

ILUSTRACIONES

ANEXOS

ANEXO N°1

RESUMEN PRINCIPALES ANTECEDENTES TÉCNICOS CONSIDERADOS

1. Plan Alternativo de Desarrollo Para los Puertos de la Zona Central de Chile. Asaf Ashar y Paul Woodbury, abril de 2009.
2. Análisis del Proyecto de Ingeniería, Frentes de Atraque Puerto de San Antonio. Instituto INHA, 2009.
3. Análisis Vial Plan de Desarrollo Puerto San Antonio. Consultora MACRO, junio de 2009.
4. Informe 1 Estudio Estratégico Nacional de Accesibilidad y Logística Portuaria: Impactos en la Conectividad, el Uso de Suelo y en la Calidad de Vida Urbana. En ejecución abril 2010. Consultora CITRA.
5. Informe Final Panel de Expertos Portuarios convocado por el SEP, 2008.
6. Estudio “Diagnóstico del Modo de Transporte Marítimo”. Subtrans, 2008.
7. “Modernización Portuaria en Chile: Bitácora 1998 – 2005”. SEP, 2006.
8. “Sistema Portuario de Chile 2005”. Dirección de Obras Portuarias-MOP, 2005.

1. Plan Alternativo de Desarrollo Para los Puertos de la Zona Central de Chile. Asaf Ashar y Paul Woodbury, abril de 2009

Este informe contiene las conclusiones de un breve estudio de exploración de un Plan de Desarrollo Alternativo (Plan Alternativo) para sitios en los puertos de San Antonio y Valparaíso, y su comparación con los actuales planes de desarrollo (Planes Existentes), promovidos por las dos autoridades portuarias.

El estudio fue realizado por Asaf Ashar, un experto en temas marítimo portuarios con sede en Washington DC, EE.UU., y Paul Woodbury, un ingeniero de puertos con base en Wilmington, NC, EE.UU. El estudio fue preparado para San Antonio Terminal Internacional (STI).

En el informe se realiza un análisis de los siguientes aspectos:

- Predicción de tráfico y futura flota
- Los planes existentes de desarrollo de San Antonio y Valparaíso
- Plan de desarrollo alternativo
- Capacidad de los planes existentes y los alternativos
- Situación para la competencia
- Ingeniería conceptual y estimaciones de costos
- Análisis de costos

Los principales resultados de la evaluación comparativa de los planes de desarrollo existentes con los alternativos, contenidos en el informe, son los siguientes.

- **Capacidades Similares pero Diferentes Facilidades** - Los dos planes generan capacidades terminales similares, suficientes para manejar el futuro tráfico del Centro de Chile. Sin embargo hay una diferencia cualitativa crítica entre los Planes. El Plan Alternativo está mejor indicado para el manejo de naves post-Panamax más grandes, especialmente aquellas que se esperan en el largo plazo.
- **Deficiencias de los Nuevos Terminales de San Antonio y Valparaíso** – Los dos nuevos terminales, el Espigón de EPSA y el Terminal 2 de EPV, que son el núcleo del Plan Existente, están mal equipados para manejar las futuras naves post-Panamax. Ambos tienen formas extrañas y un espacio muy limitado de patio en el área costera inmediata. El tener una capacidad adecuada de patio es crítico para el manejo de naves mayores en el futuro, con un volumen de tráfico mayor por recalada. Ambos terminales son también problemáticos en términos de protección del muelle y las respectivas alta no disponibilidad de muelles. Además el Espigón de EPSA tiene una dársena con un problemático círculo de maniobra de giro y el Terminal 2 de la EPV tiene un acceso caminero problemático y sin posibilidades de desarrollar una parrilla de ferrocarril para transporte intermodal.
- **Ventajas de los Terminales del Puerto Exterior** - El Plan Alternativo, tiene como núcleo el desarrollo futuro de un nuevo Puerto Exterior en San Antonio, incluye terminales amplios, de aguas profundas y espaciosos capaces de manejar las futuras naves post-Panamax. Estos terminales tendrán excelentes accesos camineros y la posibilidad de desarrollar una gran parrilla de ferrocarril intermodal. STI existente y ampliado puede ser fácilmente incorporado con el Puerto Exterior. El Plan Alternativo también crea áreas costeras amplias, que pueden acomodar facilidades de apoyo logístico como centros de distribución, CFSs, bodegas, etc. siguiendo una creciente tendencia mundial.
- **Ampliación de los actuales terminales STI y TPS** - El desarrollo del Puerto Exterior puede tomar unos 8 años. Para el período interino el Plan Alternativo sugiere la ampliación de STI y de TPS, cada uno con un muelle, de modo que ambos se convierten en terminales de 4 muelles. La simultánea expansión de estos terminales preservará el entorno competitivo actual.

- **El Puerto Exterior podría acomodar el Tráfico de Chile Central a 2035 - 2050** – El Lay-out Mínimo del Puerto Exterior está basado en ubicar el rompeolas en el beril de -15 m. El Lay-out Máximo está basado en ubicar el rompeolas en el beril -20m. El Lay-out Máximo crea en su Fase II, 2.600m de muelle y 100 há en la Fase Construcción Full, 4.200 m de muelle y 150 hectáreas. La Fase Construcción Full podría satisfacer las necesidades de Chile Central para el año 2035 - 2050, a la espera de escenarios de crecimiento en el tráfico.
- **El Plan Alternativo tiene Costos Más Bajos en Infraestructura** - El Plan Alternativo es de \$86 millones o 21% de menor costo total y el 27% en el costo por TEU de capacidad que el Plan Existente. Los costos incluidos en la comparación son los gastos más básicos de infraestructura, los que generalmente sólo representan la mitad del costo total. Por lo tanto, el ahorro puede ser mucho mayor. Ahorros adicionales podrían generarse ya que el Plan Alternativo incluye amplios terminales, que son de mayor costo efectivo en términos tanto de capital como en costos operativos.
- **El Puerto Exterior podría acomodar Cargas No-Contenedorizadas** – El Plan Existente de desarrollo sólo está dirigido a contenedores. No hay consideraciones a futuras distribuciones de granel seco (granos), granel líquido (ácido), reefers de granel (uvas), autos, productos del bosque y del acero, etc. Más aún, ya que el Plan Existente involucra la conversión de terminales multipropósito, elimina la capacidad existente para el manejo de las cargas no contenedorizadas. El Puerto Exterior provee suficiente espacio para acomodar estas cargas ya sea en el Puerto Exterior o en las dársenas existentes.

2. Análisis del Proyecto de Ingeniería, Frentes de Atrache Puerto de San Antonio, Instituto INHA, 2009.

En este informe se realiza un análisis de los proyectos de mediano y largo plazo considerados en el Plan de Desarrollo de la Empresa Portuaria San Antonio (EPSA) y se proponen alternativas de solución a las debilidades detectadas. El estudio fue realizado por el Instituto de Hidráulica Aplicada de España (INHA) para la Empresa Portuaria San Antonio (EPSA).

En el informe se hacen varias sugerencias del proyecto Costanera Espigón y se indica que para garantizar las condiciones de agitación del nuevo sitio de atraque y de la dársena sería necesaria la construcción de un contradique y eventualmente la prolongación del molo sur en la mínima longitud posible para no interferir en las maniobras de acceso al puerto. El desarrollo completo requerirá, en cualquier caso, un estudio profundo de la seguridad de las maniobras náuticas.

En el caso del proyecto de largo plazo se desecha la solución prevista en el Plan de Desarrollo (construcción de una dársena interior y de una nueva explanada), y en su lugar, se propone una dársena exterior ganada al mar ejecutable en dos fases.

La fase 1 consistiría en la construcción de un molo de abrigo cuya geometría permite la construcción de un muelle de 1.800 m de longitud con una anchura destinada a terminal de contenedores de 450-500 m. La dársena tendría una anchura de 500 m. con una profundidad de agua de 16,0 metros lo que permitiría la operación de naves de 8.000 TEU de capacidad. La capacidad se estima entre 2,7 y 3,3 millones de TEU.

La fase 2 consistiría en la construcción de un nuevo molo de abrigo paralelo al de la fase 1 que permitiría la construcción de un nuevo muelle de 1.800 metros de longitud con una anchura de 450 metros. Con esta fase se elevaría la capacidad a 5,4 / 6,0 millones de TEU con tecnologías ya desarrolladas.

Se ha realizado un estudio de agitación de la nueva dársena, comprobándose las buenas condiciones de abrigo que ésta presenta.

Los consultores recomiendan realizar los siguientes estudios adicionales para corregir las indefiniciones detectadas en el trabajo que desarrollaron:

- Análisis de la penetración del oleaje al puerto mediante modelo a escala reducida 3D.
- Instalación de una boya direccional frente al puerto de San Antonio.
- Instalación de una estación de viento.
- Batimetría de detalle de la zona exterior al puerto.
- Análisis económico-financiero de viabilidad de la inversión.
- Disponibilidad de canteras y posible apertura de una nueva cantera
- Campañas geotécnicas.
- Ajuste de la sección tipo del dique mediante modelo a escala reducida.

3. Análisis Vial Plan de Desarrollo Puerto San Antonio. Consultora MACRO, junio 2009.

Este estudio tuvo por objetivo identificar las necesidades de infraestructura vial en el área de influencia de acceso al Puerto de San Antonio así como en su entorno inmediato, en función de las proyecciones de la demanda contempladas por su Plan de Desarrollo.

El estudio fue realizado por la consultora MACRO Ingenieros Ltda. para la Empresa Portuaria San Antonio (EPSA).

Las modelaciones realizadas en el corto y largo plazo permitieron identificar sectores con alta congestión, seleccionar y presupuestar las soluciones requeridas para mitigarlos.

Resultados principales

A nivel de diagnóstico las conclusiones principales del estudio fueron las siguientes:

1. La red vial de la ciudad presenta serias deficiencias en la estructura de su red vial, concentrando los desplazamientos vehiculares en el eje Av. Barros Luco-Av. Divina Providencia y Av. Chile, lo que requiere que se implemente urgente mejoras para resolverlas.
2. Para reducir los problemas anteriores existe una cantidad importante de información y proyectos que se implementarán en el corto plazo, mejorando sustancialmente la operación de la red vial de la ciudad de San Antonio, dentro de los que destacan: 1) Reprogramación de semáforos del eje Av. Barros Luco- Av. Divina Providencia- Av. Chile, 2) Conexión Av. Chile Ruta 78, 3) Gestión de Tránsito Ciudad de San Antonio, 4) Variante Santa Juana, de Conexión Ruta 66 con la Ruta 78.
3. Para reducir los problemas de circulación de camiones la tendencia en el diseño de la red vial de la ciudad ha sido concentrar el acceso en la Ruta 78 a través de un acceso desnivelado que lleva a los flujos vehiculares a un área preferentemente de actividades portuarias, donde no existe y se dificulta una regulación adecuada. Esto hará que en el corto plazo los problemas de accesibilidad se concentren en el sector de Primero de Enero, en la Rotonda y el acceso a La Playa.
4. En el largo plazo se producirá la expansión del Puerto de San Antonio, hacia el sector de La Playa, lo cual generará la necesidad de desarrollar

nueva infraestructura vial de acceso a dicho sector (un nuevo desnivel) y de comunicación con el sector actual.

5. De la misma manera, si bien no afectará directamente la accesibilidad al Puerto de San Antonio, en el mediano a largo plazo se harán cada vez más evidentes las deficiencias de estructura vial y la necesidad de contar con un eje alternativo a Av. Barros Luco.

Plan de seguimiento de inversiones

Se efectuó un análisis de capacidades de reserva que permitió estimar las necesidades de infraestructura en el período entre los años 2009 al 2028, generando un Plan de Seguimiento de Inversiones.

