

SISTEMA DE EMPRESAS SEP

INFORME DEL PANEL DE EXPERTOS PORTUARIOS

Integrantes

Ronald Bown

Rodolfo García

Andrés Rengifo

Aldo Signorelli

Teodoro Wigodski

Asesor Legal: Paulina Soriano

Secretario: Eric Petri

Santiago, 15 de Enero de 2008

RESUMEN EJECUTIVO

Mercado Marítimo Portuario

La estrategia 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.

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 marítimo 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 Programa¹ 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.

¹ Programa: dicese de una asignación presupuestaria especial, incluida en la Ley de Presupuesto del año respectivo.

- 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.

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 ONU², 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.

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

² ONU: Recommendation N° 33 on Establishing a Single Window.

³ Se refiere a los servicios que recalcan de manera periódica en el puerto.

a mejorar los niveles de eficiencia, competitividad y sustentabilidad de la industria portuaria.

Los Actores Privados

En este 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.

Informe Panel Portuario
Tabla de Contenidos

Introducción	2
Las Concesiones Portuarias, administradas por privados, el motor de desarrollo.	2
El comercio exterior y la logística asociada.....	3
Mercado Marítimo Portuario.....	5
Preliminar	5
Características de los puertos (públicos y privados):.....	6
Dimensión territorial	6
El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y el Marco Legal	8
Eficiencia, capacidad y competitividad del sistema portuario nacional..	8
Marco legal vigente:	8
Cadena Logística Marítimo Portuaria e Innovación Tecnológica	18
Eficiencia de las operaciones de Comercio Exterior:.....	18
Logística Integral	21
Necesidad de gestión logística.....	21
Generación de un proyecto documental integrado.....	21
Transporte multimodal.....	23
Indicadores de eficiencia y calidad.....	23
Generación del concepto de sistema portuario o Comunidad Portuaria ...	24
Proyecto de ITS Marítimo Portuario	24
Evaluación Económica	26
Consideraciones Logísticas en el Mercado Marítimo Portuario.....	27
Normativa Aduanera y Comercial	27
Procedimientos y tarifas de los servicios públicos	28
Optimización logística de la infraestructura.....	29
Vigilar permanentemente nuestros costos logísticos.	30
Relaciones Laborales	31
ANEXOS	32
Agenda Corta	32
Comercio Exterior de Chile 2000 – 2007 en millones de US\$	32
INDUSTRIA DE CRUCEROS.....	33
Cabotaje marítimo e informe de la Asociación Nacional de Armadores	47
Benchmarking de costos de faros y balizas	50
Benchmarking de costos portuarios promedio.....	51
Proyectos de Accesos a los Puertos Chilenos.....	52
Panel de Expertos en Materias Portuarias	54
Acta de la Reunión #1.....	54
Acta de la Reunión #2.....	58
Acta de la Reunión # 3.....	59
Acta de la Reunión # 4.....	62
Acta de la Reunión # 5.....	66
Acta de la Reunión # 6.....	70
Acta de la Reunión # 7.....	74
Listado de Invitados a Sesiones del Panel	76
Foro Web del Panel Portuario	78

Introducción

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

En efecto, 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 puede concluir 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.

Este tremendo éxito de la década pasada, que es reconocido por toda la comunidad portuaria internacional (UNCTAD, ValenciaPort, CAF 2007), es difícil de igualar hacia el futuro sin una visión de Estado compartida por grandes sectores de nuestra sociedad y en específico guiada por los órganos de gobierno que deben hacerse cargo de la primera afirmación de esta introducción. Lo que pareciera evidente para quienes son parte de la comunidad marítimo portuaria nacional, pero que significa en la práctica desarrollar nuevos estadios de coordinación y/o poner al servicio de esta causa las agendas sectoriales, institucionales o corporativas, con el objetivo declarado de estos lineamientos de política: el principal objetivo marítimo portuario de Chile es seguir disminuyendo los costos de la cadena logística del comercio exterior, de una manera sostenida y sustentable.

Las Concesiones Portuarias, administradas por privados, el motor de desarrollo.

Este principio de política, establecido en 1997, no solo 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.

Si bien no le corresponde a este Panel pronunciarse sobre este tema, si resulta relevante señalar la necesidad de mantener en observación la conducta

del mercado portuario y naviero, y en general las cadenas de la industria con el objeto de conservar o aumentar la competitividad de nuestro comercio exterior.

Es evidente que las economías de escala y de ámbito que generan las concesiones monopradoras han sido un elemento clave en los destacados logros conseguidos: Si bien algunos “*stakeholders*” insisten en que es el Estado el llamado a invertir en infraestructura portuaria, para luego ponerla al servicio de los privados, se ha demostrado ser una opción socialmente regresiva. Al menos en lo que dice relación con aquellas inversiones de gran magnitud.

El Estado es capaz de evitar asignar recursos a infraestructura portuaria, lo que ha sido probado en esta década, cuando los privados han estado interesados en invertir en infraestructura mayor, generando niveles adecuados de servicios, con tarifas básicas reguladas y, además, devolviendo al Estado lo construido al final del período de concesión, retribuyéndoles éste su valor residual.

Por otra parte, manteniendo normas claras y estables en el tiempo, imprescindibles para dar confiabilidad a inversiones de largo plazo, se hace necesario propiciar modelos de negocios que permitan profundizar los niveles de competitividad sustentable, analizando caso a caso la real necesidad de establecer resguardos de integración vertical y horizontal, y de manera permanente y clara estándares de servicio adecuados, que den garantía de un trato no discriminatorio ni arbitrario.

En ese contexto, la oportunidad en los llamados a licitación resulta relevante, ya que las iniciativas de operación e inversión en el ámbito portuario, requieren largos tiempos de análisis, diseño y ejecución (sobre 4 años).

Siendo la competitividad de nuestra cadena logística un elemento fundamental para el éxito de nuestro comercio exterior, el Panel recomienda establecer herramientas de medición de competitividad objetivas, previamente consensuadas entre los distintos actores.

El comercio exterior y la logística asociada

El crecimiento vertiginoso del comercio exterior de Chile, con expectativas de tasas sostenidas de aumento en la próxima década, es un desafío no solo para la provisión de infraestructura, sino que para toda la cadena logística asociada.

El flujo físico de mercaderías es creciente en una economía globalizada. Los volúmenes de comercio exterior chileno han pasado de US\$ 36.301,6 millones en 2000 a US\$ 112.134,7 millones en 2007; aumento que también se expresa físicamente, pasando de 25 millones de toneladas transferidas por los puertos públicos el 2002, a prácticamente 32 millones el 2006, es decir un incremento de 28 % en un quinquenio. El volumen total de comercio exterior chileno, pasó de 73.965.167 toneladas en 2004, a 84.467.669 de toneladas en 2006.

Es una realidad que más del 88,6 % del comercio internacional se transfiere vía marítima y una serie de productos emblemáticos para nuestro país, como los cátodos de cobre, celulosa y toda la producción hortofrutícola, están en un franco e irreversible proceso de contenedorización, lo que aumentará la necesidad de mejorar e incrementar nuestros terminales portuarios especializados en este tipo de carga.

Pero la competitividad no aumentará solamente por la vía de la provisión de infraestructura adecuada, sino por la búsqueda de estadios superiores de coordinación logística consecuentes con los procesos de transferencia de cada tipo de carga. Este esfuerzo institucional, tecnológico, sectorial, corporativo y nacional, tiene un serio escollo en “no tener dueño”, es decir, ser una tarea de todos y de nadie a la vez, por lo cual es mucho más complejo de llevar a cabo, y por lo tanto, exige de los actores relevantes un esfuerzo estratégico de coordinación transversal y la existencia de una autoridad formalmente empoderada que coordine esta tarea..

En este sentido, el desarrollar el Sistema Portuario Nacional, no pasa solo por el esfuerzo que realicen los actores directamente relacionados, ya sean empresas portuarias, operadores o la autoridad sectorial, sino que producto del esfuerzo que estos organismos, más una larga lista de actores económicos, logren concordar respecto de tareas, procedimientos y procesos tecnológicos, que permitan a Chile mejorar su posición relativa global en desarrollo logístico (32 del mundo según Banco Mundial).

Mercado Marítimo Portuario

Marco conceptual: Para efectos de este estudio y sólo por razones de tiempo se entenderá por “Sistema Portuario Nacional” el conjunto de puertos marítimos, actividades y servicios en ellos, ubicados en el territorio nacional, que han accedido a la actividad mediante el sistema de concesiones marítimas de la Subsecretaría de Marina y aquellos explotados directamente por las Empresas Portuarias Estatales o por los concesionarios de éstas. En cuanto al ámbito de acción, se relaciona y analiza desde la perspectiva de las actuales atribuciones del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y de las empresas portuarias creadas por la Ley 19.542.

Preliminar

La estrategia desarrollo del país basada en el comercio exterior, con objeto de asegurar la competitividad del sector marítimo portuaria en el largo plazo, requiere de una eficiente cadena logística en que los puertos y el transporte marítimo, son actores económicos fundamentales:

- El flujo físico de mercaderías es creciente en una economía globalizada. Los volúmenes de comercio exterior chileno han pasado de US\$ 36.301,6 millones en 2000 a US\$ 112.135 millones en 2007.
- En Chile el 88,6% de las mercaderías de importación y exportación, se movilizan por vía marítima utilizando instalaciones portuarias y sus vías de conectividad intermodal.
- Es limitada la disponibilidad de borde costero con zonas apropiadas para la instalación de puertos.
- Las concesiones portuarias al sector privado han sido exitosas en términos de transparencia, eficiencia operacional y tarifas bases competitivas y es necesario propiciar modelos de negocios, que permitan profundizar los niveles de competitividad sustentable.
- Las iniciativas de operación e inversión en el ámbito portuario, requieren largos tiempos de análisis, diseño y ejecución (sobre 4 años). Así lo ha demostrado la evolución reciente de la industria portuaria estatal (concesiones)
- Un obstáculo para abordar una reforma portuaria lo constituye la falta de visión sistémica. En nuestro país, si bien hubo un intento de regulación del sistema, dichos esfuerzos no se plasmaron en la legislación y continuidad del tratamiento integral. En el Mensaje del Presidente de la República al Congreso Nacional con ocasión del envío del proyecto de Ley que Modernizó el Sector Portuario Estatal el año 1991, se comprometió el pronto ingreso a trámite de la Ley General de Puertos. Así lo urgente, pospuso a lo importante: Tampoco ha existido en nuestro país una concepción vinculada a cadenas logísticas de los puertos que permita hacer más eficiente el sistema global y capitalizar los importantes avances logrados en las

actuales operaciones portuarias. El notable desarrollo en diversos aspectos del Sistema de Puertos Públicos, pone en evidencia la desarmonía con los otros componentes del sistema portuario nacional en diversos ámbitos. También se advierten algunos aspectos relativos a actores intervinientes que dificultan o entranan el desarrollo de la actividad.

El crecimiento de nuestro comercio exterior, la aspiración de transformar a nuestro país en potencia agroalimentaria, sumado al auge de las exportaciones mineras, constituyen importantes antecedentes que hacen necesario reimpulsar la reforma portuaria nacional que, se estima, quedó inconclusa en la década del noventa.

El sistema portuario nacional se compone desde el punto de vista de su propiedad y oferta en: a) puertos públicos de uso público b) puertos privados de uso público y c) puertos privados de uso privado. En Chile existen 10 empresas portuarias estatales y 23 puertos privados.

Actualmente de las 10 empresas portuarias del Estado, el sector privado participa en 6 como concesionarios monooperadores de frentes de atraque. En las restantes lo hacen a través de la movilización de cargas en el sistema multioperador desde año 1981.

Características de los puertos (públicos y privados):

Dimensión territorial

Los puertos se emplazan en el borde costero, el que constituye un bien nacional de uso público o activos de las empresas portuarias (cuyo capital es 100% estatal). La actividad portuaria para desarrollarse requiere de un territorio, que debe contar con condiciones y aptitudes para su emplazamiento, tanto físicas como jurídicas y administrativas (planes reguladores). Adicionalmente y en particular los puertos emplazados en urbes poseen restricciones de expansión.

Las condiciones físicas de la infraestructura portuaria (Frentes de atraque y áreas de respaldo) condicionan los tipos de carga, por otra parte, la profundidad de cada sitio, determina los tipos de nave que puede atender eficientemente.

La operación de un puerto afecta su entorno, situación que se ve fuertemente agudizada cuando la ciudad empieza a rodearlos. La actividad portuaria requiere la construcción de caminos, en su defecto recarga las vías de acceso existentes, lo que podría generar externalidades negativas tanto viales como ambientales.

También como es el caso de algunos puertos en que existen varios frentes de atraques o terminales con diversos operadores, la acción de uno puede generar impactos en el otro o en áreas comunes como vías de circulación, canales de acceso, etc.

Prestan servicios portuarios.

Conforme a nuestra normativa constitucional, el artículo 19 N° 21 garantiza el derecho a desarrollar cualquier actividad económica que no sea contraria a la moral, al orden público o a la seguridad nacional, **respetando las normas legales que la regulen**. La actividad económica portuaria es una actividad económica regulada por la Ley.

A la actividad económica portuaria en puertos privados (uso público y privado) se accede y se regula mediante una Concesión marítima otorgada **directamente** por la Subsecretaría de Marina. El puerto decide si será de uso público o uso privado. (Prestando servicio sólo a sus cargas o abierta a terceros). Por su parte la actividad económica portuaria en los Puertos de propiedad estatal es de uso público (Ley 19.542). Los concesionarios realizan su actividad mediante concesión licitada públicamente y también son de uso público por disposición legal (19.542), vale decir, tanto sus instalaciones y servicios están disponibles a quién los solicite, debiendo prestar servicios ininterrumpidos. Los que a su vez, están sometidos a rigurosos estándares, tales como: velocidades de transferencias mínimas, tiempos de espera, publicidad de tarifas y condiciones de la prestación de los mismos contenidos en manuales de servicios aprobados por las Empresas Portuarias estatales, en condiciones no discriminatorias.

Otra característica de la industria es que los servicios portuarios vinculados a la transferencia de la carga la realizan “trabajadores portuarios”, que poseen –en la actualidad- un tratamiento especial dentro de nuestra normativa laboral.

Finalmente es menester consignar que los servicios portuarios están sujetos a control y reglamentación de diversos organismos fiscalizadores (Directemar, SAG, Aduanas, etc.), normativas que en algunos casos se superponen, descoordinan, o existen vacíos. A lo que se agregan nuevas exigencias del ámbito internacional, en materias medioambientales, “*security*”, sanitarias, aduaneras, etc.

El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y el Marco Legal

Ámbito de acción:

El ámbito de acción, planteado en este documento se relaciona y analiza desde la perspectiva de las actuales atribuciones del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y de las empresas portuarias creadas por la Ley 19.542. Lo que lo limita en gran medida al marco posible de intervención a los puertos de uso público del sector estatal. En la parte de las propuestas se incluyen iniciativas tanto en el corto como mediano plazo y esbozos y criterios básicos para abordar una Ley General de Puertos que complemente la normativa existente, de manera de abordar la temática de una manera sistémica.

Eficiencia, capacidad y competitividad del sistema portuario nacional.

Marco legal vigente:

Corresponde al MTT: 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. (Fuente: Ley 19.542).

Actividad a realizar y cautelar: a) Eficiencia del sistema portuario nacional, b) capacidad del sistema portuario nacional, c) Competencia del sistema portuario nacional. d) No discriminación y acceso servicios e) Marco Normativo Laboral. f) Eficiencia de los Organismos estatales, g) Actividades de apoyo a la navegación (prácticos, peritos, faros, balizas, etc.), y h) Gestión de crisis (preventiva y curativa).

