

PERÍODO LEGISLATIVO 2018 - 2022

LEGISLATURA 367ª.

COMISIÓN ESPECIAL INVESTIGADORA DE LAS ACTUACIONES DE LOS ÓRGANOS DE LA ADMINISTRACIÓN DEL ESTADO EN RELACIÓN CON LA APLICACIÓN, EVALUACIÓN E IMPACTO DE LA LEY N° 19.542, QUE MODERNIZA EL SECTOR PORTUARIO ESTATAL. - (CEI 21).

Sesión 11° celebrada el miércoles 17 de julio de 2019, entre las 18:00 y
20:00horas.

SUMA

1.- Asistieron el Presidente de la Cámara Marítima y Portuaria de Chile, señor Daniel Fernández y su Gerente General señor José Fernando Aguirre.

APERTURA Y ASISTENCIA

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

Asistieron en calidad de invitados:

- Presidente de Directorio de la Cámara Marítima y Portuaria de Chile, señor Daniel Fernández.
- Gerente General Cámara Marítima y Portuaria de Chile, señor José Fernando Aguirre.

Actuó como abogado secretario, el señor **Carlos Cámara Oyarzo**, como abogada ayudante **Fabiola Urbina Rouse**.

CUENTA

1.- Excusa del Ministro del Trabajo y Previsión Social de asistir a la Comisión por encontrarse en trabajo legislativo de reforma previsional.

ACUERDOS

1.- Se acordó reiterar invitación para la próxima sesión al Ministro del Trabajo y Previsión Social, señor Nicolás Monckeberg Díaz.

2.- Se acordó enviar invitaciones a 4 invitados para la próxima sesión (priorizados en amarillo), y luego 5 invitados para una sesión posterior:

- Liga Marítima de Chile
- Asociación Nacional de Armadores Navales
- Alcalde Ciudades Puerto
- Ex dirigentes Portuarios (
- Jorge Peña, abogado laboralista
- Rafael Durán
- Daniel Ulloa
- Manuel Cañas
- CEPAL
- Juan Carlos García Arquitecto-Urbanista.

3.- Se acordó invitar a los Operadores Portuarios de San Antonio y Valparaíso, en la primera sesión después de la semana distrital, esto es, el miércoles 7 de agosto.

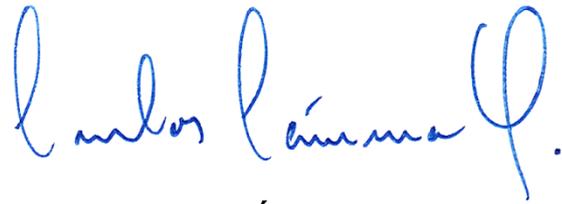
ORDEN DEL DÍA

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

¹ Además se encuentra disponible el registro de audiovisual de esta sesión en el siguiente link:
<https://www.youtube.com/embed/T3bZVu9A4LY>

Por haberse cumplido con el objeto de la presente sesión, se levanta a las 20:00 horas.



CARLOS CÁMARA OYARZO
Abogado Secretario de la Comisión

**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 11ª, celebrada en miércoles 17 de julio de 2019.

VERSIÓN TAQUIGRÁFICA

Preside el diputado Marcelo Díaz.

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

Concurre como invitado el presidente de la Cámara Marítima y Portuaria de Chile, señor Daniel Fernández; y el gerente general, señor José Fernando Aguirre.

TEXTO DEL DEBATE

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

El acta de la sesión 9ª queda aprobada.

El acta de la sesión 10ª queda a disposición de las señoras y los señores diputados.

El señor Secretario dará lectura a la Cuenta.

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

El señor **DÍAZ** (Presidente).- Ofrezco la palabra sobre la Cuenta.

Ofrezco la palabra.

Ofrezco la palabra sobre puntos varios.

Ofrezco la palabra.

Para esta sesión se invitó al ministro del Trabajo y Previsión Social, quien excusó su asistencia, pero la comprometió para el próximo miércoles.

En tal virtud, quiero proponer que, a partir de la próxima sesión, citemos a todos aquellos que nos faltan por escuchar, considerando que el trabajo de esta comisión concluye el 5 de septiembre y que todavía falta que asistan entre seis y siete personas.

La idea es que después de la próxima sesión asistan representantes del comité técnico, el cual ha estado funcionando regularmente, salvo el lunes pasado. Aclaro que con "regularmente" no me refiero a la asistencia de todos, porque permanentemente ha estado Andrés Pascal, Sergio Núñez, Iván Vuskovic y tres personas designadas por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

En la próxima semana debemos tratar de escuchar a todas las personas que falta que expongan, porque estamos invitando por goteo.

¿Habría acuerdo?

Acordado.

El señor **TRISOTTI**.- Señor Presidente, ¿vamos a invitar nuevamente al ministro del Trabajo?

El señor **DÍAZ** (Presidente).- Sí, para el próximo miércoles.

El señor **TRISOTTI**.- Señor Presidente, sería pertinente señalar en la invitación que esta será la última oportunidad para que, quienes estén interesados en hacerlo, expongan sus puntos de vistas.

El señor **DÍAZ** (Presidente).- Falta que expongan representantes de la Asociación de Municipalidades de Ciudades Puertos y Borde Costero de Chile, independientemente de los alcaldes que serán invitados; de la Liga Marítima de Chile, de la Asociación Nacional de Armadores Navales, alcaldes de ciudades-puerto -los priorizaría a ellos-, seis dirigentes portuarios que lo solicitaron, quienes son: Jorge Peña, derecho laboral; Rafael Durán, Daniel Ulloa, Manuel Cañas, Cepal; Juan Carlos García y un arquitecto urbanista.

Como son demasiadas personas, podríamos invitar, primero, a cinco y, después, al resto, porque es imposible atenderlos a todos. Además, si el comité técnico tiene algún capítulo listo, les podemos pedir que vengan y expongan durante la semana distrital, considerando que debemos votar el informe durante la primera semana de septiembre.

¿Habría acuerdo?

Acordado.

Tiene la palabra la diputada Hoffmann.

La señora **HOFFMANN** (doña María José).- Señor Presidente, ¿hemos invitado a algún operador? Lo pregunto, porque deberíamos invitar a todos los operadores de Valparaíso y San Antonio, a fin de que vengan -el que realmente quiera- a contar el rol que juegan, porque tienen mucho que aportar sobre la materia.

El señor **DÍAZ** (Presidente).- Señora diputada, así se hará, pero para la sesión, a vuelta de semana distrital.

¿Habrá acuerdo?

Acordado.

Se suspende la sesión hasta que lleguen los invitados.

-Transcurrido el tiempo de suspensión:

El señor **DÍAZ** (Presidente).- Continúa la sesión.

En nombre de la comisión, doy la bienvenida a nuestro invitado, don Daniel Fernández, presidente del directorio de la Cámara Marítima Portuaria de Chile, quien viene acompañado de don José Fernando Aguirre, gerente general.

El motivo de la convocatoria es hacer una investigación, evaluación y análisis de la ley de puertos que cumple 22 años de vigencia, para que a partir de ahí se puedan proponer cambios legales.

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

El señor **FERNÁNDEZ**.- Señor Presidente, muchas gracias por la invitación porque nos permite contar un poco lo que hacemos y cómo podemos hacer un aporte al análisis que ustedes hacen.

Hemos traído una presentación que dejaremos a disposición de la comisión.

En primer lugar, el temario que queremos plantearles en función de lo que hemos visto que está en sus intereses y, además, hemos revisado y tomado conocimiento de todas las presentaciones anteriores. Así es que estamos entendiendo el contexto, primero, qué es la Cámara Marítima; segundo, algunas tendencias estructurales en la industria naviera; aspectos de capacidad portuaria en Chile; elementos de borde costero; accesos a los puertos actuales; concesiones de puertos públicos; cobros de acceso y uso de puertos; el

tema de accidentabilidad y la caracterización del trabajador portuario chileno, según nuestro análisis.

La Cámara Marítima Portuaria de Chile tiene 75 años de existencia y agrupa a las más importantes navieras nacionales e internacionales, por un lado, y, por otro, a los concesionarios de puertos públicos y a los propietarios o concesionarios de concesiones marítimas de puertos privados que operan en Chile. En total son 32 socios y con una serie de criterios que me interesa destacar en el siguiente sentido.

Como Cámara Portuaria representamos los intereses de los asociados en conjunto, pero de ninguno en particular; es decir, por estatutos y por ley de competencia tenemos vedado estar arbitrando o participando o interviniendo en intereses particulares y menos aún comerciales de cada uno de los socios.

En ese sentido, tenemos un estatuto muy rígido, en el buen sentido, y normas de competencia muy claras.

Grandes tendencias en la industria naviera en las últimas décadas

Primero, destacar que el 94 por ciento del comercio que se realiza en Chile de importaciones y exportaciones se desarrolla vía marítima y eso por la condición geográfica que tenemos. Por lo tanto, este sector es bien clave para el desarrollo nacional.

Segundo, las tendencias globales son en aumento en el tamaño de las naves portacontenedores. Si antes teníamos naves de 5.000 o 7.000 TEUS, hoy tenemos naves de 15.000 o 18.000 TEUS, su contenido es equivalente en capacidad de carga, lo cual implica que cada vez que atraca uno de estos barcos descarga o carga una gran cantidad de contenedores,

poniendo mucha presión puntual sobre los sistemas portuarios y sobre todo en los accesos.

Eso es un cambio bien importante, porque si antes los pulsos eran más parejos, ahora los pulsos son muchos más fuertes en términos de la descarga instantánea.

Tercero, es que se han fusionado muchas empresas navieras a nivel global, porque esta es una industria que fue muy castigada, por decirlo así, desde el punto de vista de los ingresos y de las rentabilidades y obligó a las navieras a fusionarse, en lograr sinergia y, de alguna manera, hoy existen 4 o 5 grandes navieras a nivel mundial y el resto son filiales.

Cuarto, hay un factor que influye muy fuerte, cual es la globalización de los mercados y el *e-commerce*, o sea, hoy las importaciones ya no son solo contenedores que llegan a Falabella o a cualquier otra empresa, sino que traen paquetes elegidos por personas en las compras *online* que han hecho a nivel mundial, entonces, la logística se hace más específica y más detallada.

Lo último, son los efectos del cambio climático que están generando consecuencias en la navegación y, sobre todo, en la capacidad de las bahías de dar un abrigo suficiente para que las naves puedan atracar y puedan operar eficientemente.

La cantidad de días sin terminales en Chile ha aumentado. Tenemos muchos gráficos -no quise traer todo el detalle-, pero hay un efecto de cambio climático que hay que tomar en consideración si queremos mantener la disponibilidad de los puertos.

Ahora, respecto de la capacidad portuaria, que es un tema que siempre se habla, es decir, cuánta infraestructura se necesita o qué cantidad de sitios se necesitan para atender

las demandas, en realidad en Chile estamos bastante bien hoy. Hay un calendario referencial de inversiones que cada empresa pública tiene en coordinación con el Sistema de Empresas (SEP) y el Ministerio de Transportes y que definen cuándo debieran entrar las nuevas capacidades y, en función de ello, se licita a las concesionarias.

En la lámina se aprecia que en los próximos años, lo que se ve -no es información nuestra, sino que es información que hemos recogido de los calendarios referenciales- es que en la macrozona norte se requeriría un aumento de capacidad en Arica en 2024, en Iquique en 2035 y en Antofagasta, en 2026. Si efectivamente Arica invierte en 2024, se generaría una holgura de capacidad en la zona norte que podría retrasar las otras inversiones en el tiempo.

