduanero un total de 66 por ciento; 9.690,3 millones de dólares, entre Valparaíso, San Antonio y el puerto terrestre de Los Andes y Ventanas, es decir, los cuatro puertos de la región.

Lógicamente, si quedara algo de eso en las ciudades-puerto se podría utilizar, por ejemplo, en infraestructura portuaria, en conexiones viales o en inversión digital para el SAG, que no tiene, generando una demora grande en la parte portuaria. Pero esa es materia de ustedes, ver la factibilidad si se puede a nivel central. Sé que es difícil que una recaudación vaya a quedar en las regiones, pero como estamos viendo el paso de la elección del gobernador regional, puede que esta sea una posibilidad.

En cuanto a la recaudación, los agentes de Aduanas, el Servicio Nacional de Aduanas y Tesorería recaudan diariamente 40,14 millones de dólares al erario nacional. Ese es nuestro aporte diario que pagamos a Tesorería, el proceso que estaba presentando Felipe Serrano, desde que llegan los documentos hasta que termina, desde el proceso de canje del BL.

Parte de las propuestas que hacemos, también a la Comisión de Puerto y Logística de Michelle Bachelet, para eliminar

el tema del proceso del canje del BL, que además resulta engorroso pues demora dos días. Una de las cosas que queremos es que este país sea más rápido en la parte competitiva de comercio exterior. En otras partes del mundo este proceso no existe, se hizo con la finalidad para asegurar el tema del pago del flete a los navieros.

Los navieros se adaptaron solos, no es que el Estado chileno tenga que asegurarles el pago. Podríamos agilizar más el tema, pero el canje del BL es algo que hemos planteado en todas las comisiones, tanto en la Comisión Regional de Logística, Corelog, en 2011, como en la Comisión de Puerto y Logística del gobierno de Michelle Bachelet.

Otro tema es la situación actual de la parte portuaria en cuanto a la parte electrónica. El proceso lo tenemos con Tesorería, con Aduanas, con el Servicio de Salud, pero -repito- no con el SAG, que es una de las cosas que siempre estamos pidiendo constantemente que se haga. En todas las comisiones que se han hecho desde el 2011 a la fecha se habla de que el SAG no tiene los recursos adecuados para eso; quizá, podríamos utilizar algunos recursos para el mismo SAG, lo cual agilizaría bastante el tema porque tampoco ha incorporado al Sicex, que es la ventanilla única de comercio exterior.

Entonces, una de las cosas que podríamos hacer es eso. Por eso tenemos un canal electrónico que es de bajo costo y rápido, generalmente nosotros presentamos y en una hora tenemos aprobada la declaración de importación. Pero el otro proceso todavía es muy lento, en cuanto a la parte portuaria. Falta implementar la ventanilla única portuaria en todos los puertos. La única que la tiene acá, en el fondo, es EPV con Silogport. En ese sentido, promovemos que se conecte el Silogport al Sicex, por lo que cada puerto

podría tener esta ventanilla única portuaria y todo iría mucho más rápido. En ese momento, se agendarían formas automáticas a cada ente y actor de esta cadena logística para que no haya discriminaciones en caso de poder dominante de alguno de los actores. Por eso lo planteamos.

Nosotros planteamos llegar a un sistema integrado de comercio exterior, con el Sicex, con la ventanilla única, y que existan las ventanillas únicas portuarias en cada puerto y así tendríamos un comercio electrónico completo, más rápido, claro y transparente. Como he dicho, no es una propuesta nuestra, sino que se ha hecho en Corelog, en 2011; en la Comisión de Puerto y Logística, que fue presentada al gobierno de Michelle Bachelet. El diagnóstico ya lo tenemos y las propuestas las volvemos a entregar, pero las haremos llegar a la comisión a fin de llegar ahora a buen puerto.

El tema de la descentralización de la recaudación de los gravámenes aduaneros, es una propuesta nueva que estamos haciendo. En caso de que llegue a buen puerto, descentralizar el país, promover el tren tanto local como regional -lo planteó el presidente Felipe Serrano-, no solo en Valparaíso- Santiago-San Antonio, sino que reactivemos, de una vez por todas, el proyecto del túnel en el Paso de Cristo Redentor.

El señor **GONZÁLEZ**, don Rodrigo (Presidente accidental).- ¿Qué significan las siglas PCS, VUP, SICEX?

El señor **LEÓN**.- PCS significa Port Community System; VUP, ventanilla única portuaria, y VUCE, Ventanilla única de comercio exterior que es el Sicex. Promovemos la interoperabilidad portuaria entre las PCS o la ventanilla única portuaria con el Sicex o la ventanilla única de comercio exterior. Falta digitalizar toda la cadena logística. Por ejemplo, falta digitalizar el BL, *bill of*

lading, uno de los documentos más importantes que tenemos en la cadena logística de importaciones.

Esos son más o menos los planteamientos que tenemos. Vamos a hacer llegar las propuestas, los diagnósticos y los resultados de las comisiones para que los tengan como antecedentes.

El señor **SERRANO**.- Señor Presidente, una iniciativa importante que se trabajó acá, se refiere a los trabajadores portuarios, es la ley Corta de Puertos. A través de nuestra empresa o de la Agencia de Aduanas se recaudaron, el año pasado, 12.675.000 dólares y se dio por cumplida esa negociación que hubo del pago a los trabajadores portuarios que se debía con anterioridad.

Recuerden el paro que hubo de los eventuales. A través de las exportaciones, 0,2 por tonelada, se llegó a las cifras que se acordaron acá.

En mi anterior periodo, me tocó viajar con el intendente, señor Ricardo Bravo, más todo el CORE, de la zona, y visitamos el puerto de Valencia como una copia para mejorar los puertos. Hay mucha materia hecha. Es bueno que vengan, visiten o vayamos y visitemos. Hay muchas cosas hechas, no hay nada que inventar. Fuimos allá porque se habla español y es un puerto de barcos gigantes, como el de Panamá. Movían contenedores, gente que trabajaba, los puertos eran automáticos, no había camiones porque desde una plataforma lejana las hacían funcionar.