Eficiente asignación recursos escasos:

En tal sentido se propone:

- Que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones oriente las inversiones portuarias en su relación con las inversiones en infraestructura de transporte.
- Se incorpore a los puertos en políticas y desarrollos de infraestructura. A cargo del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
- Se regulen los usos de los bordes costeros y su planificación, determinando las áreas e instalaciones de uso público (Materia de regulación y cambio normativo mediante una Ley General de Puertos). (LGDP).
- Que el MTT asuma la presidencia en la Comisión de Borde Costero.
- Se determinen las áreas costeras reservadas y se proceda a una asignación competitiva de las mismas. Materia de regulación y cambio normativo mediante una Ley General de Puertos. (LGDP)

a) Competencia:

La actividad portuaria posee riesgos de posición dominante, no todos los puertos son alternativas de otro, por condiciones físicas de localización y distancia, de equipamiento y posibilidad de acceso a los servicios portuarios (uso privado). Situación que se ve agravada por la escasez de bahías aptas para la actividad. Tanto las empresas navieras, los grandes productores de bienes exportables (fruta, madera) como los importadores relevantes y embarcadores, dependen en forma decisiva de la operación portuaria, lo que genera fuertes incentivos a participar en esa operación a fin de asegurar eficiencia y reducir así el costo total de la cadena de transporte. Una característica de los puertos privados chilenos es su integración vertical con empresas exportadoras, importadoras y navieras.

Marco legal vigente: Ley 19.542:

- Rol normativo del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones
Reglamento de licitaciones que dicte ese Ministerio 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.** (artículo 51).
- Las empresas portuarias en el ejercicio de sus funciones, cuando éstas presten servicios o exploten frentes de atraque no podrán celebrar o ejecutar hechos, actos o contratos que **afecten la libre competencia.** (Artículo 21).
- Rol del Directorio de las empresas portuarias estatales: En el cumplimiento de sus funciones, el directorio deberá, especialmente, entre otras: **Promover la competencia en el interior de los puertos.** (artículo 31).

Esta es una materia con regulación especial sólo relativa a los puertos públicos, en la que se contempla un sistema obligatorio de consultas preventivas al Tribunal de Defensa de la Libre Competencia. Las posibles conductas infraccionales de otros puertos quedan adscritas al sistema y legislación común de libre competencia.

En tal sentido se propone:

Generar áreas costeras reservadas, asignadas competitivamente y adscritas a un régimen de uso público, e incluir consulta obligatoria para algunos casos de facilidad esencial. Materia de regulación y cambio normativo mediante una Ley General de Puertos. (LGDP). Responsable MTT y Ministerio de Economía.

b) No discriminación y acceso en materia de servicios portuarios.

De manera específica este tema sólo está normado para los puertos públicos.

Fuentes generales:

- Ley 19.542: Que otorga carácter de uso público de los servicios e infraestructura de los puertos, y obliga a la publicidad de las tarifas, los servicios prestados a entidades públicas deben ser remunerados según tarifas vigentes (sin exenciones, ni excepciones). Rol de los directorios asignado por Ley (19.542) deberán: Procurar un trato no discriminatorio a los usuarios de los puertos y terminales”. Obligación de los concesionarios por el solo ministerio de la Ley, quedará obligado a destinar los bienes concesionados a la atención de naves y movilización de carga, mantenerlos adecuadamente, dar servicio y establecer tarifas públicas en condiciones no discriminatorias”.
- Reglamento de Uso de Frentes de Atraque.
- Reglamento N° 104 normas y procedimientos que regulan los procesos de licitación a que se refiere el artículo 7º de la Ley No. 19.542 (3 de agosto de 1998).

Fuentes especiales:

- Consulta Comisión Preventiva Central Empresas o al TDLC (según corresponda), Dictámenes de la Comisión Preventiva Central o TDLC (según corresponda) Contrato de Concesión de Frentes de Atraque.
- Manual de Verificación de índices.
- Manual de los servicios del concesionario.

Dada la ausencia de reglas homogéneas y eficientes es necesario abordar su homologación para que sea posible un desarrollo portuario sustentable. Estas últimas consideraciones son igualmente válidas para puertos de uso público y terminales privados.

En tal sentido se propone:

Generar áreas costeras reservadas, asignadas competitivamente y adscritas a un régimen de uso público, e incluir consulta obligatoria para algunos casos de facilidad esencial. Materia de regulación y cambio normativo mediante una Ley General de Puertos. (LGDP). Responsable MTT y Ministerio de Economía.

También desde el punto de vista de la competencia resulta necesario abordar, lo que se ha denominado como barreras normativas a la entrada, como es el caso del practicaje o almacenaje (localización de extraportuarios).

c) Marco Normativo Laboral.

Estas materias están entregadas a los organismos públicos encargados del tema:

- Ministerio del Trabajo.
- Dirección del Trabajo.
- Organismos Capacitadores.
- Directemar.

Se propone:

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

Corresponde al MTT: 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. (Fuente: Ley 19.542 Art.50). Las normas sobre trabajo portuario son de carácter general y por ello obligatorias a todos los puertos nacionales.

d) Eficiencia de los Organismos estatales facilitadores.

Marco Legal Vigente:

- MTT le corresponde en conjunto con Ministros competentes dictar uno o más decretos destinados a normar la coordinación de los diversos organismos públicos que tengan relación con actividades que se desarrollen **dentro de los recintos portuarios**¹. (Art. 49 Ley 19.542).
- MTT le corresponde proponer acciones conjuntas entre organismos públicos y privados destinadas a potenciar la eficiencia, capacidad y competitividad del sistema portuario nacional², así como su desarrollo comercial (Art. 50 Ley 19.542); Reglamento N° 105 de coordinación de los órganos de la administración del Estado dentro de los recintos portuarios (4 de Septiembre 1999). En uso de la facultad señalada se dictó dicho reglamento que establece la creación del “Comité Portuario de Servicios Públicos” para que detecte las dificultades en la ejecución y que no puedan ser solucionadas por el respectivo comité.
- **Empresas Portuarias:** Les corresponde la coordinación de la operación de los agentes y servicios públicos que intervengan o deban intervenir en el interior de los recintos portuarios.
- MTT, por **Ley de Fomento a la Marina Mercante. (DL 3959/79)** otorga atribuciones al MTT en los aspectos comerciales de la Marina Mercante.

Se propone:

- Evaluación conjunta del MTT y Empresas Portuarias del funcionamiento de los Comité Portuario de Servicios Públicos.

¹ Las facultades normativas en materia de coordinación sólo se refiere a los recintos portuarios de las Empresas Públicas.

² Desde el punto de vista propositivo el MTT tiene atribuciones para el sistema portuario nacional.

- Revisión de la actual normativa Reglamento N° 105 de coordinación de los órganos de la administración del Estado dentro de los recintos portuarios (4 de Septiembre 1999).
- Reactivar el funcionamiento de la Comisión de Facilitación dependiente del MTT. (Comisión técnica de facilitación y simplificación del transporte marítimo).
- Generar una institucionalidad logística nacional.

Actividades de apoyo a la navegación: prácticos, peritos, faros, balizas, etc. Marco legal: Ley de Fomento a la Marina Mercante. (DL 3959/79) Establece Política Naviera de Chile. E indica que la inspección y la supervigilancia de la Marina Mercante serán ejercidas por la Directemar en lo que respecta a sus aspectos técnicos y a las atribuciones que las Leyes le confieren **y por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones en lo que se refiere a los aspectos comerciales.** Con tal propósito el MTT creó a través del Reglamento 313, una Comisión técnica de facilitación y simplificación del transporte marítimo.

Se propone:

- Funcione la Comisión de facilitación de transporte marítimo.
- Analizar cuantificar y proponer regulación de facilidades a la navegación por parte del MTT.
- Analizar cuantificar y proponer regulación relativa al cabotaje por parte del MTT.

Ámbito de acción:

I. Planes estratégicos

Corresponde al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones proponer planes estratégicos del sistema portuario estatal³, velando por el mejoramiento de sus niveles de eficiencia y competitividad. (Fuente: Ley 19.542). Esta facultad actualmente se encuentra limitada a los puertos estatales de la Ley 19.542.

Marco legal vigente:

Corresponde al MTT: Proponer planes estratégicos del sistema portuario estatal, velando por el mejoramiento de sus niveles de eficiencia y competitividad. (Fuente: Ley 19.542).

En tal sentido se propone:

Que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones realice los estudios y propuestas necesarias para proponer planes estratégicos de conectividad

³ Nuevamente se restringe el ámbito al sector estatal.

nacional e internacional (transporte terrestre, cabotaje ferrocarril carga, etc.) y que se analicen en dicha perspectiva los planes los Planes Maestros de las empresas portuarias estatales.

Que mediante una LGDP se faculte a dicho ministerio para generar planes estratégicos de carácter nacional y se establezca el concepto de Plan Maestro Portuario a todos los puertos del país de manera de optimizar los escasos espacios propicios para actividades portuarias y generar un catastro global de potenciales áreas disponibles e intensificar su uso, también determinar los requerimientos de expansión del sistema, y concordarlo con la conectividad intermodal, que permitan la formulación y conducción de las políticas y programas para el desarrollo del sistema portuario nacional.

Que se propicie la promoción y participación del sector privado, en la explotación de puertos, terminales, marinas e instalaciones portuarias y se fijen reglas estables y garantías de servicios.

Ámbito de acción:

II. Nuevas tecnologías en la explotación de servicios portuarios:

Marco legal vigente:

Corresponde al MTT: Incentivar, apoyar y promover la introducción de nuevas tecnologías en la explotación de servicios portuarios. (Ley 19.542)

Actividad a realizar y cautelar:

- mejoramientos en la cadena logística;
- complementariedad de servicios;
- planificación de Mediano y Largo Plazo,
- Ventanilla única (TI) para mas de 8 servicios públicos.

En tal sentido se propone:

Que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones asuma la eficiente y eficaz coordinación de los organismos estatales facilitadores de la cadena logística (Aduanas, Directemar, SAG, SNS, etc.), y en el mediano plazo se empodere formalmente a una autoridad, para que coordine un Sistema plataforma del tipo ventanilla única.

Que se analicen por el MTT los costos, estándares de operación y de servicio de clase mundial, y en particular proponga que: a) Aduanas reconozca la existencia de los *freight forwarders* para realizar las gestiones logísticas, y b) al container como medio de transporte (en vez de mercadería).

Que se revisen las barreras de entrada y ajustar los procedimientos y tarifas a niveles competitivos internacionalmente, en servicios tales como: Marítimo portuario (se construya un índice de competitividad internacional), SAG (tarifas), DIRECTEMAR (tarifas de faros y balizas, procedimientos de pilotaje y

practicaje), almacenes Extra-portuarios (restricción de su libre ubicación), Cruceros (La industria de cruceros, nacional e internacional, debe operar en el territorio nacional con un trato no discriminatorio respecto de, por ejemplo, IVA, casinos de juego y *landing*).

Radical en el Ministerio de Economía un Programa de “**Agenda Logística País**”

Ámbito de acción:

III. Desarrollo armónico entre los puertos y la ciudad

Actividad a realizar y cautelar:

- a) Accesibilidad: caminos. Este punto también se inscribe en el ámbito de la planificación sectorial de transportes.
- b) Consejo de Coordinación Ciudad-Puerto, representante del Gobierno Regional y uno por cada municipalidad donde se encuentre el puerto estatal.
- c) Responsabilidad Social Empresarial
- d) Industria Cruceros
- e) Puertos deportivos y Marinas

Marco legal vigente:

Rol MTT: 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, en la que tendrán participación, a lo menos, un representante del Gobierno Regional y uno por cada Municipalidad donde se encuentre el puerto. (Ley 19.542).

Conforme al marco legal vigente esta instancia sólo existe para los puertos administrados por las empresas portuarias estatales.

En tal sentido se propone:

- Analizar por parte del MTT el actual funcionamiento de los Consejos.
- Normar en una LGDP la institucionalidad nacional para la relación ciudad-puerto.

Ámbito de acción:

IV. Sistema de información estadística sectorial

Marco legal vigente:

Rol MTT de promover, desarrollar y mantener un sistema de información estadística relacionada con el sector portuario, a disposición de los agentes públicos y privados (Ley. 19.542).

Actividad a realizar y cautelar:

Bases de datos integrados disponibles en Internet.

Se propone:

La conformación de un catastro global de información estadística y georeferenciada, que aporte datos de planes maestros, áreas de expansión e información comercial. Que éste, también se pueda nutrir y compatibilizar con la información existente de la Dirección de Obras Portuarias, Sistema Integrado de Administración del Borde Costero y Directemar, entre otros organismos.

Ámbito de acción:

V. Gestión del Borde Costero

Actividad a realizar y cautelar:

- Gestión y reserva del borde costero, aguas abrigadas.
- concesiones marítimas (régimen, perspectiva de asignación, obligaciones y carácter de los bienes en que se emplaza).
- Planes Maestros de desarrollo costero.

Marco legal vigente: Decreto N° 475 establece Política Nacional de Uso del Borde Costero del Litoral de la República, y crea Comisión Nacional (11 de Enero de 1995). Comisión Nacional de Uso del Borde Costero del Litoral, tiene por función principal la de proponer al Presidente de la República acciones que impulsen la Política de Uso del Borde Costero. **El MTT es miembro de la comisión, que es presidida por el Subsecretario de Marina.**

Se propone:

- Que la administración de las áreas costeras reservadas para fines portuarios sea administrada por la autoridad Portuaria.
- Asignación competitiva de las áreas costeras reservadas.
- Desarrollo de Planes maestros para las actuales y futuras instalaciones portuarias.

Conclusiones:

- Resulta fundamental un marco institucional apropiado, que sea concordante con una visión global de la infraestructura y transporte, así como también en lo referente a los servicios y condiciones en que estos se prestan, especialmente en lo relacionado con las funciones normativas, fiscalizadora, reguladora y de planificación y coordinación. Actualmente existe dispersión, superposición y vacíos de funciones en la actual institucionalidad.
- Que uno de los aspectos ausentes, dentro de las importantes reformas que ha desarrollado el Estado en estas materias, es la nítida configuración de una AUTORIDAD PORTUARIA. En la actividad

portuaria intervienen distintas entidades públicas con facultades propias, cuyas decisiones inciden en los procesos operativos en su conjunto. A las empresas portuarias estatales la Ley les establece varios roles que compiten con varios servicios y entidades, que no necesariamente convergen en sus objetivos de expedito y eficiente servicio al comercio internacional.

- El MTT posee atribuciones respecto del sistema portuario nacional, pero en lo principal y concordante con la evolución legislativa, posee mayores atribuciones respecto del sistema portuario público de las empresas portuarias (estatales).
- La Ley 19.542 que moderniza el sector portuario estatal contiene lineamientos de política sectorial, que debieran ser complementadas al sistema portuario mediante una LGDP.
- El MTT posee actualmente instrumentos específicos a ser desarrollados, evaluados y profundizados según el caso:
 1. Reglamento de coordinación de entes públicos.
 2. Planes estratégicos del sistema portuario estatal.
 3. Aprobación de Planes estratégicos de las Empresas Públicas.
 4. Evaluación del funcionamiento del Comité de coordinación de entes públicos.
 5. Participación Comisión Nacional de Borde Costero.
 6. Comisión técnica de facilitación y simplificación del transporte marítimo.
- **Para que el MTT propicie y supervise el eficiente y oportuno desarrollo de la industria marítimo portuaria resulta fundamental que se haga pleno uso de la legislación y normativa vigente y cuente con los recursos materiales y humanos necesarios al efecto:**
 - Asigne recursos humanos y materiales para tal efecto.
 - Perfeccione la institucionalidad para administrar, facilitar e incentivar la actividad marítima portuaria y cree un Programa⁴ que evolucione desde el Departamento Marítimo Portuario a un organismo descentralizado y autónomo, 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.
 - Asuma la presidencia de la Comisión Nacional de Uso del Borde Costero del Litoral.
 - Promueva la armónica relación la ciudad a través de la operación del Consejo de Coordinación Ciudad-Puerto.