En el caso de la macrozona central, estaba en el calendario referencial de inversiones realizar una inversión en Valparaíso, en el terminal 2, que, como todos sabemos, ha estado congelado por el momento, y la ampliación del Puerto Central en 2028. Si ambas inversiones se ejecutaran en un tiempo prudente, San Antonio tendría holgura de capacidad hasta 2035. Ahora, si ninguna de esas dos se hace, obviamente que hay que adelantar el puerto en gran escala.

La macrozona sur, el próximo aumento de capacidad es de San Vicente en 2025, en el terminal que hoy está concesionado a SAAM.

Esos son, de acuerdo con el calendario referencial de inversión de los puertos estatales, los aumentos de capacidad que deberían ocurrir a través de licitaciones de concesiones.

Todas estas obras implican -esto ha sido una aproximación nuestra- aproximadamente 1.300 millones de dólares de inversión con el 47 por ciento en San Antonio; 21 por

ciento en Valparaíso y 32 por ciento el resto, sin considerar el Puerto a Gran Escala, es decir, solo las inversiones que aparecen en la transparencia y aproximadamente repartidas en el 60 por ciento en obras civiles y el 40 por ciento en equipamiento. Generalmente se ve la infraestructura, pero también hay que equipar grúas que suelen hacer los concesionarios.

No me he referido a la Ley de Puertos, que es lo que nos convoca, pero lo haré más adelante.

En términos del borde costero, ustedes bien saben que las concesiones marítimas para puertos privados se rigen por DFL 340, de 1960, pero hay un proyecto de ley que está en trámite y que traspasa la tuición del Ministerio de Defensa al de Bienes Nacionales las facultades para la entrega de concesiones en el borde costero.

Ese proyecto de ley está en proceso de discusión, pero en ese sentido le hemos hecho ver a las autoridades que hay una falencia muy importante en ese proyecto de ley, porque es para el uso de todas las actividades del borde costero que no reserva bahías especiales para uso portuario; es decir, los puertos necesitan condiciones de bahía muy especiales, quedan pocas en Chile, y si empezamos a concesionar quioscos y restaurantes en las bahías realmente útiles para los puertos, el día de mañana estos podrían quedarse -estoy exagerando un poco- sin reservas para los nuevos puertos.

Por lo tanto, creemos que el proyecto de ley debiera considerar un mecanismo participativo con las municipalidades, etcétera, para que se pueda reservar el borde costero para el uso portuario con cierto marco.

Uno de los problemas que tienen las concesiones marítimas en general, de los puertos que operan privados con

concesión marítima, no de los puertos públicos, es la inestabilidad de las concesiones. ¿A qué se refiero esto? A que hoy la autoridad, el Ministerio de Defensa, el día de mañana podría ser Bienes Nacionales, puede pedir la devolución de la concesión con dos años de anticipación sin compensación y sin expresión de causa, es decir, mañana podría la autoridad decir: señores, puerto de -no quiero decir el nombre- devuélvame la concesión.

Por ejemplo, en el caso en que me tocó a mí participar y que fue el Complejo Portuario de Mejillones, esto fue un factor muy complicado a nivel internacional, pues los abogados le decían a los concesionarios: bueno, no entiendo cómo usted va a hacer una inversión de cientos de millones de dólares cuando el Estado chileno le puede decir que le devuelva la concesión sin expresión de causa, con dos años de aviso y se queda con todos los activos.

Probablemente eso es inconstitucional hoy y es cierto que nunca se ha hecho algo así, pero es un factor de distorsión.

Si se piensa en puertos de gran escala o de gran tamaño y la inversión de miles de millones de dólares este puede ser un factor que disuada al inversionista a no participar. Entonces, es un tema que sería bueno hacer.

Lo otro son las rentas de concesiones que es un poquito largo, pero son bastante arbitrarias. La Subsecretaría de las Fuerzas Armadas tiene hoy un registro muy amplio de posibilidades de fijar valores; incluso, cambiarlos en el tiempo lo que hace también inestable el cálculo de flujo de ingresos de los concesionarios.

Nos preocupa que se haya hablado por parte del gobierno de regularizar tomas de terreno en el borde costero, que han existido. Entendemos que esto de las tomas es un tema

social, por así llamarlo, de segunda vivienda; incluso, inmobiliarias inescrupulosas que han vendido en espacios públicos a personas que de buena fe han comprado, y se pretende regularizar esto, lo que puede significar una mala señal desde el punto de vista de futuros emplazamientos en esta zona, que podrían ser bloqueados para un eventual uso portuario en el futuro.

Luego, está el tema de las concesiones. Ustedes saben que hay tres modalidades: una concesión marítima para los puertos privados, que mencioné de acuerdo con la ley que en la presentación aparece a la izquierda; después están las concesiones que puertos estatales hacen a concesionarios, que tienen condiciones muy distintas unas de otras. Incluso, entre empresas públicas que concesionan, hay concesiones distintas.

Nosotros creemos que habría que intentar homogeneizar un poco. Tal vez las concesiones del Ministerio de Obras Públicas son un buen ejemplo para intentar tener un mecanismo más parejo en las diferentes empresas portuarias y no que cada empresa portuaria defina su condición específica de concesión o de licitación.

Un factor muy complejo, desde el punto de vista del acceso a los puertos, es que no hay una planificación del sistema portuario asociada a la logística global.

Por un lado, los puertos planifican sus inversiones y concesiones y, por otro, el Ministerio de Obras Públicas, el de Vivienda y las municipalidades desarrollan accesos, y finalmente Ferrocarriles del Estado hace su proyecto de acuerdo con su punto de vista, lo cual produce un desacople entre las capacidades del puerto y la capacidad de salida y entrada de los productos del puerto.

El puerto de San Antonio es un ejemplo clarísimo de niveles de congestión brutales, habiendo capacidad portuaria.

No queremos ni pensar qué podría pasar con un puerto de gran escala si no hay un ferrocarril de gran escala que permita movilizar esas cargas. Eso es imposible. Es como construir una casa sin puertas.

Ese problema ya está existiendo hoy en la mayor parte de los puertos. Ustedes lo pueden ver en Valparaíso también, y diría que en casi todos los puertos.

Lamentablemente, por la fragmentación de la institucionalidad no hay una coordinación del sistema logístico en su conjunto.

Hay una comisión de desarrollo logístico que integran ministerios, que ponen buena voluntad, pero no hay un elemento mandatorio que diga que si usted construye un puerto, tiene que haber el acceso correspondiente.

¡En ferrocarriles ni hablar! Es bien increíble lo que ha pasado históricamente con el ferrocarril en Chile, pues no solo no ha habido inversiones, sino que se ha deteriorado la calidad; ha habido una falta de mantenimiento. Me refiero sobre todo al ferrocarril de carga, que es el que a nosotros nos preocupa.

Pensamos que hay una confusión, una mezcla, pues los ferrocarriles de pasajeros tienen otras características, otras condiciones distintas de los ferrocarriles de carga.

Se habla de trenes rápidos. Bueno, la carga no necesita ser rápida.

Entonces, creemos que hay una confusión bastante grande. Lo que sí se necesita es aumentar la inversión en ferrocarriles ya sea por el Estado o a través de

concesiones, porque la carga puede pagar una concesión; perfectamente un privado puede financiar una concesión.

Respecto de la ley de puertos, que es lo que ustedes están analizando, nosotros más que sentirnos, vemos a través de la historia de esta ley, que nos tocó participar directa e indirectamente en su gestación, tanto a Fernando Aguirre como a mí, que ha sido una ley exitosa por cuanto ha logrado que haya inversiones por parte de privados sin sobrecapacidades importantes, con grandes recursos para el Estado, con aumento de eficiencia y con una baja de tarifas. Es decir, el sistema funcionó desde el punto de vista que logró hacer concesiones en equipamiento y en infraestructura; mejoró mucho la eficiencia, a más del doble en la transferencia de contenedores, a tarifas menores y con ingresos importantes para el fisco.

Si uno suma todo eso concluye que esto resultó razonablemente bien. Ahora, siempre hay que hacer un juicio crítico y ver qué cosas se pueden mejorar.

Una de las cosas que ya mencioné es que ojalá hubiera una cierta homogeneidad en los criterios de licitación de la concesión de los diferentes puertos.

Doy un ejemplo. Si yo soy un postulante a una concesión en Valparaíso, me gustaría saber si a futuro en San Antonio los criterios de concesión van a ser similares, o saber cuáles son, porque si mi concesión dura treinta años y entremedio un puerto competitivo con el mío va a licitar, sería bueno que yo supiera más o menos el marco de concesión para no encontrarme con sorpresas o con cambios muy relevantes en la forma de concesión que afecten mi negocio, para bien o para mal. Para mal, para el concesionario; para bien, para el Estado.

Sería malo que el Estado dejara plata en la mesa cuando puede recibir más; sería malo que el concesionario viera afectado sus ingresos por una falta de claridad de quién va a ser su competidor, y eso está sucediendo hoy. Entonces, sería bueno homogeneizar estos temas a través del SEP.

Otro factor es que las concesiones son por muy largo plazo: treinta años. Y las cosas cambian mucho en treinta años. Además, las concesiones no tienen un mecanismo de resolución o de lo que se llama cambios materiales adversos, cambiar condiciones.

En el caso del Ministerio de Obras Públicas, la ley de concesiones establece mecanismos. Que sean más transparentes o menos transparentes uno puede discutirlo, pero si suceden cambios esenciales, puede haber ajustes.

Aquí no: es a treinta años. Usted se comprometió, el Estado se comprometió, y pase lo que pase en treinta años esto sigue tal cual y no hay cambios posibles. Y puede ser perjudicial para cualquiera de los dos lados.

Entonces, un mecanismo de arbitraje, algún elemento que permitiera dar flexibilidad en el tiempo de una concesión, sin afectar a los competidores, sería prudente tenerlo en consideración.

La señora **HOFFMANN** (doña Josefa).- ¿Tienen prohibidas las extensiones de contrato?

El señor **AGUIRRE**.- Sí, algunas.

El señor **URRUTIA** (don Osvaldo).- ¿Son veinte años normalmente con mayor inversión?

El señor **AGUIRRE**.- Treinta.

El señor **FERNÁNDEZ** (don Daniel).- Puede haber una extensión del plazo a cambio de una inversión que se hace y el puerto puede decir si acepta o no.

El señor **URRUTIA** (don Osvaldo).- Eso es parte de las bases de licitación.

El señor **FERNÁNDEZ** (don Daniel).- Claro. Por ejemplo, si al año doce ocurre un hecho esencial, un cambio climático que realmente afecte la condición del puerto no hay nada que hacer, sea que se perjudique un concesionario o que se beneficie. Así son las reglas.

Entonces, es un poco rígido en un mundo tan cambiante. Eso pensamos nosotros. Entonces, habría que revisar eso. Tenemos algunas ideas.

El señor **URRUTIA** (don Osvaldo).- A lo mejor la fórmula de adjudicación debería ser distinta.

El señor **DÍAZ** (Presidente).- Diputados, dejemos que termine su exposición.

El señor **FERNÁNDEZ** (don Daniel).- Por ejemplo, otro factor bien importante es cómo se fijan estas tarifas de uso portuario por parte de las empresas públicas para las navieras. Es un factor bien esencial.

Si yo soy un concesionario y hago mi planificación comercial de las navieras que voy a reclutar o voy a lograr que transfieran la carga, si no sé cuál es la tarifa de uso de puerto que la empresa pública le va a cobrar a la naviera, hay un factor de incertidumbre.

Además, estas tarifas han cambiado mucho en el tiempo sin que haya un criterio claro de cómo se definen. No sé si está claro eso. Una cosa es el concesionario, pero la tarifa para bienes comunes que cobra el puerto se la cobra directamente la naviera. El concesionario no tiene nada que decir ahí, pero le afecta, porque si es muy alta la naviera se puede ir a otro puerto.

Entonces, ahí no hay un criterio claro de definición. Han cambiado mucho esas tarifas sin una definición muy clara.