Ruta 78 con la vialidad del sector de Barrancas sea expedita como lo planteó el proyecto original, empalme directo con avenida Independencia, y no como un desvío tortuoso a través de la rotonda construida al final de la avenida Curicó.

De la misma manera, es recomendable desde ya verificar la gestión de tránsito en el eje de avenida Independencia, la cual no estaría preparada para recibir el flujo proveniente de la nueva conexión con avenida Chile. Es importante verificar la justificación de semáforos y la señalización apropiada a lo largo de este eje.

Por último, se debe aclarar que este es un plan seguimiento es referencial, que debería actualizar con una frecuencia no mayor a 5 años.

Mejoras de corto y largo plazo

A partir de la modelación y simulación de los escenarios de corto y largo plazo, se identificó los sectores conflictivos y se propuso mejoras (diseños conceptuales).

En el corto plazo, se propuso dejar la operación de Pablo Neruda con sentido único hacia el poniente, habilitando el sentido contrario por re ruteo de los flujos por Primero de Enero, José Martí, Av. La Playa, Av. O'Higgins. Como parte de esta misma operación del cruce de Primero de Enero con José Martí, habilitando los virajes a la izquierda. También en el corto plazo se propuso el rediseño del cruce de Av. Divina Providencia con el Puente Llolleo, que deberá ser validado ya que probablemente dejará de ser un cruce conflictivo una vez que entre en operación la conexión de Av. Chile con la Ruta 78.

En el largo plazo, se propuso implementar los proyectos estructurales que mejoraban las deficiencias de estructura vial, ya señaladas, y que permitían mantener la accesibilidad al sector del Puerto de San Antonio con niveles de congestión aceptables. Se incluyó la ampliación de la Av. Independencia entre Curicó y Rubén Darío, que permite acoger y distribuir flujos provenientes de las

zonas externas orientes (Santiago y otras), que ingresan desde la Autopista del Sol (Ruta 78) y los flujos provenientes del sector de Llolleo y sur de la Región, que antes ingresaban por el Puente Llolleo a la Av. Barros Luco.

Adicionalmente, en el largo plazo se propuso generar un nuevo desnivel hacia el sector de la ampliación del Puerto de San Antonio (La Playa), permitiendo distribuir los flujos entre ambas áreas sin aumentar las necesidades de mayor conexión entre ellas. Al respecto, cabe señalar que la modelación no es capaz de reflejar dicha necesidad pero claramente la conexión a través de Primero de Enero será insuficiente, siendo la implementación de la Av. Costanera la solución apropiada para el escenario en que se construye la dársena. Esta última invalida sólo la solución propuesta para la Rotonda, ya que la vialidad hacia el sector de La Playa seguirá siendo aprovechada.

4. Informe 1 Estudio Estratégico Nacional de Accesibilidad y Logística Portuaria: Impactos en la Conectividad, el Uso de Suelo y en la Calidad de Vida Urbana. Consultora CITRA, julio 2009.

Este estudio fue encargado por la Dirección de Planeamiento del Ministerio de Obras Públicas a la Consultora CITRA. Actualmente (abril de 2010), se encuentra en ejecución. Para los efectos de nuestro estudio (SOLIN) se dispuso del Informe 1, versión corregida de julio de 2009.

El objetivo general del estudio es identificar y prospectar las futuras necesidades de inversión en las vías de transporte e instalaciones logísticas requeridas en las redes que confluyen hacia las instalaciones portuarias, en función de los previsibles cambios en los volúmenes de carga, en las tecnologías a utilizar en su transporte y en las formas de gestión de las cadenas logísticas; asimismo, identificar en forma preliminar aquellos focos de conflictos y problemas que se deberán enfrentar para compatibilizar el desarrollo de las cargas y espacios portuarios con otros usos del borde costero, especialmente en aquellas áreas de responsabilidad MOP. Ello, considerando los escenarios de infraestructura portuaria y que la oferta de infraestructura y servicios portuarios seguirán expandiéndose a la par de la demanda y de acuerdo a los planes de desarrollo de cada puerto.

El propósito es proponer soluciones y proyectos específicos en los sistemas de accesos a los puertos de tal manera que las inversiones en infraestructura vial, ferroviaria y logística permitan resolver en forma eficiente y sustentable los problemas derivados del crecimiento del comercio y de la expansión portuaria, así como identificar los conflictos de uso de suelo y sugerir recomendaciones de acciones por parte de los diversos organismos del Estado en aquellos aspectos donde las soluciones son interinstitucionales.

Los productos principales del estudio requerido son los siguientes:

- Diagnóstico de la situación actual del sistema logístico-portuario
- Escenarios integrados de oferta y demanda del sistema portuario en los cuales se definan los escenarios de Comercio Exterior, incluyendo el flujo en tránsito entre terceros países, los aspectos tecnológicos de transporte y logística, las redes de transporte y escenarios de la oferta portuaria.
- Implementación del modelo general de transporte que permite simular las situaciones de equilibrio.

- Matrices de origen destino de las diferentes tipologías de carga estudiadas para cuatro cortes temporales: 2007 (año base), 2015, 2020 y 2025.
- Identificación de proyectos que resuelvan eventuales cuellos de botella y mejoramiento de la eficiencia del Sistema, formulación de los mismos a nivel de perfil de inversión y propuesta de un Plan de Inversiones MOP.
- Identificación a nivel estratégico de los aspectos y conflictos de uso de suelo, impactos ambientales que surgen de los escenarios y soluciones planteadas para el sistema logístico portuario. En general, identificar oportunidades y conflictos orientados a formular iniciativas multisectoriales.

5. Informe Final Panel de Expertos Portuarios convocado por el SEP, 2008

Este informe fue elaborado por un panel de expertos portuarios convocados por el Sistema de Empresas Públicas-SEP, integrado por las siguientes personas: Ronald Bown, Rodolfo García, Andrés Rengifo, Aldo Signorelli y Teodoro Wigodski.

En el informe se destaca la necesidad de entender al Sistema Portuario Nacional como parte de la cadena logística al servicio de un comercio exterior altamente competitivo y no sólo como una interfase modal de transporte, por parte de todos los actores involucrados, es el desafío del desarrollo sectorial en la próxima década.

Se indica que existen muchos factores que demuestran el notable incremento de productividad del sistema portuario, desde la reforma de 1997, en varios aspectos relevantes, como son:

- Tarifas competitivas intraportuarias a nivel global (Drewry 2002, actualizado CEPAL 2005).
- La mayor velocidad de transferencia de América Latina, en movimiento de contenedores (CAF, 2007).
- Los menores costos de transferencia de contenedores en el mismo mercado (Banco Mundial 2007).

Se concluye que Chile multiplicó por tres su sistema portuario, en base a un aumento de productividad, prácticamente con la misma infraestructura física de muelles, pero con gran equipamiento y desarrollo logístico en los puertos, manteniendo costos totales bajos para sus usuarios.

Las concesiones portuarias, administradas por privados, el motor de desarrollo.

Se indica que este principio de política, establecido en 1997, no sólo ha sido fundamental en los logros portuarios ya mencionados, sino que también ha generado un círculo virtuoso de desarrollo en los puertos privados del sistema nacional. Además, el elemento principal y que poco se menciona, es que al generar la competencia “por la cancha”, se establecieron niveles de tarifas y servicios transparentes para los usuarios, lo que reafirma la necesidad de continuar con esta provechosa línea de desarrollo.

En el informe se analizan los siguientes aspectos:

a) Mercado Marítimo Portuario

- Características de los puertos (públicos y privados) Dimensión territorial

b) El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y el Marco Legal.

- Eficiencia, capacidad y competitividad del sistema portuario nacional
- No discriminación y acceso a servicios
- Marco normativo laboral.
- Eficiencia de los organismos estatales
- Actividades de apoyo a la navegación (prácticos, peritos, faros, balizas, etc.)
- Gestión de crisis (preventiva y curativa)
- Planes estratégicos
- Nuevas tecnologías en la explotación de servicios portuarios
- Desarrollo armónico entre los puertos y la ciudad
- Sistema de información estadística sectorial
- Gestión del borde costero

c) Cadena Logística Marítimo Portuaria e Innovación Tecnológica

- Eficiencia de las operaciones de comercio exterior, llamadas genéricamente “aduaneras”.
- Fundamentos de logística integral.
- Consideraciones logísticas en el mercado marítimo portuario.

d) Logística Integral

- Necesidad de gestión logística
- Generación de un proyecto documental integrado
- Transporte multimodal
- Indicadores de eficiencia y calidad
- Generación del concepto de sistema portuario o Comunidad Portuaria
- Proyecto de ITS Marítimo Portuario. Los ITS, Sistemas de Transporte Inteligente, son la disciplina que aborda parte de las necesidades de la cadena logística. Por su parte, la Ventanilla Única de Comercio Electrónico es un sistema de Tecnologías de Información y Comunicaciones clásico. Hay roles públicos, privados y mixtos en los sistemas requeridos para desarrollar estas acciones.
- Evaluación económica

e) Consideraciones Logísticas en el Mercado Marítimo Portuario

- Normativa aduanera y comercial
- Procedimientos y tarifas de los servicios públicos
- Optimización logística de la infraestructura
- Vigilar permanentemente nuestros costos logísticos

f) Relaciones Laborales

A continuación se transcriben las principales conclusiones contenidas en el informe:

a) Mercado marítimo portuario

La estrategia de desarrollo del país, basada en un comercio exterior fundamentalmente exportador, requiere una cadena logística eficiente, sustentable y operando a tarifas internacionalmente competitivas, donde el sector marítimo portuario juega un rol determinante y esencial, en virtud de que:

- El flujo físico de mercaderías es creciente en una economía mundial cada vez más globalizada.
- En Chile:
 - Los montos de comercio exterior han evolucionado desde los US\$ 36.000 millones el año 2000 a los US\$ 112.000 millones de 2007.
 - El 88,6% del volumen físico de mercaderías de importación y exportación, se movilizan por vía marítima, utilizando las instalaciones portuarias y sus vías de conectividad intermodal.
 - Es limitada la disponibilidad de borde costero con zonas apropiadas para la instalación de nuevos puertos.
- Las nuevas iniciativas de operación e inversión en el ámbito portuario, demandan largos tiempos de análisis, diseño y ejecución (sobre 4 años). En consecuencia, se requiere prever los nuevos desarrollos portuarios, en una visión de largo plazo, para evitar las limitaciones a la expedita transferencia de las mercaderías.

Las concesiones portuarias al sector privado han sido exitosas, tanto en términos de transparencia, eficiencia operacional, como en tarifas bases competitivas, y recomendamos continuar con el modelo de asociación público privada en los puertos estatales. Complementariamente es necesario profundizar los niveles de competitividad de la cadena logística.

b) Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT) y el marco legal

Es necesario que el MTT propicie y supervise el eficiente y oportuno desarrollo de la industria marítima portuaria, para lo cual le corresponde hacer pleno uso de la legislación y normativa vigente, y en ese contexto:

- Asigne recursos humanos y materiales para tal efecto.
- Perfeccione la institucionalidad para administrar, facilitar e incentivar la actividad marítima portuaria.
- Cree un Programa que evolucione desde el Departamento Marítimo Portuario a un organismo descentralizado, autónomo y con patrimonio propio, similar a la Junta Aeronáutica Civil o alternativamente una Subsecretaría Marítimo Portuaria.
- Asuma y facilite la coordinación interministerial que requiere la actividad portuaria estatal y privada, tanto por exigencias nacionales como externas.
- Asuma la presidencia y el adecuado y oportuno funcionamiento de la Comisión Nacional de Uso del Borde Costero del Litoral.
- Promueva la armónica relación de los puertos con las ciudades en que están insertos, a través de las operaciones de los Consejos de Coordinación Ciudad-Puerto.
- Elabore una Ley General de Puertos que incluya materias tales como: Plan estratégico de desarrollo portuario nacional; uso y asignación del borde costero en agua y tierra; planificación territorial del desarrollo portuario; organización del Sistema Portuario nacional, y Autoridad Portuaria, entre otros.

c) Logística

La eficiencia de la cadena logística en Chile, requiere con urgencia que los organismos estatales pertinentes, así como los usuarios involucrados, se coordinen e integren los soportes tecnológicos a través de una plataforma del tipo “ventanilla única”.