⁴ Programa: Asignación presupuestaria especial, incluida en la Ley de Presupuesto del año respectivo.

- 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.

Cadena Logística Marítimo Portuaria e Innovación Tecnológica

Introducción

A pesar de los notables avances, la suscripción de TLC con el 85% del PIB mundial aumenta las exigencias para agilizar los trámites aduaneros y mejorar la infraestructura. El segundo impulso debe caracterizarse por un mejoramiento de la gestión de la cadena logística que se integra con el ámbito marítimo y portuario, ello, con énfasis en uso de tecnología para soportar las relaciones público-privadas, con foco en el cliente de comercio exterior, en especial en la unidad básica: el camión y su carga.

En diciembre de 1997 se promulgó la Ley 19.542 sobre modernización portuaria, la que se caracterizó por su énfasis en el mejoramiento de la infraestructura. Este cambio en el modo de operación, a través del sistema de concesiones, vino acompañado de la mejora de los muelles, del equipamiento y de la gestión portuaria.

Ahora, evaluados los positivos resultados de esa fase, proponemos un nuevo impulso innovador, con otro modelo, el modelo de las interrelaciones de la comunidad portuaria, con una perspectiva integradora y estratégica, donde el eje fundamental es la mirada logística.

La conclusión principal de este capítulo es que se requiere desarrollar un proyecto de tecnología para la cadena logística, en especial la marítimo portuaria. Con alcances a los Servicios Públicos y a las empresas privadas involucradas. Este proyecto debe abordar aspectos como la ventanilla única de comercio exterior que ha iniciado el gobierno, la disposición de nuevas herramientas para los puertos, los transportistas, las carreteras y todos los actores de la cadena logística.

A continuación se desarrollan cada uno de los fundamentos que dieron origen a las conclusiones y propuestas del presente capítulo.

El capítulo se desarrolla en tres secciones:

- Eficiencia de las operaciones de Comercio Exterior, llamadas genéricamente “aduaneras”.
- Fundamentos de Logística Integral.
- Consideraciones Logísticas en el Mercado Marítimo Portuario.

Eficiencia de las operaciones de Comercio Exterior:

Implementación de tecnología aplicada para mejorar la eficiencia de los distintos eslabones de la cadena

Las Tecnologías de Información y Comunicación (TICs) tienen variadas aplicaciones en los puertos y su entorno logístico. El uso de estas herramientas

permite: mejorar la eficiencia de los servicios, minimizar los tiempos de tramitación documental de los buques y la carga, reducir el costo de la tramitación documental y modernizar la gestión de las empresas portuarias.

Chile es uno de los países de Sudamérica con más alta preparación y competitividad tecnológica⁵, por tanto las instituciones de Gobierno relacionadas con el comercio exterior, al igual que las empresas privadas, deben aprovechar este ambiente para adoptar los cambios tecnológicos y usarlos en provecho de la facilitación del comercio.

Facilitación a través de la información en línea

El buen uso de la tecnología permite disponer de la información en línea, lo que facilita el acceso de los distintos actores de la cadena logística a los datos del proceso de transporte de su carga, sean públicos o privados, nacionales o de otros países.

A pesar del notable crecimiento del comercio exterior, el desarrollo de sistemas tecnológicos no ha avanzado al mismo ritmo, lo que, tendrá consecuencias negativas para la competitividad de actores del proceso.

El actual debate sobre la pérdida de dinamismo de la productividad en el país, tiene una fuerte expresión a través de la innovación, la creatividad y la tecnología.

En el proceso existen Leyes o reglamentos que será necesario revisar para poder apoyar el proceso con información en línea. Por ejemplo los horarios de atención normales, frente a la operación continua de un puerto, se presentan como una dificultad entre las posibilidades tecnológicas, las necesidades de los clientes del sistema portuario y la gestión de algunas agencias públicas y privadas relacionadas.

Se pueden mencionar los siguientes avances tecnológicos que en la actualidad se están desarrollando y que se orientan en este sentido:

- Desarrollos de pilotos de manifiestos electrónicos en Valparaíso, San Antonio y San Vicente entre Aduana y Puertos.
- Factura de Exportación Electrónica SII-Aduanas (Convenio con Sofofa).
- Proyectos individuales de Empresas Portuarias, Concesionarios y Operadores.

Estos y otros esfuerzos tienen algunas componentes específicas a cada realidad, lo que alerta respecto del desarrollo coherente de estas plataformas tecnológicas.

Las tendencias de tecnologías de información por años ha recomendado la reingeniería de procesos o al menos el rediseño de procesos antes de la informatización, en este caso la revisión de actos administrativos y privados es

⁵ www.estrategiadigital.gob.cl, Indicador de Sociedad de la Información Universidad de Navarra, Word Economic Forum y otras fuentes.

recomendable cuando se plantea esta nueva fase de innovación marítimo portuaria.

Actores del comercio exterior

Es posible identificar dieciocho actores públicos que participan en el Comercio Exterior (en adelante Comex), cada cual con una participación conferida para satisfacer sus obligaciones. En algunos casos el Comex es muy relevante respecto de la acción de un Servicio Público, y en otros casos el impacto es más reducido. Entre los que más impacto tienen en el sistema y a su vez más relevancia interna representan para el Comex,, podemos destacar a: Servicio Nacional de Aduanas, Servicio Agrícola y Ganadero, Dirección General de Territorio Marítimo y de Marina Mercante de la Armada de Chile y las Empresas Portuarias.

Respecto de los actores del ámbito privado, destacan: los puertos de propiedad privada, los concesionarios de terminales portuarios, los Agentes de Aduana, los Agentes de Nave, los transportistas y en especial los clientes del Comex.

Además, los trabajadores portuarios y otros prestadores de servicios relacionados destacan en esta categoría de recursos humanos.

Es necesario identificar el impacto de este tipo de esfuerzos innovadores en las cadenas de Pyme que participan en este proceso. El Estado ha puesto a disposición de ellos mecanismos de incentivo a la Innovación productiva con componentes tecnológicas, por tanto, se requerirá guiar a estos para lograr que todos tengan las oportunidades de participar (Instrumentos CORFO, Incentivo Tributario a la Innovación, etc.).

Estos proyectos innovadores deberán ser tarea de un Comité Público Privado como los que ya han constituido Sofofa, Cámara Marítima, Ministerios de Hacienda, Transporte, Aduana y otros.

Lo propio ha ocurrido cuando el Servicio Nacional de Aduanas (junto al SII) ha hecho un trabajo público privado con las empresas tecnológicas en el establecimiento de los formatos de factura de exportación electrónica.

Los procesos de comercio exterior no tienen un líder único, no “tienen dueño” si usamos las convenciones de la reingeniería de procesos. En efecto, los responsables del proceso van cambiando según estos evolucionan y no existe un actor que supervise toda la operación. Entonces, se debe invertir el foco de análisis y fijar en la unidad básica el desarrollo, es decir el contenedor, naturalmente y su medio de transporte: el camión o el tren.

Los distintos actores concurrirán a estos sistemas de información, y deben ser construidos con estándares y convenciones que los principales actores puedan concordar.

Logística Integral

Necesidad de gestión logística

Se requiere mayor coordinación entre las empresas y los organismos públicos encargados de la documentación de comercio exterior, pues se produce⁶ actualmente duplicación y redigitación de datos (hasta 72% de los datos es digitado entre 2 a 4 veces) con el consiguiente incremento de tiempo y costos en la tramitación.

Estos costos no solo deben ser considerados para el ámbito nacional, sino que también con los sistemas privados y organismos del Estado de países vecinos, lo cual es altamente relevante para los puertos ubicados en zonas fronterizas.

Además de generar sobrecostos, este sistema repercute en mayores tiempos de procesos y confunde a los exportadores e importadores, lo que provoca un retraso en toda la cadena logística. Esto impacta, a su vez, con problemas de congestión en los accesos al puerto.

Es necesario generar sistemas de conectividad, además de seguir adecuando la infraestructura de acceso a los puertos con el desarrollo de los terminales, para que no se produzcan atochamientos y retrasos. A esto se suma la concesión de zonas de preembarque y de acopio, que sirvan para descongestionar los recintos portuarios. Asimismo, es conveniente disponer de sistemas de bases de datos de las empresas del Estado, las que sirvan como mecanismo de control y generación de indicadores de gestión de la industria.

Generación de un proyecto documental integrado

Es necesario coordinar la recepción y la entrega de la carga para que todos los actores que participan en la cadena logística tengan acceso oportuno y veraz a la información. La solución es pasar de un modelo en que no tienen incentivos relevantes para reducir las ineficiencias individuales de los actores del sistema a uno integrado y sinérgico entre la ciudad, el puerto, los operadores y las instituciones gubernamentales. Al mismo tiempo, uno de los requisitos más importantes de este modelo es que sea amistoso con los usuarios o clientes finales.

Son más de veinte los formularios, y cada Puerto incorpora algunos específicos según ciertas condiciones, y es imprescindible dejar de lado ese concepto y diseñar sobre bases de datos que contengan toda la información necesaria tanto permanente como circunstancial y cada organismo fiscalizador trabaja sobre los aspectos que le son de mayor interés. La tendencia mundial es esa y se basa en gestión de riesgos y en patrones y sistemas expertos de apoyo a la toma de decisiones.

⁶ Estudio Conicyt Fondef con Universidad Católica de Valparaíso Departamento de Ingeniería Industrial Metodología y Sistemas para la Optimización De La Cadena Logística Portuaria (D0211104), Profesores Sergio Flores, Luis Ascencio y otros.

La solidez de un sistema de Ventanilla Única no genera riesgos adicionales a la cadena, al contrario los disminuye⁷. Un ejemplo para ilustrar lo anterior es que en el caso chileno, en que el sistema tributario tiene una alta madurez y el nivel de informatización más importante del mundo⁸, es posible ejercer un monitoreo con posterioridad del proceso de importación, por tanto, existen varios años para ejercer fiscalización sobre los contribuyentes.

Como se señaló en secciones anteriores, parte de estos sistemas serán de responsabilidad pública, otros de acción privada, pero sin duda, todos requerirán una coordinación multisectorial y empresarial para los necesarios estándares y convenciones.

El óptimo, es desarrollar un sistema de entrega programada de la carga, lo que incluye la planificación de los horarios de entrega a puerto, ya que eso permitiría optimizar los recursos viales y ferroviarios de los que se dispone. En este caso concurren sistemas Estatales y mecanismos de empresas privadas.

Por otro lado, sería conveniente crear **zonas de “amortiguamiento” para la carga** cerca de los centros de demanda donde se realicen todos los procedimientos necesarios para mejorar el flujo de entrada y salida de la mercancía. Un caso particular ocurre con estos “antepuertos” ubicados en puertos que atienden cargas proveniente de otros países, las que deberían tener la característica de zona primaria de aduana, a objeto de la cancelación de los documentos aduaneros de tránsito, conforme lo dispone el ATIT y las normativas aduaneras de Chile. También se requiere un proyecto público-privado para estos efectos.

Además, aparece como necesario disponer de un sistema documental online, que sea alimentado por la información de los privados y de las empresas y/o organismos contralores, nacionales e internacionales.

El proyecto de **Ventanilla Única** de Exportación que la Agenda Digital (instrumento de política público-privado que ha sido actualizado recientemente en la Estrategia Digital) es el camino trazado por el Ministerio de Economía para esta necesidad. Materia que será abordada específicamente en este informe.

El Comité de Ministros para la Estrategia Digital ha retomado la coordinación de los actores públicos relacionados, pero en el trabajo del Panel se detectó que no todos los involucrados están reaccionando con la velocidad y los recursos necesarios.

El financiamiento, el liderazgo y la interoperabilidad⁹ de los sistemas públicos involucrados obliga a crear una gerencia de este proyecto que pueda salvar las

⁷ Con todo, resulta conveniente velar por la no distribución anticipada de información estadística de carácter estratégico que pudiere comprometer o influir en los resultados comerciales de algún sector en particular.

⁸ www.sii.cl

⁹ www.estrategiadigital.gob.cl

naturales dificultades de proyectos interministeriales y lograr su puesta en marcha, es clave para la competitividad de Chile.

La Ventanilla Única de Comercio Exterior representa uno de los desafíos más grandes de Gobierno Electrónico desde 1985, cuando se inicia la coordinación computacional del Estado.

Esta Ventanilla Única es referida en el estado del arte de logística¹⁰ y si bien cada país que lo ha abordado lo ha enfrentado de distinta forma, podemos concluir que en Chile este instrumento representa más de la mitad de los esfuerzos necesarios para tecnologizar la cadena logística de comercio exterior. Es decir, es más de la mitad de la solución en todos los descriptores que pudieran considerarse para estos efectos: presupuesto, cantidad de trabajo, cantidad de involucrados, impacto, etc.

Transporte multimodal

El transporte multimodal es aquel que combina varios modos de transporte: marítimo, aéreo, terrestre y/o ferroviario. Su objetivo es ofrecer al cliente la alternativa más competitiva e integral, para que su carga llegue a destino de forma rápida, segura y económica. Se verifica en importantes puertos chilenos la interesante experiencia en que generadores de carga, transporte ferroviario y terminal portuario muestran resultados muy atractivos, es el caso de Ventanas o Antofagasta por citar un par. La carga ferroviaria con proyectos en desarrollo como Chile-Argentina y Arica-La Paz ha tomado nueva relevancia.

Los proyectos en el Sector deberán, además de las consideraciones ambientales, de ingeniería y comerciales, observar las externalidades y las necesidades de integración con otras redes de transporte existentes. Y no sólo en su área de influencia directa como en general encontramos hoy.

La logística y la tecnología deben estar presentes en proyectos multimodales, pues le dan viabilidad.

Indicadores de eficiencia y calidad

Medir la productividad es necesario al desarrollar una actividad económica, ya que permite conocer de qué forma se está trabajando y cómo se puede mejorar. Los puertos chilenos tienen planes de gestión y medidas de éxito. Tanto los terminales de administración pública como privada deberían tener indicadores de eficiencia y calidad estandarizados, ya que de esta forma se podrán hacer comparaciones entre los distintos terminales y mantener una base de datos actualizada.

¹⁰ Recommendation and Guidelines on establishing a Single Window to enhance the efficient of information between trade and government, Recommendation No.33, United Nations, New York and Geneva, 2005.

Para medir la eficiencia y la calidad es necesario establecer índices que señalen, por ejemplo, la transferencia de carga y el tiempo que demora cada operación. Estos índices se aplican tanto para las naves como para los muelles, y toman en cuenta la productividad del equipo y de los trabajadores.

Generación del concepto de sistema portuario o Comunidad Portuaria

En nuestro país en general los puertos son vistos como unidades locales, sin interrelación entre ellas. Aun cuando es importante que los terminales de un mismo puerto sean competitivos, es necesario que sean al mismo tiempo complementarios. Una nueva etapa de modernización portuaria será probablemente los “puertos en redes”, como ha ocurrido en la Costa Este de E.E.U.U. y Asia.

Para poder satisfacer la demanda internacional deben crearse plataformas portuarias intermodales a escala regional, que sean capaces de satisfacer las necesidades de sus clientes. Estas plataformas deberán cumplir con un requisito fundamental: un alto grado de conectividad.

La competencia, por su parte, servirá para elevar la calidad de los servicios ofrecidos y para que el usuario pueda optar por las mejores tarifas. De esta forma podrán enfrentarse de mejor manera los requerimientos de la industria mundial.