Respecto del tema de cobros de acceso, hay muchos cobros que se hacen para la nave. O sea, una nave que llega a Chile tiene una serie de cargos que es bueno precisar. Primero, es el famoso servicio de faros y balizas que cobra la Armada, con unos valores que son muy por sobre los costos de prestar el servicio.

Este es un tema que hemos hablado con Directemar, con la Armada, y les hemos hecho llegar antecedentes *benchmarking* internacional, y ellos están analizando el tema. Tenemos una conversación, pero lo cierto que estas tarifas son muy, muy altas comparativamente con cualquier mercado internacional, sobre todo costa pacífico. No guarda proporción con los costos de prestar el servicio. Creemos que hay algo que habría que ajustar, porque resta competitividad a los puertos chilenos.

Lo segundo es la tasa de uso portuario, que es el cobro por el uso de bienes comunes, que no tiene un criterio único conocido. Ahí faltó algo.

Cuando diseñamos la ley establecimos un criterio de que se podía cobrar esto. Hubo un estudio técnico que hizo Inecon en su momento, que fijó criterios y parámetros, pero nunca hubo un reglamento de esa ley que dijera que la tarifa de uso portuario se va a calcular más o menos con este criterio. No lo hubo.

Por lo tanto, hoy la fijación de ese valor no es arbitrario y discrecional, pero no tiene un criterio conocido ni homogéneo ni común, lo que genera cierto factor de incertidumbre.

Hay casos en los que ha aumentado ocho a diez veces una tarifa de uso portuario, por ejemplo, con los cruceros.

Entonces, uno se pregunta cuál es el fundamento de la nueva o de la antigua tarifa, pero no puede cambiar ocho a diez veces una tarifa de un día para otro. Hay algo que no está claro en los criterios.

Luego, están las tarifas de servicio de practicaje y pilotaje que fija la Armada de Chile a los prácticos y pilotos, pilotos en los canales del sur y prácticos en el resto de Chile. Ellos hacen una lista de exmarinos que prestan el servicio.

También está el servicio de transbordadores que las naves necesitan y en esos actúan operadores privados.

Luego están las tarifas directas a la nave y a la carga, y aquí es donde entran los concesionarios, que son socios de la Cámara Marítima Portuaria de Chile, y que de alguna manera están regulados por la concesión.

En los puertos privados de uso público los fijan autónomamente ellos y compiten en el mercado, y en los puertos estatales, donde ellos son concesionarios, queda fijado en el contrato de concesión, como parte de las variables de la licitación, con una indexación.

El señor **URRUTIA** (don Osvaldo).- ¿Los servicios de transbordadores se refiere al servicio de remolcadores?

El señor **FERNÁNDEZ** (don Daniel).- Sí, remolcadores. No son transbordadores, sino remolcadores.

El señor **GONZÁLEZ** (don Rodrigo).- ¿Podría detallar más sobre los criterios y la forma cómo se fijan las tarifas de muellaje carga y muellaje nave?

El señor **FERNÁNDEZ** (don Daniel).- Esos son parte de la licitación. Una variable de adjudicación de la licitación de las concesiones, por parte de los puertos públicos, es la menor tarifa.

Entonces, es competitivo, pero una vez que se adjudica la concesión, quedan fijadas, y se reajustan en función del índice de precios al consumidor, indexados al dólar de Estados Unidos en proporción. Pero es un valor que queda fijado; los concesionarios no tienen libertad de fijación tarifaria.

Hay algunos servicios que quedan libres de fijación, pero la tarifa fuerte, la base, es de muellaje a la nave o muellaje a la carga. Muellaje a la nave es cobro por metro de naves atracadas y muellaje a la carga es por toneladas, pero eso queda fijado. Y los puertos privados, de uso público, tienen cierta libertad para fijar sus tarifas y compiten con el resto de los puertos.

Otro factor es la tasa de accidentabilidad del sector portuario chileno, donde los socios están haciendo un esfuerzo muy fuerte por reducir los índices de accidentabilidad y vemos que ha habido un avance significativo en eso, pero nunca es suficiente, siempre hay que reducir ojalá a cero accidentes. Un buen ejemplo es la minería, que ha logrado bajar muy fuerte las tasas de accidentabilidad.

Si bien el sector portuario no está dentro de los que tienen las tasas de accidentabilidad más alta, aún sentimos que es un valor alto que hay que disminuir, para lo cual hay una serie de criterios, estándares y normas que están intentando seguir los concesionarios. Esto agrupa a los puertos privados y a los concesionarios de puertos públicos.

Es primera vez que mostramos públicamente estos datos. Al pie de página hay un *link* mediante el cual se accede a la información que estamos levantando en la página *web* de Camport.

La cita a pie de página se refiere a informes trimestrales que estamos sacando respecto de diferentes temas que están en la página web. Este es el de hoy -que debe estar en la página- sobre una caracterización laboral del trabajador portuario chileno. Como dije, esto no existía hasta ahora, entre otras cosas, porque el Estado no tiene suficiente información sobre este tema; tiene información muy agregada de Directemar, de cantidad de turnos, de cantidad de trabajadores habilitados para funcionar, pero no tiene específicamente la cantidad de turnos por trabajador y el tipo de contrato.

Nosotros logramos, con nuestros socios, hacer una recopilación de esa información desde los socios y la aglutinamos en la forma que está aquí.

Tenemos una caracterización de los contratos. Hay contratos a renta fija, que son los trabajadores que están contratados por las empresas portuarias a régimen permanente, es decir, contrato indefinido. Esos trabajadores son 1.148 y representan un 10,5 por ciento.

En la segunda línea están los de renta variable, que son trabajadores contratados por las empresas portuarias, indefinidos, pero que tienen una renta variable asociada a la cantidad de turnos que hacen, pero están contratados. Son 2.321 trabajadores, que equivalen a 21,2 por ciento de la masa laboral. A la derecha sale el sueldo promedio de ese grupo de trabajadores, que corresponde a 1.166.565 pesos mensuales.

A continuación, la tercera línea es el Convenio CPPT, que son los convenios de provisión de puestos de trabajo, en el cual un cierto grupo de trabajadores, agrupados en un sindicato, hace un contrato colectivo, por así decir, con la empresa concesionaria, con la empresa de muellaje, y se compromete un período de tiempo o una cantidad mínima de

turnos por trabajador que siempre es al menos superior a lo que equivaldría el sueldo mínimo. En los convenios CPPT hay 3.577 trabajadores, lo cual equivale al 32 por ciento de la masa laboral. O sea, si sumamos los tres primeros ítem, que son rentas fijas, contratado por la empresa; renta variable, contratados por la empresa, y el CPPT, que es un convenio largo, pero estable, tenemos el 64 por ciento de los trabajadores portuarios.

Luego, hay una línea que dice: "sin información", que se refiere a 797 operarios que trabajan en empresas que no son socias de la cámara y que no han querido aportar información.

Enseguida, en azul aparecen los eventuales puros, que son aquellos que no tienen contrato de trabajo permanente con la empresa y tampoco están en los CPPT. Se trata de personas disponibles para ser contratadas y que la empresa llama para hacer turnos.

Esta distinción es importante porque se habla de eventuales, pero los hay de muchos tipos. Sin embargo, para nuestro análisis los hemos diferenciado en cuatro tipos: ocasionales, estacionales, esporádicos y regulares.

Los trabajadores ocasionales son aquellos que realizan entre 1 y 24 turnos al año. Hay personas que hacen un turno al año, para lo cual tienen una tarjeta habilitada. A veces son llamados, pero no asisten; en ocasiones sí, hasta 24 turnos al año, que son dos turnos por mes. Evidentemente, son personas que no viven del trabajo portuario, sino que lo usan como complemento a un ingreso de otro tipo, que no conocemos en detalle, porque tampoco tenemos una radiografía de cada RUT y de qué hace en su vida.

También están los trabajadores estacionales. Pero primero hay que decir que existe la eventualidad, porque las naves

no tienen un flujo continuo de llegada, en ningún puerto, en ninguna parte del mundo, de modo que se producen vacíos. Eso ocurre entre días de una semana y a veces estacionalmente, por ejemplo, con la fruta, durante tres o cuatro meses con una intensidad mayor y el resto del año no. En consecuencia, no tiene sentido contratar operarios por todo el año para que trabajen por tres meses, ni tampoco tiene sentido que trabajen en otras cosas los siguientes nueve meses, cuando podrían desarrollar otras actividades económicas.

Entonces, los estacionales son aquellos que, si bien realizan entre 25 y 96 turnos al año, se concentran en tres o cuatro meses del año. Para el caso, logramos identificar un grupo de trabajadores ocasionales muy esporádicos, que son 623, y los estacionales, que son 197 personas. Los llamados ocasionales hacen turnos cuando pueden, cuando quieren o cuando es posible.

Luego están los esporádicos, que hacen entre 25 y 96 turnos al año, como los estacionales. Son 472 trabajadores que reciben un ingreso promedio de 202.500 pesos.

Ahora, no tenemos información detallada de por qué solo hacen entre 25 y 96 turnos; si es porque no los llaman, porque los rechazan o porque no estuvieron disponibles. Si bien sabemos que el primero responde -si se puede usar el término- a un "pituto" y el segundo a una concentración durante un período de tiempo, en este caso son esporádicos y no tenemos claridad sobre cómo se produce ese espaciamiento.

Finalmente, están los regulares, eventuales puros que, en forma sistemática, tienen entre 97 y 264 turnos al año. Por lo tanto, su promedio es de 9 y 24 turnos al mes, donde 24 es jornada completa y 9 un cuarto de jornada, por así decirlo.

Volviendo, estos 433 son trabajadores eventuales regulares, que hacen turnos "todo el rato", por decirlo así, y representan el 4 por ciento de los trabajadores.

Entonces, dentro de los eventuales, un 12 por ciento son ocasionales; un 2,5 son estacionales; un 9,8 son esporádicos, y un 4 son regulares.

Por lo tanto, el total de eventuales puros es de 27 por ciento, y lo digo porque la sensación que existe públicamente es que todo el sector laboral es eventual puro, y no es así; una buena cantidad son contratados permanentemente, una buena cantidad tiene Convenio de Provisión de Puestos de Trabajo, y dentro de este porcentaje de eventuales se clasifican cuatro grupos que son muy diferentes unos de otros. Esto es importante tenerlo claro, además, por los niveles de ingreso. Por ejemplo, los regulares perciben 649.000 pesos promedio mensuales.

Otro elemento importante es que el tamaño promedio del hogar de los trabajadores portuarios es de 4,2 personas y trabajan, en promedio, 2,6 personas por hogar; es decir, en buena parte de los hogares de los trabajadores este no es el único ingreso familiar. Por eso se explica que estos trabajadores, que tienen un promedio de 202.500 pesos, no viven con 202.500 pesos, sino que, probablemente, o las personas del hogar o ellos realizan otra actividad económica que no conocemos.

Evidentemente, el grupo de los esporádicos, que son los que hacen 3,5 a 6,2 turnos, es el más sensible a las variaciones de los llamados a turnos por demanda de las naves. Porque, como son los que hacen menos turnos, están más sensibles a ser llamados o no.

Espero que con esto se pueda precisar...; no resuelve nada, pero sí aclara un poco más el tipo de trabajo portuario.

Como digo, esta es una información que el gobierno no tiene, aunque la hemos compartido recientemente con el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y con el Ministerio del Trabajo y Previsión Social. Repito, esta información no está en ningún registro; sin embargo, vamos a hacer un esfuerzo con los socios para mantenerla actualizada, cada seis meses; pero es información de nuestros socios y cualquier persona podría decir: bueno, pero no conocemos el origen. Entonces, el Estado debería tener esta información, sobre todo, porque no hay ningún problema en que la tenga.