- El Panel, considerando la experiencia nacional e internacional, como asimismo las recomendaciones de ONU, ha concluido que ello requiere el liderazgo de una autoridad formalmente empoderada que privilegie los objetivos del país más allá de los legítimos intereses, estándares de servicio y gestión de riesgo, de los diversos actores que participan en la cadena logística de las operaciones de comercio exterior.

Al MTT le corresponde:

- Propiciar para la industria marítima portuaria, la competencia, la eficiente asignación de recursos de acuerdo a las mejores prácticas internacionales y asegurando que los organismos estatales cuando cobren, solo recuperen los costos directos e indirectos atribuibles al servicio solicitado.
- Generar información, índices y métricas que le permitan hacer las evaluaciones del desempeño de la cadena logística y actuar con la anticipación necesaria.

d) Relaciones laborales

La evolución de la Industria portuaria, a partir de 1999 con la incorporación de tecnología en los frentes de operación, está generando una nueva realidad en las relaciones laborales en los principales puertos con servicios de línea3, lo que requiere ser considerado por el MTT y los actores involucrados, procurando actuar de manera proactiva en las condiciones de estabilidad laboral, seguridad en las faenas, la adecuada capacitación y necesarias recalificaciones, tendientes a mejorar los niveles de eficiencia, competitividad y sustentabilidad de la industria portuaria.

e) Los actores privados

En el informe se presentan tareas de acción pública y aspectos de iniciativa privada. Diversas tareas del Estado generarán incentivos adicionales a los que están en curso que movilizarán acciones y nuevas inversiones de los actores privados, logrando mayor innovación en el mercado marítimo portuario, necesaria para la competitividad del país.

Anexo: Agenda Corta

Almacenes extraportuarios, se debe eliminar la restricción artificial a su ubicación espacial.

Reconocimiento aduanero de los Freight forwarders

Landing de Cruceros Internacionales, normas no discriminatorias respecto a los requisitos a cumplir

Contenedor, Reconocer como elemento de transporte y no como mercancía

Ciudad-puerto, Incorporar tema a Comisión de Ciudad y Territorio

Reglamento Transporte Multimodal, Aprobar y publicar

Escáneres, definición de instalación debe considerar los aspectos comerciales, logísticos, competencia portuaria y aduaneros.

Comisión de Facilitación de Transporte Marítimo, Reiniciar actividades y potenciar su labor.

6. Estudio “Diagnóstico del Modo de Transporte Marítimo”, Subtrans, 2008

Este estudio fue contratado por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, a través de su Subsecretaría de Transportes a la empresa Felipe Masjuán Ingeniería E.I.R.L. (CIMA E.I.R.L.).

El objetivo básico del estudio fue enunciar posibles cuellos de botellas especialmente en áreas que son de incumbencia de organismos del estado como la planificación territorial, el aumento de la competencia, la introducción de tecnologías de la información, la promoción del modo de transporte marítimo con otros modos así como su complementariedad (multimodalidad), la relación con la ciudad, etc.

El informe contiene un diagnóstico del sector marítimo portuario de comercio exterior y nacional, y lineamientos de política marítimo – portuaria, los cuales se dividen en i) lineamientos generales del sistema marítimo portuario nacional, ii) objetivos nacionales del sistema marítimo portuario nacional y iii) proposiciones de políticas, objetivos y acciones.

Como parte del diagnóstico, en el informe se realiza un análisis de la demanda portuaria, en base al cual se señala que se requerirá contar con puertos capaces de atender el doble de la demanda en los próximos 12 años, que no sólo cuenten con el equipamiento especializado, sino que además cuenten con importantes superficies para el acopio y almacenamiento de contenedores. A nivel internacional los estándares de la industria plantean la necesidad de contar con 8 a 10 hectáreas por sitio. Bajo el enfoque de competitividad de nuestro comercio exterior, la existencia de áreas para el almacenamiento de contenedores genera ventajas en términos de reducción de costos e impactos sobre la red vial de conectividad

Se señala que no sólo se incrementará el volumen de carga contenedorizada, también lo hará el tamaño de las naves que lo movilizarán. Sus dimensiones están creciendo a nivel mundial y existe consenso que este fenómeno ya comenzó a instalarse en la industria marítima que presta servicios en nuestro país.

En lo que respecta a la capacidad de transferencia de tales muelles, esta dependerá del tipo de equipamiento con que cuenten y el nivel de ocupación óptimo que se defina. A modo de ejemplo, un sitio con equipamiento especializado para la atención de contenedores consistente en tres grúas de muelle tipo pórtico permite transferir 10,5 millones de toneladas al año 100% de ocupación y en ausencia de restricciones de áreas de respaldo.

En el informe se proyectaba que en un plazo de tres años se habría superado los niveles de ocupación recomendados, lo cual hacía necesario iniciar el proceso de aumento de capacidad no más allá del inicio del año 2009, debido a que la entrada en operación de la nueva capacidad sería en el mejor de los casos en tres años.

En definitiva, el crecimiento proyectado para los próximos doce años requerirá contar con capacidad para atender el doble de demanda actual, lo que se indica que requerirá contar con:

- Sitios más largos,
- Sitios más profundos,
- Mayores áreas de respaldo,
- Equipamiento especializado para el manejo de contenedores, y
- Mayor capacidad y conectividad terrestre, tanto ferroviaria como rodoviaria.

En las consideraciones finales del informe se plantea que el tema de fondo es cómo se organiza el sector para enfrentar de una manera sistémica la problemática relativa a cómo lograr que el país avance en su capacidad competitiva y que sus intereses comerciales sólo no se vean afectados por restricciones de capacidad, ineficiencia en los sistemas o en limitaciones espaciales para avanzar, sino que se transforme en un elemento impulsador, activador de nuestro comercio exterior.

Proposiciones de políticas, objetivos y acciones

A continuación se transcriben las proposiciones de políticas y actividades relacionadas con cada una de ellas y la esfera de influencia contenidas en el Informe:

a) Sector marítimo

Las principales actividades propuestas en el sector marítimo tienen relación con lo siguiente:

(i). Concentración de los servicios

Si bien no se encontraron evidencias de efectos negativos en el transporte de nuestro comercio exterior, se propone que por el riesgo que implica, se realicen estudios permanentes para conocer sus tendencias.

(ii). Liberalización de servicios

Se propone mantener el principio de la reciprocidad. En este marco se sugiere realizar gestiones para terminar con la reserva de carga entre Brasil y Chile, a pesar de las dificultades de implementación que tiene, y transformarlo en un concepto de cabotaje regional, sin restricciones. De esta manera se podría mejorar no sólo la conexión entre ambos países, sino que también los servicios internos, especialmente de las zonas extremas y dando una señal hacia la integración regional.

(iii). Registro Nacional de Naves

Se propone revisar y adaptar las condiciones existentes en otros registros del mundo para facilitar el uso de naves con bandera chilena en el tráfico internacional. Como contraparte se propone concordar con los sectores un Manual de Buenas Prácticas Laborales.

(iv). En el desarrollo del cabotaje se distinguen dos situaciones. Una relacionada con el sistema general y, el otro, relacionado con la conectividad a las zonas aisladas donde se hace hincapié sobre temas territoriales.

En relación al cabotaje se propone una política gradual de apertura, diferenciando medidas para el cabotaje de graneles y de carga general, conforme se indica a continuación:

- Eliminar el gravamen por el uso de naves extranjeras. Esto se funda en el hecho que los antecedentes recogidos demuestran que ello ocurre cuando no hay oferta nacional y que produce un costo innecesario,
- Permitir que empresas navieras chilenas utilicen sus naves con bandera extranjera en el cabotaje de graneles cuando se demuestre que no hay oferta suficiente,
- Eliminar el procedimiento de licitación establecidos en el inc. 2º del artículo 3º LFMM y el artículo 6º y 11 DS N º 237) y reemplazarlo por la acreditación de la no existencia de oferta,
- Actuar conforme al principio de la buena fe, permitiendo la justificación ex post, respecto a que se ha hecho el flete,
- Reducir el plazo a dos días respecto a la posibilidad de contar con fletes para cargas menores a 900 Ton. de manera de bajar costos de inventarios,
- Analizar como elemento de excepción para el cabotaje de cargas generales el valor del flete, especialmente en los tráficos hacia y desde zonas extremas

- Promover el cabotaje de turismo nacional, otorgándole a los cruceros nacionales las mismas posibilidades de ofrecer servicios como los internacionales. De esta manera se podría fomentar el turismo interno.

b) El sector portuario

- (i). Se propone revisar la condición de puerto privado de uso privado, estableciendo por defecto a todos los puertos que se emplacen en determinadas localizaciones (áreas reservadas) o se califiquen de interés público puertos de uso público.

Estandarizar exigencias de acceso, niveles de servicio no discriminación régimen de inversiones, planificación de bahías, no precariedad, etc., en los puertos nacionales, a fin de lograr la aplicación de una normativa común y de permitir el mejor aprovechamiento de instalaciones ya existentes. Esto es sin perjuicio de los derechos ya constituidos y sin limitar la participación privada en la explotación de puertos.

- (ii). En el ámbito de las inversiones, se propone perfeccionar los instrumentos que tienen las empresas estatales para orientar la participación privada, otorgándole mayor certeza a los Calendarios Referenciales de Inversiones y a los Planes Maestros,
- (iii). Promover la competencia entre puertos e interportuaria manteniendo las actuales restricciones a las integraciones horizontales y verticales establecidas en el dictamen 1045 de 1999, de la Comisión Resolutiva Central, generando los espacios a competencias de cadenas logísticas,
- (iv). Fortalecer los mecanismos de protección de usuario y rol de oficio de las empresas portuarias, para pesquisar y corregir situaciones de discriminación arbitrarias,
- (v). Desarrollar al más breve plazo los procesos de inversión privada necesarios para aumentar la capacidad de la infraestructura portuaria originados por el aumento de la demanda y a los cambios que se avecinan en el transporte marítimo. Estos proyectos requieren una antelación de plazos que van entre 4 a 5 años. En el desarrollo portuario en las zonas aisladas se propone tener presente los estándares de servicio decididos para el transporte marítimo, así como el ordenamiento territorial de la zona intervenida,
- (vi). Se sugiere ampliar a la competencia de las Empresas Portuarias Estatales a la administración de puertos y terminales menores ubicados en su área de competencia, como una manera de garantizar su conservación y desarrollo bajos conceptos comunes.

c) Desarrollo territorial

- (i). Las proposiciones que se presentan tienen relación a adecuar los instrumentos de planificación territorial para asegurar la provisión de infraestructura de conexión, la expansión futura y disminuir las externalidades con la ciudad, perfeccionando sus interrelaciones,
- (ii). También se sugiere la elaboración de una metodología que permita regular los destinos de instalaciones en desuso portuario para evitar conflictos entre la expansión portuaria y las demandas de las ciudades por preservarlas o por incorporarlas al uso urbano,
- (iii). Por otra parte se propone el diseño de una metodología destinada a compensar a las ciudades por las externalidades que le implica la existencia portuaria, de manera tal de contar con un instrumento que minimice los efectos contrarios a la existencia o expansión portuaria.