Como se puede observar, la mayoría de los fundamentos señalados obedecen a una solución transversal e integradora, por lo que los esfuerzos de actualización logística del país superan los alcances portuarios.

Si bien el transporte marítimo portuario es mayoritario en los volúmenes transferidos en el país, no es simple aislar que parte de la Cadena Logística le corresponde modernizar al mercado marítimo portuario y cuanto a otros sectores económicos. Pero si es posible afirmar que todos los actores deben concurrir a este esfuerzo de competitividad, por tanto se desprende que es necesario un Programa de “**Agenda Logística País**”.

En un principio los aspectos planteados en esta minuta de: Ventanilla Única de Comercio Exterior, Proyectos Logísticos de Comunidad Portuaria, Integración de Actores Privados, Transporte Multimodal y otros pueden conformar una base de esta Agenda. Los que seguramente se articulan con otras iniciativas en la materia.

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. Como se han indicado, hay roles públicos, privados y mixtos en los sistemas requeridos para desarrollar estas acciones.

Es necesario formular estos proyectos y evaluarlos tanto social como privadamente según corresponda. En este estudio se identifican los principales alcances del mismo, pero no se abordan los sistemas aludidos.

Los plazos, presupuestos y posibilidades del equipo que aborde la coordinación de estos proyectos deben ser los adecuados. Si bien es un proyecto necesario, debe abordarse en etapas tanto temporales como en líneas según los distintos responsables de cada aspecto, que como se ha descrito son Estatales, Privados o Mixtos.

El rol de la investigación universitaria y de las empresas tecnológicas también debe contemplarse en las etapas de diseño y construcción de los distintos módulos.

Un enfoque de desarrollo del componente marítimo portuario de estos proyectos permite separarlos en los siguientes tópicos, que corresponden a los planteados en el punto anterior, separando aún más los relativos a los agentes privados:

- A. Sistemas Gestión Administrativa Portuaria
- B. Sistemas logísticos intra-portuarios
- C. Sistema de Información Portuario Nacional
- D. Sistemas de Comunidad Portuaria

Sistemas Gestión Administrativa (ERP)

- La administración de procesos contables y financieros está cubierta por software básicos tipo ERP genéricos, cabe hacer notar que existen aplicaciones ERP específicas para autoridades y operadores portuarios.
- La gran mayoría de los procesos del negocio portuario (Planificación naviera, Liquidación de servicios, Registros, etc.) son poco estandarizados y se administran con aplicaciones propias.
- Las bases de datos son aún productos empaquetados adquiridos a proveedores formales.
- Se requieren nuevas normas y procesos.

Sistemas logísticos intra-portuarios

Tanto para lo que se denomina la primera y segunda línea portuaria, existen distintas aplicaciones de sistemas logísticos de puertos, Sistemas Tecnológicos Áreas Comunes Marítimas y Terrestres, Antepuertos, Sistemas Planeación Táctica Puerto (Demanda, Control de Acceso de Vehículos y Recursos), etc.

También en los distintos puertos es posible encontrar un Comando Central del Puerto y los organismos fiscalizadores tienen diversos Proyectos de Inspección de Carga.

Los actores portuarios incorporan sus sistemas en atención a sus necesidades. Los mayores incentivos a acelerar estas prácticas serán los esfuerzos de Ventanilla Única de Comercio Exterior y la Cadena Logística externa al puerto.

Sistema de Información Portuario Nacional

Como se expuesto en este informe, le corresponde al MTT y al SEP contar con una Plataforma de gobierno electrónico para el control de gestión en Puertos Públicos. En especial respecto de los indicadores de gestión y las características y comportamiento de oferta y demanda de carga por puerto y en todo el territorio, tanto histórica como de prospección, para apoyar las decisiones públicas e ilustrar las decisiones privadas de inversiones portuarias.

Sistemas de Comunidad Portuaria

La existencia de la Ventanilla Única de Comercio Exterior, de Sistemas Tecnológicos en los Puertos y Antepuertos, las posibilidades de gestión y monitoreo de carga y su transporte, permitirá la gestión eficaz de la Comunidad Portuaria, con reales variables de actuación.

Naturalmente existen materias comerciales que corresponderá a cada actor resolver, así como instancias reglamentarias que las respectivas agencias resuelven. Pero tal como ocurre con otros servicios públicos, es posible generar coordinación que respete los roles de cada actor y permita la mayor competitividad posible.

Evaluación Económica

No hay estimación de costos de estos proyectos en este informe, si es posible adelantar ahorros posibles.

Si sólo consideramos impactos documentales, considerando que cada gestión se ha valorado en torno a US\$ 1,5, lo que permite aislar esos costos en torno a US\$ 60 millones de dólares al año. Estos costos valoran impactos tanto públicos como privados.

Pero el impacto de mejoras documentales tendrá impactos muy superiores a esos costos directos, si consideramos que las últimas cifras entregadas en Sofofa, es posible ahorrar dos mil millones de dólares al año por mejoras logísticas de comercio exterior.

Es decir, los ahorros superan con creces los costos de sistemas como tal, por tanto, la rentabilidad privada como social de cada subproyecto debería ser favorable.

Consideraciones Logísticas en el Mercado Marítimo Portuario

Asimismo, un país como Chile, alejado de los centros de consumo más importantes, requiere velar permanentemente por modificar o erradicar condiciones que disminuyan la competencia y/o impidan una óptima asignación de recursos y/o generen gastos innecesarios y/o impongan normas distintas al uso internacional, todas ellas, condiciones que conducen a una pérdida de competitividad de nuestras empresas.

En este ámbito de acción, el Panel ha llegado a la conclusión que es necesario avanzar con decisión en las siguientes 4 áreas:

Normativa Aduanera y Comercial

Reconocimiento de los forwarders, transitarios o NVOCC (*“Non vessel operators cargo carriers”*).

A diferencia del uso y costumbre internacional, la actual normativa aduanera chilena no reconoce a estos agentes como operadores autorizados ante la Aduana. En consecuencia, la norma hace responsable a la compañía transportista que presentó el manifiesto ante la Aduana por la apertura de los conocimientos de embarque de carga consolidada por un forwarder para más de un consignatario. Ello obliga al armador a exigir garantías al forwarder para cubrirse de eventuales multas aduaneras por omisiones o diferencias, generando un costo adicional que se evita, si la Aduana reconoce la forwarder y permite que éste realice la apertura señalada

Reconocimiento del contenedor como elemento de transporte

A diferencia del uso y costumbre internacional, nuestra normativa aduanera aún considera al contenedor como una mercancía que ingresa/sale del país al amparo de un sistema admisión temporal, pese a haber suscrito acuerdos internacionales que reconocen al contenedor como medio de transporte independiente a la carga que contiene

Por su parte, los contratos de transporte internacional lo consideran un elemento de transporte puesto a disposición del consignatario exclusivamente para el transporte de su carga desde un punto de origen hasta su descarga en lugar indicado en el respectivo Conocimiento Marítimo. Excedido ese plazo, el transportista tiene todo el derecho a recuperar el contenedor.

La disposición chilena entra en conflicto con el uso internacional cuando, por razones de autoridad, ajenas al transportista, los contenedores cargados son mantenidos en zona primaria más allá de lo razonable. El uso internacional señala que, en tales ocasiones, el armador entrega a la Autoridad la carga en problemas y recupera el contenedor, elemento fundamental de estiba y transporte y como tal, indispensable para la operación de las naves.

Esta situación debe solucionarse, ya sea reconociendo al contenedor como medio de transporte, o por una resolución aduanera de carácter general que permita la recuperación de los contenedores retenidos en zona primaria en las situaciones descritas.

Liberalizar el despacho aduanero

Diversos operadores internacionales, en sus exposiciones ante el Panel, hicieron presente la necesidad de adaptarnos al uso internacional permitiendo que actores de comercio constituidos como personas jurídicas, sin perjuicio de su actividad comercial, puedan realizar despachos aduaneros, ya sea contratando a un agente de aduanas, o bien, constituyéndose en agentes. El Panel considera que esta posición debe ser evaluada en conjunto por las Autoridades del Ministerio de Transporte y Aduanas considerando todos los aspectos técnicos y económicos que ella implica.

Reconocer al transporte multimodal

El transporte multimodal mejora la competitividad al permitir combinar en forma eficiente los distintos modos de transporte disponibles¹¹. Nuestra legislación (Libro III del Código de Comercio) contempla la figura del transportista multimodal, sus obligaciones y derechos fijando como requisito para operar estar inscrito en el Registro de Operadores Multimodales que definirá el reglamento. Pese a existir amplio acuerdo entre los actores y el Gobierno al respecto, el reglamento no se ha publicado y nuestro comercio exterior no puede contar con los beneficios del multimodalismo.

Procedimientos y tarifas de los servicios públicos

El Panel conoció informes de operadores internacionales que apuntan a que los costos operacionales en nuestros puertos son más altos que los del vecindario. Sin embargo, esos mayores costos operacionales se ven compensados por rendimientos más altos resultando finalmente un costo portuario menor. Con todo, esa ventaja desaparecerá cuando nuestros competidores mejoren sus rendimientos. En consecuencia junto con optimizar la competencia entre privados, es necesario que los servicios públicos actúen con procedimientos eficientes y a tarifas competitivas internacionalmente.

Hubo unanimidad entre los entrevistados por el Panel, en considerar como eficientes los servicios prestados por el SAG, SNS, Aduana, Directemar, Policía Internacional, etc. Sin embargo también hay críticas serias que llevan al Panel a sostener que hay un amplio campo para mejorar nuestra competitividad logrando que:

¹¹ De acuerdo a Alog la implementación del transporte multimodal en Estados Unidos fue relevante para que los gastos logísticos bajaran de un 15% del PIB en 1980 a un 11% en 1998.

- a) Los funcionarios estén oportunamente en el lugar de prestación de sus servicios. Ello implica no sólo que el Servicio respectivo pueda ser habilitado a cualquier hora sino también que el o los funcionarios residan a una distancia razonable de los sitios de trabajo. De lo contrario, los tiempos de espera se transforman en elevados costos adicionales.
- b) La existencia de alternativas privadas de servicio. Así por ejemplo, algunas revisiones fitosanitarias podrían ser realizadas por profesionales independientes o empresas privadas debidamente habilitadas¹²; el servicio de practicaje ofrecido por prácticos independientes debidamente certificados por Directemar, o bien, por el puerto respectivo que contrataría a un profesional cuya competencia también validaría Directemar; la incorporación de TI que permite controles a distancia; etc.
- c) Estableciendo procedimientos de fijación de tarifas que aseguren que el cobro por un servicio específico no supera al costo directo de prestar ese servicio. En caso contrario, el servicio público estaría lucrando lo que simplemente no procede¹³. En este aspecto, el caso de los altos cobros por Señalización Marítima fue factor común en todas las presentaciones al Panel.

Optimización logística de la infraestructura

Chile pretende ser País Plataforma. Para lograrlo se requiere, entre otros aspectos, ser capaces de generar Plataformas Logísticas, es decir, áreas geográficas donde se concentran servicios logísticos que agregan valor, minimizan costos totales y agilizan el flujo de productos. La ubicación óptima de estas plataformas es cercana a los puertos; a puntos de interconexión de grandes carreteras o líneas ferroviarias, o bien a grandes centros de consumo. En Chile, por condiciones económicas y geográficas, sólo se justifican cercanas a los grandes centros de consumo. En 1994, se previó esta situación y el Ejecutivo presentó un proyecto de almacenes extraportuarios de libre ubicación. Sin embargo, durante el trámite legislativo, se restringió su ubicación a la zona territorial de la respectiva Aduana de ingreso de la carga y simplemente no existen. La inexistencia de estos almacenes extraportuarios cerca de los centros de consumo no sólo significa pérdidas de sinergias que pueden ser importantes, sino que dificulta el control aduanero, ya que Aduanas se ha visto obligada a aceptar la habilitación de un gran número de almacenes particulares.

Esta restricción artificial debe eliminarse y permitir que el mercado determine la ubicación óptima de estos almacenes.

¹² Dando el debido cumplimiento a las normativas internas y externas destinadas a preservar el **patrimonio fitosanitario** de nuestro país.

¹³ Documento de la Contraloría General de la República División Jurídica N° 40235. Fecha 28-08-2006. Ref.: Atiende presentaciones de la corporación Chilena de la Madera A.G. y de otras entidades que se individualizan.

Vigilar permanentemente nuestros costos logísticos.

Los costos logísticos son relevantes para Chile. Sin embargo, en esta área, no existe información a disposición de las Autoridades que les permita, oportunamente, corregir situaciones que puedan estar afectando nuestra competitividad.

Periódicamente, algunos expertos internacionales realizan y venden estudios comparativos de costos portuarios y transporte marítimo. Sin embargo, no hay certeza de contar regularmente con ellos; no incluyen toda la cadena y las comparaciones internacionales suelen ser complejas.

En consecuencia el Panel propone que el Ministerio de Transportes genere un **índice de transporte internacional** que permita evaluar la evolución de los costos globales de transporte de un contenedor desde puntos predeterminados de producción/consumo en Chile a puntos predeterminados de consumo/producción en el extranjero. El Índice puede construirse en base a tarifas pagadas por los usuarios. Sin embargo, debiera acompañarse de un Índice de costos portuarios para velar que no existan alzas de costos ocultas tras las tarifas fijas de concesión, las cuales puedan manifestarse al término de éstas.

Relaciones Laborales

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

ANEXOS

Agenda Corta

- ✓ **Almacenes extraportuarios**, se debe eliminar la restricción artificial a su ubicación espacial.
- ✓ **Reconocimiento aduanero de los “Freight Forwarders”**
- ✓ **Landing**, 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.

Comercio Exterior de Chile 2000 – 2007 en millones de US\$

Comercio Exterior de Chile (millones de US\$)								
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Exportaciones	19.210,2	18.271,8	18.177,2	21.046,0	32.024,9	37.100,0	58.116,4	68.295,0
Importaciones	17.091,4	16.428,3	15.920,9	18.030,8	23.005,8	27.800,0	35.903,1	43.839,7
Balanza Comercial	2.118,8	1.843,5	2.256,3	3.015,2	9.019,1	9.300,0	22.213,3	24.455,3
Intercambio Comercial	36.301,6	34.700,1	34.098,1	39.076,8	55.030,7	64.900,0	94.019,5	112.134,7

Fuente: Elaboración propia Sistema de Empresas SEP/ Cifras provisionales sin ajustes y en base a estadística del Servicio Nacional de Aduanas

INDUSTRIA DE CRUCEROS

El término “cruceiros” se vincula a una nave marítima que normalmente incluye viajes en barco con varios lugares de destino, donde se desembarca por un corto período de tiempo para visitar lugares turísticos en tierra.

La Organización Mundial del Turismo realiza una distinción entre lo que es el crucero turístico moderno y los trasatlánticos tradicionales, ya que “si en éste prima el concepto de transporte de pasaje, en el crucero turístico el alojamiento propiamente tal constituye el elemento clave”.

Por esta razón se le define como hotel o centro turístico flotante, en donde coexisten las características hoteleras tanto en su distribución de espacios (con un gran vestíbulo alrededor del cual se disponen los camarotes), como en la terminología que da nombre a diferentes puestos de trabajo a bordo.

Es un centro turístico porque incorpora todo tipo de instalaciones complementarias, como piscinas, teatros, cines, restaurantes, tiendas, saunas, canchas de tenis, revelado de fotos, lavanderías y todo aquello que un pasajero pueda desear durante su estancia en un “hotel flotante”.

Así, la principal diferencia, y al mismo tiempo ventaja sobre la hotelería convencional, es su movilidad que permite una mayor flexibilidad en la distribución geográfica de las capacidades de alojamiento.