Aquí se hizo este registro denominado sistema de control de cumplimiento de la normativa laboral portuaria (SCCNLP), que la ley laboral estableció como una obligación y que el Ministerio del Trabajo instaló el año pasado. Aunque funciona desde el año pasado, cuando funcione bien y se cuente con toda la información, probablemente se tendrá algo más sistematizado; por ahora, es información que ha sido recogida por nuestros socios.

Otro comentario que quiero hacer respecto del trabajador portuario es en relación con los beneficios. Cuando se habla de los precarios, la palabra precariedad podría definirse de muchas maneras. Digo esto, porque los trabajadores que tienen convenio de provisión de puestos de trabajo, convenios que duran de dos a tres años con diferentes sindicatos, reciben una serie de beneficios, que son más o menos habituales en el mundo de los contratos indefinidos; es decir, recargo por días festivos; recargo por días de lluvia; ropa de trabajo; bono de colación; pago de turnos por capacitación; aguinaldo de fiestas patrias, préstamos blandos; accidentes del trabajo; etcétera. Pero,

además, la mayoría tiene permiso por vacaciones; aporte a paseos de fin de año; fiesta de navidad, cuotas; en fin.

Es decir, de alguna manera se han ido instalando beneficios en la negociación de los contratos por convenio de provisión de puestos de trabajo, que son habituales en los contratos indefinidos de la mayor parte de los trabajadores de Chile. Eso, además, de la remuneración y el pago proporcional del ciento por ciento de las leyes sociales. Es decir, cuando se hace un contrato a los trabajadores eventuales, aunque sea por el día, se les paga el ciento por ciento de las leyes sociales, la remuneración y las vacaciones proporcionales. Eso, respecto de los trabajadores que tienen convenio de provisión de puestos de trabajo.

Respecto de los trabajadores eventuales puros, el ciento por ciento de ellos tiene recargo de turno de días festivos, bono de colación, seguros colectivos, paseo de fin de año; es decir, elementos más o menos parecidos a los trabajadores por convenio de provisión de puestos de trabajo (CPPT). Además, la mayoría de ellos cuenta con todos esos elementos que están en cualquier contrato colectivo y que uno puede encontrar en cualquier sector económico chileno, como son el acceso a préstamos médicos, fiestas de navidad, etcétera.

Por lo tanto, cuando uno define precariedad tendría que especificar a qué se refiere, porque si se trata de la falta de beneficios, este no sería el caso. Claro, uno podría decir que precariedad es no saber si el turno sigue, y está bien. Pero no son los beneficios ni las leyes sociales, porque se cumplen y se pagan; además, la Dirección del Trabajo controla el cumplimiento de la legislación.

Señor Presidente, antes de terminar mi presentación, voy a citar un estudio de la Corfo, del año 2017, que se encuentra en la biblioteca de la Corfo. Se trata de una encuesta -estos no son datos específicos ni menos recogidos por los socios-, hecha a un grupo representativo de trabajadores portuarios por la Corfo. En este estudio colaboramos y participamos, sobre todo, porque hubo que acceder al puerto y juntar a los trabajadores para hacer la encuesta. Una consultora privada que trabajó para la Corfo hizo la encuesta.

Es interesante el perfil educacional de los trabajadores portuarios. Si ustedes se fijan en la lámina, solo 4,6 por ciento cuenta con educación básica y el resto de los trabajadores todos tienen educación sobre media, incluso profesional completa o incompleta. El grueso está entre Educación Media Científico Humanista y Educación Media Técnico Profesional, y entre estos dos se agrupa algo así como un 60 por ciento de los trabajadores; o sea, estos no son trabajadores estrictamente superespecializados, pero son trabajadores con formación educacional bien completa.

El segundo tema fue el ingreso promedio: ingreso fijo más ingreso variable que han recibido los trabajadores. En renta fija y variable están los trabajadores estables; los CPPT están en los 990.000 pesos y, los eventuales, en 702.000 pesos.

Eso que declaran los trabajadores, que es su renta, es consistente con lo que nuestros socios nos entregaron como información sobre los niveles de ingreso de los trabajadores. No quiero decir que tienen ingresos extraordinarios, ya que la mayor parte de los trabajadores chilenos, lamentablemente, no tienen buenos ingresos, pero, comparados con cualquier actividad económica, son ingresos bastantes razonables, por decirlo así.

Cuando uno le pregunta a un trabajador ¿qué tipo de contrato tiene? Ellos mencionan que el 61 por ciento es indefinido y un 38 por ciento o 39 por ciento son a plazo fijo o eventuales. Esa información es consistente con la que ya mostré; es decir, lo que los trabajadores dicen es consistente con los datos que tenemos sobre esa repartición; por lo tanto, se valida esa repartición.

Dicho eso, se les pregunta, ¿qué tipo de contrato desearía tener o bajo qué modalidad contractual le gustaría continuar trabajando? En la macro zona norte, a la mayoría le gustaría tener un contrato permanente y, en la macro zona central, también, pero en la macro zona sur, la mayor parte quiere mantener un contrato eventual. Incluso, en las otras dos macro zonas hay un porcentaje relevante que dice querer mantener un contrato eventual. En total, el 21 por ciento quisiera tener un contrato eventual. Yo diría que eso es raro, en función de lo que se ha hablado. Pero resulta que entre estos están los ocasionales, que hacen esos turnos de vez en cuando, y están los estacionales que dicen: si no hubiera eventualidades, simplemente, no puedo hacer ese trabajo.

En los grupos que son más chicos, también hay trabajadores que aprovechan los espacios para hacer su turno eventual. En el caso de la macro zona sur, que abarca principalmente la Región del Biobío, si uno hiciera algo, como le hemos escuchado a más de alguna autoridad respecto de que no debería haber más eventualidad, entonces, habría que conversar muy bien con los trabajadores para preguntarles qué les parece esa idea. Porque si un 60 por ciento quiere ser eventual y uno elimina la posibilidad de la eventualidad, las preguntas serían: ¿por qué? ¿para quién? ¿a quién beneficia? ¿a quién afecta?

Entonces, hay que tener mucho cuidado con el tema de la eventualidad. No se trata de que nosotros defendamos la eventualidad o no, sino que está en la legislación y los socios la utilizan. Nosotros creemos en ella, racionalmente, en función de la demanda que los trabajadores tienen de las naves y en condiciones que ustedes han visto que son bastante buenas, dentro de la comparación con el estándar laboral chileno.

El otro elemento es la percepción de la estabilidad laboral. Los que tienen contrato indefinido, obviamente, perciben una mayor estabilidad y un 87 por ciento está satisfecho con esa estabilidad; mientras que los contratos eventuales dicen: bueno, no estoy muy satisfecho con la estabilidad, pero un 46 por ciento sí está satisfecho con esa condición. ¿Por qué un 46 por ciento dice: estoy satisfecho con mi estabilidad? Porque son llamados sistemáticamente a turnos, que son estos regulares que hemos llamado, porque tienen contratos eventuales, pero al final son eventuales permanentes, porque están siendo llamados sistemáticamente para hacer turnos.

Finalmente, hay un dato bien importante: que el 88,2 por ciento de los trabajadores de este sector, entre los permanentes y los eventuales, está sindicalizado. Esta cifra es de las más altas de los sectores económicos a nivel nacional. Sindicalizados dentro de la empresa, como sindicato, que hace una negociación colectiva; sindicalizados como CPPT, que negocia con las empresas contratos a tres años o cuatro años; sindicalizados como eventuales puros, que plantean, que acuerdan, que negocian condiciones para sus asociados. Porque aquí hay negociaciones; puede que no estén dentro de la negociación colectiva reglada, pero hay negociaciones con sindicatos para condiciones. Eso ocurre sistemáticamente en este

sector, en cualquiera de las condiciones de eventuales o no eventuales.

En la relación entre empresa y sindicato hay una diferencia de percepción entre las edades. Por ejemplo, entre los trabajadores de 52 años a 67 años, están muy de acuerdo con la forma en que se desarrolla la relación empresa y sindicato, mientras que en los más jóvenes eso no parece ser tan así, porque hay grupos indiferentes, grupos muy en desacuerdo y otros más en acuerdo. ¿Por qué? No sabemos bien, porque la encuesta no preguntó el porqué, pero los trabajadores más antiguos, más históricos encuentran que la relación entre la empresa y el sindicato es buena o está bien establecida.

En cuanto a los efectos de la paralización o huelga ocurre algo parecido. Es decir, aquellos trabajadores con más tradición o mayores sienten que la paralización y la huelga tienen consecuencias en la continuidad, imagen e ingresos, mientras que los más jóvenes piensan que afecta menos al sector.

Respecto de la preocupación de la empresa por la salud y seguridad, la muestra contempla a todos los trabajadores. Son muestras representativas que agrupan eventuales, no eventuales, etcétera. Del total, el 72,5 por ciento está muy de acuerdo con que la empresa se preocupa por la salud y seguridad, con algunas diferencias por sector. En la macrozona sur aparece en menor medida que en la macrozona norte, pero con cifras muy significativas. Hay una percepción del trabajador portuario, ya sea eventual o no, de que existe preocupación por la salud y seguridad de los trabajadores.

La encuesta es más larga, tiene muchos elementos; se puede revisar en la Biblioteca de la Corfo. Hemos seleccionado estas láminas por un factor de tiempo.

En síntesis, hemos tratado de mostrar que hay algunos elementos de la agenda que son muy importantes, como el borde costero, revisar las condiciones de las concesiones y los accesos, como el ferrocarril, que es una agenda muy relevante para el desarrollo del sector. Sin embargo, como ha sido público el tema laboral, que es muy importante, hemos puesto el foco en eso y ampliado la información que se tenía hasta ahora sobre esa estructura laboral.

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

Tiene la palabra el diputado Osvaldo Urrutia.

El señor **URRUTIA** (don Osvaldo).- Señor Presidente, por su intermedio, saludo y agradezco la presencia de los representantes de la Cámara Marítima y Portuaria de Chile (Camport).

De la estadística final que presentan sobre cómo se desagregan los trabajadores eventuales, los ocasionales, los estacionales, los esporádicos y los regulares, ustedes sacan un promedio, pero para construir esa información tienen que contar con los datos de todos sus asociados, sean empresas públicas, privadas o concesionarios. En ese contexto, tienen que haber empresas que no se acerquen al promedio o que tienen una cantidad de trabajadores eventuales mayor a la de permanentes, e incluso tienen más ocasionales que esporádicos. Usted presentó una cifra general que corresponde al promedio de todas las empresas que son sus socios, pero tiene que haber una cierta dispersión.

¿Cuáles son las empresas que más se alejan del promedio que tienen y cuáles se acercan más? Esa práctica podría encubrir a algunas empresas que hagan mal uso o tengan un número exagerado de trabajadores eventuales dentro de su dotación.

No sé si estará de acuerdo, pero se ha dicho que si hay algo hoy que es predecible en los puertos son las

recaladas. Por lo tanto, qué sentido tiene tener tan alto número de trabajadores eventuales si hoy podemos predecir con bastante exactitud las recaladas que pueden llegar a un puerto.

Por último, ¿qué le parece que quede definido por ley, por ejemplo, el número de trabajadores eventuales de una empresa, sean públicas o privadas, que deban tener dentro de sus dotaciones?

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

La señora **HOFFMANN** (doña María José).- Señor Presidente, por su intermedio, agradezco a nuestros invitados por su presentación. Hemos recibido una larga lista de intervenciones muy interesantes.

Me parece que hay algunos aspectos, como recomendaciones, que me hacen mucho sentido. En ese contexto, agradeceré que profundice un poco más sobre la falta de coordinación logística. En otros términos, la falta de institucionalidad para tener una mirada más de largo plazo respecto del funcionamiento de los puertos. Si bien existe la Comisión Nacional de Logística (Conalog), con la debilidad institucional que conocemos, al menos, lo que hemos observado en las presentaciones y de acuerdo con lo dicho por la ministra, sobre todo a partir de la expansión portuaria del puerto de San Antonio, habría bastante interés en darle la relevancia que tiene.