d) Borde costero

- (i). Establecer una relación vinculante entre los Planes de Ordenamiento del Borde Costero, los Planes Regionales y Comunales, así como con los Planes Maestros de los puertos, de manera tal que exista una consistencia que facilite el desarrollo portuario.
- (ii). Modificar los procedimientos de las concesiones marítimas cuyo destino final sea la construcción de puertos o terminales con el objeto de evitar las asimetrías existentes con la concesión portuaria y evitar posible competencia desleal,
- (iii). Considerar en el otorgamiento de las concesiones marítimas los contenidos de los instrumentos de planificación territorial, de manera tal que el concesionario tenga seguridad en el largo plazo respecto a su proyecto y, a su vez, que asume compromisos específicos en la materia,
- (iv). Planificar y fomentar el uso del borde costero para la instalación de puertos deportivos públicos, para el uso turístico y urbano. De esta manera se logra una relación más armoniosa con la ciudad y se utiliza de mejor manera la potencialidad del propio borde.

e) Conectividad

- (i). Se propone la elaboración de un Plan de conectividad que asegure a los puertos accesos que no vayan en detrimento de su eficiencia y capacidad competitiva,
- (ii). El establecimiento de metas específicas sobre niveles de servicio de la infraestructura de acceso.

f) Infraestructura portuaria

- (i). Se propone la actualización de normas sobre construcción, mantenimiento, conservación y reparación de infraestructura portuaria, de tal manera de distinguir entre los diferentes tipos de puertos e instalaciones y de facilitar la inspección pública. Especial interés tienen las instalaciones en zonas donde se transfieren productos peligrosos,
- (ii). Se sugiere acelerar los procesos para aumentar la actual capacidad de infraestructura portuaria, en especial en donde se estima que recalaran las naves con mayores tamaños a los actuales y otros requerimientos derivados del aumento de la demanda.

g) Controles e inspecciones

- (i). Se sugiere vincular las metodologías empleadas por los distintos servicios a un concepto común de eficiencia portuaria, elaborando manuales comunes para todos los puertos,
- (i). Además se propone avanzar en la aplicación de tecnologías que aumenten la seguridad y rendimientos.

h) Innovación

- (i). De manera transversal se proponen una serie de iniciativas destinadas a dar un impulso innovador al sector. Desde la aplicación de tecnologías de la información hasta nuevos conceptos como el Contenedor Verde o Seguro que se explicará más adelante. Si bien es cierto que muchas de estas tecnologías son desarrolladas en otros países se trata de entregarle al sector los estímulos necesarios para tener una mayor pro actividad en esta materia.

i) Seguridad

- (i). Se propone pasar a una actitud más activa, en razón a que se observan riesgos en la aplicación de normas que pueden afectar los costos de nuestro comercio exterior,
- (ii). Para ello se propone diseñar una estrategia de mediano plazo destinada a asegurar la “limpieza” de nuestros contenedores bajo una garantía de procedimientos y controles especialmente diseñados para este objeto. De esta manera se pueden reducir los costos de control en los puertos de destino, con quienes se sugiere construir alianzas. Es lo que se llama Contenedor Verde o Seguro,
- (iii). Por otra parte se propone que las tarifas relacionadas con la seguridad sean transparentadas, de tal manera de dilucidar las dudas que algunos sectores tienen al respecto y se plantea la necesidad de avanzar en la aplicación de nuevas tecnologías aprovechando la modernización de las naves.

j) Medio ambiente

- (i). Respecto al medio ambiente se plantea el objetivo de contar con un sector sustentable, basado en normas y controles destinados a minimizar los impactos y a asegurar un nivel de calidad mínimo,
- (ii). Desarrollo y aplicación de metodologías de evaluación para el desarrollo de proyectos portuarios,
- (iii). Se propone la elaboración de un Manual de Buenas Prácticas Ambientales,
- (iv). También se sugiere incorporar este tema en los futuros contratos de concesión portuaria.

k) Relaciones laborales

- (i). Se plantea una política destinada a crear un ambiente basado en la sustentabilidad social del sector y, al igual que en el tema Ambiental, se propone elaborar un Manual de Buenas Prácticas Laborales,
- (ii). También se sugiere incorporar este tema en los futuros contratos de concesión portuaria.

l) Sistema de información

- (i). Para cada uno de los aspectos tratados anteriormente se incorpora la necesidad de mantener información actualizada y la realización de análisis periódicos con la participación del sector público y privado, en seminarios, talleres, etc.

m) Propositiones sobre organización institucional

- ***La necesidad de actuar hoy***

El sector marítimo portuario cumple un rol clave en el desarrollo económico del país. Sin embargo sus deficiencias no son percibidas por la población y sus efectos en la economía son reconocidos normalmente con tardanza. Por ello es que una de las principales misiones que debe cumplir la institucionalidad del Estado es ubicar a esta actividad en el nivel que corresponde.

Chile se encuentra a medio camino respecto a los países desarrollados en relación a la incidencia de los costos logísticos en el valor final de sus productos. Pero, además, se encuentra a medio camino en relación a comenzar a percibir los problemas que estos países tienen en sus sistemas de transporte e infraestructura.

La saturación de las capacidades de sus carreteras y de vías urbanas provocada por el uso intensivo del camión, a los efectos en la calidad de vida de los ciudadanos por congestión, accidentabilidad, ruidos, mala calidad del aire, por la insuficiente utilización de la capacidad de transporte de modos como el ferroviario y el cabotaje, todo bajo un escenario de crecimiento en los volúmenes en tasas cercanas al 10%, ha ido generando un sistema donde las demandas por mayores inversiones en aumentos de capacidad han alcanzado niveles preocupantes. La experiencia internacional muestra con demasiadas evidencias que este tipo de problema debe ser enfrentado con prontitud, de manera planificada y con consensos nacionales.

- ***El instrumento y las condiciones para avanzar***

- *Planes estratégicos*

Para ello, además de contar con una organización capaz de asumir tal responsabilidad, es necesario desarrollar los instrumentos del caso que, efectivamente, provoquen un cambio que conduzca a este objetivo. En este sentido, los Planes Estratégicos cumplen un doble rol. Por un lado permiten establecer una acción ordenada bajo lineamientos que se transforman en objetivos y, éstos a su vez, en acciones distribuidas en un determinado periodo.

- *Participación y consensos*

Por otra parte permiten la realización de un proceso de elaboración y aprobación donde la participación de bastos sectores facilita los acuerdos necesarios para contar con un instrumento referencial de acuerdos y compromisos que son medibles y verificables.

- *Rendición de cuentas*

De esta manera no sólo es posible el logro de acuerdos, sino que también el de contar con herramientas que permiten evaluar el avance hacia las metas establecidas y, lo que resulta más importante, el de generar instancias donde la autoridad da cuenta pública de la evolución del sector, según una visión previamente consensuada. Esto es, por lo demás, lo que ocurre en otros sectores del país, donde las autoridades deben dar cuenta cada año sobre su funcionamiento, responder o aclarar las razones que impidieron lograr los objetivos comprometidos.

Es por ello que se propone, dentro del marco de un Plan Estratégico de Desarrollo de los Sistemas de Transporte e Infraestructura, se establezca la obligación de la máxima autoridad sectorial de dar cuenta una vez al año sobre el funcionamiento del sector, sus logros y desafíos.

- **Organización**
- *Claridad en los objetivos y definición de funciones*

Toda organización requiere, para funcionar eficientemente, que exista un marco de política, objetivos y metas por alcanzar en un periodo dado. De esta manera el conjunto y cada parte del sistema pueden orientarse adecuadamente hacia el cumplimiento de sus obligaciones. Además se requiere definir quién hace qué y cómo se resuelven los conflictos naturales de áreas donde se superponen funciones.

Actualmente, independiente de las funciones que cumplen servicios como el Ministerio de Vivienda o de Bienes Nacionales, existen otras cuya delimitación y objetivos se encuentran cruzados y que están directamente vinculadas con el sector. Las primeras se resuelven con buenas instancias de coordinación y, en el largo plazo, con la revisión de las funciones que le otorgan las Leyes. Las otras requieren de una revisión más específica ya que su origen ha sido por voluntad de la autoridad, más que por un mandato superior como ocurre con los Ministerios citados.

En el ámbito portuario existen tres instancias, dos establecidas por Ley y una por decisión de la autoridad.

La primera es el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, la segunda son las Empresas Portuarias y la tercera es el Sistema de Empresas Públicas (SEP). El Sistema Portuario Nacional en los últimos años se ha centrado en lo que las Empresas Portuarias Estatales han llevado a cabo, sin considerar la existencia de una cantidad no menor de otros puertos que cumplen un rol muy importante en el comercio exterior y en la conectividad territorial, concentrando sus esfuerzos en los procesos de licitaciones y en la administración y gestión de las empresas. Esta realidad ha generado situaciones contradictorias entre el rol que los Directorios de las Empresas creen que deben cumplir, el rol del SEP y la del propio Ministerio.

Los desafíos que tiene el país por delante requiere que las funciones de estas tres instituciones sean clarificadas más allá de sus textos, de tal manera que puedan surgir sinergias que potencien al sector. Para ello se deben diferenciar las funciones de fijación de políticas, de orientaciones, objetivos y metas, de las de ejecución y de las de control de gestión.

- *Coordinación de funciones*

Como se ha señalado anteriormente, las actividades más importantes en la dirección de sistemas logísticos, es la coordinación y el logro de consensos intersectoriales. Por tal razón se sugiere diseñar una nueva forma de llevar a cabo

la coordinación de los servicios, entendiendo que tal función está dirigida para ejercer liderazgos en el sector y no para diluir responsabilidades.

Una forma de enfrentar este desafío consiste en establecer instancias políticas de coordinación fundadas en comités técnicos permanentes que funcionarían bajo la responsabilidad de una Secretaría Técnica que operaría a tiempo completo con funcionarios que representarían a cada sector y que sería dirigida por un profesional altamente calificado, nombrado por Decreto Presidencial, con dependencia directa del Ministro de Transportes y Telecomunicaciones.

Es esta instancia la que debería ser responsable de dar cuenta al país sobre el estado en que se encuentra el desarrollo del sector.

- *Descentralización*

Desde el punto de vista de la descentralización de funciones, un paso importante sería la de constituir Autoridades Portuarias Regionales que velaran por el desarrollo del sistema en sus respectivas regiones. Su misión principal sería la de velar por la aplicación de las políticas sectoriales, resolver conflictos entre los usuarios y los servicios públicos, influir en una relación armónica entre la ciudad y el puerto, además de promover las inversiones públicas relacionadas con la actividad.

A su vez se debería resolver la relación de puertos y terminales estatales que hoy no cuentan con una institucionalidad para su administración, gestión y desarrollo. Para ello se propone que sean las actuales Empresas Portuarias Estatales las que asuman esta responsabilidad, para lo cual deberán aplicar los mismos conceptos e instrumentos de la Ley N° 19.542 les permite, separando eso sí, los que son sus ingresos propios producto de su gestión, con los que provinieran de aportes estatales como resultado del cumplimiento de un rol social para el caso que administren puertos menores.

- *Supervigilancia y control de concesiones:*

Se propone el establecimiento de una instancia de control o auditoría independiente, a través de una agencia que vele por el cumplimiento de la adecuada supervigilancia de los contratos de concesión y los servicios que se prestan en los puertos públicos. Esta puede ser concebida como un control de segundo nivel dado que actualmente ese control corresponde a las Empresas Portuarias. Fundamental resulta la uniformidad de criterios para la fiscalización y aplicación de los contratos de concesión. Se plantea la independencia de esta agencia y publicidad de su gestión.

7. “Modernización Portuaria en Chile: Bitácora 1998 – 2005”. SEP, 2006.

Esta es una publicación del Sistema de Empresas públicas (SEP) de septiembre de 2006. En ella se da cuenta en detalle de lo que significó la transformación de servicios públicos regionales en sociedades anónimas, esto es, su génesis, los distintos modelos de licitación, la aplicación de éstos, los efectos producidos por la incorporación de capital privado, la transformación tecnológica, el impacto en el plano laboral, etc.