Contexto Internacional

El turismo de cruceros continúa siendo una de las industrias con mayor crecimiento en el mundo. Globalmente, la industria se viene expandiendo a una tasa del 8% anual. Más específicamente, en la mayoría de los países de Sur América se experimenta una tasa de crecimiento superior al 11% anual. Este mayor crecimiento registrado en la región sudamericana se debe a que los tradicionales destinos de las líneas de cruceros, como el Caribe y el Mediterráneo, tiene un grado de saturación importante y las líneas están en la

búsqueda de nuevos destinos dentro de los cuales Sud América aparece como una alternativa interesante. Sumado a ello, la construcción de nuevos cruceros sigue con fuerza, lo cual es un indicativo del potencial de esta industria en el futuro. Otro factor a tener en cuenta es la estrategia de las líneas de ampliar el número de clientes potenciales para sus buques, lo cual pueden lograr construyendo buques cada vez más grandes, en los cual gracias a las economías de escala pueden ofrecer una más amplia gama de posibilidades tarifarias.

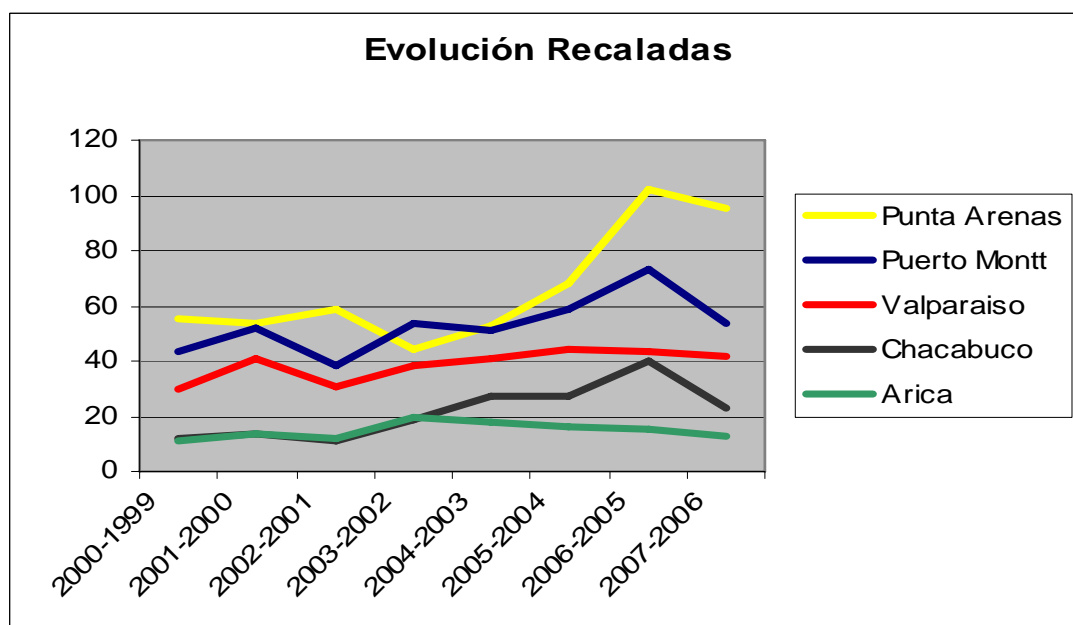
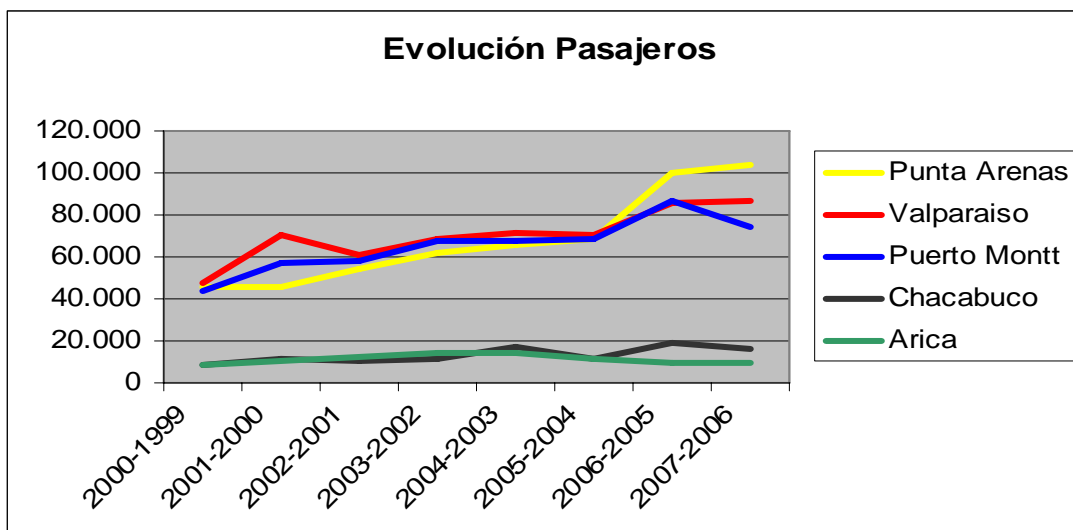
Contexto nacional

A principios de la década del 70, los primeros cruceros modernos comienzan a operar en el Caribe con pasaje norteamericano. En la década de los noventa la experiencia se traslada al Reino Unido y luego al resto de Europa, para hacerlo posteriormente a la región de Asia-Pacífico.

De este modo, la industria turística de cruceros ha experimentado un gran auge en los últimos treinta años. En estas décadas, el número de personas que han optado por pasar sus vacaciones a bordo de una de estas naves se ha multiplicado por 25. Así, más de medio centenar de empresas controlan cerca de 300 cruceros que transportan a millones de pasajeros de una punta a otra del planeta, siendo los destinos turísticos preferidos: el Caribe, Alaska, el Mediterráneo, los Fiordos Nórdicos y, más recientemente, Sudamérica.

Así, la actividad de los cruceros internacionales en Chile aún no alcanza la década. A pesar de esto y debido a lo largo de la costa chilena, existen varios puertos donde pueden recalar o estar a la gira estas naves (de norte a sur): Arica, Iquique, Coquimbo, Isla de Pascua, Valparaíso, Corral, Puerto Montt, Castro, Puerto Chacabuco, Puerto Natales, Punta Arenas y Antártica.

Al inaugurar la temporada 2007-2008, ya hay 345.000 turistas internacionales que han contratado cruceros para el periodo 2008-2009 con destinos a Sudamérica, lo que representa un nuevo incremento del 11% respecto de la temporada anterior.



Fuente: Empresas Portuarias

Cabe destacar que el tamaño y la capacidad de los cruceros se han duplicado en últimos 10 años, haciendo posible movilizar más pasajeros por temporada. El próximo año esta confirmado el arribo del “*Carnival Splendor*” con una capacidad de 3.500 pasajeros.

El sostenido crecimiento de la industria ha sido un incentivo para que actuando en forma asociativa, se atraiga la mayor parte del crecimiento del Continente hacia el Cono Sur, replicando el exitoso modelo de negocios que desarrollan

los puertos Europeos y del Caribe, que se potencian como circuitos y destinos, más allá de los intereses de cada empresa y territorio.

A partir de Octubre y hasta Abril, los terminales portuarios nacionales han iniciado la recepción de los lujosos hoteles flotantes, que transportarán a casi noventa mil turistas internacionales por los circuitos del territorio nacional.

Estos turistas, a nivel mundial, presentan las siguientes características: el 80% son matrimonios; tienen edad promedio de 47 años; el 72% tiene al menos estudios universitarios y perciben ingresos promedio anuales por sobre los US\$ 94.000.

Este selecto perfil de turistas visitan las ciudades donde atracan las naves y hacen florecer: el comercio, los restaurantes, los lugares turísticos y de exposición de nuestra autóctona artesanía.

Cabe destacar la creciente tendencia de los turistas de cruceros a quedarse en tránsito en las ciudades con buena capacidad de aeropuerto internacional, utilizando además la hotelería, visitando las zonas de pescas deportivas y culturales.

En tal sentido los Puertos de Puerto Montt, Puerto Chacabuco, Punta Arenas, Valparaíso, Arica y Valparaíso Terminal de Pasajeros se han unido en la Corporación de Puertos de Cono Sur (*Patagonia Cruises*) para promover los circuitos de:

- Altiplánico,
- Isla de Pascua,
- Patagonia y
- Antártica,

y atraer turistas de Norteamérica y Europa Occidental, que buscan en su cuarto o quinto viaje en cruceros, una experiencia original y diferenciada.



Hoy Chile atrae solo al 2% de los turistas de cruceros que navegan por el mundo y menos del 30% de los cruceristas que visitan Sudamérica.

Sin embargo, es necesario actuar rápido pues nuevos destinos tales como: Australia, China y el mismo Mediterráneo, han comenzado a competir con la denominada “solución de invierno”, para los habitantes del hemisferio norte que programan sus viajes de turismo hacia nuestro hemisferio sur. Como también las alternativas que presentan, para toda temporada, los atractivos del norte grande y parte del norte chico, como potenciales destinos de cruceros que tengan sus zarpes en puertos de América Central.

Se manifiestan importantes desafíos pues los puertos nacionales están diseñados principalmente para la transferencia de carga, en la modalidad de graneles, general y crecientemente en containers. Para atender de manera apropiada al significativo número de pasajeros de cruceros, se requiere incorporar procedimientos y tecnología que agilicen los desembarques y

embarques, para obtener el mejor provecho al tiempo disponible en tierra – hasta 8 horas– para las actividades turísticas y comerciales en las ciudades y sus alrededores.

Los beneficios económicos que los turistas de cruceros aportan a los habitantes de las 11 ciudades puertos que visitan en Chile, depende de la oferta de productos y servicios que sean capaces de mostrar.

Es necesario fortalecer las instancias para la coordinación y cooperación del comercio local, la comunidad y las Municipalidades, para facilitar la experiencia a las visitas y estimular el regreso de los turistas y sus recomendados, en programas de mayor duración que les permita disfrutar de las bellezas locales y también de los cruceros nacionales en los circuitos patagónicos.

En los países de alta recepción de cruceros - tales como el Caribe, Mediterráneo y Alaska -, las iniciativas de aseguramiento de la calidad de servicios y los planes de inversión, son lideradas por las autoridades del territorio, promoviendo proyectos que cautiven y aumenten los visitantes.

El mayor esfuerzo de promoción turística del territorio nacional para atraer a los cruceros internacionales, ha estado en manos de los puertos estatales y privados que están recibiendo las naves que traen turistas a las ciudades y sus alrededores, beneficiando a la Comunidad local y su comercio¹⁴.

Debería ser labor de las autoridades y organismos destinados a la promoción turística de Chile en los mercados internacionales, en vez de los puertos¹⁵, el destinar recursos para promover y divulgar los atractivos nacionales, en instancias tales como la Feria SeaTrade que se realiza en Marzo de cada año en Miami, o las Ferias y eventos que realizan las Autoridades de Turismo de Uruguay y Argentina.

¹⁴ Destaca como una singularidad el Programa Corfo para atraer inversionistas, vía productos promocionales, al desarrollo de tracks de navegación turísticos Regionales.

¹⁵ Una interesante analogía se expuso en el Forum Seatrade de Ushuaia, Argentina, del 27 al 29 de Mayo 2007: *“Los cruceros no van de visita a un puerto, van de visita a una ciudad y sus atractivos. No parece razonable que el estacionamiento de un centro comercial, destine recursos a promover y divulgar internacionalmente, la oferta de los locales y entretenciones del centro comercial”*

Situación: Ausencia de recursos económicos y de profesionales capacitados para hacer promoción y divulgación de los atractivos nacionales en ferias, congresos, publicaciones, recolección de información relativa a los turistas de cruceros internacionales que visitan crecientemente Chile.

Responsable de subsanar la situación:

- A nivel nacional: Ministerio de Economía y Sernatur
- A nivel regional: Autoridades regionales pertinentes, tales como: Intendente, Alcaldes de localidades visitadas o visitables, Asociaciones gremiales del comercio y turismo.

Restricciones y discriminaciones entre cruceros internacionales y chilenos

Las principales fuentes de utilidades de los Cruceros internacionales provienen de los consumos en Casino, Comercio (dutyfree), bebidas alcohólicas y tours a ciudades que se contraten a bordo o al momento de comprar el pasaje.

Los cruceros internacionales esperan ofrecer todos sus servicios a los pasajeros. Hoy en Chile tienen que cerrar sus áreas de venta de productos y servicios¹⁶.

Las restricciones que presenta Chile a los Cruceros internacionales que navegan por zona jurisdiccional chilena, les significa cerrar sus servicios comerciales y de recreación, afectando con menores ingresos y utilidades, respecto de las condiciones que ofrecen otros países.

A continuación abordaremos los tres temas en conflicto: IVA, Casinos y Landing

¹⁶ La Ley de IVA indica que en territorio nacional debería recaudarse el IVA. Los Cruceros no disponen de sistemas de control de las ventas que realizan en territorio nacional y ante el riesgo de estar en falta con la Autoridad, optan por cerrar su comercio a bordo. Esto sucede en muchos países al recalar en algún puerto, lo cual no me parece de mayor relevancia pues los pasajeros en su gran mayoría bajan a conocer la localidad. Ahora, si se trata de facilitar el turismo, lo que debería hacerse es sólo permitir el uso de dichos servicios a los pasajeros.

IVA

El combustible para las naves nacionales o internacionales muestra una diferencia de criterio.

Las naves extranjeras que cargan combustible no pagan IVA ni impuesto específico y reciben reembolso del arancel aplicado a la importación del petróleo, pues se considera exportación.

Las naves nacionales: si pagan ambos impuestos

Esta situación diferenciada se repite para el suministro que requieren las naves (alimentos, agua, etc.) para atender a los pasajeros extranjeros.

La industria nacional de cruceros solicita nivelar sus restricciones hacia arriba, igualando las condiciones que el país contempla para las ventas a extranjeros en cuanto a exención o reembolso del IVA, al considerarlo una exportación.

Aunque no son competencia directa, aparece como una desigualdad de condiciones económicas discriminatoria.

Esta petición se basa en la reglamentación general para las exportaciones de servicios y específicamente en lo que respecta a pasajeros de un hotel o similares, en cuyo caso, cualquier pasajero extranjero que pague en moneda externa queda sujeto a exención de IVA, por lo que resulta razonable que los cruceros nacionales pueden optar a esta condición, en la medida que sus pasajeros sean extranjeros.

En el caso del combustible correspondería proponer un trato similar respecto de los cruceros internacionales, en proporción a la cantidad de extranjeros que contraten un determinado viaje.

Situación: Discriminación en la aplicación de los criterios de exención del IVA en contra de los operadores nacionales respecto del estándar aplicado a los operadores internacionales en territorio nacional.

Responsable de homologar la situación: Ministerio de Hacienda

Casinos

Se mantiene confuso si las naves de crucero internacional pueden o no pueden operar su casino cuando están navegando en aguas chilenas.

El Superintendente de Casinos de Juegos ha instruido a la Autoridad Marítima y ésta a las Agencias, que los juegos de azar en general y casinos en particular, no pueden realizarse ni estar abiertos, respectivamente, dentro de las 24 millas náuticas medidas desde las líneas de bases, es decir, dentro de la Zona Contigua.

Sin embargo hay antecedentes en la historia de la Ley de Casinos que permiten demostrar que ella no regularía a las naves internacionales, las cuales quedan sujetas a la normativa internacional.

La normativa internacional prohíbe operar casinos en puertos.