En ese sentido, ¿cuál sería su recomendación en materia de institucionalidad? Si es que hay alguna recomendación, porque quizá lo más fácil es anunciar una subsecretaría de puerto, como si creando una nueva institucionalidad se arreglara todo. En resumen, ¿cuál es el tema de fondo con la coordinación logística?

Por otra parte, me pareció muy interesante el tema de los mecanismos de arbitraje. No sabía que eran tan rígidos los

contratos de concesión. En la construcción de carretera, uno pide una pantalla acústica y dan dos años de plazo para pagar. Es razonable que sea así, sobre todo a tantos años y respecto de algo que se va renovando por su propia naturaleza.

¿Podría explicar nuevamente las tarifas de uso portuario?
¿Qué podríamos plantear ante una eventual reforma?

Usted hizo varias recomendaciones y mostró cómo funciona el sistema, desde la mirada asociativa de los operadores; de hecho, nos gustaría recibir a alguno que quisiera venir voluntariamente.

En ese contexto, aunque no es mérito de la comisión, ¿cuáles son las reformas que podríamos impulsar desde lo público respecto de las empresas? Por ejemplo, el diputado planteó el tema de los trabajadores eventuales y la necesidad de estos, de acuerdo con la capacidad de conocer de forma anticipada el número de recaladas. Es razonable; sin embargo, creo en la libertad y esos contratos son celebrados entre privado.

En el fondo, ¿qué pueden aportar las empresas en materia regulatoria? ¿Qué es lo que no somos capaces de ver? Es evidente que estamos atrasados en esta materia. Directemar dijo que no tenía facultades para fiscalizar, pero tampoco me interesa crear una institucionalidad que termine siendo una mochila para el 94 por ciento del comercio exterior.

Desde la mirada de las empresas, más allá de la institucionalidad pública, de donde esperamos sacar las conclusiones de la comisión, ¿en qué estarían en deuda? En ese sentido, las empresas se acomodan con bastante facilidad a las reglas del mercado. Sin embargo, en eso también podrían ser pioneras. Por ejemplo, el otro día asistió el presidente de la Empresa Portuaria de Valparaíso y nos explicó el caso del puerto Le Havre.

El señor **DÍAZ** (Presidente).- Un puerto muy importante, que hoy es más bien menor.

La señora **HOFFMANN** (doña María José).- En el fondo, hicieron todo un desarrollo turístico en torno al puerto. Todos los diputados presentes somos representantes de la Región de Valparaíso y hemos visto como se organizan, pero sentimos que las empresas también están al debe, no solo el Estado en su falta de visión. El ejemplo que deja ese puerto es que hicieron todo un desarrollo turístico, uno entra a esa ciudad y aparece el puerto. También me llamó mucho la atención el concepto de borde costero, porque darle esa exclusividad... ¡chupalla! En el fondo, cómo equilibramos el progreso portuario con el desarrollo de la calidad de vida de las personas.

Más que la autocrítica, ¿en qué está en deuda la mirada de quienes llevan eso adelante y que a veces hacen grandes aportes a las ciudades? Sin embargo, lo hacen sin estrategia y sin ser parte de una política mayor. ¿Cómo podrían aportar para que nosotros, desde la institucionalidad pública, pudiésemos impulsar ese rol de las empresas? Siempre entendiendo aquel que tienen que tener, más allá de su legítima ganancia.

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

El señor **GONZÁLEZ** (don Rodrigo).- Por su intermedio, señor Presidente, saludo a los representantes de la Cámara Marítima y Portuaria de Chile (Camport) y agradecerles su exposición, que ha sido muy interesante, especialmente lo que se refiere al estudio sobre la situación laboral en los puertos.

Esa materia es muy importante, creo que hay que estudiarla muy bien y madurar los antecedentes, porque la verdad es que ha habido poca información en la comisión al respecto, y eso nos permitirá avanzar muchísimo.

Haré algunas preguntas en relación con la exposición.

En primer lugar, respecto de los cargos y tasas que hoy se pagan en los puertos chilenos, tanto en los públicos como en los privados, en comparación con el nivel internacional, ¿son muy altos esos cargos? ¿Son muy fuertes esas tasas? ¿En Chile se paga más que en otros países? ¿Cómo es la percepción de las empresas al respecto, especialmente, de las internacionales? ¿Cómo pueden colaborar y contribuir esas empresas con los puertos y con las ciudades en la cuales participan?

En segundo lugar, ¿qué carencias ven en la institucionalidad que regula los puertos? Usted dijo que tenía elementos y diagnósticos, pero que no ahondarían sobre eso, sin embargo, cuando hago mención a la institucionalidad me refiero tanto al sistema de concesiones como a las facultades que tiene o no la Directemar o los otros organismos públicos, pues son muchos los organismos públicos que intervienen en los puertos y son muy heterogéneas las facultades. Hay una proliferación muy grande de organismos. Al respecto, ¿qué modificaciones más sustantivas harían nuestros invitados a la institucionalidad para mejorar la eficiencia y el control ambiental?

Por ejemplo, el impacto de los puertos en áreas como Quintero-Puchuncaví ha sido muy fuerte y tienen mucha responsabilidad en relación con la contaminación, la saturación y la sobrecarga ambiental que tiene ese puerto en particular y en otros puertos de Chile. ¿Cómo ven que está regulado el control ambiental, la sostenibilidad y la relación del sector productivo portuario con todas las condiciones de sustentabilidad de las ciudades, con el bienestar de las ciudades y, especialmente, con el aporte que los puertos debieran hacer en relación con esas ciudades?

Aquí, se ha hablado de las buenas relaciones del puerto de Quebec con su comunidad y del puerto de Hamburgo con su ciudad -claro, son otros modelos institucionales-, de los aspectos de desarrollo e infraestructura, de protección patrimonial, de desarrollo con las otras industrias y con los otros sectores productivos de las respectivas ciudades. En tercer lugar, en cuanto al estudio de proyección del desarrollo de las capacidades portuarias. Por ejemplo, cuando una empresa desiste del contrato en relación con el T2, ¿lo hace porque las condiciones institucionales han sido muy malas o porque el negocio se agotó y no hay suficiente rentabilidad para el desarrollo del proyecto? ¿Ustedes creen que el Estado debe continuar o introducir modificaciones a ese proyecto?

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

El señor **CELIS** (don Andrés).- Señor Presidente, me llama la atención cuando se ha hablado de los trabajadores eventuales.

Bueno, la encuesta hace alusión a que a la mayoría le gustaría estar dentro del concepto de trabajador eventual, en circunstancias de que se piensa que los trabajadores buscarían la estabilidad y no la eventualidad. Me pareció extraño, pero si esa encuesta lo dice es por algo.

Más allá de eso, me pareció que ustedes señalaron que el trabajador eventual está llamado permanentemente a hacer turnos, en circunstancias de que debe cumplir labores específicas y transitorias de carga y descarga.

Entonces, ¿cuál es la diferencia de turnos con un trabajador con contrato indefinido? ¿No se altera la naturaleza jurídica con el tema turnos o se confunden ambos casos? Es decir, encuentro que hay una contradicción, un contrato eventual, permanente que es específico y transitorio, con turnos con un contrato indefinido.

Me gustaría que me explicaran esa "contradicción", por favor.

El señor **DÍAZ** (Presidente).- Quiero agregar tres consultas. La primera, dice relación con el carácter rígido de los contratos, claro, porque son a largo plazo, pero se puso como referencia la experiencia de los contratos de concesión del MOP, sin embargo, no es tan buena la experiencia para el Estado de Chile, porque hay negociaciones que no han resultado satisfactorias, y cuando el Estado ha intentado generarlas -de hecho, este propio gobierno, con las concesionarias a propósito de no sé qué cosa- no le ha ido tan bien. Es decir, si el privado siempre tiene la posibilidad de activar un arbitraje para mejorar sus condiciones contractuales, generalmente el que pierde es el Estado.

En ese sentido, ¿cuál sería el punto de equilibrio? Porque el privado sabe que toma un contrato a 30 años, a lo mejor sería bueno bajar el tiempo de duración de los contratos, pero eso también tiene que ver con el volumen de inversión, pero pedir al Estado que firme un contrato a largo plazo y que además entregue al privado la facultad de recurrir a un tercero que revise ese contrato, traslada todas las incertezas al Estado. Ese es un punto.

La segunda, hay un hecho que ocurrió en esta región, concretamente en la ciudad de San Antonio, que el Grupo Matte vendió Puerto Central, vendió su concesión. Cuando la ministra estuvo acá dijo que estaban atentos por un eventual riesgo de concentración económica. Al respecto, ¿es razonable que un privado venda su concesión? ¿No debería reversar al Estado y que este concesione nuevamente, obviamente pagando lo que corresponda, pero que los privados no tengan el derecho de vender su concesión, como no ocurre en ninguna otra área donde haya concesiones? Por ejemplo, no pasa en los canales de televisión ni en

muchas otras concesiones. En este caso, hay un riesgo que, además, obliga a la ministra a decir que están con un ojo mirando lo que pasa ahí, porque no podía decir que no, sino que se vendió la concesión.

Por último, se dijo algo que choca de cierta forma o es un contrasentido con lo que han dicho otras personas en la comisión, incluida la ministra, y es el riesgo de colapso o de estreñimiento de la capacidad portuaria de Chile.

Ahora, no sé si eso es un juicio en abstracto a partir de las inversiones comprometidas, por ejemplo, si Arica hace las inversiones, Iquique y Antofagasta las podría postergar, pero, ¿si ninguno las hiciera?

También es cierto que una vez que un puerto hace esa inversión tiene un tiempo determinado en el que su capacidad ociosa aumenta y por lo tanto sus ingresos disminuyen. O sea, aumentan sus costos y sus ingresos disminuyen.

Entonces, pareciera ser que a las empresas les conviene estar más al filo, desde el punto de vista del negocio, que lo que al Estado le convendría, es decir, proyectar la inversión.

Al respecto, hay una propuesta que ha planteado la ministra, que me hace mucho sentido y que espero la podamos recoger en las conclusiones, en el sentido de que la estrategia de desarrollo portuario no sea una decisión gubernamental, sino estatal y que esté asociada a un plan de inversiones comprometido por ley, por ejemplo, tal como lo hacen los británicos, con aprobación del parlamento, porque además hablamos de inversiones que son de largo plazo.

Tiene la palabra el señor Daniel Fernández.

El señor **FERNÁNDEZ**.- Señor Presidente, las preguntas me permitirán aclarar varias cosas.

El diputado Osvaldo Urrutia habla de empresas públicas y no públicas. Entiendo que lo que está diciendo es los concesionarios de las estatales versus...

Diría que más que cuáles empresas tienen unas prácticas distintas respecto de la eventualidad, la respuesta es cuáles puertos, porque las empresas concesionarias tienen una empresa de muellaje.

En general, los grupos de las concesiones tienen un concesionario que opera la concesión, que invirtió en infraestructura, etcétera, y luego tienen una especie de afiliadas, que son empresas de muellaje, como el caso de SAAM, Ultramar y Ultraport. Todas las empresas tienen esa figura.

Por lo tanto, diría que el comportamiento tiene más que ver con el puerto que con la empresa.

¿En qué sentido? Por ejemplo, una misma empresa de muellaje en Arica y Coquimbo no podría tener el mismo comportamiento, porque Coquimbo tiene mucho más estacionalidad.

Empresas de muellaje que atienden mineras, por ejemplo, luego de que llega una nave, pueden pasar dos semanas y no llega otra nave.