Quería informar eso y agradecer la oportunidad de estar acá.

El señor **GONZÁLEZ**, don Rodrigo (Presidente accidental).- Tiene la palabra el diputado Renzo Trisotti.

El señor **TRISOTTI**.- Señor Presidente, agradezco ambas exposiciones.

En la exposición de Aduanas vemos una serie de procedimientos internos para mejorar y acelerar los

procesos. ¿Cuál es el nivel de relación con el resto de los servicios públicos? La Cámara Aduanera de Chile planteaba que interviene una gran cantidad de servicios públicos donde muchas veces hay problemáticas. Represento a la Región de Tarapacá donde es constante la crítica y ver el muro de los lamentos respecto de una serie de usuarios de la zona franca. Si bien hay un trabajo constante de mejora de Aduanas, ¿cómo se están relacionando con el resto de los servicios públicos para que el resultado final sea el más óptimo?

En ese sentido, no sé si han analizado la ampliación de los horarios de funcionamiento. En Iquique, desconozco el resto de los puertos, sé que se reciben documentos de 9.00 a 14.00 horas y después hay un periodo de tiempo para entregarlo, de 15.30 a 17.00 horas. El ingreso y salida en los puertos es constante, lo mismo que en los pasos fronterizos. Pero sí esto, en definitiva, termina afectando el movimiento que claramente no es solamente en estos horarios, en los recintos portuarios

Asimismo, ¿tienen estadísticas de las fiscalizaciones y de las auditorías que realizan en cada uno de los puertos por incumplimiento de normativas aduaneras?

También, ¿cuáles son las infracciones más frecuentes, con especial énfasis en la zona franca? Sé que la zona franca tiene normativas especiales y además hay cierto tipo de infracciones que se aplican en esas zonas, y los usuarios plantean que, a la larga, es una forma de hacer este negocio donde se aplica una serie de infracciones que terminan perjudicándolos, no considerando la forma en que se trabaja al interior de la zona franca, específicamente en la de Iquique.

El señor **GONZÁLEZ**, don Rodrigo (Presidente accidental).- Tiene la palabra el diputado Osvaldo Urrutia.

El señor **URRUTIA** (don Osvaldo).- Señor Presidente, me quiero concentrar en el tema polémico del aforo de las cargas limpias. En el puerto de Valparaíso, hace muchos años, se creó la ZEAL, Zona de Extensión de Apoyo Logístico, cuyo objetivo era superar el problema que tenía el puerto de Valparaíso, por la estrechez de las áreas de respaldo. Todos sabemos que Valparaíso es uno de los puertos del mundo que tiene menor cantidad de áreas de respaldo por terminal portuario, y tiene que ser muy eficiente para el manejo de la carga. Además, tenía problemas de acceso y otros. Y el Estado de Chile decide hacer una tremenda inversión que fue la compra del terreno para construir la ZEAL y la vía más cara construida, por kilómetro, que es el acceso sur con su túnel. Eso permitió sacar la carga y los camiones del centro de Valparaíso. Además, se pudo construir un equipamiento muy moderno que permitía que tanto el personal de Aduanas, encargado de hacer el aforo, como el personal del SAG, de Salud y de la Policía de Investigaciones de Chile pudieran realizar este aforo de forma más digna, ordenada y de ahí, se aprieta un botón, y cuando es carga de exportación el camión está listo para bajar, y cuando sube es para salir a los extraportuarios desde la ZEAL.

Mi impresión es que ha sido una buena solución para Valparaíso. Usted lo ha dicho en su discurso respecto de lo que está pasando en San Antonio que, a pesar de tener áreas de respaldo mucho más grandes, hoy tiene problemas logísticos mayores.

En ese sentido, ¿ustedes están de acuerdo con que los afueros de las cargas se realicen en la ZEAL o se haga - como pretenden algunos concesionarios- al costado de la nave?

Entiendo que históricamente nunca se hicieron al costado de la nave, sino que en Barón y antes en la puesta frente a la plaza Wheelwright.

A mi juicio, eso ha hecho más eficiente al puerto y las estadísticas de movimiento de carga, de exportación e importación, todas demuestran que Valparaíso ha podido competir gracias a la ZEAL, en el último tiempo.

Entonces, cambiar ese modelo yo creo que tiene un costo. Pero me gustaría conocer la opinión tanto de Aduana como de ustedes.

El señor **GONZÁLEZ**, don Rodrigo (Presidente accidental).- Tiene la palabra el diputado Celis.

El señor **CELIS** (don Andrés).- Señor Presidente, yo también quiero referirme al ZEAL, pero con seriedad, con cifras y opiniones, en este caso, del subsecretario de Hacienda, luego de una visita que hizo con el exdirector de Aduanas, donde dijo literalmente que respaldaba al gobierno, la realización de inspecciones en el puerto, conocido como aforo, y señala que "como gobierno, estamos comprometidos con el empleo, con la productividad y con la facilitación del comercio". Y destaca que esto es un aporte y que, en definitiva, estos planes hacen que se facilite el comercio exterior con todos y cada uno de los países del mundo, aprovechando nuestra extensa red de tratados de libre comercio y tratados para evitar la doble tributación.

Entonces, aprovechando la pregunta del diputado Osvaldo Urrutia, el subsecretario de Hacienda hizo una visita y valoró este acuerdo, porque aquí hay un fallo de la Corte Suprema, que le dijo, en este caso, al TPS que podía aforar en el puerto. Aquí no estamos hablando del acuerdo de una persona, no, sino de un fallo de la Corte de Apelaciones y, luego, de la Corte Suprema.

Además, sé que los funcionarios de Aduana reclaman por las condiciones de seguridad, por lo cual se hace presente el director de Aduanas de la época y señala que, en general, las condiciones estaban bien. Pero después va una autoridad de gobierno, el subsecretario de Hacienda, quien señala que esta es la mejor noticia que se le puede dar a nuestro país, porque es un avance para el comercio exterior, incluso, que estamos generando más turnos de trabajo, más trabajo y eso es relevante tanto para las ciudades de Valparaíso como para el puerto de Valparaíso. Es una buena noticia, respecto de la cual vamos a seguir trabajando como ministerio y como gobierno, comprometidos con Valparaíso, por su progreso y, por cierto, por sus trabajadores.