Se requiere que la Autoridad (Superintendente de Casinos) manifieste que los cruceros internacionales pueden operar sus casinos, cuando están en navegación en territorio nacional, a partir del zarpe y entendiendo que ya no afecta la oferta nacional, sino que contribuye a los servicios que reciben los pasajeros y a la experiencia que viven en Chile.

Por otra parte los cruceros nacionales solicitan que la desigualdad que existe entre cruceros internacionales y nacionales, en relación a que las naves chilenas deben pagar por la operación del casino el impuesto a la renta más un

impuesto que va al puerto base. Estos impuestos suman casi 40%, lo que afecta negativamente a la operación del casino abordo.

Una posibilidad es que las naves nacionales y extranjeras paguen un fee, tax fijo, según su Tonelaje de la nave, generando ingresos país sin obstaculizar la oferta a bordo

El casino a bordo de una nave de cruceros internacional es una actividad de negocios fuera del país y que debe regirse por las disposiciones en el país de origen o bandera del crucero respectivo.

Situación: Discriminación en la aplicación de los criterios de operación de los casinos, en perjuicio de las naves de crucero internacional mientras navegan en territorio nacional.

Responsable de homologar la situación: Superintendencia de Casinos de Juego

Landing

El transporte de carga y pasajeros en aguas interiores es privativo de naves nacionales lo cual se encuentra amparado en la ley de Fomento de la Marina Mercante¹⁷.

Se dice que ocurre un landing cuando los pasajeros de un crucero internacional bajan a tierra o navegan en los botes de la nave, hacia zonas de interés turístico carentes de instalaciones portuarias o vigilancia de alguna Autoridad local.

¹⁷ Los extranjeros pueden actuar sólo si no hay nacionales.

Al respecto se observan dos interpretaciones:

1. Cámara Marítima y Portuaria: las condiciones que puedan permitir o denegar una autorización de landing debe ser fundamentada y no discriminatoria entre banderas de las naves de pasaje, sólo así existe transparencia y justifica objetivamente la medida. No se puede señalar que una área o lugar de interés sólo puede ser visitado por turistas nacionales y extranjeros que visiten el lugar en naves de bandera nacional por el sólo hecho que el operador o prestador de servicio es chileno.

Las actuaciones de la Autoridad chilena desalientan a armadores y operadores de naves de turismo internacional a efectuar circuitos por el Pacífico Sur de América, ya que en viajes de turismo, no se puede tener a los pasajeros sin actividades durante tres días mientras navegan por canales magallánicos, lo que desestimula la programación de recaladas en Valparaíso, Coquimbo, Iquique, Talcahuano, Puerto Montt y por supuesto, Puerto Natales y Punta Arenas.

Sin perjuicio que los viajes de Cruceros internacionales son programados y comercializados con 24 y hasta 36 meses de antelación, lo que deja en muy mal pie a operadores y armadores que venden pasajes con unas condiciones, que luego son modificadas por Chile, lo que les impide cumplir con los programas ofrecidos a sus pasajeros (riesgo de demanda por publicidad engañosa). Sin perjuicio del desprestigio como país y de las posibles acciones que los afectados pueden seguir por incumplimientos de tratados de libre comercio que ha suscrito el país.

La negación de landings no puede ser discriminatoria y el Servicio Público o Autoridad fiscalizadora, deberá señalar la razón por la cual niega autorización y esas medidas deben ser similares para extranjeros y nacionales.

Para esta temporada la Autoridad (Intendencia de Magallanes) solo permitirá hacer landings en el Cabo de Hornos, atribuyéndose facultades que no tiene y que han originado querrela en Tribunales.

Cabe señalar que en aquellos lugares donde se hace landings no hay oferta permanente de servicios de empresas nacionales.

2. Armasur: No deberían autorizarse los landing de pasajeros de cruceros internacionales. Haciendo el símil con la pesca, sería como si un pesquero extranjero bajara embarcaciones menores y se pusiera a pescar en aguas interiores. Eso está reservado para operadores nacionales.

Extremando la argumentación podría ocurrir que los cruceros extranjeros por la vía de hacer Landing, dejarían de utilizar los Puertos, los operadores nacionales, etc. El objeto de la industria de cruceros extranjeros operando en Chile es que recalen a cada uno de los puertos y contraten recursos y servicios nacionales, generando un efecto multiplicador en torno a la industria de cruceros extranjeros.

El patrimonio turístico nacional y la naturaleza de los parajes patagónicos, incentiva la venida de Cruceros extranjeros. No sería necesario generar condiciones excepcionales para atraer o conservar la visita de los turistas internacionales en los Cruceros.

Cabe hacer presente que para un turista el valor diario en un crucero extranjero es de aprox. US\$ 150, mientras que en el crucero nacional es de US\$ 450 a US\$ 500. Los turistas tienen como origen los mismos mercados y centros promocionales.

Estudios y análisis realizados llegan a la conclusión que en el circuito Puerto Montt a Punta Arenas, un pasajero en cruceros extranjeros deja aproximadamente US\$ 120 por cada puerto, es decir, US\$ 360 en total. El mismo pasajero deja US\$ 3.400 si lo hace en un crucero nacional.

Los factores que propician la diferenciación están en la Ley.

El Crucero extranjero puede navegar la Patagonia Chilena y avistar glaciares, etc., mientras los Cruceros nacionales pueden adicionalmente navegar ciertos canales restringidos para los extranjeros¹⁸.

Los turistas elegirán la opción nacional por su carácter complementario y diferenciado. Aunque no se trata de optar por la opción nacional o internacional, porque se trata de nichos y canales de distribución distintos. A juicio de los expertos en turismo, son complementarios

Al país le conviene atraer y promover ambos tipos de Cruceros, para lo cual es necesario establecer el factor diferenciador.

En diciembre del año 2007, al igual que lo hiciera el año anterior, la Intendencia Regional de Magallanes ha ordenado a servicios públicos como SAG, Seremi de Bienes Nacional, Servicio de Salud u otro que se pronuncien contrariamente a la solicitud de efectuar landings en distintos puntos que el año 2006 habían sido autorizados por la Autoridad Marítima por ser lugares seguros, con cartas de navegación actualizadas y de acceso posible.

Tal disposición de la Autoridad regional es rechazada por operadores de cruceros extranjeros (de bandera no chilena), los que han recurrido a los Tribunales alegando¹⁹ que la Autoridad regional sería incompetente y que la única Autoridad en el tema, es la Directemar.

En definitiva es necesario establecer claramente las “reglas del juego” y con la apropiada anticipación, considerando que los Cruceros internacionales, promocionan y comercializan sus circuitos con hasta tres años de anticipación.

¹⁸ Las restricciones obedecen a consideraciones de soberanía y seguridad nacional que tienden a ser obsoletas según Almirante Gonzalez (Directemar). Fuente: Presentación de la citada Autoridad en Seminario Desarrollo Marítimo Portuario Región de Magallanes y Antártica Chilena. Paredas, 27 Nov de 2007.

¹⁹ Antartic Shipping (que opera la nave Antartic Dream) presentó Demanda contra el Fisco de Chile, el 31 de Octubre de 2007, en la Corte de Apelaciones de Punta Arenas (se adjunta la Demanda por Nulidad de Derecho Público e indemnización de perjuicios por responsabilidad extracontractual)

En una economía globalizada la industria de cruceros extranjeros es beneficiosa para Chile pues cumple altos estándares de operación²⁰, operando en zonas solicitadas con anticipación y autorizadas por la Autoridad marítima.

Situación: Discriminación en la aplicación de los criterios de acceso a zonas de interés turístico, en perjuicio de los cruceros internacionales en territorio nacional.

Responsable de homologar la situación: Directemar e Intendencias regionales pertinentes.

Conclusión

Con una apropiada promoción y seguimiento de información de los turistas de la industria de cruceros, las Autoridades nacionales pueden atraer y consolidar la creciente ola de turistas internacionales que buscan territorios atractivos e inexplorados masivamente.

La industria nacional e internacional de cruceros, en condiciones recíprocamente no discriminatorias, puede coexistir de manera cooperativa canalizando el turismo que muestra la naturaleza de Chile beneficiando el desarrollo económico sustentable del territorio y sus habitantes.

²⁰ Las naves extranjeras están sujetas a exigencias internacionales más estrictas que las nacionales respecto a equipos, prevención de contaminación, entre otras disposiciones internacionales.

Cabotaje marítimo e informe de la Asociación Nacional de Armadores

CARTA A.N.A. N° 001/2008

Valparaíso, 3 de Enero de 2008

Señor
Rodolfo García Sánchez
Vicepresidente Ejecutivo
Cámara Marítima y Portuaria de Chile
Presente

De nuestra consideración:

En respuesta a su consulta remitida por correo electrónico de fecha 2 de enero de 2008 (N° 002/2008), mediante la cual solicita información sobre los requisitos que deben cumplir los armadores extranjeros, para tener acceso a movilizar determinadas cargas entre puertos chilenos, podemos indicar lo siguiente:

a) Contenedores vacíos:

La Ley de Fomento a la Marina Mercante, D.L. 3.059/79 en su Artículo 3° modificado mediante la ley 18.899 de 1989 (D.O. de 30 de diciembre de 1989), en su inciso final indica: "El transporte de contenedores vacíos entre los puertos que indica el inciso 1° de este artículo, sólo podrá realizarse por armadores u operadores extranjeros cuando exista idéntica facultad para las empresas navieras chilenas en los países de la nacionalidad y domicilio del respectivo armador u operador de la nave.

Con todo, si por nacionalidad y/o domicilio un armador u operador extranjero está vinculado a un grupo de países con una política naviera común, será necesario, además, que las empresas navieras chilenas estén facultadas para transportar contenedores vacíos en y entre los países del grupo de que se trate"

En la práctica no existen restricciones para que los armadores extranjeros transporten contenedores vacíos entre puertos chilenos, y

el sistema opera en base a reciprocidad. No hay una exigencia nacional de certificar esta reciprocidad y no se han presentado problemas.

- b) Contenedores llenos cuyo tramo de cabotaje es una parte del viaje internacional de la carga:

En este caso aplica la reserva de carga a las naves chilenas establecidas en la Ley de Fomento a la Marina Mercante.

Sin embargo la misma Ley y su Reglamento (D.S. N° 237/2000) considera la participación de naves mercantes extranjeras en el transporte de cargas de cabotaje, distinguiendo dos situaciones:

- b.1) Cuando se trata de transporte de cargas superiores a 900 toneladas métricas cuyos embarques parciales no sean inferiores a ese tonelaje, previa licitación pública convocada por el usuario en la forma que señala el Reglamento.
- b.2) Cuando se trata de carga igual o inferior a 900 toneladas, la Autoridad Marítima autorizará embarques cuando no exista disponibilidad de naves bajo pabellón chileno o reputadas como chilenas para efectuar el transporte de cabotaje.

Se entenderá que no existe nave disponible, en caso que la espera de la nave chilena o reputada como tal, produjere atrasos en el embarque de las cargas superiores a 8 días. Tratándose de productos perecibles o de pronto deterioro, el plazo no podrá ser superior a 3 días corridos. Estos plazos se contarán desde la fecha fijada por el usuario para el embarque.

Esta circunstancia será acreditada a petición del usuario, mediante fax dirigido a la Autoridad Marítima por el Ministerio de Transportes.

Este procedimiento se conoce como waiver o dispensa, y debe solicitarse por fax al Ministerio de Transportes, quien lo otorga si corresponde, y lo informa a la Autoridad Marítima respectiva y al usuario. Este procedimiento es expedito y no tiene costo para el usuario.

Estas solicitudes de waiver deben hacerse con unos tres días de anticipación a la fecha de embarque y en días hábiles.

De acuerdo a los informes mensuales que emite el Ministerio de Transportes, son pocos los requerimientos de waiver que se reciben y otorgan mensualmente.

Saludamos atentamente a usted,

ASOCIACION NACIONAL DE ARMADORES A.G.

**Arturo Sierra Merino
Gerente General**

Benchmarking de costos de faros y balizas

Faros y Balizas

	Moneda	Tarifa
Chile	USD	2,55 por TRG por año calendario
	USD	1,00 por TRG por viaje
Guatemala	USD	310 por recalada
Costa Rica	USD	0,10 por TRG / por viaje
Perú	USD	0,12 por TRG / por recalada si la nave proviene de un puerto extranjero
		0,03 por TRG / por recalada si la nave proviene de un puerto nacional
Colombia	USD	0,15 por TRN / por recalada
Ecuador	USD	0,73 por TRG / anual
Hong Kong	HKD	54 por cada 100 TRN , por recalada
Taiwán	NTD	6 por TRN , válido por 4 meses
		2 por TRN , válido por un viaje
China (Tarifa normal)	CNY	9,30 por TRN , para naves sobre 10,000 TRN. Válido por 90 días
		4,65 por TRN , para naves sobre 10,000 TRN. Válido por 30 días
China (Tarifa Preferencial)	CNY	6,60 por TRN , para naves sobre 10,000 TRN. Válido por 90 días
		3,30 por TRN , para naves sobre 10,000 TRN. Válido por 30 días
Japón	JPY	36 por TRN , por recalada
		108 por TRN , anual.
España	EUR	0,80 por cada 100 TRG / por recalada para las tres primeras de cada año.
Venezuela	USD	0,10 por TRG
Estados Unidos de América	USD	0,06 por TRN. Se paga en el primer puerto y para un máximo de 5 viajes en el año.

(*) La tarifa preferencial se aplica a naves de determinadas banderas.

Tipo de cambio

HKD	7,7959 HKD/USD
NTD	32,309 NTD/USD
CNY	7,403 CNY/USD
JPY	111,593 JPY/USD
EUR	0,6823 EUR/USD

Una nave tipo B 178 - I de 41,850 TDW y 3,100 TEU de capacidad, de 35,881 TRG y 14,444 NT pagaría:

Chile	USD	91.496,55	anual
	USD	35.881,00	por viaje
Perú	USD	4.305,72	por recalada
Ecuador	USD	26.193,13	anual
Colombia	USD	2.166,60	por recalada
Costa Rica	USD	3.588,10	por viaje
Guatemala	USD	310,00	por recalada
Estados Unidos de América	USD	866,64	anual por un máximo de 5 viajes
Japón	USD	4.659,65	por recalada
	USD	13.978,94	anual
China (tarifa preferencial)	USD	6.438,63	por 30 días
Hong Kong	USD	1.000,02	por recalada
Taiwán	USD	894,12	por viaje
	USD	2.682,35	por 4 meses

(*) En China pagaría tarifa preferencial

Una nave del tipo B 178 - I en servicio regular entre la WCSA y Far East, rotando en 70 días pagaría:

Chile	USD	91.496,55
Perú	USD	21.528,60
Ecuador	USD	26.193,13
Colombia	USD	10.833,00
Japón	USD	13.978,94
China	USD	32.193,15
Hong Kong	USD	5.000,10
Taiwán	USD	4.470,60

Fuente: Asociación Nacional de Armadores (ANA).

Benchmarking de costos portuarios promedio

Costos promedio portuarios en la Costa Oeste de SudAmerica, para una nave en particular.

Los costos indicados siempre están afectos a tiempo de estadía y otros factores.

Pero limpiando a un promedio real, el precio por recalada en la costa oeste

(obviando cargos de faros y balizas, los que ascienden para la nave en cuestión a aproximadamente 65.000 US\$/año-nave),

Las figuras son las siguientes :

	<u>US\$</u>
Buenaventura	9.500
Guayaquil	15.000
Callao	9.800
Iquique	18.500
Valparaiso	19.500
San Antonio	18.900
Lirquen	12.500

Aislando el factor productividad/volumen, las diferencias son notorias

Los costos arriba expuestos representan pagos por muellaje/trinca/remolcadores/otros costos portuarios

Fuente: Maersk Chile

Proyectos de Accesos a los Puertos Chilenos

Arica

- Mejoramiento y repavimentación (reposición) en algunos sectores de la Ruta 11 CH que une el Puerto de Arica con la frontera de Bolivia. (Tambo Quemado).
- En estudio un nuevo diseño para la 11-CH como ruta de carga y no turística.