Ahora, esa misma empresa de muellaje en San Antonio tiene un régimen de contratación de eventualidad mucho más parejo.

Por tanto, no somos capaces de discriminar, en los datos que recibimos, un comportamiento muy diferenciado por empresa, aunque sí por puerto, y de manera transversal a las empresas.

El señor **URRUTIA** (don Osvaldo).- ¿Qué ocurre en terminales portuarios dentro de un mismo puerto?

El señor **FERNÁNDEZ** (don Daniel).- Sí, hay políticas distintas, pero hay que ser bien cuidadoso de no estar hablando de un socio en particular, pero hay un caso en San Antonio donde las políticas de los concesionarios son un poco distintas.

Me tocó ser parte del directorio de Puerto Central, cuando se presentó el conflicto laboral anterior, y la decisión que tomó el directorio fue impulsar a la administración a que hiciera un contrato permanente, lo que es una política. Eso significa que ese concesionario paga un extra por tener trabajadores contratados permanentemente, pero si ese concesionario trabajara en un puerto minero del norte, donde la fluctuación es mucho más grande, no podría sostener su nivel de costos.

Diría que depende mucho más del puerto que de la empresa, y no veo entre los socios un sesgo particular. Sin embargo, sí hubo una tendencia en los últimos meses. La lámina que observan corresponde al año pasado, y creo que al cierre del primer semestre de este año vamos a tener una mayor contratación de permanentes, un poco más, tal como se observa en la tendencia, pero son bordes, parte de la política. No diría que las empresas lo tengan definido.

En lo que no estoy de acuerdo, y no con usted diputado, porque usted no lo dijo, sino que citó a personas que vinieron aquí, es que son predecibles las recaladas.

Cuando hay una línea de ruta, con un itinerario definido, uno puede saber que va a recibir tantas naves al año, pero de ahí a saber exactamente que en un puerto determinado lo van a atender o no, por condiciones climáticas, o que en el puerto de Los Ángeles hubo una huelga que paralizó una semana, y que esa nave fue desviada, tuvo que pasar por Callao, la verdad es que esas condiciones no son predecibles.

Uno puede tener una estructura, pero según nuestra experiencia saber qué día arriba exactamente una nave, y a qué hora, para fijar el turno, tiene un grado de predictibilidad bastante bajo.

En la minería es un poco distinto, porque son mucho más espaciadas las llegadas, y son puertos que van de origen a destino, es decir, recogen carga y la lleva a otro lugar, pero las naves de carga general, que dejan y recogen contenedores en una serie de puertos, cualquier fenómeno que se presente altera inmediatamente los tiempos del itinerario.

Por lo tanto, hay predictibilidad gruesa en mineras y en puertos estacionales con carga de fruta. Sin embargo, de ahí a decir que es totalmente predecible, nosotros no lo vemos. Yo no lo veo así.

Ahora, cuando se dice que los eventuales son muchos, los eventuales puros corresponden al 28 por ciento. De acuerdo con las cifras que mostramos, entre los permanentes de renta fija, los permanentes de renta variable, más CPPT, que son contratos bastante estables, a 2 y 3 años, estamos en un 70 por ciento de los trabajadores.

Por lo tanto, reitero que los eventuales puros corresponden a 28 por ciento, donde clasificamos las cuatro categorías que usted menciona.

Según los datos, no son tantos los eventuales puros en porcentaje respecto de la masa laboral total.

¿Debería haber una ley que fijara esto? Nosotros creemos que no debe haber una ley que fije un porcentaje de eventuales, porque va a ser muy distinto en cada puerto.

Ese valor debería ser distinto para cada puerto de Chile, y para cada época del año, porque en Coquimbo, por ejemplo,

va a ser muy distinta la eventualidad en época de fruta que en época de no fruta.

Por lo tanto, rigidizar a través de un porcentaje global de eventualidad me parece que no ayuda al sistema. No creo que vaya por ahí.

La diputada María José Hoffmann menciona el tema de coordinación logística. Al respecto, no creemos que una entidad más, como una subsecretaría de puertos, que tiene que meterse a coordinar, sea una solución. Si tenemos una fragmentación, aumentar los fragmentos no ayuda.

Se puede pensar en una subsecretaría de puertos, pero finalmente el Ministerio de Obras Públicas no le va a preguntar a la subsecretaría de puertos si va a hacer un camino o no, porque la subsecretaría es rango inferior.

Nosotros creemos que la Comisión Nacional de Desarrollo Logístico debe fortalecerse con una institucionalidad más sólida, y si es necesario hasta con un proyecto de ley, donde el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones tenga poder mandatorio de planificación sobre las otras entidades. O que presida la comisión y que los acuerdos de la comisión sean mandatorios respecto de los ministerios, porque si la ministra, con todo el respeto profesional y aprecio que le tenemos, hace una planificación que después el Ministerio de Obras Públicas o el de Vivienda no desarrollan, entonces de qué sirve.

Entonces, debemos fortalecer la Conalog, con la presidencia de la ministra de Transportes y Telecomunicaciones, o del ministro correspondiente, incluida una vicepresidencia del Ministerio de Economía. Fíjense que Economía tiene la responsabilidad de velar por la competitividad de los sectores económicos. Es muy importante para el Ministerio de Economía que este sistema funcione muy bien, porque eso

afecta toda la economía, tanto las exportaciones como las importaciones. Por lo tanto, creemos que fortalecer ese mecanismo sería una forma de aglutinar esta fragmentación que existe.

Una cosa importante respecto del puerto de gran escala, PGE. Cuando las bases de licitación del puerto de gran escala fueron enviadas por la empresa portuaria de San Antonio al Tribunal de Libre Competencia, y lo hicieron de acuerdo con la ley, para que el tribunal se pronunciara respecto de integración horizontal, vertical, etcétera, la Fiscalía Nacional Económica, que es uno de los mandados a hacer observaciones, dijo que no veía cómo se podía hacer una licitación de un puerto de gran escala sin definir previamente el modelo de negocio del ferrocarril.

Es decir, no fue el Ministerio de Transportes, sino la Fiscalía Nacional Económica la que dijo cómo alguien podría competir y hacer una propuesta en un puerto de gran escala si no sabe cómo sacar los productos del puerto y bajo qué condiciones.

En este caso, las interrogantes son las siguientes: ¿Es un modelo de negocio de ferrocarril abierto? ¿Sobre una línea férrea con una tarifa definida de acceso libre? ¿Es el mismo concesionario del puerto el que va a tener la concesión de faja ferroviaria para mover la carga?

¿Cuál es el modelo? No puede ser que no haya un modelo de desarrollo logístico claro y nítido antes de hacer una concesión.

En este caso creemos que la coordinación logística debiera ser a nivel de planificación macro, de una Comisión Nacional de Desarrollo Logístico con muchas más atribuciones; a nivel específico, cada puerto tiene que establecer las coordinaciones, en este caso con

Ferrocarriles, para ojalá hacer una licitación, si no conjunta, por lo menos coherente entre un ferrocarril de carga y el puerto de gran escala, que es lo que por otra parte está pidiendo la Fiscalía Nacional Económica, y que nosotros hemos hecho ver en el Tribunal de la Libre Competencia. Ya veremos qué resulta de todo ello.

Respecto de la tasa de uso portuario, esta obedece a lo siguiente. Los puertos estatales tenían, en su momento, en que colaboramos en elaborar la ley, unos bienes que ya existían. Por ejemplo, el molo de abrigo y la rada dragada; bienes públicos que sirven a todos los concesionarios que operen dentro del terminal. No a todos los concesionarios, sino a todas las navieras que ingresen.

Entonces, ¿qué establece la tarifa? Al respecto, el puerto estatal puede cobrar una tarifa para hacerse cargo, mejorar y mantener esos bienes públicos que están siendo utilizados por las navieras. Por lo tanto, puede cobrar un valor que le sirva para eso; así lo señala la ley. De hecho, específicamente señala: el destino de los fondos debe ser para la mantención y la mejora de los bienes públicos que están bajo su administración. Repito, lo que la ley no dice es cómo se calcula esa tarifa. En paralelo, se hizo el famoso estudio de Inecon -Carlos Hurtado y varios académicos-, donde se especificaron ciertos criterios que debían ser usados. Esos criterios no se están usando, pero tampoco se reglamentó la forma en que debe ser calculada esa tarifa, y cómo se reajusta y en función de qué criterio y cuánto valen los activos, etcétera.

Por lo tanto, hoy día la tarifa de uso portuario obedece a factores históricos y ha sido reajustada con criterios que no han sido claros.

El Estado recauda mucho por esa vía. La pregunta es si la recaudación que hicieron las empresas estatales se usó para

invertir en mejorar y ampliar esos bienes o fue retirada por el Ministerio de Hacienda por la vía de utilidades de la empresa pública. No lo sabemos, porque la contabilidad no lo expresa con claridad.

Si se hubiera hecho lo segundo, no va con el espíritu de la ley de que esas platas deben ser invertidas para mejorar esos bienes.

Entonces, hay un área en que no conocemos las cifras, porque los datos no están expresados. Estamos hablando de cientos de millones de dólares que las empresas estatales han recibido por las tarifas que pagan las navieras.

La pregunta es, si tenemos un tema de cambio climático y necesitamos más abrigo ¿qué parte de esa plata se ha usado para aumentar los molos de abrigo? Cero.

El señor **GONZÁLEZ** (don Rodrigo).- ¿Tiene un cálculo de cuánto podría significar?

El señor **AGUIRRE**.- Sí, entre 400 y 450 millones de dólares.

El señor **GONZÁLEZ** (don Rodrigo).- ¿En qué período?

El señor **AGUIRRE**.- Desde que partieron cobrando, en los últimos quince años.

El señor **FERNÁNDEZ**.- Desde las primeras concesiones.

El punto que quiero destacar no es que el monto sea alto o bajo. Lo que nos gustaría es tener un criterio claro de definición de ese valor, punto. Y que se siga ese criterio.

Si resulta ser superior al actual, bienvenido, y se pagará. Pero, dos cosas: uno, que el criterio sea claro y, segundo, que lo recaudado se invierta en los bienes públicos.

Ustedes dicen que es poco. A lo mejor, es poco; a lo mejor, debiera ser más. La pregunta es cuánto de eso se invirtió

para mejorar esos bienes públicos que la ley estableció que era el destino de esos recursos.

Pero, nosotros no estamos diciendo que el valor sea alto o bajo. Lo que estamos diciendo es que hay que tener un criterio claro de cálculo del valor, y después cada uno se atiene a las consecuencias.

El tema relación entre la ciudad y los puertos, puedo decir que los puertos que mencionó la diputada -y que ustedes mencionan- tiene una tradición histórica, lo cual significa cientos de años de relación entre ciudad y puerto, por ejemplo, Hamburgo, Rotterdam, Valencia. Son cientos de años de relación. Creo que tienen una madurez institucional muy superior a la chilena. En nuestro caso, los puertos se han desarrollado como se ha podido; las ciudades se han desarrollado en torno a ellos como se ha podido, y sin una planificación adecuada que integre el borde costero con la actividad urbana, al punto que acabo de mencionar que hay tomas de terreno en el borde costero que después fueron regularizadas. Qué desarrollo urbano es ese que empieza a estrangular el borde costero con segundas viviendas irregulares, por decir el lado malo. O, bien, qué ha pasado con la falta de planificación en la bahía de Quintero o en el norte de Chile, donde cada minera ha hecho su terminal portuario, lo cual no tiene ningún sentido desde el punto de vista de la planificación del territorio y del borde costero. Debería haber un puerto que fuera un polo de transferencia de cargas mineras por sectores. Sin embargo, en Chile, si miramos un mapa, tenemos decenas de terminales específicos para cargas específicas de cada uno de los proyectos mineros. Eso es absurdo. Eso se gestó en la historia por la falta de planificación territorial que tenemos en Chile.