Entonces, ¿a quién le creo? ¿A la Corte Suprema? ¿Al subsecretario de Hacienda? Esa es la pregunta.

El señor **GONZÁLEZ**, don Rodrigo (Presidente accidental).- Tiene la palabra el diputado Osvaldo Urrutia.

El señor **URRUTIA** (don Osvaldo).- ¿Es necesaria la especialización en el aforo?

La EPV creó, hace algunos años, cuando hizo la ZEAL, dos empresas dedicadas al aforo, que formó a trabajadores y los organizó para que ellos hicieran el aforo, porque, dicha la verdad, el aforo siempre lo hicieron los trabajadores aforistas, no los trabajadores eventuales, y por razones tanto de seguridad como de especialización ¿es necesario tener trabajadores especialistas formados para estas materias?

El señor **GONZÁLEZ**, don Rodrigo (Presidente accidental).- En el caso del servicio de Aduanas, me interesa saber si la forma de fiscalización y el trabajo de Aduanas en los puertos públicos son distintos de la que hace en los puertos privados, y qué tipo de control hay.

Al parecer, el control estaría bastante asegurado en los puertos privados, pero en los puertos públicos, cómo asegura Aduanas los intereses del país, de manera que esté garantizada la fiscalización de la mercadería y todo lo que se transporta a través de esos puertos, que es bastante. Usted señaló que, más o menos, el treinta y tantos por ciento se mueve a través de los puertos públicos y los dos tercios por puertos privados. Entonces, Aduana ¿está suficientemente provista? ¿Tiene los recursos y la infraestructura? ¿El Estado chileno le brinda a ese servicio todas las condiciones para fiscalizar?

La segunda pregunta es general, para ambos, que no dice relación específicamente con las funciones propias, sino más bien una opinión sobre el tema de la relación ciudad-puerto. ¿Cómo se podrían mejorar las relaciones ciudad-puerto para que haya una mejor interacción, armonía, complementación y enriquecimiento?

Por otra parte, lo que más nos preocupa en la región de Valparaíso es, por un lado, la competencia entre puertos, y, por otro, la integración portuaria. Entonces, dado que los puertos públicos pertenecen al Estado ¿sería conveniente una mayor integración y que se regulara más la competitividad entre Valparaíso y San Antonio?

Ahora, en relación con las condiciones en que trabajan los puertos públicos, los directores de empresas portuarias nos dijeron que había una asimetría regulatoria muy perjudicial para estos, en comparación con las regulaciones que tienen los puertos privados. No sé si ustedes tienen la misma opinión. ¿Existe esa asimetría? ¿Qué podría hacerse para que eso mejore?

También nos gustaría que ahondaran respecto de los organismos a los cuales apurar para que haya mayor eficiencia. Hay una propuesta de recaudación

descentralizada que propusieron ustedes. ¿Pido mayor detalle sobre eso?

Por último, en relación con el tema de la ZEAL, quisiera agregar algunas cosas a las que se plantearon.

La inspección, o todo el servicio que se presta en la ZEAL ¿es más caro, más dificultoso, más fácil en la ZEAL o resulta más económico y ahorra recursos el aforo en el puerto de Valparaíso?

Por otra parte, ¿hay diferencias de costo en la logística entre San Antonio y Valparaíso? ¿Hay asimetrías? ¿La Aduana tuvo una opinión sobre la modificación que se produjo en relación con el aforo que hoy se hace en Valparaíso respecto de la ZEAL?

Tiene la palabra el señor Ibáñez.

El señor **IBÁÑEZ** (don Pablo).- Señor Presidente, respecto de la relación con los otros servicios, en cuanto a la obtención de información o la debida coordinación para ampliar los horarios de atención, o la situación particular de Zona Franca, se trata de una zona de tratamiento especial aduanero. El ingreso de mercancías a zona franca no se considera importación; se estima que es mercancía extranjera, para todos los efectos. Es una situación distinta, pero con la Zona Franca, en particular, con la Zofri, estamos trabajando. De hecho, la recibimos hace un par de días, pues se está avanzando bastante en un proyecto de integración en los sistemas Aduana-Zofri, lo cual va a permitir a la Aduana tener información certera, efectiva y en tiempo real, de las mercancías que están ingresando y saliendo de la Zona Franca, tanto para el consumo en la zona de extensión o de una reexportación fuera del país.

La Aduana está desarrollando un proyecto informático bastante ambicioso para la interconexión con distintas

entidades, y la Zofri es una de las más importantes. Quería señalar ese punto en particular respecto de la situación de Iquique. Ha mejorado bastante el control de Aduanas en Iquique, han mejorado los sistemas y estamos con más información.

Hace algunos años, los usuarios que tenían documentos pendientes podían continuar tramitando operaciones en la Zofri. Hace un par de años se eliminó esa situación. Si un usuario tenía documentos pendientes, se le cancelaba en el sistema informático y no podía seguir operando, si tiene documentos pendientes, se le cancela en el sistema. Siempre se pueden mejorar las coordinaciones con otros servicios públicos, en una situación general.

Respecto del horario de atención, hace poco recibimos una solicitud de ampliación del horario de atención en la zona franca. Tendría que confirmar esta información y entregárselas vía oficio, pero, en principio, habríamos accedido. La consulta la hizo directamente al director regional.

Respecto de las estadísticas de fiscalización, tenemos datos de fiscalización realizados a los puertos, en su rol de almacenes. Acá está la jefa del departamento de Fiscalización de Agentes Especiales, quien verifica el que se hayan cometido infracciones, a fin de poder perseguir responsabilidades administrativas. En general, observamos que la mayoría son infracciones cometidas por entidades menores, en cuanto a números; sin embargo, también hay infracciones de carácter más grave, que si bien no llegan a constituir delito, las hemos sancionado fuertemente con hasta 200 UTM. También podría remitir el detalle de esta información vía oficio. Ahora, no es un número tan amplio, pues son los otros sujetos de fiscalización en los que nos

focalizamos, porque en general observamos un buen nivel de cumplimiento respecto de estos operadores de comercio.