A continuación se resumen los principales efectos de la modernización portuaria relativos al gobierno corporativo, tecnología y gestión y en el plano laboral, señalados en dicho informe.

a) La modernización del Gobierno Corporativo

En el articulado de la Ley 19.542, se incluyó un párrafo relacionado en particular con la administración y organización del Directorio y los ejecutivos. En ese contexto, especial relevancia tienen los artículos N° 24 al 40, dado que reglamentan su composición y designación, los requisitos para ser director¹, las inhabilidades para desempeñar el cargo de Director², la responsabilidad, atribuciones, funciones, obligaciones y prohibiciones³ de los directores; en este caso es notoria la homologación de las obligaciones con aquellas que tienen Directores de empresas privadas, pues les es aplicable el artículo 42 de la Ley de

¹ Entre los que destacan la profesionalización de los Directorios al hacer exigible que los nominados estén en posesión de un **título profesional universitario** o haber desempeñado, por un período no inferior a tres años, continuos o discontinuos, un cargo ejecutivo superior en empresas públicas o privadas, el **poseer antecedentes comerciales y tributarios intachables** (predicar con el ejemplo) exigiendo así mismo el no haber sido condenado por delito que merezca pena aflictiva o de inhabilitación perpetua para desempeñar cargos u oficios públicos, ni haber sido declarado fallido o haber sido administrador o representante legal de personas fallidas, condenadas por delitos de quiebra culpable o fraudulenta y demás establecidos en los artículos 203 y 204 de la Ley de Quiebras.

² Destacando claramente el interés por contar con Directores que puedan dedicar sus mejores esfuerzos y tiempo a la tarea confiada y evitando eventuales conflictos de interés. El artículo 27 señala que: “...Son inhábiles para desempeñar el cargo de Director: a) Los Ministros de Estado, Subsecretarios, Senadores, Diputados, Intendentes, Gobernadores, Secretarios Regionales Ministeriales, Alcaldes, Concejales, los miembros de los Consejos Regionales y de los Consejos de Desarrollo Comunal y los Jefes de Servicios Públicos; b) Las personas que desempeñen los cargos de Presidente, Vicepresidente, Secretario General o Tesorero en las directivas centrales, regionales, provinciales, distritales o comunales de los partidos políticos, y de las organizaciones gremiales y sindicales; c) Los candidatos a alcalde, concejal o a parlamentario por la zona donde opera la empresa, desde la declaración de las candidaturas y hasta seis meses después de la respectiva elección; d) Las personas que sean acusadas por delito que merezca pena aflictiva o de inhabilitación perpetua para desempeñar cargos u oficios públicos, las que sean declaradas fallidas o se desempeñen como administrador o representante de personas fallidas, que sean acusadas de quiebra culpable o fraudulenta y demás establecidos en los artículos 203 y 204 de la Ley de Quiebras. Esta inhabilidad cesará desde que sea decretado el sobreseimiento o absolución, por sentencia firme, y e) Las personas que por sí, sus cónyuges, sus parientes hasta el tercer grado de consanguinidad y segundo de afinidad, ambos inclusive, o por personas que estén ligadas a ellas por vínculos de adopción, o a través de personas jurídicas en que tengan control de su administración, o en las que posean o adquieran a cualquier título intereses superiores al 10% del capital en empresas navieras o portuarias, agencias de naves, sociedades concesionarias o en las empresas que se encuentren ubicadas dentro de los recintos portuarios”.

³ Los directores deberán emplear en el ejercicio de sus funciones el cuidado y diligencia que los hombres emplean ordinariamente en sus propios negocios y responderán solidariamente de los perjuicios causados a la empresa por sus actuaciones dolosas o culpables.

A los directores de las empresas les será aplicable el artículo 42 de la ley No. 18.046, sobre Sociedades Anónimas.

Sociedades Anónimas. Las Empresas mismas están sometidas a la fiscalización de Superintendencia de Valores y Seguros y deben en consecuencia cumplir con toda la normativa aplicable a las sociedades anónimas, como por ejemplo publicar sus respectivas Fichas Estadísticas Codificadas Uniformes (FECU).

b) Los efectos de la modernización del sector portuario en tecnología y gestión

Sistemas de explotación portuaria: Multioperador y Monooperador

Las licitaciones han instaurado un sistema monooperador, en que la movilización de la carga en el terminal es realizada por una única empresa de muellaje, en reemplazo del sistema multioperador en el que distintas empresas de muellaje pueden prestar sus servicios en un mismo terminal.

La reforma portuaria introducida con la promulgación de la Ley N° 19.542, descentralizó el funcionamiento empresarial del sector portuario estatal como una manera no sólo de abordar los problemas generales del sector como eran la falta de competencia, desincentivo a la inversión, tarifas, etc., sino que también para dar cuenta del nuevo rol⁴ que deben cumplir los puertos, permitiendo allegar recursos para modernizar el uso y explotación de la infraestructura. Desde este punto de vista, el proceso de concesionamiento de frentes de atraque que ha permitido asegurar la incorporación de nuevas tecnologías y que ha abierto un espacio relevante para la competencia, ha sido exitoso.

El pasar de un sistema multioperador a uno monooperador, fue generador de valor, permitiendo al mismo tiempo bajar las tarifas, subir la calidad del servicio y mejorar la rentabilidad de la infraestructura entregada en concesión.

Una característica adicional del diseño de concesiones portuarias en nuestro país es que se estableció un conjunto de incentivos para mejorar los estándares de velocidad de transferencia (tiempo de servicio) y tiempo de espera (por falta de sitio). Estos estándares pudieran quedar obsoletos a medida que aumentan los requerimientos de los usuarios y progresa la tecnología, por ello se pensó que estos actúen de manera contingente, reflejándose esto en penalidades por lentitud en la atención y por congestión en los terminales, las que debieran llevar al concesionario a realizar inversiones cuando surjan estos problemas.

La existencia de frentes monooperados se esperaba que generara una mayor tensión competitiva que redundaría en mejorar los niveles de calidad de servicio. Y esto se convirtió en una característica muy distintiva del modelo chileno, pues la

⁴ La existencia de empresas portuarias estatales no sólo significa que el Estado haya decidido no abandonar la propiedad, sino que además que haya decidido jugar un rol activo en el funcionamiento del sector, tanto desde el punto de vista económico como social, especialmente en lo referente a la creación de climas adecuados para la atracción de inversión privada, para el desarrollo de un nuevo clima laboral y para lograr una mayor inserción de los puertos en el desarrollo regional o local.

congestión se ha ido resolviendo justamente a través de los incentivos que genera la competencia y la certeza que tiene el operador de un terminal concesionado para invertir en mejoras tecnológicas, que le permitan mejorar nítidamente su calidad de servicio.

Los terminales concesionados han realizado por ejemplo importantes inversiones en grúas, y equipamiento portuario con tecnología de punta, como tracto camiones y nuevas grúas Reachstacker e incluso RTG, lo que se inscribe en el marco de delineados planes de inversión estratégicos para diversos periodos de la concesión, y que buscan reforzar su condición de líderes en el movimiento de carga contenedorizada.

Sin perjuicio de ello, las inversiones han estado fuertemente orientadas a elevar el rendimiento por medio de una activa política de capacitación y mejoramiento de la gestión con nuevas herramientas informáticas.

El cuadro siguiente muestra las velocidades de transferencia en los terminales multioperados en comparación con aquellos entregados en concesión:

Velocidad de Transferencia				
	2002	2003	2004	2005
Multioperado	115,9	117,4	115,0	108,2
Concesionario	259,4	269,6	313,3	314,1

Fuente: Elaboración propia Dirección de Empresas Portuarias - SEP

Instalaciones

Los terminales concesionados cuentan con una infraestructura tal, que le permite prestar servicios de excelencia para todos sus clientes. Recibir carga en contenedores y fraccionada y por ende está preparado para atender los diferentes requerimientos y servicios que tales tipos de carga pueden eventualmente requerir. Además se cuenta con andenes de conexión REEFER, donde se conectan los contenedores refrigerados para mantener la cadena de frío de las cargas y así llegar a destino en excelentes condiciones.

Para el manejo de la carga fraccionada, se cuenta con instalaciones especialmente preparadas de prestar los servicios de almacenaje cubierto, consolidación y desconsolidación de carga.

Tanto la autoridad portuaria como los operadores han realizado importantes esfuerzos para mejorar los accesos a los terminales, donde destaca la existencia de GATES o accesos de alta eficiencia, donde se controla el tráfico de carga hacia y desde el interior de los Terminales, además del control de acceso y egreso de

personas⁵. Lo que resulta de suma importancia para el funcionamiento de la empresa ya sea tanto desde el punto de vista operativo como de seguridad.

Seguridad

La seguridad es un concepto que cruza transversalmente al sistema portuario. Los pasajeros (en el caso de las naves de cruceros) y la carga están en el centro de la actividad y, en consecuencia, se ha estructurado un sistema de seguridad que, complementado con el adecuado tratamiento operacional, permite ofrecer a los usuarios (clientes) altos estándares de seguridad, tanto para personas como a sus cargas. Ello, avalado por un servicio de vigilancia de excelencia, estrictos controles de acceso a los Terminales y, especialmente, a las áreas operacionales, además de sistemas computacionales de última generación, que permiten el control en tiempo real de las cargas que entran, permanecen o egresan de los terminales.

Las empresas portuarias y sus operadores, unidos en estrecho vínculo con importadores y exportadores han construido una infraestructura de hardware y software de apoyo logístico que permite manejar la información en tiempo real, condición que a su vez da la posibilidad de mantener informados en tiempo real a los usuarios y/o clientes respecto de todas las actividades operacionales que se realizan dentro del Terminal.

Equipos

Particularmente los terminales entregados en concesión, pero también algunos de los multioperados (aunque en menor grado) han alcanzado estándares internacionales en cuanto a su productividad, pudiendo recibir prácticamente cualquiera de las naves porta contenedores que prestan servicio entre Sudamérica y los demás países del mundo.

⁵ Todos los puertos y terminales pertenecientes al sistema portuario estatal cuentan con la certificación del Código ISPS, lo que indica que cumplen con los más altos estándares de seguridad a nivel mundial.

En los cuadros siguientes, y a modo de ejemplo, se muestra el listado de equipos con los que contaban las Empresas Portuarias Valparaíso y San Antonio en fecha anterior al proceso de modernización y los equipos con los que se prestan los servicios portuarios a la fecha (2005):

Valparaíso 1994

EQUIPO	MARCA	CAPACIDAD	ALCANCE	ENERGÍA PROPULSIÓN	AÑO PUESTA EN SERVICIO	UBICACIÓN SITIO	DOTACIÓN
Grúa de Muelle Eléctrica	M.A.N.	5 TON	18 m	380 V-CA	1966		5
	Stother and Pitt	5 TON	18 m	380 V-CA	1972		4
Grúas Móviles de Patio	Grove	113,5 TON		D-H	1977		1
Grúa Portacontenedores	Taylor TEC 950 L	429,4 TON		D	1992		1

Valparaíso 2005

EQUIPO	MARCA	CAPACIDAD	ALCANCE	ENERGÍA PROPULSIÓN	AÑO PUESTA EN SERVICIO	UBICACIÓN SITIO	DOTACIÓN	PROPIETARIO
Grúa	GANTRY	50 TON	39 m			1-2-3	2	TPS
	HITACHI	36 TON	34,4 m			4	1	TPS
	MANN	5 TON	15 m			8	2	EPV
	GOTTWALD	100 TON	50 m			móvil	1	TPS
	DEMAG	50 TON	38 m			móvil	1	AGUNSA
	REACH Staker					móvil	8	PRIVADA
	TOP LIFTER					móvil	7	1 EPV
	RTG	48 TON				móvil	2	TPS

San Antonio 1994

EQUIPO	MARCA	CAPACIDAD	ALCANCE	ENERGÍA PROPULSIÓN	AÑO PUESTA EN SERVICIO	UBICACIÓN SITIO	DOTACIÓN
Grúa de Muelle Eléctrica	Elyma	7,5 TON	22 m	380 V - CA	1973	4	2
	Elyma	6,0 TON	22 m	380 V - CA	1972	5	2
	Appleavage	5,0 TON	18 m	380 V - CA	1976	4-5-6-7	6
Grúa Portacontenedores	Hyster	28,0 TON	48" d		1981		1

San Antonio 2005

EQUIPO	MARCA	CAPACIDAD	ALCANCE	ENERGÍA PROPULSIÓN	AÑO PUESTA EN SERVICIO	UBICACIÓN SITIO	DOTACIÓN	PROPIETARIO
Grúa	Gantry (Panamax)	40 TON	28 m		2000	Molo Sur	2	STI
	Gantry (Post Panamax)	60 TON	34 m		2002		2	STI
	RTG	30 TON	12 m		2000		2	STI
	Reaschstacker	8 TON	15 m		2000 - 2004		10	STI
	Móvil Gottwald 300E	100 TON	50 m		2001 - 2005	Espigón	2	AGUNSA
	Level Luffing	28 TON	42 m		2001	Norte	1	PANUL
	Planta Mecanizada Appleavage	15 TON	15 m		1959		1	PANUL

c) Los efectos de la modernización del sector portuario estatal en el ámbito laboral portuario

La transformación de EMPORCHI

Los Trabajadores de la empresa pública EMPORCHI fueron traspasados minoritariamente a las nuevas empresas sucesoras de la Empresa en extinción, dado que principalmente se acogieron a una jubilación anticipada y a un plan de retiro voluntario, lo que permitió generar un mínimo impacto social negativo en este sector de trabajadores.