Si se fijan hay planificación territorial urbana en los planos reguladores, en las municipalidades, en el Ministerio de Vivienda, pero no hay planos reguladores que ordenen el territorio a nivel global. Hay países que tienen el Ministerio de Desarrollo Territorial de Transporte y Medio Ambiente, y ese ministerio ve la movilidad del país a nivel nacional y planifica el uso del suelo a nivel territorial completo, no solo en las ciudades.

Entonces, de que tenemos un déficit de institucionalidad y una inmadurez institucional histórica, es muy cierto.

Empezamos a remar con lo que tenemos, pero no ha habido un crecimiento orgánico de la ciudad y de los puertos de una forma planificada. Eso es así.

Entonces, hoy día enfrentamos fricciones entre las actividades urbanas y las actividades portuarias y se entorpecen unas a otras.

Valparaíso tiene problemas con la accesibilidad. Si uno quiere hacer un ferrocarril o quiere ampliar el acceso, tiene que intervenir la ciudad de una forma significativa. Es un problema para el puerto.

Hay otros casos en donde el puerto ha invadido, por así decirlo, la ciudad. Pero es un déficit de planificación territorial grave que nos está pasando la cuenta.

Por eso, la ley de uso del borde costero con una institucionalidad establecida, que pone a todos los actores en una mesa y es mandataria de sus decisiones, creemos que es un avance paliativo en esa dirección.

La señora **HOFFMANN** (doña María José).- ¿Pero qué pasa con el rol de los empresarios?

El señor **FERNÁNDEZ**.- Aquí haría una cierta distinción.

En el caso de los puertos estatales que son concesionados, la percepción nuestra es que los socios lo que hacen es una actitud más pasiva, porque el panderero, por así decirlo, lo lleva la empresa estatal. Entonces, los funcionarios descansan un poco. De partida, tienen una concesión que tiene una duración mandatada por la empresa portuaria y a veces con competidores entre ellos dentro del puerto, como ocurre en San Antonio.

Entonces, la sensación, mi impresión es que la Empresa Portuaria de San Antonio, la Empresa Portuaria de Valparaíso y la Empresa Portuaria de Iquique son las llamadas a establecer las coordinaciones y a tomar la iniciativa en materia de uso del suelo, del territorio, etcétera, porque van a estar un tiempo ahí probablemente y no toda la vida y, además, son parte de un sistema.

Es distinto el caso de los puertos privados, como Coronel, Lirquén, etcétera, donde tienen un rol más significativo. Ahora, esos puertos existen en localidades habitualmente más pequeñas, y sí tienen un rol de coordinación con la municipalidad. Nosotros vemos en nuestros socios que sus terminales tienen una mayor iniciativa. Pero en el caso de los puertos estatales delegan, y creo que es razonable que así sea.

El diputado González pregunta por las cargas y tasas, si son altas o no.

Bueno, las tarifas de faro y balizas sí son altas comparadas con la costa Pacífico y todo el mundo. Nuestras socias navieras internacionales lo plantean. Ellos saben lo que pagan en cada puerto y lo que dicen es lo que muestran los números, que las tarifas son muy altas. No quisiera profundizar en esto. Tenemos una conversación con la Armada, la cual tiene cierta conciencia. Pero ante su pregunta, le digo: los cargos son mucho más altos que en

toda la costa Pacífico con claridad y mucho más alto que los costos de prestar el servicio.

El señor **GONZÁLEZ** (don Rodrigo).- ¿Qué relación hay entre el valor de esas tarifas de faros y balizas con el resto de las tarifas que pagan las empresas navieras? ¿Es un porcentaje muy pequeño?

El señor **FERNÁNDEZ**.- Es pequeño, particularmente en una industria como la naviera, que ha tenido márgenes estrechos, como han sabido, durante los últimos diez años. Por eso, se han fusionado también. Han tenido márgenes mínimos. Cualquier sobre costo es importante, pero ese porcentaje no daña estructuralmente el negocio. No van a dejar de operar. Pero sí tienen alternativas de uso. Ojo, hay alternativas de puertos competitivos, como Callao, que podrían utilizar.

Y la tasa de uso portuario, como le dije, tendrá que ser del valor que tenga que ser, pero definida con un criterio transparente.

Respecto de la institucionalidad, creemos que podría hacerse una Superintendencia de Concesiones de Puertos. Es decir, que así como hay de concesiones y de obras sanitarias, etcétera, también debería haber una Superintendencia que vele por la relación entre el licitante y el que obtiene la concesión. Hoy día es una relación un poco asimétrica también, porque el que tiene el control de la concesión al final es la empresa portuaria. Podría ser esa una alternativa. Y lo otro, es darle atribuciones mandatorias al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones a través de la Comisión de Desarrollo Logístico, en una suerte de Ministerio que sea más allá del Ministerio solamente normativo y que sea planificador, con atribuciones de exigir a los otros ministerios ciertas inversiones o decisiones.

En los temas ambientales, en relación con el entorno, creo que ya comenté que hay casos de fragmentación de las bahías como Quintero, como de las del norte de Chile, que obedecen a una falta de planificación global. Mencioné que, a nivel mundial, Quebec y Hamburgo son ejemplos increíbles de buen equilibrio de esto. Pero -insisto- son cientos de años... Recuerdo cuando hicimos el proyecto complejo portuario Mejillones, contratamos una firma de abogados ingleses que había hecho el primer contrato de concesión de la historia, que era el peaje sobre un puente. No recuerdo cuanto tenía la firma de abogados, pero era algo así como 400 años. Pero, claro, en Chile no tenemos mucha tradición de estas materias, lamentablemente.

Sobre la previsión de capacidad en Terminal 2. Como dije, nosotros no podemos referirnos a temas particulares que afecten a intereses de socios, etcétera, pero voy a hablar en términos lo más generales posible.

Ese tipo de diseño de licitación es completamente errado. Primero, antes de licitar hay que hacer los estudios de impacto ambiental; es decir, la empresa portuaria pública debiera tener resuelto el estudio de impacto ambiental de un prediseño del puerto y solo licitar cuando tiene ese permiso aprobado, porque la situación que se ha dado es la peor de todas: por un lado, tenemos un concesionario que ha explotado un terminal durante un tiempo, que ha recibido ingresos por esa operación y sin invertir un solo peso y, por otro, tenemos un Estado que no ha recibido un solo peso y que, al cabo de un tiempo, termina sin la obra que se proyectó y sin el concesionario. Queda un espacio ahí en que alguien disfrutó, no invirtió y obtuvo una renta. ¡Excelente negocio! Me encantaría tenerlo, pero es un perjuicio para el Estado. Ese fue un mal diseño de licitación, creemos nosotros. ¿Cómo debería hacerse? Es complicado referirse a un caso específico.

Si usted me pregunta si el Terminal 2 es necesario, le respondo que sí. De hecho, está en la lista que mencioné. Está el Terminal 2 y luego San Antonio, en la ampliación del puerto central. Si esas dos obras no se realizan, hay que adelantar el proyecto de gran escala, con otros costos y con otras consecuencias.

Sí, el Terminal 2 es necesario; ahora, la forma tendrá que definirla la Empresa Portuaria Estatal.

El señor **URRUTIA** (don Osvaldo).- Señor Presidente, para un téngase presente, todos los proyectos de licitación que ha hecho el Estado, los ha hecho de esa manera. Puede ser errado, pero en todos los proyectos de licitación, los estudios de impacto ambiental los ha hecho el futuro concesionario. Una vez que se le adjudica, el concesionario se hace cargo del estudio. Mal o bien, pero en la mayoría de los casos ha funcionado y en este caso no funcionó.

El señor **DÍAZ** (Presidente).- Continúe, señor Fernández.

El señor **FERNÁNDEZ**.- Una mención a eso, ha cambiado un poco el contexto para la realización del estudio del impacto ambiental, porque se han incorporado los factores sociales, que antes no existían. No sé si debe ser motivo del estudio de impacto ambiental, pero hoy los impactos sociales son parte.

El señor **URRUTIA** (don Osvaldo).- Lo que pasa es que el Estado no quiere hacerse cargo.

El señor **FERNÁNDEZ** (don Daniel).- Bueno, hay una conflictividad también. Pero ha cambiado el escenario, hoy no es lo mismo un estudio de impacto ambiental con los temas sociales.

El señor **GÓNZÁLEZ** (don Rodrigo).- Incluso, hubo una exigencia de la Unesco de un estudio de impacto patrimonial en el caso de Valparaíso.

El señor **FERNÁNDEZ**.- Y eso no está en la ley ambiental, que yo sepa, pero hay que hacerse cargo.

El diputado Andrés Celis habla de los eventuales y de los indefinidos. Estas son tareas un poco distintas, aunque no lo mencioné. La actividad que hace un trabajador con contrato indefinido permanente, muchas veces, es distinta que la que hace un trabajador eventual de un muellaje de la nave. Si la pregunta es si son dos actividades exactamente iguales, pero en condiciones distintas, no es exactamente así, porque los indefinidos hacen algún tipo de labor que es diferente. Por ejemplo, los grueros; es decir, hay diferentes actividades en un puerto. En un puerto hay decenas de actividades diferenciadas.

El señor **CELIS** (don Andrés).- Señor Presidente, el señor Fernández habló de trabajadores eventuales que están llamados de forma permanente a hacer turnos, en circunstancias que deben cumplir labores específicas y transitorias de carga y descarga. Siendo así, cuál es la diferencia, en el sistema de turnos, con un trabajador con contrato indefinido.

El señor **FERNÁNDEZ**.- Sí, ahora entiendo mejor. Si vemos la tabla que se consigna en la presentación, hay 473 trabajadores de un universo de casi once mil. Estamos hablando de un 4,3 por ciento de los trabajadores regulares, es decir, que hacen turnos todo el tiempo, pero que son eventuales puros, por decirlo de alguna manera. Al final, son casi lo mismo. Tienen las mismas condiciones. Tal vez, si no lo vuelven a llamar, si no lo despiden, no tienen indemnización por años de servicio. Tal vez esa podría ser la diferencia. Es un porcentaje muy pequeño. Recordemos, y lo mencioné, muchos de estos trabajadores no quieren ser contratados, sino que quieren mantener ese nivel de eventualidad, que les da cierta flexibilidad. No es solo una decisión de la empresa portuaria, de muellaje. No puedo obligar al trabajador a ser contratado, si es que este quiere ser eventual, como ocurre en la Región del

Biobío. Una gran concentración se da en esa región, en la macrozona sur. Mencioné que son trabajadores que no desearían ser trabajadores permanentes, sino que tienen el interés de ser trabajadores eventuales.

Respecto de la duración de los contratos de concesión. Como bien plantea usted, señor Presidente, esta es una discusión superabierta, porque quien determina cuánto deberían durar los contratos, nivel de inversión, qué flexibilidad hay... Comparto con usted que los cambios en las concesiones del Ministerio de Obras no son objeto de una nueva licitación. Por lo tanto, es una relación bilateral del Estado con un privado, un contrato establecido.

Si usted me pregunta si me gusta, le digo que no me gusta. Como mecanismo, lo encuentro demasiado abierto y creo que no tiene la transparencia que debiera; pero sí se podría regular un poco mejor. La parte buena es que hay una válvula, la mala es que esa válvula todavía no está tan bien regulada. Creo que tiene que haber una válvula regulada. En la medida de lo posible, habría que diseñarla. Creemos que es posible regular mejor, es decir, generar un cierto equilibrio entre las incertidumbres del Estado y el privado, que nunca quede desbalanceado para un lado u otro. No es fácil, pero se pueden buscar mecanismos de arbitraje, por ejemplo, con comisiones específicas que intenten regular en situaciones específicas. Creo que hay formas para hacerlo. El sistema actual es completamente rígido, es malo, y el sistema MOP es demasiado abierto.