Voy a pasar a la siguiente consulta sobre los aforos y las cargas limpias. Respecto de si estamos de acuerdo con que los aforos hayan vuelto al Puerto de Valparaíso, puedo señalar que no estamos en acuerdo ni en desacuerdo. A nuestro entender, y de alguna forma los fallos de los tribunales también han ido en esa línea, estamos cumpliendo con nuestro deber de fiscalizar el paso de las mercancías en los puertos, aeropuertos y fronteras del país, según lo establecen el artículo 1 de la Ley Orgánica del Servicio Nacional de Aduanas y el artículo 1 de la Ordenanza de Aduana. Son artículos que están en una ubicación muy importante en los cuerpos legales que nos rigen.

Para nosotros, no solo es una facultad el fiscalizar el ingreso de las mercancías en los puertos, sino que es un deber. Bajo la teoría de Soto Kloss, de los poderes deberes que deben ordenar a los servicios públicos, para nosotros es un deber.

Si una carga está manifestada en el puerto, tenemos el deber de fiscalizar, ya sea con una revisión documental, con una revisión física o con ambas.

El aforo es la medida de mayor intensidad, que tiene por objeto verificar que el contenido de la declaración sea verídico; es decir, que la mercancía que se está importando o exportando sea la que se está declarando. Para nosotros no es un tema de si estamos de acuerdo o no, insisto en esto. Por eso, impartimos cursos y estamos actualmente aforando en el Puerto de Valparaíso.

El señor **GONZÁLEZ**, don Rodrigo (Presidente accidental).- Tiene la palabra el diputado Osvaldo Urrutia.

El señor **URRUTIA** (don Osvaldo).- Señor Presidente, en honor a la verdad, lo que dijeron la Corte Suprema y la Corte de Apelaciones es que la facultad de regular dónde se hacía el aforo era de la Empresa Portuaria de Valparaíso. Por lo tanto, conforme a dicha facultad, es la empresa la que tiene que definir dónde hace el aforo y en coordinación con los organismos fiscalizadores; es decir, en coordinación con Aduanas, con el Servicio Agrícola y Ganadero (SAG) y con la Zona de Extensión de Apoyo Logístico (ZEAL). Es una facultad de la empresa, no de la Corte Suprema ni de la Corte de Apelaciones. Es lo que dijo la Corte, en síntesis. Ahora, que la empresa portuaria haya cambiado de criterio, es otro cuento.

Pregunté sobre este punto, porque he escuchado a directivos de Aduana decir que en un principio estaban de acuerdo y que después no lo estaban. Entonces, quiero saber cuál es la posición actual, porque hay ciertas condiciones mínimas, como la velocidad de transferencia de cargas, la ocupación de las áreas de respaldo, la comodidad de los trabajadores, el equipamiento e infraestructura que existe, la seguridad, en fin, son muchas las razones de fondo por las que el Estado de Chile decidió que el aforo se hiciera en la ZEAL y no al costado de la nave. Por eso, quiero conocer su opinión.

El señor **GONZÁLEZ**, don Rodrigo (Presidente accidental).- Tiene la palabra el señor Pablo Ibáñez.

El señor **IBÁÑEZ**.- Señor Presidente, voy a reiterar el punto, pero agregando otros antecedentes.

Terminal Pacífico Sur Valparaíso (TPS) es una almacenista y es un concesionario. Si una carga viene manifestada a TPS, es a voluntad del consignatario. Esta y todas las empresas portuarias -está definido en la ley- tienen facultades de coordinación de los servicios públicos que están

involucrados en los procesos portuarios. Por eso, para nosotros, el tema no es si estamos de acuerdo o no. Consideramos que legalmente procede realizar los aforos en el puerto, más allá de las condiciones de eficiencia, de mayor competitividad o de las disputas que puede haber en relación con el concesionario, entre ZAEL y TPS. Esta fue nuestra postura, así la sostuvimos judicialmente y también es lo que estoy señalando en esta oportunidad.

Respecto de la consulta que hizo el diputado Celis, reitero que la decisión del Servicio de realizar los aforos está dada por la condición jurídica que tiene el Puerto de Valparaíso. No hay otra razón, y si eso significa una pérdida de competitividad, para nosotros no es un elemento que tengamos la vista ni que nos induzca a ir a los aforo o a no aforar. Esto es un tema de mercado, que no compete a Aduana.

Respecto de la especialización del aforo, es una pregunta orientada más bien el tema portuario, porque versa sobre una operación física y material de la carga o descarga de las mercancías.

Respecto de la consulta que hizo usted, señor Presidente, sobre la forma de fiscalizar a los puertos, sean privados o públicos, debo decir que no podríamos hacer diferencia en este punto. Las normas que rigen a los puertos públicos y a los privados, en su calidad de almacenes intraportuarios, son las mismas. Las normas están dadas por el decreto N° 1.114, del Ministerio de Hacienda, y por las resoluciones que ha regulado el propio Servicio Nacional de Aduanas. No podríamos hacer ese tipo de discriminaciones.

Las infracciones que cursamos son frecuentemente objetadas y reclamadas en los tribunales Tributarios y Aduaneros. En general, tenemos resultados positivos. Hemos ejercido y

aplicado, según esos fallos, de manera correcta las multas respectivas.

El señor **GONZÁLEZ**, don Rodrigo (Presidente accidental).- Quiero que me diga si existen condiciones para una adecuada fiscalización en los puertos privados, o en la mayor parte de los puertos privados de Chile. ¿La fiscalización está asegurada como una función del Estado?

El señor **IBÁÑEZ**.- Sí, señor Presidente. Nosotros podemos afirmar que sí.