Iquique

- Se encuentra paralizada (dos años) las obras del acceso “Las Cabras” debido a problemas de expropiación por parte de Serviu. Esta obra permitiría acceso camionero a y desde Alto Hospicio sin atravesar el centro de la ciudad.
- Continuidad pavimentación y reposición 15-CH ex ruta A-55 Huaracolchane.
- Acceso desde Ruta 5, iniciativa privada de concesión en estudio.

Antofagasta

- Acceso Salvador Allende en obra, se espera que se asignen fondos para su segunda fase, Costanera Central desde Baquedano a Zenteno (3x3 pistas) en obra.
- Se necesita avanzar en proyecto de circunvalación de ciudad que conecte la vialidad estructurante y el Par Orella – 21 de Mayo.

Mejillones

- Se están desarrollando los estudios de ingeniería y el negocio de concesión de la red que incluye el mejoramiento de la B 400 (Autopistas del Norte a través de iniciativa privada).

Coquimbo

- Nudo la Cantera (ruta 43, con ruta 5). Estado deficiente a nivel con semáforo. Se licita el 2007 y se inician obras el 2008. Se transforma en un paso sobre nivel.
- Camino La Cantera el 2009
- Estudio de prefactibilidad circunvalación (ruta 41, Ruta 43 y ruta 5)

Valparaíso

- Acceso Sur o Camino La Pólvora En conclusión de obra la doble vía entre Ruta 68 y ZEAL.
- Más en el largo plazo se debe definir segundos túneles para estructurar la doble vía completa

San Antonio

- En obra acceso a desnivel a recinto portuario.
- Se llamará a licitación (2008) para la concesión de la “Carretera de la Fruta”, Ruta 66, que permita conectar Pelequén (5 Sur), con la ruta 78 y el acceso al Puerto de San Antonio.

Terminales Portuarios del Bio Bio,

- En general ha mejorado notablemente la conectividad vial en los siete terminales productivos, pero subsisten problemas de accesibilidad a los puertos en los últimos kilómetros, dependiendo desde donde accedan.
- Se esta en obra en el nuevo acceso a Lirquén (By pass Penco desde la Ruta del Itata),
- Existe proyecto de concesión para continuar desde Colon hasta Gran Bretaña, conectando la Interportuaria con San Vicente.
- La ruta 160 se encuentra en la fase de licitación y de estudios complementarios de ingeniería para ser concesionada, incluye nuevo puente en el Bio Bio
- En estudio acceso Norte al Puerto de Coronel

Puerto Montt

- Estudia la relocalización del puerto comercial de carga, reorientando las actuales instalaciones a actividades de transporte de pasajeros y turísticas.

Panel de Expertos en Materias Portuarias

Acta de la Reunión #1

El **viernes 19 de octubre de 2007 siendo las 09.00 AM** se da inicio a la reunión del Panel que cuenta con la presencia de los señores Ronald Bown, Rodolfo García, Aldo Signorelli, Andrés Rengifo, y Teodoro Wigodski, quien actúa como Coordinador del Panel. Participan además la señora Paulina Soriano, como asesora en materias jurídicas y el señor Eric Petri quien actúa como Secretario.

El Sr. Wigodski abre la sesión agradeciendo la presencia y participación de los panelistas y les invita a avanzar en la búsqueda de una propuesta constructiva y positiva. Informa asimismo de una primera reunión sostenida con el Sr. Carlos Hurtado, quien se constituye como el vínculo con el Sr. Ministro de Transportes y Telecomunicaciones.

Acto seguido, procede a contextualizar la tarea encargada por el Consejo del Sistema de Empresas SEP: Menciona asimismo que en 2006 se constata, a través del Informe elaborado por el Panel Portuario de la V Región (que le tocó presidir), la conveniencia de una oportuna planificación del desarrollo de los puertos de Valparaíso y San Antonio, y el conjunto de actividades recomendadas al SEP y el Ministerio de Transportes.

Hace notar que es conveniente concordar respecto del alcance del trabajo del Panel, los pertinentes grupos de interés, el calendario de reuniones de trabajo y de encuentro con los invitados.

Se consigna la existencia de un conjunto de cuerpos legales así como una serie de facultades que otorga la Ley N° 19.542 y otras materias, como la planificación territorial, que precisan mayores indicaciones.

En lo relativo al mensaje de la Ley 19.542, se hace notar que la ausencia de una Ley general de puertos respondería a la existencia de múltiples grupos de interés que en general antes de conocer las iniciativas a legislar, manifiestan sus intereses corporativos. En consecuencia, se hace conveniente confeccionar un mapa que releve para cada grupo de interés sus preocupaciones y recomendaciones, para identificar los espacios de acción y las materias que requieran un mayor estudio.

Se concuerda que el eje central, tal y como se consigna en la Ley 19.542, debe continuar siendo disminuir²¹ el costo de la cadena logística del comercio exterior.

²¹ El Sr. Signorelli solicita revisar "disminuir",...se sugiere "reducir")

Se conviene que entre los temas relevantes es preciso abordar: la escasez de bahías abrigadas; la eficiencia operacional y asociado a ello, el ritmo de crecimiento de los niveles de transferencia de carga. Se consigna además la necesidad de abordar temas asociados a la relación ciudad puerto, sistema logístico y otros.

En definitiva se debe reflexionar con vista a un horizonte mayor (se habla de 50 años). Por lo que se hace conveniente hacer un diagnóstico de la situación actual, hacer un relevamiento del marco legal y normativo existente, modelar el sistema de comercio exterior de exportación e importación para identificar los procesos que requieren aumentar sus estándares de servicio.

Se hace mención a la conveniencia y necesarios resguardos de una eventual “ventanilla única” para los procedimientos del comercio exterior.

Se hace notar la conveniencia de abrir espacio para recibir la opinión pública sobre las materias que se estimen relevantes para el desarrollo de una eficiente cadena logística para el comercio exterior, por ejemplo vía un enlace desde la pagina web del SEP y/o un correo electrónico, para lo cual se sugiere la dirección electrónica: panelportuario@sepchile.cl

Los presentes acogen la propuesta del coordinador en cuanto a solicitar a:

- 1) Andrés Rengifo y Eric Petri, diagnóstico preliminar de la situación portuaria y abrir un canal para recibir opiniones de la comunidad;
- 2) Paulina Soriano, levantamiento de las normas y leyes vigentes, y
- 3) Aldo Signorelli, mapa de los procesos y los cuellos de botella en la actividad logística del comercio exterior por vía portuaria, en base al estudio de la PUCV e información de la Cámara de Comercio.

Luego de lo expuesto, se revisa el listado de grupos de interés e invitados a presentar sus opiniones al Panel.

Grupo 1: Representantes de los Trabajadores. Se confirma el listado y se acuerda invitar a los distintos actores por separado en un espacio de media hora para cada sesión.

Grupo 2: Marina. Se acoge la propuesta, agregando lo sugerido por el Sr. Carlos Hurtado, en el sentido de contar con un estudio comparativo del rol de la marina en los sistemas portuarios y los costos asociados.

Grupo 3: ARMASUR. Se acoge la propuesta, solicitando invitar coincidentemente al Director Nacional de Obras Portuarias (DOP), Sr. Sergio Arévalo del Ministerio de Obras Públicas.

Grupo 4: Aduana y SAG. Se acoge la propuesta. Se solicita incorporar a esa sesión al encargado de la "Estrategia Digital" Sr. Alejandro Barros del Ministerio de Economía

Grupo 5: Municipalidades. Se acoge la propuesta.

Grupo 6: ASONAVE. Se acoge la propuesta.

Grupo 7: Confederación Nacional de Dueños de Camiones de Chile (Sr. Andrés Ovalle). Se acoge la propuesta y se acuerda invitar al Sr. Ejido de la V Región y al Sr. Gamaliel Villalobos, Gerente General de FEPASA.

Grupo 8: Concesionario. Se acuerda invitar a representantes de STI, TPS, TPA y Panul.

Grupo 9: Se incorpora a la Cámara Nacional de Comercio para que represente o coordine a la Asociación Nacional de Agentes de Aduana (ANAGENA), Cámara Aduanera de Chile y la Asociación Nacional de Importadores.

Grupo 10: Asociación Nacional de Armadores. Se acoge la propuesta, indicando que resultará beneficioso solicitar a los armadores información sobre los costos comparados de operación de naves en distintas latitudes (CSAV tiene Software capaz de realizar esos cálculos).

Grupo 11: Armadores Extranjeros. Se acuerda invitar a Maersk Chile y a Hamburg Süd, dado que su Gerente Sr. Gilberto Rubio representa a los armadores extranjeros en Chile

Grupo 12: Bajo el "paraguas" de la SOFOFA y sugiriéndoles que le acompañen actores que representen el sentir de sus asociados en estas materias, tales como: ASOEX, ASEXMA, entre otros.

Grupo 13: Cámara Marítima y Portuaria de Chile A.G. Se acoge la propuesta, haciendo presente solicitar que se incorpore a representantes de los puertos privados de uso público y de puertos privados de uso privado.

Grupo 14: Gerentes de Puertos Públicos. Se sugiere a los gerentes generales señores Campaña (Puerto Montt), Jaeger (Valparaíso) y Espinosa (San Antonio).

Grupo 15: ALOG Chile. Se acoge la propuesta.

Los presentes acuerdan:

1) **Otros invitados:** agregar a la Sra. Subsecretaria de Marina, a la Cámara Nacional de Comercio (CNC) especialmente por integrarse en ellas gremios importadores y del turismo privado, a la Confederación de la Producción y el Comercio (CPC), al Director Nacional del Servicio nacional de Turismo SERNATUR (Sr. Santelices) y a la Sra. Directora del Trabajo.

2) **Convocatoria de los invitados:** otorgar poder al coordinador Sr. Wigodski para que personalmente o designando a otros miembros de la mesa, convoque a los invitados.

3) **Procedimiento de reuniones con invitados:** diseñar sendos cuestionarios de preguntas que orienten a los invitados y permita clasificar las respuestas de los diversos grupos de interés. Solicitar a los invitados que hagan llegar sus documentos con anterioridad a las reuniones, para estudio de los panelistas y favorecer el desarrollo de un dialogo aclaratorio de las materias presentadas. Convocar primero al grupo de interés representativo de los trabajadores del ámbito portuario, a continuación a los grupos de interés representativos del sector privado y posteriormente a los representantes del sector público y autoridades.

4) **Vocería:** que el coordinador Sr. Wigodski será el vocero del Panel.

La próxima sesión queda citada para el 9 de noviembre de 2007, ocasión en que se recibirá a los dirigentes de trabajadores (grupo 1) para conocer sus planteamientos.

Se levanta la sesión siendo las 11.35 A. M.

Panel de Expertos en Materias Portuarias
Acta de la Reunión #2
Viernes 9 de Noviembre de 2007
9:00 a 12:00 horas

Participan: Paulina Soriano, Aldo Signorelli, Ronald Bown, Rodolfo García, Andrés Rengifo, Eric Petri y Teodoro Wigodski

1. Se aprueba Acta anterior
2. Informe de avance en reuniones con terceros
3. Se informa de las reuniones con Carlos Hurtado y el Ministro Cortazar (viernes 2 de Noviembre) quien solicita hacernos cargo en trabajo coordinado SEP/Panel y MTT. Se informa de reunión programada con Álvaro Henriquez (Jefe de Estudios del MTT).
4. Se presentan los documentos elaborados por el Comité Técnico
 - a) Mapa de temas Panel (recopilación e integración)
 - b) Requerimientos de Accesos-Caminos
 - c) Identificación de Temas Prioritarios
 - d) Documento sobre Logística
5. Ventanilla Única y Sistema Tecnológico: El Sr. Aldo Signorelli hace una presentación.
6. Participación Grupos de Interés: Se analiza el adecuado esquema de invitación a participar a los grupos de interés y se determina la secuencia de invitaciones. Además se resuelve poner a disposición de la Comunidad interesada un Foro Web para expresar opiniones y recomendaciones. Se elaborará formato y se someterá a aprobación de los panelista para instalarlo en la Web.
7. Marco Legal vigente: La Sra. Paulina Soriano presenta un primer informe sobre el Marco Legal vigente y los espacios de acción disponibles con las actuales leyes y reglamentos.

El Sr. Wigodski actúa excepcionalmente como Secretario de Actas, habida cuenta del encargo entregado al Sr. Petri de disponer con un Foro Web para expresar opiniones, e invitar oportunamente a los distintos actores a reunirse con el Panel.

Panel de Expertos en Materias Portuarias

Acta de la Reunión # 3

El **viernes 16 de noviembre de 2007 siendo las 10.30 AM** se da inicio a la reunión del Panel que cuenta con la presencia de los señores Ronald Bown, Rodolfo García, Aldo Signorelli, Andrés Rengifo, y Teodoro Wigodski, quien actúa como Coordinador del Panel. Participan además la señora Paulina Soriano, como asesora en materias jurídicas y el señor Eric Petri quien actúa como Secretario.

El Sr. Wigodski abre la sesión agradeciendo la presencia e informa el avance a la fecha y procede a presentar una versión actualizada del Mapa Portuario. Los presentes concuerdan en la relevancia del mismo y recomiendan algunas modificaciones que debiera incorporarse al mapa: como lo "laboral", lo relativo a una nueva institucionalidad del MTT basada en la propuesta de una Junta Marítima Portuaria de rango y administración similar a la Junta Aeronáutica Civil (JAC), lo "humano" y RSE en la relación ciudad-puerto, entre otras. Se acuerda que esta tarea la aborde el Sr. Wigodski con apoyo de la señora Soriano.

A continuación se revisa la propuesta de cuestionario estándar que será remitido al listado de incumbentes identificados, agregando a ellos a académicos. Se acuerda "subirlo" al Foro Web (en construcción) y que este foro tenga código de acceso.

El Sr. Signorelli hace mención al proyecto logístico ("ventanilla única" para los procedimientos del comercio exterior) e indica que actualmente INDRA y ULTRAGESTION están trabajando en una primera capa, con un activo rol privado y buscando minimizar el rol del Estado. El Sr. García comenta que a su juicio hace falta integrar al sector público.

Luego de lo expuesto, se recibe al Sr. Sergio Baeza Presidente de la Confederación de Trabajadores Portuarios (**COTRAPORCHI**), acompañado por su asesor el Sr. Juan Soto, quienes se refieren primeramente a la "Paz Social" alcanzada en los puertos, que data de 2001 y ha permitido resolver conflictos emergentes como por ejemplo el, así llamado, de la media hora. Consignan que es necesario pasar a una nueva etapa, pues el trabajo eventual no es solución donde hay estabilidad, propone -en consecuencia- aplicar la legislación laboral común a los trabajadores portuarios (estibadores), aplicando las flexibilidades que la misma ley señala, como son los contratos por treinta horas semanales. Sin perjuicio de ello, hacen notar que desde su perspectiva los Contratos de Provisión de Puestos de Trabajo (CPPT) se pueden homologar a las negociaciones colectivas de otros sectores. Cita el ejemplo de un acuerdo marco que establece importantes beneficios para el sector de trabajadores portuarios eventuales de Valparaíso, que cumple diez años de vigencia y ha contribuido fuertemente a mejorar las condiciones de vida de alrededor de 200 trabajadores y sus familias, que mantienen una relación laboral no permanente con su empleador.