Un señor **DIPUTADO**.- ¿Plazo variable?

El señor **FERNÁNDEZ**.- Perfectamente, en función de la rentabilidad. Por ejemplo, como han planteado académicos, en el caso del Ministerio de Obras Públicas; valor presente a flujo futuro. Hay muchos mecanismos, señor Presidente.

El señor **DÍAZ** (Presidente).- ¿Habría acuerdo para prorrogar hasta que termine de responder el invitado?

Acordado.

El señor **FERNÁNDEZ**.- Lo que hizo, en este caso, el concesionario del puerto central, fue vender las acciones de la empresa y, al venderlas, está traspasando la concesión. Sin embargo, la empresa portuaria de San Antonio, de acuerdo con el contrato, tiene la posibilidad de decir que no, de no aceptar esa transferencia, por lo que entiendo. No es fácil decir que no cuando viene una empresa grande, como Dubai Port, que tiene una cierta escala y que le hace bien al país que venga un operador de esas características. Pero podría decir que no.

Esto es abierto. Ya no dijo que no, pero teóricamente podría haberlo dicho.

Si me pregunta si debería poder venderse las concesiones, a lo mejor sí o a lo mejor no. No tenemos una posición. Si se decide que no son transferibles, perfecto, no son transferibles.

Como decía -me parece- el diputado Osvaldo Urrutia, se acaba y se le paga el valor presente de los flujos futuros o el valor residual de la inversión y luego se relicita. Podría ser, pero no tenemos una posición y creemos que el Estado puede definirlo. Es bien discutible el sistema.

Sobre el tema del riesgo por falta de capacidad, tema bien importante, la ministra es muy competente en estos elementos, y lo que ella ha dicho lo hemos visto y si no lo hemos visto lo avalamos completamente por su capacidad profesional. Es una colega muy destacada, a quien apreciamos mucho. De alguna manera hemos trabajado indirectamente con ella, históricamente. La ministra señala -de manera muy acertada- es que hay dos bordes con los que tener cuidado: por un lado, la generación de sobrecapacidad es mala, porque está haciendo pagar al sistema, durante mucho tiempo, una infraestructura ociosa, y, por otro, la subcapacidad es muy mala porque genera costos de congestión

que afectan al valor de los productos. El arte de equilibrar esas dos cosas es bien complicado, porque las inversiones se hacen por escalones. Cuando uno amplía un puerto lo hace en un sitio de atraque o en una longitud del sitio de atraque. No es que una vez por semana se alargue en diez centímetros el terminal, lo que estoy haciendo es hacer escalones. Ahora, si ese escalón es muy grande, voy a tener un periodo muy largo de sobrecapacidad; si es muy corto, lo voy a saturar rápido.

Ese arte es el que se define en el calendario referencial de inversiones que hace el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones cada cierto tiempo con el sistema de empresas públicas, y ese equilibrio hay que perseguirlo.

Desde el punto de vista de nuestros socios -para dejarlo claro-, no es que estemos planteando que no debe haber inversiones; no, el Estado es libre y autónomo para definir cuándo hace inversiones y los concesionarios verán si postulan o no, no hay ningún problema con eso. Lo que sí debo mencionar es que, incluso en esto, entre nuestros socios hay intereses contrapuestos.

Ahora, ¿qué le conviene a la naviera? Tener siempre un sitio atraque disponible inmediatamente cuando llega, y ojalá sobrecapacidad.

¿Qué le conviene al concesionario? Digo qué le conviene, en términos muy egoístas, tener una cola de naves esperando para atracar para no tener ningún tiempo muerto y tener buenas condiciones de negociación para el atraque. Ninguna de las dos condiciones es buena, por lo que si uno diseña bien los escalones va a encontrar un equilibrio entre esos operadores. Por eso, pienso que la ministra está inspirada en esto, muy clara. El punto es que el SEP, finalmente, haga las licitaciones que debe hacer en los tiempos adecuados.

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

El señor **URRUTIA** (don Osvaldo).- Señor Presidente, más bien quiero escuchar una opinión de nuestros invitados.

Sé que ustedes son expertos en trenes, por lo menos se han dedicado algunos años a ese tema, por lo que quisiera saber cuál de los tres proyectos que hoy están en cartera para la Región de Valparaíso es que el que solucionaría de mejor manera el problema de la carga.

El señor **FERNÁNDEZ** (don Daniel).- ¿Puedo volver en un par de años con esa respuesta o tiene que ser altiro?

El señor **URRUTIA** (don Osvaldo).- Es que hay un proyecto que beneficia directamente a San Antonio, otro a Valparaíso.

El señor **FERNÁNDEZ** (don Daniel).- Creemos que hay una confusión. Los trenes de pasajeros y los trenes de carga son cosas distintas, lo único que tiene en común es una vía y las ruedas de metal, pero nada más. Los trenes de pasajeros de alta velocidad necesitan riel soldado, durmiente de hormigón, pendiente razonable, no necesariamente muy baja; necesitan gálibos relativamente pequeños para los túneles y radios de curvatura amplios. En cambio el tren de carga no necesita alta velocidad, necesita gálibos más altos para hacer doble *stacking* de contenedores; no necesita riel soldado ni durmiente de hormigón, tiene otras velocidades; son estándares diferentes.

Ahora bien, hay países europeos que utilizan la vía para las dos cosas; ahí hacen un tren de pasajeros, el tren de alta velocidad o el AVE o el TGV, o el que sea, y en las ventanas que se producen meten carga, para aprovechar eso, pero también tienen las líneas exclusivas de carga, que tienen otro estándar.

Entonces, cuando habla de tren rápido, no sé de qué está hablando. Me imagino que está hablando de un tren de pasajeros de alta velocidad, que se financia con la carga.

Nuestro criterio es el siguiente. Si tiene que haber un tren de pasajeros entre Santiago y Valparaíso -porque no creo que un tren de pasajeros entre Santiago y San Antonio sea razonable, por las demandas-, habrá que hacer una evaluación social y, si es rentable, el Estado tendrá que subsidiar la diferencia entre la rentabilidad privada y la social.

Por otro lado, el tren de carga se necesita hoy para San Antonio, más aún con el puerto a gran escala; por lo tanto, es un proyecto independiente desde nuestro punto de vista, que además tiene estándares distintos y se financia a través de los pagos de la carga. Ahora, si usted me pregunta qué proyecto es mejor: ¿Tren de pasajeros? No sé, no tenemos la información, tampoco es nuestro rol. ¿Tren de carga? Sí, entre Santiago y San Antonio, de todas maneras, con una flexibilidad para un ramal a Valparaíso, cuando las condiciones de carga lo ameriten.

La señora **HOFFMANN** (doña María José).- Valparaíso está colgando de San Antonio.

El señor **DÍAZ** (Presidente).- ¿Está hablando de un proyecto específico?

El señor **FERNÁNDEZ** (don Daniel).- No, estoy hablando de trazados.

Señor Presidente, lo que se pretende es darle viabilidad política al tren de carga, juntándolo, y viabilidad económica al tren de pasajeros, a través de la carga. Pero van a pasar cinco o siete años discutiendo el tema, además del trazado, por ejemplo, para saber dónde va a parar el tren de pasajeros. Mientras tanto, tenemos la carga con los niveles de congestión que conocemos en San Antonio.

El señor **DÍAZ** (Presidente).- Ese es el punto, se mezclaron dos cosas. Si uno mira el trazado del primer proyecto, que viene desde Departamental, pasa por Casablanca, se detiene en Placilla, llega a Valparaíso y tiene una hora en San Antonio, desde el punto de vista social, es una maravilla. Pero el otro proyecto no pasa por Casablanca.

También pensé lo mismo: ¿cómo metes velocidad y carga en el mismo tren? Cuando en realidad la carga es de 70 por ciento y en pasajeros 30.

El señor **URRUTIA** (don Osvaldo).- Parece que le interesó el tema, señor Presidente.

El señor **DÍAZ** (Presidente).- Por eso le dije que preguntara.

El señor **URRUTIA** (don Osvaldo).- El diseño que está haciendo EFE no está detenido, sigue corriendo.

El señor **DÍAZ** (Presidente).- Pero EFE es carga.

El señor **URRUTIA** (don Osvaldo).- Yo creo que ese va a ser el primero que se va a hacer.

El señor **FERNÁNDEZ** (don Daniel).- Evidentemente, tenemos conversaciones con el ministerio y con EFE para impulsar el tren de carga lo más que se pueda. EFE tiene un diseño y un trazado que se ve razonable, el punto es si están los recursos para hacer esas inversiones. Tal vez debiera concesionarse a privados.

El señor **DÍAZ** (Presidente).- ¿Uno paga la carga?

El señor **FERNÁNDEZ** (don Daniel).- Por eso, perfectamente, EFE podría hacerlo y cobrar peaje. Así se hizo con los caminos de Obras Públicas.

El señor **DÍAZ** (Presidente).- El problema es que si usted le cuenta a los habitantes de esta región -y todos los diputados que estamos acá somos de la región, sin

excepción- que solo va a ser un tren de carga, después de que le han metido el bichito del tren de pasajeros...

La señora **HOFFMANN** (doña María José).- Mire el proyecto de la Ruta de la Seda o el *Belt and Road*. Es una cuestión que va a cruzar el mundo y nosotros estamos discutiendo acerca de un proyecto de 50 u 80 kilómetros.

El señor **FERNÁNDEZ** (don Daniel).- Señor Presidente, usted hizo un comentario, que es bien interesante: el tema de la concesiones de Obras Públicas, que creo que es un buen ejemplo, en cierto sentido. Usted dice que no fue tan bueno para el Estado, pero el Estado, al terminar todas las concesiones que hoy están vigentes -que no falta mucho, faltan tres o cinco años, algunas se han postergados por mecanismos de ampliación-, quedará con una infraestructura por un valor de 23.000 millones de dólares. Ahí está el tema del fondo de infraestructura.

El señor **DÍAZ** (Presidente).- Debo hacer una precisión al respecto. Creo que el sistema de concesiones es bueno, pero no lo aplicaría para los hospitales y para un montón de otras cosas donde no ha funcionado. Es más, como ministro, me tocó escuchar al Presidente Lagos, durante su gobierno, cuando planteó el tema del fondo de infraestructura, que finalmente fue ley en el gobierno pasado. Creo que eso es muy bueno, lo malo es la negociación bilateral entre el concesionario y el Ministerio de Obras Públicas. Es un mecanismo opaco y ya hemos perdido aporte al fondo de infraestructura, por lo menos en cinco concesiones relevantes; pero, sin duda, el sistema de concesiones es bueno.

El señor **FERNÁNDEZ** (don Daniel).- Entiendo perfecto. Estoy de acuerdo.

El señor **URRUTIA** (don Osvaldo).- Eso hay que definirlo en un comienzo. A futuro deberán definirse las formas de modificar, por ejemplo, con el valor presente en los

futuros, me parece un buen mecanismo y nos evitamos todo lo demás.

El señor **FERNÁNDEZ** (don Daniel).- Pero en el caso de la empresa sanitaria no se hizo así. Eran del Estado, se entregaron en propiedad con el agua, salvo una. Por tanto, podrían haberse devuelto al Estado a los treinta años, ya que todos pagamos con esa tarifa el valor de esos activos. Perdón que me meta en ese sector, pero es una inquietud académica.

El señor **DÍAZ** (Presidente).- Es lo mismo que digo yo respecto de la venta de las concesiones portuarias, porque al Estado le hubiese convenido mucho más pagarle al puerto central lo que tocaba pagarle y volver a licitar.

En nombre de la comisión, les doy las gracias a los invitados por asistir y por la presentación.

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

ALEJANDRO ZAMORA RODRÍGUEZ
Redactor
Jefe Taquígrafos Comisiones