De 1.707 trabajadores de EMPORCHI al 31/12/97, 758 jubilaron durante el año 1998, 503 se acogieron al Plan de Retiro Voluntario y 446 continuaron en las nuevas empresas públicas sucesoras. En el caso de Valparaíso de 629 trabajadores, 281 jubilaron, 208 se acogieron a retiro y 140 continuaron. En San Antonio de 260 trabajadores, 125 jubilaron, 41 se acogieron a retiro y 94 continuaron.

El caso de los trabajadores marítimo portuarios

El gobierno desarrolló un Plan de Protección Social a trabajadores desplazados por los procesos de modernización portuaria, que básicamente consistía en entregar una pensión mínima a trabajadores que por su edad no podrían volver a insertarse en la realidad laboral y a los trabajadores de mediana edad un proceso de capacitación como microempresarios con un capital de trabajo, que les permitiera insertarse en otras realidades laborales.

En este contexto, el Gobierno se preocupó particularmente de aquellos que en el “andar” del proceso resultaron más vulnerables, es así como se apoyó el retiro del sector a 1000 trabajadores de todos los puertos del país que, contando como requisito preferente, con a lo menos 55 años de edad y 15 años en la actividad portuaria se vieron favorecidos con pensiones de gracia de conformidad a la Ley 18.056, equivalente a 2 ingresos mínimos mensuales. Los pensionados antes indicados fueron, además, favorecidos con la entrega de credenciales de salud FONASA, a fin de poder gozar de atención médica gratuita para ellos y sus familias.

Por otra parte, el Gobierno se ha preocupado de desarrollar y generar nuevas alternativas laborales para los trabajadores de los Puertos de Iquique, Antofagasta, San Antonio, Valparaíso y Talcahuano, específicamente a través programas de fomento a la Microempresa que favorecieron a más de un millar trabajadores portuarios.

El nuevo paradigma del trabajador portuario

El nuevo paradigma tiene dos tipos de trabajadores que pueden cumplir eficientemente las labores portuarias:

El trabajador portuario permanente, que esta contratado indefinidamente por las empresas de estiba o concesionarios de puertos, con un alto nivel de preparación técnica, especialmente en áreas de control digital y dominio de maquinas y herramientas, con una altísima preparación en seguridad y logística de las faenas portuarias. Estos niveles de capacitación sólo se pueden lograr con una inversión por parte de la empresa, que la realizará con quienes tenga un vinculo permanente, esto también genera un equilibrio en las compensaciones con el trabajo, ya que los empresarios no quisieran perder la inversión en estos recursos humanos. Finalmente esta relación mas equilibrada permite que los trabajadores adquieran un sentido de pertenencia a la empresa que aumente su productividad

El trabajador eventual real. La industria portuaria necesita, por sus características de temporalidad contar con un parte de la mano de obra de características eventuales o con alguna preparación específica , pero que no se constituya en trabajadores que hacen de esta eventualidad su principal fuente de ingresos, ya que esto lleva a una permanente inestabilidad social. Por lo tanto se debe generar un trabajador eventual, sobre todo que realice principalmente alguna actividad independiente que le permita acceder a la oferta de trabajo temporal, que no solo le signifique un ingreso complementario, sino que le permita acceder a beneficios adicionales de seguridad social y salud, que para los trabajadores independientes son altamente requeridos.

La construcción de esta nueva realidad social significa dejar atrás, para todos los sectores, modelos con mucha validación histórica, pero que no dan cuenta de la nueva realidad y que para muchos administradores de empresa de estiba es cómodo contar con una fuente de mano de obra disponible en la puerta del puerto en forma permanente, pero que el avance de la modernización de los puertos entendida como una zona de transferencia logística, permite plantear que las externalidades negativas del antiguo paradigma son mucho mayores que los beneficios.

8. Sistema portuario de Chile 2005. Dirección de Obras Portuarias, MOP, 2005

Esta es una publicación del Ministerio de Obras Públicas de mayo de 2005. Contiene información del proceso de modernización portuaria, del proceso de concesiones y del sistema de puertos comerciales del país, exponiendo las principales características de los puertos de uso público y privado que existen en el país. Fue preparada por un grupo de profesionales de la Dirección de Obras Portuarias del Ministerio de Obras Públicas.

A continuación se realiza un breve resumen de los antecedentes contenidos en esta publicación relacionados con el proceso de modernización portuaria y el proceso de concesiones.

El proceso de modernización portuaria en Chile

En el informe se señala que el Estado de Chile ha buscado mejorar los niveles de eficiencia y eficacia del Sector Portuario Estatal, generando distintos procesos de modernización portuaria, los cuales tienen dos hitos relevantes: la aplicación de la ley 18.042 del año 1981, que elimina la exclusividad de EMPORCHI para realizar el movimiento de las cargas entre el gancho de la grúa y el almacenaje, y la ley 19.542 del año 1997 que crea 10 Empresas Portuarias Autónomas, elimina a la EMPORCHI y sienta las bases para la integración de capital privado en inversiones portuarias.

- Primeras medidas de modernización portuaria, periodo 1960 – 1980

Como respuesta a la necesidad de modernización del Estado evidenciada en los años 60, el Poder Ejecutivo comenzó un proceso reestructurador de la administración pública, creando una serie de empresas autónomas del Estado, entre las cuales se encontraba la Empresa Portuaria de Chile ("EMPORCHI"), dependiente del Ministerio de Obras Públicas. La cual se regía por el D.F.L 290 de 1960 y cuyas labores consistían en explotar, administrar y conservar los 10 puertos comerciales de uso público que poseía el Estado, actuar como Autoridad Portuaria Nacional, realizar en forma exclusiva la transferencia, porteo, recepción y almacenaje de cargas, y fijar las tarifas de éstas por medio de Decretos Supremos.

- Cambios introducidos por la modernización portuaria del año 1981

El año 1981, se publicaron las Leyes 18.011, 18.032 y 18.042, las cuales pusieron término al monopolio laboral de los trabajadores portuarios, permitiendo la entrada de cualquier chileno a las faenas portuarias, propiciando el libre acceso de las empresas estibadoras a la movilización íntegra de las cargas desde el barco a los lugares de acopio, terminando con el monopolio que tenía EMPORCHI

sobre las faenas realizadas entre el gancho de la grúa y el almacén. La ley 18.042 contemplaba también la posibilidad de que, a través de un sistema de remates, una empresa adquiriera el control de un sitio de atraque por un período de tiempo, disposición que finalmente nunca se aplicó.

No obstante ello, con la aprobación de esta ley, se sentó la base de un nuevo sistema portuario, el sistema multioperador, en el cual los servicios de estiba, desestiba, transferencia de carga desde el buque al muelle, porteo y almacenaje pueden ser realizados por una variedad de operadores privados, los cuales tienen la libertad de seleccionar a sus trabajadores y organizar libremente la totalidad de sus faenas, a excepción del almacenaje. A partir del año 1986, la Dirección Nacional de Aduanas, permitió la habilitación de almacenes extraportuarios.

El proceso de concesiones

El proceso de concesiones de terminales portuarios chilenos se inició a mediados del año 1999 con la licitación de los principales terminales de la zona central de Chile: puertos de San Vicente, San Antonio y Valparaíso. Posteriormente, a mediados del año 2000, se concesionó un terminal en el puerto de Iquique y el mismo año se concesionó el Puerto de Antofagasta. Finalmente, a mediados del 2004 se adjudicó la concesión del Puerto de Arica.

En el proceso de licitación el Estado buscó generar una competencia ex ante por los terminales portuarios ofrecidos, en base a una tarifa ofertada sobre un mínimo predefinido y un pago al Estado. Finalmente se dirimió en función de éste último, dado que todas las ofertas aplicaron la tarifa mínima propuesta.

Las ofertas ganadoras fueron las siguientes:

Tabla 1. Ofertas Ganadoras de Licitaciones Portuarias

PUERTO (terminal)	ÍNDICE TARIFARIO US\$/Ton.	CANON ANUAL US\$	PAGO UP FRONT¹ US\$	PAGO ADICIONAL US\$	CONCESION
Valparaíso					
Frente N°1	7,29	5.700.000	10.000.000	90.600.000	TPS
Terminal Pasajeros		150.000	600.000	0	VTP
San Antonio					
Molo Sur	7,05	7.619.232	10.000.000	121.252.062	STI
Terminal Norte	2,72	246.598	1.000.000	8.369.123	Puerto Panul
San Vicente	6,62	5.500.000	6.000.000	47.057.000	SVTI
Iquique	9,50	2.330.000	0	2.000.000	ITI
Antofagasta		3.365.000	1.000.000	198.114	ATI
Arica	8,00	1.300.000	4.000.000	3.200.000	CPA
Totales		26.210.830	32.600.000	272.676.299	

Fuente: Sistema de Empresas Públicas

ANEXO N° 2

RESUMEN ANTECEDENTES LEGALES CONSIDERADOS

1. Ley n° 19.542 sobre Modernización del Sistema Portuario Estatal, año 1997
2. Contrato de concesión frente de atraque Molo Sur San Antonio, año 1999.
3. Decreto Supremo n° 70, año 2008, Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones: Crea Comisión Asesora en Materias Marítimas y Portuarias
4. Decreto Supremo n° 475, año 1994, Ministerio de Defensa Nacional: Establece Política Nacional de Uso del Borde Costero del Litoral de la República y crea Comisión Nacional que Indica.

1. Principales disposiciones de la ley N° 19.542 de diciembre de 1997 que moderniza el Sistema Portuario Estatal

ARTICULO 1.- Créanse diez empresas portuarias del Estado: Arica, Iquique, Antofagasta, Coquimbo, Valparaíso, San Antonio, Talcahuano-San Vicente, Puerto Montt, Chacabuco y Austral.