Reitero que los almacenes, como un agente u operador de comercio exterior, han demostrado un alto nivel de cumplimiento. Si bien hemos detectado situaciones complejas y de mayor gravedad, nuestros esfuerzos de fiscalización están orientados a atacar riesgos que son más graves para la seguridad del país, como el ingreso de mercancía ilícita, mercancía prohibida, narcotráfico o sustancias radioactivas.

En general, nuestros esfuerzos están abocados donde pueda haber un riesgo mayor

El señor **GONZÁLEZ**, don Rodrigo (Presidente accidental).- ¿Hay oficinas de Aduana en todos los puertos?

El señor **IBÁÑEZ**.- No. Tenemos fiscalizaciones que se hacen en la línea, donde hay presencia de funcionarios día a día y que hacen los aforos, revisando documentalmente el ingreso y salida de los camiones. Están preocupados de toda la operación portuarios; pero hay puertos a los que van equipos especiales, integrados por auditorías integrales, que revisan procesos completos de los almacenistas, en el rol de almacenistas. Es distinto que vayamos a fiscalizar una operación aduanera, que tiene relación con un importador o un exportador, donde hay sospecha de ingreso o de salida de mercancía prohibida, que fiscalizar el

cumplimiento de las normas que regulan a los puertos como almacenistas. Hay que hacer esa distinción, porque son aspectos distintos. Si tenemos antecedentes de un ingreso de droga en un puerto, no iremos a fiscalizar el puerto, sino que iremos a fiscalizar la operación de manera coordinada con las policías. En ello, tenemos resultados bastante destacables como Estado con las policías y con el Ministerio Público, pero en esas situaciones operamos y fiscalizamos la operación, no al puerto como puerto ni como almacenista.

Cuando vamos a fiscalizar al puerto en su rol de almacenista revisamos las condiciones técnicas de seguridad, informática, transmisión electrónica de antecedentes, es decir, vamos a fiscalizar otros aspectos más operativos que tienen que ver con su rol de almacenista, no con las operaciones aduaneras.

Quiero dejar eso bastante claro, porque son ámbitos distintos de competencia y de jurisdicción disciplinaria que puede aplicar el director nacional.

Respecto de la capacidad, en la reforma tributaria de 2014 se dotó a la Aduana de 250 nuevos funcionarios. Estuvimos rindiendo cuentas a distintas comisiones de la inversión de esos recursos y se demostró, en el curso de los años, los mejores resultados en efectividad en la fiscalización.

Eso, también, quedó debidamente documentado.

El señor **GONZÁLEZ**, don Rodrigo (Presidente accidental).- Tiene la palabra el señor Serrano.

El señor **SERRANO**.- Señor Presidente, en relación con el control, puedo aplicar lo siguiente: usted preguntó si los puertos tenían seguridades o si había funcionamiento con funcionarios de Aduana u otros organismos, y la respuesta es sí, porque existen operaciones especiales. Llegan barcos

especiales, por ejemplo, para cargar mineral hay una correa transportadora en un puerto privado -está la nómina de puertos privados- donde se coordina con la jefatura de esa aduana y se informa a través de la DUS (*El DUS es un documento por medio del cual el Servicio Nacional de Aduanas certifica la salida legal de la mercadería, y muestra la información y valor de los productos que se exportan o de los servicios que se prestarán en el exterior*) que se cargarán tantas toneladas de mineral. Ahí es cuando aparece Aduanas, controla, ve si es lo que se informó y si se va.

Así se controla, la gente no está siempre en el puerto, sino que es una coordinación con la jefatura aduanera. Esa parte está, y si hay algún requisito sanitario, ocurre exactamente lo mismo.

En relación con los reconocimientos y las cuadrillas, encuentro que la gente que trabaja ahí está especializada, pero en muchas partes se ven disminuidos para ahorrar o por motivos que no sé. Por ello no hay control, siempre están los mismos controladores, los que pagan; debe haber una gobernanza para ver todas estas cosas. Son diez y las vemos, aunque a veces no están o hay mucho trabajo, pero existe la gente preparada.

Respecto a ZEAL (*Zona de Extensión de Apoyo Logístico, sociedad concesionaria S.A.*), voy a hablar una parte y la otra la hará Javier.

Es una empresa ordenada que tiene un solo problema: la carga limpia, deberían haber pensado en tener un equipo. En otros países existen equipos para llevar las cargas y están dentro del costo. Los costos son normales, hay un buen funcionamiento, son empresas limpias, o sea de buena calidad, de una construcción excelente, rápidas, ágiles; pero tienen el problema de la carga limpia.

Yo hubiera traído tráileres, esos flaquitos americanos, y ya estaríamos listos, pero no hay. Ahí podrían solucionar el problema.

El señor **LEÓN**.- Señor Presidente, muchas de las cuestiones que se han formulado en esta comisión, podrían estar solucionadas si se hubiera hecho caso a las comisiones de puertos y su logística, donde como eje principal salió que debía existir un organismo, en el fondo, una subsecretaría que coordinara a todos los entes que participan del comercio exterior chileno. Ello, porque uno de los problemas que se ha dado reiteradamente en el puerto de Valparaíso es el tema de la carga limpia. Aquí tenemos la ZEAL, cosa que hasta antes de las cargas limpias, hasta antes de que se dieran cuenta los transportistas que no se les pagaba ese flete entre el puerto y la ZEAL, que, quizá, fue mal diseñado en el modelo logístico.

El problema es que en San Antonio no existe la ZEAL y en otros puertos tampoco, es decir, solo existe acá, en Valparaíso. Entonces, nos falta un diseño a nivel de todos los puertos del país para que sea nivelada la cancha, porque en ese aspecto está litigando TPS, en el sentido de que no podía ser el aforo en sus recintos, pese a que en San Antonio sí lo hacen.

Ahora bien, si lo vemos desde el punto de vista logístico, tendríamos que llegar a una ZEAL en cada región-puerto, porque la ZEAL estuvo bien pensada y bien planificada para sacar los camiones desde el puerto. Pero deberíamos nivelar a nivel país y para eso esta comisión podría establecer una política general de la parte portuaria, de los aforos y el problema de las cargas limpias.