ARTICULO 2.- Las empresas portuarias son personas jurídicas de derecho público, constituyen una empresa del Estado con patrimonio propio, de duración indefinida y se relacionarán con el Gobierno por intermedio del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

ARTICULO 4.- Las empresas tendrán como objeto la administración, explotación, desarrollo y conservación de los puertos y terminales, así como de los bienes que posean a cualquier título. Podrán efectuar todo tipo de estudios, proyectos y ejecución de obras de construcción, ampliación, mejoramiento, conservación, reparación y dragado en los puertos y terminales. Asimismo podrán prestar servicios a terceros relacionados con su objeto

ARTICULO 5.- La prestación de los servicios de estiba, desestiba, transferencia de la carga desde el puerto a la nave y viceversa, y el porteo en los recintos portuarios, deberá ser realizada por particulares. Las labores de almacenamiento y acopio, podrán ser realizadas con la participación de éstas o por particulares. No obstante, las empresas estarán facultadas para prestar por sí mismas, y sólo cuando éstos no estén interesados en realizar tales funciones, los servicios de transferencia y porteo.

ARTICULO 7.- Las empresas podrán realizar su objeto directamente o a través de terceros. En este último caso, lo harán por medio del otorgamiento de concesiones portuarias, la celebración de contratos de arrendamiento o mediante la constitución de sociedades anónimas. Durante la vigencia de la concesión, los

derechos del concesionario sólo podrán afectarse o limitarse en la forma y condiciones que se hayan establecido en las bases respectivas.

ARTICULO 8.- Las empresas portuarias deberán realizar directamente las funciones que a continuación se indican:

1. La fijación de tarifas por los servicios que presten y por el uso de los bienes que exploten directamente.
2. La coordinación de la operación de los agentes y servicios públicos que intervengan o deban intervenir en el interior de los recintos portuarios.
3. La formulación del "plan maestro" y del "calendario referencial de inversiones" de los puertos y terminales que administren.
4. En general, la elaboración y supervisión del cumplimiento de la reglamentación necesaria para el funcionamiento de los puertos y terminales que administren.

ARTICULO 13.- En cada empresas existirá un "plan maestro" y un "calendario referencial de inversiones" para cada puerto y terminales de su competencia, los cuales serán públicos y deberán ser aprobados y mantenerse actualizados por los respectivos directorios. Los particulares podrán solicitar de la respectiva empresa la modificación de un "plan maestro" o la incorporación de proyectos al "calendario referencial de inversiones". El directorio deberá acoger o rechazar, en forma fundada, la solicitud. Lo dispuesto en este artículo no afectará el derecho de los concesionarios a realizar inversiones en su concesión y a explotarla en conformidad a los términos de su otorgamiento.

ARTICULO 14.- Las empresas podrán dar en arrendamiento u otorgar concesiones portuarias de sus bienes hasta por treinta años.

Tratándose de frentes de atraque, la participación de terceros sólo se efectuará a través de concesiones portuarias. Para que proceda otorgarlas, en los puertos o terminales estatales de la Región deberá existir otro frente de atraque capaz de atender la nave de diseño de aquel frente objeto de la concesión portuaria; de lo contrario, el directorio deberá contar con un informe de la Comisión Preventiva Central.

ARTICULO 19.- La construcción y desarrollo de nuevos frentes de atraque deberá realizarse mediante concesiones portuarias, licitadas públicamente. En caso de no haber interesados, o que las ofertas no se adecuen a las bases, las empresas podrán emprender tales inversiones con recursos propios.

Si un particular solicitare anticipar la ejecución de un proyecto del "calendario referencial de inversiones", la empresa deberá llevar a cabo la licitación pública en el plazo de ciento ochenta días contados desde la solicitud, a menos que el directorio la rechace fundadamente.

ARTICULO 24.- La administración de la empresa la ejercerá un Directorio, cuyos miembros serán designados por acuerdo del Consejo de la Corporación de Fomento de la Producción o de algún Comité al que dicho Consejo haya delegado esta función. El Consejo o el Comité designará, además, a uno de los directores como Presidente del Directorio. El directorio, además, estará integrado por un representante de los trabajadores.

ARTICULO 31.- Corresponderá al directorio la administración y representación de la empresa con las más amplias y absolutas facultades.

ARTICULO 43.- Las empresas quedarán sujetas a la fiscalización de la Superintendencia de Valores y Seguros.

ARTICULO 46.- Los trabajadores de las empresas se registrarán exclusivamente por las disposiciones del Código del Trabajo, sus normas complementarias y por las de esta ley.

ARTICULO 50.- Al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones le corresponderá:

1. Proponer acciones conjuntas entre organismos públicos y privados destinadas a potenciar la eficiencia, capacidad y competitividad del sistema portuario nacional, así como su desarrollo comercial
2. Proponer planes estratégicos del sistema portuario estatal, velando por el mejoramiento de sus niveles de eficiencia y competitividad;
3. Incentivar, apoyar y promover la introducción de nuevas tecnologías en la explotación de los servicios portuarios;
4. Procurar un desarrollo armónico entre los puertos y la ciudad, cuidando en especial el entorno urbano, las vías de acceso y el medio ambiente. Para estos efectos, se creará una instancia de coordinación a nivel de región, denominada Consejo de Coordinación Ciudad-Puerto.
5. Promover, desarrollar y mantener un sistema de información estadística relacionada con el sector portuario, a disposición de los agentes públicos y privados.

ARTICULO 51.- El reglamento de licitaciones propenderá a fijar condiciones estables para los procesos de licitación, que propicien la libre competencia y que otorguen garantías de equidad para los concesionarios de los puertos estatales entre sí y entre éstos y los puertos privados.

2. Principales disposiciones Contrato de Concesión Frente de Atraque Molo Sur San Antonio, año 1999.

ARTICULO 2

Plazo de la concesión 20 años

Extensión. El Concesionario tendrá la opción de extender el plazo por un período de 10 años si (i) completa la ejecución, antes del comienzo del décimo noveno (19) Año Contractual, del proyecto de construcción que se establece en Anexo VII de las Bases de Licitación, en conformidad con las condiciones y términos establecidas en los Anexos VII y IX de las Bases de Licitación y (ii) declara su intención de prorrogar el Plazo antes del comienzo del décimo noveno (19°) Año Contractual.

ARTICULO 6: Sección 6.8. Obligaciones de Servicio.

(c) Para cualquier nave que reciba servicios de Transferencia de Carga en el Frente de Atraque, el Tiempo de Ocupación de dicha nave no excederá el Tiempo de Ocupación Máximo de esa nave, calculado de acuerdo con la fórmula establecida en Anexo C. En el evento que cualquier nave lo exceda, el Concesionario pagará una multa.

(f) El Tiempo de Espera para cualquier nave que vaya a ser atendida en el Frente de Atraque no deberá exceder de seis (6) horas. En caso de excederlo el concesionario pagará multa.

Sección 6.31. Inversiones Obligatorias.

El Concesionario deberá llevar a cabo el proyecto de construcción descrito en el Anexo VIII de las Bases de Licitación de acuerdo a los términos de tal Anexo y del Anexo IX de las Bases de Licitación.

ARTICULO 7

Sección 7.6. Otros Frentes de Atraque del Puerto; Competencia.

a) Las tarifas mínimas establecidas por EMPORT por almacenamiento o depósito comercial y uso de muelle a la nave y a la carga del frente de atraque Espigón, no deberán ser fijadas en niveles tales que constituyan una competencia desleal y, hasta aquella de las fechas siguientes que se cumpla primero (i) el quinto aniversario de la Fecha de Entrega, o (ii) si EMPORT otorga una concesión respecto al Espigón, la fecha en que EMPORT entregare en concesión el Espigón, las tarifas (x) en el caso de almacenamiento o depósito comercial no podrán ser

menores que (A), (B); e (y) en el caso de uso de muelle a la nave y a la carga, respectivamente, no será en ningún caso menor que (A), o (B).

(b) Desde el sexto mes contado desde la Fecha de Entrega y hasta aquella de las fechas siguientes que se cumpla primero (i) el quinto aniversario de la Fecha de Entrega, o (ii) si EMPORT otorga una concesión respecto al Espigón, la fecha en que EMPORT entregare en concesión ese frente de atraque, las tarifas que cobrará EMPORT a los usuarios por concepto de uso del Puerto serán U.S. \$0,30 por TRG (Tonelaje de Registro Grueso). De ahí en adelante, EMPORT fijará sus tarifas por concepto de uso de Puerto basándose en (i) el nivel de protección que proporciona a cada frente de atraque, incluido el Frente de Atraque, el molo del Puerto, (ii) el costo de provisión del servicio de uso de Puerto, y (iii) el nivel de congestión que presente cada frente de atraque.

c) EMPORT se obliga a que el único factor económico de adjudicación que se utilizará para adjudicar la licitación, en el caso que EMPORT, antes del décimo aniversario de la Fecha de Firma, otorgue una concesión con respecto a cualquier otro frente de atraque del Puerto, será la cantidad de dinero ofertado.

d) Excepto como explícitamente se establece en esta Sección 7.6, lo anterior en ningún caso limitará el derecho de EMPORT a otorgar una concesión respecto de cualquier otro frente de atraque del Puerto en los términos que considere apropiados.

ARTICULO 8 Sección 8.2. Reserva de Derechos.

d) a licitar y/o otorgar el derecho a operar otros frentes de atraque del Puerto.

ARTICULO 11 Tarifas

TMC: Tarifa a la Carga por Uso de Muelle;

TMN: Tarifa a la Nave por Uso de Muelle;

TTF: Tarifa de Transferencia de Carga Fraccionada;

TTC: Tarifa de Transferencia de Contenedores, tarifa en US\$ por TEU.

(d) Las Tarifas Básicas en todos los casos, serán registradas especificando en forma separada las Tarifas Básicas para TTF, TTC, TMC, y TMN y se deberán registrar Tarifas apartes con respecto a cada Servicio sujeto a Tarifas Máximas.

(e) El Concesionario estará facultado para convenir con los Usuarios el pago de premios por un servicio expedito de Transferencia de Carga prestado en el Frente

de Atraque ("Servicios de Pronto Despacho"), estableciéndose que si el Tiempo de Ocupación de dicha nave es igual o mayor al que habría resultado si sus cargas hubieran sido transferidas a las velocidades de transferencia promedio indicadas en el Anexo III de las Bases de Licitación, no le será permitido cobrar tales premios. En todo caso, tales premios deberán ser establecidos en base a criterios objetivos y no discriminatorios.

(f) Sujeto a las Secciones 11.2 (b) y 11.3, el Concesionario podrá registrar diferentes niveles de Tarifas para todos o cualquiera de los Servicios incluyendo Servicios sujetos a Tarifas Máximas, basándose en criterios objetivos y no discriminatorios. Adicionalmente, el Concesionario podrá otorgar descuentos sobre las Tarifas (exceptuándose los casos TMN y TMC) basado en criterios objetivos y no discriminatorios, incluyendo, sin limitación, volúmenes garantizados, tipo de nave, tipo de carga, pronto pago y factores similares.

ARTICULO 12. PROYECTOS DE INVERSION; TITULO DE ACTIVOS FIJOS

Sección 12.1. Proyectos de Inversión. (a) En cualquier momento, y cada cierto tiempo, durante el Plazo el Concesionario podrá implementar uno o más proyectos de inversión para construir, instalar, adquirir o arrendar Aportes de Bienes Muebles o para reparar, mejorar o ampliar el Frente de Atraque ("Proyectos de Inversión").

...Nada se establece en términos de ampliaciones de plazo de concesión debido a inversiones propuestas que apruebe EPSA y ejecute el concesionario.

ARTICULO 18: FUERZA MAYOR; DESTRUCCION DEL FRENTE DE ATRAQUE

Sección 18.4. Extensión del Plazo; Término. Si ocurre un Evento de Fuerza Mayor que haga imposible el cumplimiento de una de las Partes de sus obligaciones, en conformidad con este Contrato, las Partes acordarán un Ajuste Equitativo del Plazo, y éste será extendido según tal Ajuste Equitativo.

ARTICULO 21

Sección 21.1. Modificación por Escrito. Para ser obligatoria, cualquier modificación que se haga bajo este Contrato, se debe efectuar por escritura pública firmada por un Representante Autorizado de ambas Partes. No serán necesarias formalidades adicionales para modificar este Contrato.