En cuanto a la parte legal, como agentes de aduanas, como ministros de fe y como auxiliares de la función pública aduanera, nos acogemos a los fallos judiciales.

Sobre la consulta del diputado Rodrigo González en cuanto a qué es más competitivo dentro de la región, lógicamente, si yo tuviera que decirle a alguno de mis clientes dónde es más barato que llegue su carga, en este momento es Valparaíso, no San Antonio.

En cuanto a aforos, en este momento puede ser más competitivo hacerlo en TPS que la misma ZEAL; pero eso es por momentos, son fotos. Puede que más adelante salga más cara y se eleve a los mismos costos que tiene San Antonio. Hace falta regularlo, que exista una entidad que regule toda esta parte portuaria y que tenga esa facultad. Había salido la idea de la subsecretaría de Comercio Exterior, pero fue bien avenida porque crea más burocracia. Por eso salió la idea de dar mayores facultades a Aduana, para que fuera el gran ente que coordinara todas estas paciones dentro de la logística del comercio exterior. De hecho, ellos en su tiempo intervinieron en el canje del BL (*El canje de BL [Bill of Landing] consiste en validar una copia de BL para ser efectiva ante Aduana. Conforme al Código de Comercio, el original del Conocimiento de Embarque debe entregarse al emisor del BL como prueba de la recepción conforme de la carga en el puerto de destino.*), o sea, han intervenido en otras situaciones más allá de lo propiamente aduanero. Por eso resulta lógico si se les da mayores facultades y recursos para conseguir gente calificada que pueda ver la otra área, que es operaciones de comercio exterior. No deja de ser importante porque ahí, también, está el tema de la facturación, de la valoración, de los BL y de la recaudación fiscal por el lado del Servicio de Impuestos Internos, del IVA.

Sería un punto importante crear este organismo que coordine todo.

El señor **GONZÁLEZ**, don Rodrigo (Presidente accidental).- Tiene la palabra el diputado Osvaldo Urrutia.

El señor **URRUTIA**.- Señor Presidente, es difícil emparejar la cancha. Cuando se construyó la ZEAL se hizo precisamente para emparejar la cancha, porque San Antonio tenía más de 40 hectáreas de respaldo y Valparaíso solo 12. Entonces, se preguntó: ¿cómo emparejamos la cancha? Construyamos la ZEAL y hagámosle un camino, pero resulta que hoy estamos arriesgando por una minucia de este porte.

Independientemente de eso, ustedes hicieron una afirmación bastante grave, porque a pesar de las diferencias sigue siendo más barato y eficiente recalar en Valparaíso, curiosamente.

Quiero preguntar respecto a su afirmación de que en el puerto de San Antonio se están demorando 20 días en sacar un contenedor, lo que me parece muy delicado y grave, porque estaríamos retrocediendo 20 años, a pesar de toda la modernidad que se ha tratado de instaurar en los puertos. Por ello, quiero saber si hay responsabilidad de algún otro organismo del Estado en esta gran demora, porque es obvio que esto es un sistema logístico.

Solo podemos atribuir dicha demora a la congestión, a que tiene un solo acceso, o hay otros organismos del Estado que no hacen eficientemente su trabajo, por distintas razones: por falta de personal, por falta de recursos o porque no está bien diseñado el modelo logístico para que lo hagan. No creo que sea solo por el problema del acceso que tengamos una demora de 20 días.

La segunda pregunta es cuál es el tiempo óptimo. ¿Cuál es el tiempo que se maneja en otras economías más desarrolladas?

A nosotros nos gusta compararnos con la OCDE.

¿Cuál es el tiempo óptimo que debe durar un *container* en un puerto, para ser eficiente y tener una tarifa adecuada para no encarecer la cadena logística innecesariamente por ineficiencias del sistema?

El señor **GONZÁLEZ**, don Rodrigo (Presidente accidental).- Tiene la palabra el señor Serrano.

El señor **SERRANO**.- Señor Presidente, en relación con las demoras es de hasta veinte días, pero todo lo que se relaciona con inspección.

Si traigo un contenedor y no está expuesto a aforo, el contenedor rápidamente sale, y eso va funcionando día y noche.

El tema es todo lo que tenga visación sanitaria como el SAG, debido a que no hay personal; no hay muchos técnicos, no hay muchos profesionales veterinarios, por área, madera, etcétera. Creo que esa es una de las medidas.

El señor **URRUTIA** (don Osvaldo).- ¿Solo el SAG?

El señor **SERRANO**.- Señor Presidente, solo SAG, en este momento. Siempre se dice que la aduana es la lenta, porque es la que maneja todo, pero eso no es así. Yo siempre estoy en contacto con la Aduana, donde hay problemas. La jefatura de la aduana toma los reclamos como autoridad.

Por ejemplo, había tres o cuatro salidas de *container* en San Antonio Terminal International (STI) y tomaron bastantes medidas, abrieron hasta trece puertos. Entonces, de doscientos contenedores sin inspección que estaban atochados por aforos aduaneros, mejoraron la salida y pusieron cuadrillas de las que estamos hablando, o sea, aumentaron las cuadrillas. Hubo una inteligencia, pero tuvieron que ir a conversar. Entonces, esas son las gobernanzas que hay que hacer, controlar estas actividades.

El señor **URRUTIA** (don Osvaldo).- Por su intermedio, señor Presidente, ¿son medidas excepcionales por un corto plazo o son permanentes?

El señor **SERRANO**.- Hay que tenerlas permanentes.

El señor **URRUTIA** (don Osvaldo).- ¿Pero el SAG las tomó en forma permanente?

El señor **SERRANO**.- No, fue el STI. Las tomó permanentes, pero abrió más puertas, más trabajadores y más de todo. Se "puso las pilas", porque vio que aumentó el movimiento, pero ahora va a crecer más, porque llega otro barco y se produce un atoché, lo que también es un tema. ¿Por qué dejan pasar si van a estar atochados? Ahora se devolvió un barco. No sé el nombre, pero se devolvió un barco a Valparaíso. O sea, estamos recuperando, pero todo el trámite de acá es más engorroso porque se había hecho allá. ¿Me entiende?

Volver a hacer todo de nuevo, las secuencias, la cabeza, el nombre de la nave, cambiar el puerto, porque todo es estadístico. Entonces, hay cosas que pasan, hay fotos todos los días.

Por ejemplo, un tremendo barco se devolvió hoy, porque vieron que no atendían bien. O sea, tiene que ver con la capacidad de los capitanes, que también andan con los tiempos. Hay todo un tema. O sea, la logística funciona, pero no como debiera ser.

Yo creo que se cambiaría de inmediato ese tiempo que nos están midiendo con la modificación a la lectura de estas leyes. ¿Por qué la ley de salud no es igual a la del SAG? Creo que es la misma, ¿o no?

El señor **GONZÁLEZ**, don Rodrigo (Presidente accidental).- Tiene la palabra el señor Denitt Farías.

El señor **FARÍAS**.- Señor Presidente, este es un tema que vivimos el año pasado, con motivo de algunos paros que hubo en San Antonio, debido a algunas cargas que empezaron a aparecer, que complicaron el sistema. Me refiero a la importación de paltas.

Las paltas que son revisadas e inspeccionadas por el Servicio Agrícola y Ganadero son un producto que requiere mayor tiempo de observación y análisis antes de liberarlo. Y eso se hace en los andenes después del terminal portuario; es decir, a la orilla de donde llega el buque.

Así, la cantidad de terminales, que regularmente era suficiente, con el aumento de carga más este tipo de productos, genera una complicación tremenda.

Los andenes empezaron a hacerse poco eficientes, en su espacio y capacidad para poder inspeccionar, e incluso fiscalizar, cargas por parte de la aduana.

Eso genera una demora no atribuible, en este caso, a estos servicios de control, sino a la infraestructura. Y esto que se observó el año pasado se solucionó con una muy buena disposición del Servicio Agrícola y Ganadero, tras varias reuniones, incorporando más personal profesional y horas adicionales, inclusive, más allá de la extensión.

Pero, como todo servicio, el tema presupuestario no se pudo seguir manteniendo. Se solucionó el problema y a comienzos de este año volvió a la jornada normal, con la agravante del tema portuario Valparaíso-San Antonio.

Por supuesto, el mejor cliente del almacén y de los terminales es el transportista internacional, porque de él depende la sustentabilidad económica de los terminales, y estas grandes líneas se trasladaron a San Antonio, generando un nuevo atoché, de forma tal que la cantidad de

andenes que era eficiente en su tiempo se transformó en ineficiente.

Se suma a todo eso, contenedores que van a los recintos extraportuarios, y debo decirlo, sin una adecuada coordinación. Aquí, falta una coordinación, en cuanto a que van a los recintos extraportuarios cargas que tienen una categoría de riesgo que no existe en el sector portuario, aparte del Servicio Agrícola Ganadero, y esta carga debe devolverse nuevamente al lado del buque, pedir permiso, lo que no es fácil en estos momentos, y una vez autorizado, debe ponerse a la fila para ser inspeccionado una vez que haya lugar en los andenes.

Eso genera un problema tremendo, con costos adicionales, etcétera.

En el fondo, los andenes que eran eficientes en los manejos tradicionales que había en San Antonio, andaban bien, pero ahora cuando el puerto central, el STI trabaja con una capacidad mucho más allá, cercana a todo lo que había el año pasado -el 65 por ciento de la carga de Valparaíso se fue a San Antonio-; entonces, eso hizo ineficientes los andenes. El personal de apoyo, que llaman aforistas, por supuesto que son especializados, porque los no especializados como hubo en un momento de transición inicial, hay consecuencias en el debido cuidado de la mercancía, que hay que saberla tratar, saberla reacomodar, hay que ser especialistas para colocar la carga en un mínimo espacio en un contenedor, y el que no es especialista, la carga no puede ser devuelta una vez fiscalizada, inspeccionada por los entes.

Creo que en realidad es un tema importante. Nosotros vemos de muy buen agrado que la normativa que regula los puertos se revise en dos contextos: por una parte, no es posible que la suficiencia de los andenes quede en manos del propio

terminal, porque si coloca más terminales atenta contra su negocio. ¿Cuál es su negocio? Que la carga permanezca en depósito. Entonces, tiene que haber una regulación muy eficiente, que vaya a la par con el crecimiento de carga.

Lo que pasó en San Antonio es un buen ejemplo. Hay que ver la forma de mejorar, que los andenes sean eficientes, por un lado; que haya flexibilidad de los servicios de control. Me refiero al caso del SAG, que inspecciona un porcentaje bastante alto de la carga: el 20 por ciento, el 30 por ciento, en algunos casos. Entonces, eso nos tiene bastante complicados.

Respecto del otro tema que se tocó: ZEAL, evidentemente que se construyó con un afán de prestar un eficiente servicio y mejorar el puerto de Valparaíso. Cuando se hizo, no estaba el problema de cargas limpias. Estaba todo perfecto. Vino el problema de las cargas limpias. Y no hubo una solución como país; hubo muchas comisiones, participamos y, en definitiva, el tema quedó ahí rebotando.

Hay terminales que aplican el tema de cargas limpias y otros que no lo aplican.

Para el que lo aplica, significa un costo y una demora adicional para el operador. Sin carga limpia, salía sorteada la mercancía para aforo de inspección, se hacía sobre el mismo camión que ingresaba de la calle por parte del importador.

El señor **GONZÁLEZ**, don Rodrigo (Presidente accidental).- Solicito el acuerdo de la comisión para prorrogar la sesión por cinco minutos.

¿Habría acuerdo?

Acordado.

El señor **SERRANO**.- Y este camión entraba, se le hacía el aforo de inspección y se devolvía a la bodega del importador, por ejemplo.