3. Decreto Supremo N° 70, año 2008, Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, crea Comisión Asesora del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

Las disposiciones que establece este decreto son las siguientes:

Artículo primero: Créase una Comisión Asesora del Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, en materias marítimas y portuarias, en adelante la Comisión Asesora, cuyos objetivos, composición, organización y funciones se especifican en los artículos siguientes.

Artículo segundo: La Comisión Asesora tendrá por objeto principal proponer al Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, una política portuaria que propenda a una eficiente ordenación y prestación de los diversos elementos que componen dichas actividades, abarcando al sector portuario público y privado. Asesorará en este contexto en la formulación de planes, proyectos y programas en el ámbito portuario Nacional.

Artículo tercero: La Comisión Asesora estará formada por:

1. Un representante del Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, quien la presidirá.
2. Un representante de la Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante
3. Un representante del Ministerio de Hacienda.
4. Un representante del Ministerio de Obras Públicas.
5. Un representante del Ministerio de Economía.
6. Un representante del SEP (Sistema de Empresas Públicas).
7. Un representante del Ministerio de Defensa Nacional, Subsecretaría de Marina.

Artículo cuarto: La Comisión sesionará cuando la convoque su presidente por propia iniciativa, cuando la convoque el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, o a petición de dos o más de sus miembros. En las reuniones de la Comisión, participarán, los miembros de la Comisión, el Secretario Ejecutivo, en carácter de invitado permanente y personas a las que invite la Comisión.

Artículo quinto: Las funciones de la Comisión Asesora serán:

- a) Prestar asesoría, proponiendo al Ministro de Transportes y Telecomunicaciones planes, proyectos y programas en materia marítima y/o portuaria.
- b) Proponer un plan de inversiones en infraestructura para el desarrollo portuario, teniendo en cuenta los escenarios futuros de crecimiento y sustentabilidad del comercio exterior chileno.

- c) Prestar asesoría proponiendo planes de inversión y de incentivo para la introducción de nuevas tecnologías en la explotación de los servicios portuarios.
- d) Proponer cambios de legislación y reglamentos, así como las normas técnicas que sean necesarias.
- e) Proponer medidas tendientes a procurar un desarrollo armónico entre los puertos y las ciudades.
- f) Prestar asesoría internacional respecto a las políticas y programas en materias portuarias y marítimas.
- g) Sugerir las labores de capacitación de profesionales y técnicos en materias portuarias y de transporte marítimo.
- h) Prestar asesoría, proponiendo acciones conjuntas con otros organismos, públicos y /o privados, destinadas a potenciar la eficiencia, capacidad y competitividad del sistema marítimo portuario.
- i) Informar anualmente al Ministro de Transportes y Telecomunicaciones de los resultados de la Comisión.
- j) Las demás funciones de asesoría que le encomiende el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones.

Artículo sexto: La comisión contará con un Secretario Ejecutivo que corresponderá al Jefe del Departamento Marítimo de la Subsecretaría de Transportes.

Artículo séptimo: El Secretario Ejecutivo actuará como soporte técnico de la Comisión y tendrá las siguientes funciones:

- a) Convocar las reuniones de la Comisión por instrucciones de su Presidente.
- b) Preparar y distribuir la Agenda y el acta correspondiente a cada reunión.
- c) Encargarse de la preparación de los documentos de base necesarios para informar a la Comisión.
- d) Solicitar y distribuir minutas de los temas tratados por la Comisión.
- e) Desempeñar las otras funciones que la Comisión le encomiende.

4. Decreto Supremo N° 475, año 1994, Ministerio de Defensa Nacional. Política Nacional de Uso del Borde Costero.

La Política Nacional de Uso del Borde Costero del Litoral del República (PNUBC), promulgada mediante el Decreto Supremo N° 475 del año 1994, abrió para Chile una nueva etapa en la planificación y gestión de sus espacios costeros y marítimos, mediante orientaciones generales para la gestión de esta vital porción del territorio nacional. Asimismo creó una instancia de toma de decisiones que integra a los múltiples actores, públicos y privados, que intervienen en la zona costera.

Objetivos específicos de la PNUBC

- Determinar los diferentes potenciales del litoral y sus posibles usos en la dirección del desarrollo del país.
- Identificar los planes y proyectos de los distintos organismos del Estado, que afecten al Borde Costero.
- Procurar la compatibilización de todos los usos posibles del Borde Costero, en las distintas áreas y zonas, promoviendo su desarrollo armónico, integral y equilibrado, maximizando su racional utilización, precaviendo posibles requerimientos futuros y tomando en cuenta la realidad actual del uso del mismo.
- Posibilitar la realización de inversiones, el desarrollo de proyectos públicos y privados, bajo reglas predeterminadas, que permitan su concreción.
- Proponer los usos preferentes del Borde Costero, los que se determinarán teniendo en consideración factores geográficos, naturales, recursos existentes, planes de desarrollo, centros poblados próximos o aledaños, y definiciones de usos ya establecidos por organismos competentes. Esta proposición deberá elaborarse a partir de los siguientes usos relevantes:
 - Puertos y otras instalaciones portuarias de similar naturaleza.
 - Industrias de construcción y reparación de naves.
 - Regularización de asentamientos humanos y caletas de pescadores artesanales existentes.
 - Áreas de uso público para fines de recreación o esparcimiento de la población.
 - Actividades industriales, económicas y de desarrollo, tales como el turismo, la pesca, la acuicultura, la industria pesquera o la minería.

Comisión Nacional de Uso del Borde Costero (CNUBC)

En el artículo 2º del DS 475, se creó la Comisión Nacional del Uso del Borde Costero (CNUBC), y las Comisiones Regionales de Uso del Borde Costero (CRUBC), donde se establece el orden metodológico inicial para llevar a cabo esta política, empleando cuatro instrumentos básicos: Macrozonificación, sistema de información de gestión costera, sistema de seguimiento y planes de gestión.

La función principal de la Comisión es proponer al Presidente de la República acciones que impulsen la Política de Uso del Borde Costero. Para estos efectos, se entenderá por “Borde Costero del Litoral”, aquella franja del territorio que comprende los terrenos de playa fiscales situados en el litoral, la playa, las bahías, golfos, estrechos y canales interiores, y el mar territorial de la República, que se encuentran sujetos al control, fiscalización y supervigilancia del Ministerio de Defensa Nacional, Subsecretaría de Marina.

Serán funciones de esta Comisión las siguientes:

- a) Proponer una zonificación de los diversos espacios que conforman el Borde Costero del Litoral de la República, teniendo en consideración los lineamientos básicos contenidos en la zonificación preliminar elaborada por el Ministerio de Defensa Nacional, Subsecretaría de Marina.
- b) Elaborar un informe para la evaluación, al menos cada dos años, de la implementación de la Política Nacional del Uso del Borde Costero del Litoral de la República, y proponer los ajustes que correspondan.
- c) Formular proposiciones, sugerencias y opiniones a las autoridades encargadas de estudiar y aprobar los diversos Planes Comunales e Intercomunales, a fin de que exista coherencia en el uso del borde costero del litoral.
- d) Proponer soluciones a las discrepancias que se susciten respecto del mejor uso del borde costero del litoral, que la autoridad competente someta a su consideración.
- e) Recoger los estudios que los diversos órganos de la Administración del Estado realicen sobre el uso del borde costero del litoral; y Formular recomendaciones, dentro del ámbito de su competencia, a los órganos de la Administración del Estado.

La Comisión está integrada por:

- Ministro de Defensa Nacional, quien la preside
- Un representante de la Subsecretaría de Marina.
- Un representante de la Subsecretaría de Desarrollo Regional y Adm.
- Un representante de la Subsecretaría de Pesca.
- Un representante del Ministerio de Planificación.
- Un representante del Ministerio de Obras Públicas.
- Un representante del Ministerio de Vivienda, Urbanismo.
- Un representante del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones.
- Un representante del Ministerio de Bienes Nacionales.
- Un representante de la Armada de Chile
- Un representante del Servicio Nacional de Turismo.
- Un representante de la Comisión Nacional de Medio Ambiente.

Zonificación del Borde Costero

La Política, estableció usos generales de los espacios costeros, a partir del cual, las regiones, bajo el concepto de descentralización de la administración, desarrollan su Zonificación del Borde Costero, es decir, un proceso de ordenamiento territorial que incorpora la expresión espacial de las políticas económicas, social, cultural y ambiental, basándose en la administración sustentable de los recursos, dado que el espacio costero, es un recurso frágil, escaso y finito.

Fuente: Presentación Subsecretaría de Marina: Extracto de la Normativa sobre Administración del Borde Costero para Municipalidades en el Litoral.

ANEXO N°3

CONDICIONES ACTUALES DE LA INFRAESTRUCTURA Y EQUIPAMIENTO DE LOS TERMINALES DE CONTENEDORES CONCESIONADOS

Puerto de Valparaíso

Terminal TPS: Terminal Pacífico Sur S A

a) Instalaciones Actuales

Terminal de Contenedores. Dispone de dos líneas de atraque: la principal con una longitud total de muelles de 628 metros, tiene tres sitios, 1, 2 y 3 con profundidades de 12,4 metros. Actualmente se trabaja en obtener profundidades de 14,5 metros. La línea de frente secundaria tiene dos sitios: 4 y 5, con una profundidad de 10,4 metros y una longitud total de 337 metros.

El Terminal es operado bajo la modalidad monooperador por TPS (Terminal Pacífico Sur) Ultramar (Familia Von Appen).

Frente de sitios de atraque: 965 m.

Área de patio y terrenos de respaldo: 16 ha, de las cuales 14 ha están destinadas a patio de contenedores.

Es frecuente que en el Terminal Uno, especializado en la atención de contenedores, se maneje la atención de los cruceros.

b) Equipamiento

Se cuenta para labores de pósito con un equipo fijo compuesto por cinco grúas Gantry: dos para atención de naves Panamax y tres para naves Post Panamax; todas con capacidades de 60 ton y alcances de 39 m las primeras y 50 m las últimas, y un equipo móvil para contenedores que cuenta con 12 grúas de patio, RTG de 7+1 de ancho y 5+1 de alto y una grúa marca Gotwald con capacidad de 100 ton y 50 metros de alcance. Para labores de patio se cuenta con varios equipos de los tipos Reach Stackers y Top Lifters.

Los muelles 4 y 5 atienden de preferencia reefers graneleras y no, naves porta contenedores. El sitio 4 cuenta con una grúa Hitachi de 36 ton de capacidad y 34 m de alcance.

Puerto de San Antonio

Terminal STI: San Antonio Terminal Internacional S. A.

a) Instalaciones Actuales

Terminal Molo Sur: dispone de una línea de atraque de 769 m, con tres sitios: 1,2 y 3 y un área de respaldo de 31 ha.

Lo opera bajo la modalidad mono-operador, STI: San Antonio Terminal Internacional S.A. de Sudamericana, (Grupo Claro).

La profundidad actual del sitio 1 es de: 15 m, (una ampliación reciente que hizo STI en 2007, aumentó a 15 m la profundidad del sitio).

La profundidad de los sitios 2 y 3, es de 12 m.

Cuenta con acceso ferroviario y un moderno sistema de puerta con 8 carriles y un pequeño CFS.

b) Equipamiento

Cuenta con seis grúas de pórtico, Gantry. Cuatro de ellas, post panamax, dos llegaron en Noviembre de 2009. El sistema operativo del patio es un mixto de apiladoras de alcance y de grúas RTG de 4+1 en alto, y pórticos portacontenedores sobre ruedas de goma (RTG).

Atiende el 90% de los contenedores del puerto. También atiende granel: el líquido lo baja por cañerías y los granos directamente con equipo de maniobra del buque a los camiones.