Cargas limpias: el camión se programa: señor, preséntese tal día. Pero, ¿cuándo ocurre eso? Al tercer día de efectuarse el anuncio de aforo. El ente, el terminal hace un llamado: preséntese el camión para mañana a las nueve de la mañana al acto de aforo.

Entonces, en el andén se hace el aforo usando un camión del propio sistema portuario, no el camión del importador. Se hace el aforo y ese camión va a un *stacking*. Ese día del aforo se le dice: "Señor importador, su camión está listo, para que usted lo retire mañana en la mañana". Ahí pasan tres días.

En realidad, eso quedó con mayores costos de lo que es el aforo sin cargas limpias, y ese también es un factor que hay que revisar y que está pendiente.

El señor **GONZÁLEZ**, don Rodrigo (Presidente accidental).- Tengo una pregunta respecto de la propuesta de recaudación descentralizada. ¿Esa es una idea o hay una propuesta más elaborada?

Quiero agregar otro punto. Usted dijo que la ley corta portuaria, de aplicación de 0,2 puntos por tonelada, había dado 12 millones de dólares.

El señor **SERRANO**.- El último año.

El señor **GONZÁLEZ**, don Rodrigo (Presidente accidental).- Por ejemplo, en ese ámbito, ¿no sería posible también aplicar alguna forma de gravamen que pudiera solucionar cosas para los ingresos de las ciudades portuarias y de Valparaíso en particular?

El señor **SERRANO**.- Perfectamente.

Creo que nadie se opondría, porque los costos por no hacerlo son mucho más altos. O sea, usted ve todas las pérdidas de tiempo, que esto de llevar para abajo, para arriba. Todo estaría funcionando si estuviéramos con ese fee que en otros países se aplica, como en México, donde hasta los agentes de aduana lo aplican para tener computación moderna, y por decreto ley va un porcentaje al colegio de agentes de aduana.

El señor **GONZÁLEZ**, don Rodrigo (Presidente accidental).-
¿Eso lo pagan las líneas?

El señor **SERRANO**.- Lo pagan los importadores y los exportadores.

El señor **GONZÁLEZ**, don Rodrigo (Presidente accidental).-
¿Sería un gravamen muy grande aumentar un poco?

El señor **SERRANO**.- No, habría que mirar otros países. Varios lo ocupan. Yo estoy hablando de México, que tiene un cobro para solucionar problemas de mejora en integraciones logísticas computacionales, en colegios, donde se prepara personal técnico.

No es mala idea, porque si uno multiplica un millón por 0,2 da cien dólares. Todas son cifras chicas, pero suman, y es más barato que estar dejando la carga muchos días, bajarla, volver, que el jefe, que el timbre. Hay montones de cosas que considerar.

Por eso, propongo siempre una gobernanza cooperativa, que tenga una visión igualitaria para todos, porque se supervisan cosas, pero no se controla la parte fuerte: las pérdidas de tiempo, las demoras. Usted dio en el clavo: las demoras. ¡Veámoslas!

Me estoy acordando: se fueron muchos barcos en los paros para San Antonio y aquí los recibimos. Podrían haber ido a

Talcahuano y hubiéramos solucionado el problema. Al juntarse módulos y módulos de edificios de contenedores - porque se van acumulando- cómo saco el que viene con piñas, o con plátanos; está todo podrido. ¿Quién paga? El seguro, pero no es la gracia.

Entonces, toda esa compra, toda esa inteligencia, promueve tantos contenedores de plátanos, promueve tanta fruta, toda a pérdida. Podrían trabajar día y noche, pero es imposible. Es mucho para una sola.

El señor **GONZÁLEZ**, don Rodrigo (Presidente accidental).- ¿Y el sistema de recaudación?

El señor **LEÓN**.- El sistema de recaudación es una idea que nació justamente respecto de este tema para no aumentar el incentivo a los impuestos, porque una vez que se grava con más impuestos, es difícil volver a quitarlos, y como dice el diputado Osvaldo Urrutia, después los paga el consumidor final.

Por eso, había salido esta otra idea en forma paralela, en el sentido de ir viendo de acuerdo con la recaudación que haga cada puerto.

El señor **URRUTIA** (don Osvaldo).- Y sin aumento de tarifa.

El señor **LEÓN**.- Sin aumento de tarifa.

El señor **GONZÁLEZ**, don Rodrigo (Presidente accidental).- Si los diputados no tienen otras preguntas, quiero solicitar a nuestros invitados los documentos del Corelog y los documentos que hacen propuestas, para que los hagan llegar al Secretario de la comisión, porque hay una comisión técnica que está trabajando, y esos documentos les van a ser muy útiles.

Igualmente, pido que puedan hacer llegar a la comisión las informaciones que ustedes comprometieron, sin perjuicio de

que si los diputados tienen otras preguntas que dirigir a la Aduana o a la Cámara Aduanera, las puedan hacer por escrito, y supongo que nuestros invitados van a tener la mejor disposición para ayudarlos.

Asimismo, sobre las medidas concretas que permitan acortar los tiempos, mejorar la eficiencia, resolver temas tanto normativos como operativos de los puertos, si pueden dedicar algún tiempo para estudiarlas, van a ayudar mucho a las conclusiones de la comisión.

El señor **URRUTIA** (don Osvaldo).- Acortar los tiempos y bajar los costos.

El señor **GONZÁLEZ**, don Rodrigo (Presidente accidental).- Por ejemplo, sobre ese tema, ¿cómo se resuelve?

El señor **LEÓN**.- Lo tenemos en la gráfica.

El señor **FARÍAS**.- Perdón, señor Presidente, ¿aunque sean medidas muy innovadoras y novedosas?

El señor **GONZÁLEZ**, don Rodrigo (Presidente accidental).- Por supuesto, de eso se trata. Mientras más innovación haya, mejor.

Agradezco a nuestros invitados todos los planteamientos interesantes.

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

-Se levantó la sesión a las 20.05 horas.

ALEJANDRO ZAMORA RODRÍGUEZ

Redactor

Jefe Taquígrafos Comisiones