Dentro de este marco se incluye una modalidad de aportes conjuntos entre empresa y trabajadores, para asegurar una remuneración mínima en época de baja actividad, además de planes de capacitación y la entrega de becas a hijos de trabajadores que estén en condiciones de seguir una carrera técnico profesional, pero que no tengan recursos para financiarla. En el caso de las remuneraciones, explica que han alcanzado acuerdos mucho más convenientes de lo que estipula la ley, ya que el sistema CPPT establece la garantía de un sueldo mínimo trimestral, mientras que ahora tiene convenios con trabajadores de diferentes sindicatos por un salario mínimo de manera mensual.

En cuanto a los problemas que ellos detectan, informan su preocupación por los problemas con el Servicio Nacional de Aduanas y señala que de ser necesario adquirir scanner (CSI), los debe comprar el Estado e instalarlos en todos los terminales de forma simultánea. Indican además que han detectado un bajo control por parte de DIRECTEMAR en la fiscalización de turnos, lo que permite a algunos trabajadores repetirlos, lo que potencia la ocurrencia de accidentes.

En referencia al modelo de modernización portuaria impulsado por la promulgación de la Ley N° 19.542, hacen un balance positivo y proponer avanzar hacia nuevos procesos, incluso levantando las restricciones de integración vertical y horizontal. Para el caso de futuras licitaciones, proponen que se busque un nuevo formato para reconocer el apoyo de los trabajadores el que consistiría en una compensación acotada y de cargo del oferente adjudicatario.

Finalmente consignan que se oponen a la construcción de Centros Comerciales en áreas que consideran de uso portuario. Y agradecen la oportunidad de aportar al Panel Portuario.

Luego se recibe a representantes de la “**Coordinadora**” que agrupa a distintos sindicatos de trabajadores portuarios eventuales, representados por los señores Dante Campana, José Rubio, Gonzalo Díaz y Jorge Silva. Quienes resumen sus planteamientos en tres grupos de materias, a saber: a) avanzar hacia la negociación laboral más centralizada (Supraempresa dada la existencia de varios terminales controlados por los mismos concesionarios), b) analizar la posibilidad de jubilar anticipadamente (distinto a la compensación por trabajo pesado) al trabajador portuario, ya que después de los 55 años de edad el trabajador es “desechable”, y c) la reglamentación del trabajo portuario, desde la perspectiva de la operación portuaria. Citan la tendencia a contenedorizar la carga y que su operación no cuenta con un reglamento que proteja al trabajador, lo mismo ocurre con las cargas líquidas y los graneles poluentes, cuya manipulación redundan en enfermedades muchas veces más frecuentes y nocivas que los mismos accidentes.

Señalan que observan un vacío en la definición del trabajador portuario. ¿Es “Portuario” todo aquel o solo aquel que trabaja en el Puerto? Desde la perspectiva de la Armada de Chile, sí.

De los Empresarios y del Ministerio del Trabajo no existe claridad, y sumado a que algunas faenas se están llevando a recintos extra portuarios donde se paga menores salarios y las condiciones de trabajo son desmejoradas y sin fiscalización, sienten un desamparo legal, pues lo consignado en el Código del Trabajo lo consideran insuficiente. Por otra parte señalan que el CPPT, si bien es un Convenio, no se puede alegar en un tribunal.

Destacan que el trabajador portuario eventual es –hoy por hoy- un trabajador discontinuo que se acoge a los convenios CPPT con jornadas de 8 horas (7 ½) y no el “*pinchero*” que es un trabajador que va en extinción y no representa mas del 10% de la fuerza de trabajo. En ese contexto reclaman por la entrega indiscriminada de tarjetas de trabajador portuario, señalan que existen alrededor de 24.000 unidades entregadas y los que realmente trabajan no superan los 4.800, solicitan una mayor profesionalización.

En otro orden de cosas, indican que los trabajadores eventuales no pueden participar en los comités paritarios, instancia en la que piden participar. Respecto de las negociaciones con los empleadores, consideran que la bipartita es mejor que la tripartita (donde participa el Gobierno).

Luego de agradecer la presencia de los señores trabajadores, estos abandonan la sala y los miembros de Panel coordinan la realización de la próxima sesión, que tendrá lugar el viernes 30 de noviembre a las 09.30 A. M.

Se levanta la sesión siendo las 13.35 P. M.

Panel de Expertos en Materias Portuarias

Acta de la Reunión # 4

El **viernes 30 de noviembre de 2007 siendo las 09.00 AM** se da inicio a la reunión del Panel que cuenta con la presencia de los señores Rodolfo García, Aldo Signorelli, Andrés Rengifo, y Teodoro Wigodski, quien actúa como Coordinador del Panel, el Sr. Ronald Bown excusó oportunamente su ausencia por encontrarse en el extranjero. Participan además la señora Paulina Soriano, como asesora en materias jurídicas y el señor Eric Petri quien actúa como Secretario.

El Sr. Wigodski abre la sesión agradeciendo la presencia e informa que la reunión programada con el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (en adelante MTT) se ha pospuesto para el viernes 7 de diciembre próximo. El Sr. Signorelli informa el avance a la fecha relacionado con el informe comprometido consignando que se ha reunido con personeros de la PUCV, INDRA y ULTRAGESTION para compilar datos. El Sr. García por su parte, informa que en lo "laboral" puede informar que próximamente la red de ChileCalifica de la V Región se reunirá con el Ministro del Trabajo Sr. Andrade.

A continuación y siendo las 09.30 se recibe al Presidente de la Asociación Nacional de Armadores (**ANA**) Sr. Eugenio Valenzuela, acompañado por el Gerente General de la Asociación Sr. Arturo Sierra, quienes señalan que en materias "técnicas" tienen una relación totalmente fluida y sin problemas normativos con la Armada, siendo tal vez destacable que existen diferencias en lo referido a la formación de oficiales y tripulantes de buques de bandera y también con la conformación de las dotaciones a bordo (100 % chilenos ambos, resabio de 1878). Consignan que les gustaría que el crecimiento de la industria naviera se condescendiera con el crecimiento del comercio exterior, que se ha triplicado en los últimos años manteniéndose constante el registro nacional, informan que las Empresas chilenas representan el 2,4% a nivel mundial y el registro chileno solo el 0,1%.Ello responde a factores como inflexibilidades del registro, el tipo de cambio, escasez de oficiales, dificultades de bancarizar la hipoteca naval, entre otras.

Sin embargo con el MTT es notoria la falta de institucionalidad en materias portuarias y marítimas, consignan que no existe un Jefe del Departamento Marítimo y que dos instancias a las que les reconocen importancia, como la Comisión de Facilitación del Transporte Marítimo no ha sesionado hace cuatro años y el Consejo Consultivo Marítimo Portuario no sesiona desde hace uno año. No existiendo un canal para interactuar con el MTT.

La ausencia del MTT, conlleva a falta de consultas a los Armadores respecto de lo que piensan, que visión de futuro tienen, que pasa en la región, que pasa con las nuevas tecnologías. En relación al cabotaje indican que este esta regulado y parcialmente abierto (Ley Arica y cargas sobre las 5.000 toneladas) y consignan la inconveniencia de abrirlo

unilateralmente. Reclaman que el transporte terrestre recibe diferentes subsidios y compite deslealmente con el marítimo, el que además cancela altos costos por concepto de señalización (faros y balizas), pilotaje y practicaje. Menciona estudio encargado por Sectra.

En cuanto al sistema portuario les preocupa: a] la perspectiva de largo plazo, en su opinión, el modelo de concesión deja una incógnita respecto de las inversiones hacia el fin de la vigencia del contrato; b] destinar terrenos portuarios a actividades no portuarias (Mall), donde pudiera acopiarse contenedores tendencia mundial incluso para cátodos de cobre); c] no reservar bahías abrigadas para futuros desarrollos portuarios y d] que no exista la debida integración de las entidades que participan en el comercio exterior para facilitarlos, vale decir, no existe la ventanilla única. Si existe una serie de costos indirectos, como los de Agencias, que Aduana considere los contenedores vacíos como “carga” (además tras 90 días hay presunción de abandono y mantener conectado a suministro eléctrico un reefer cuesta aproximadamente US\$ 7/día, más el costo de no poder usarlo en forma alternativa), que el Servicio Agrícola y Ganadero (SAG) solicite información de recaladas de los últimos dos años, que policía internacional cobre importantes sumas por los “shore pass”, entre otros.

En cuanto al mercado de servicios, les gustaría que el pilotaje, practicaje y la señalización marítima se mantengan como están, pero que los costos se reduzcan a niveles internacionales y si se paga por año, el cobro debiera ser por año móvil. En cuanto a los cruceros, les preocupa la inexistencia de una institucionalidad y la falta de claridad en los temas tributarios. En el caso de los “Forwarders” les preocupa que realicen tantas acciones y no tengan cauciones por sus actos, de los cuales se responsabiliza finalmente el Agente. Finalmente, en el tema de la conectividad en el sur, les preocupa que el Estado esté invirtiendo en naves o prefije el tipo de naves, existiendo interés privado por invertir conociendo las necesidades de ese mercado.

Luego y siendo las 10.30, se recibe al Sr. Victor Pino Presidente de la Cámara Marítima y Portuaria de Chile A. G. (**CAMPOR**), acompañado del Gerente de Proyectos de la Asociación Sr. Carlos Rivera y de representantes de puertos privados y de concesionarios, a saber, la Sra. Victoria Vásquez (SAAM), y los señores Álvaro Brunet (Ultramar), Gamaliel Villalobos (Ventanas), Juan Esteban Bilbao (Agunsa) y Juan Manuel Gutiérrez (Lirquén) quienes entregan documento con una sintética apreciación del sector marítimo portuario (forma parte integrante de la presenta Acta) y se refieren a la necesidad de reservar espacios portuarios para desarrollos portuarios, que existe mejor y mayor conectividad del puerto con su ciudad e Hinterland (Valparaíso es un modelo, pero por ejemplo San Vicente tiene un desafío).

En cuanto a los problemas que ellos detectan, informan su preocupación porque nuestro país no alcanzará una real eficiencia en sus flujos de transportes de comercio exterior hasta que las distintas Autoridades que participan en los necesarios controles del mismo, no incorporen

tecnología de la información para actuar coordinadamente, evitando con ello duplicación de esfuerzos y de errores. Aduana avanza pero falta mejorar la eficiencia del flujo documental, falta la ventanilla única e implementar la transmisión electrónica de datos. En cuanto a los Scanners, afirman que Chile debiera posponer su implementación y esperar el desarrollo real de la iniciativa CSI en USA, les preocupa además quien hará la inversión, el modelo de negocio y quien manejará los equipos.

En materia de seguridad reclaman una falta de reconocimiento a los altos costos que significó su implementación, sin que se pueda cobrar o tener un retorno por ello, lo que hace que los puertos chilenos sean más baratos.

En materia operativa solicitan que se reinicie a la brevedad el trabajo de la Comisión facilitadora del transporte, mientras no se constituya un Consejo asesor público privado debidamente estructurado y con planes específicos de trabajo.

En el marco de futuras licitaciones consignan que si hubiera que entregar beneficios sociales a los trabajadores de un puerto determinado, a fin de llevar adelante la licitación en un marco de cierta estabilidad, estos pagos deben limitarse a los realmente afectados en un marco de transparencia y en términos económicos compatibles con la realidad del puerto en cuestión.

En referencia al modelo de modernización portuaria impulsado por la promulgación de la Ley N° 19.542, hacen un balance positivo y proponer avanzar hacia nuevos procesos, incluso revisando las restricciones de integración vertical y horizontal caso a caso.

Finalmente y siendo las 11.30, se recibe a representantes de la Cámara Nacional de Comercio (**CNC**), representados por el Sr. Ricardo Mewes Vicepresidente del Comité Internacional de la CNC, la Sra. María Angélica Uribe (abogado), y los señores Kenneth Werner y Alan Smith, Presidentes de la Cámara Aduanera y ANAGENA respectivamente, quienes postulan que la Aduana y los Agentes de Aduana han avanzado prestando en la actualidad servicios fluidos y modernos (Declaración de exportación en 20 segundos y de importación en 30 minutos), pero existen diecisiete (17) servicios que intervienen antes que los documentos se puedan despachar. El SAG, SEREMI de Salud y Sernapesca destacan por ser los más lentos, Salud tiene por ejemplo (por Ley) 72 horas para autorizar el retiro de mercadería (también el SAG pero no lo hace) y cada oficina regional funciona diferente, no existiendo la estandarización del servicio. Consignan que la solución sería la “ventanilla única” de comercio exterior.

Señalan que, al menos en los puertos, el 90% de la carga tiene V°B° para retiro directo, pero las molestias se originan antes o después y el peso del procedimiento lo tiene al Agente de Aduana que actúa como Ministro de Fe con facultades que el Servicio Nacional de Aduanas les otorga. Informan que su gestión de cobro es transparente ya la norma del SII permite

diferenciar los costos del agente por servicios prestados de aquellos recaudados por el agente de otros prestadores vinculados (carta visa).

Luego de agradecer la presencia de los representantes de CNC, estos abandonan la sala y los miembros de Panel coordinan la realización de la próxima sesión, que tendrá lugar el viernes 14 de diciembre a las 09.30 A. M.

Se levanta la sesión siendo las 13.45 P. M.

Panel de Expertos en Materias Portuarias

Acta de la Reunión # 5

El **viernes 14 de diciembre de 2007 siendo las 09.00 AM** se da inicio a la reunión del Panel que cuenta con la presencia de los señores Rodolfo García, Aldo Signorelli, Andrés Rengifo, Ronald Bown y Teodoro Wigodski, quien actúa como Coordinador del Panel. Participan además la señora Paulina Soriano, como asesora en materias jurídicas y el señor Eric Petri quien actúa como Secretario.

El Sr. Wigodski abre la sesión agradeciendo la presencia y propone alcanzar un acuerdo sobre el formato del informe a entregar. Adelanta que en materia de cruceros ya hay un texto avanzado al que se agregarán materias tales como el ámbito portuario, las marinas, y definir las tareas y responsables (MTT, MINECON, MINHDA). Informa además que la relación con el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (en adelante MTT) es muy buena, que la autoridad reconoce en el sector portuario un eje que es necesario fortalecer con una reforzada estructura administrativa. Respecto de las alternativas organizacionales en el MTT, el Sr. Rengifo consigna que existen cuatro posibles niveles: 1. Departamento Marítimo (existe, pero esta en proceso de asignación de la Jefatura y personal ad hoc), 2. Programa (se descarta por su fragilidad institucional), 3. Junta Marítimo Portuaria (de rango, formato y operación similar a la JAC, que puede recibir sus facultades vía DFL), y 4. Subsecretaría (que requiere Ley Orgánica y podría demorar varios años en ponerse en marcha). Se acuerda que lo relevante es la voluntad de hacer las cosas, hoy por hoy se ha dado inicio al llamado a concurso para Jefe de Departamento Marítimo.

En otras materias, los presentes acuerdan invitar a la próxima sesión a representantes de ASONAVE, consultar con la Armada de Chile la posibilidad de entrevistarse con las nuevas autoridades y solicitar a Maersk Chile la información relacionada con Faros y Balizas en otros puertos de la costa oeste de América. El Sr. García informa que lo logrado en Puerto Montt respecto de la capacitación y recalificación de los trabajadores a través de la Red Chile Califica, pudiera replicarse en otras regiones. La Sra. Soriano se refiere al “concepto portuario nacional” indicando que es un tema a abordar y desarrollar, ya que el sistema público funciona, pero lo privado de uso público y privado de uso privado tiene carencias respecto del uso y reserva de áreas, acceso de otros usuarios o de proyectos emergentes que necesitan puertos y también en lo laboral.

A continuación y siendo las 09.35 se recibe al Representante de los Armadores extranjeros Sr. Gilberto Rubio (Gerente de Hamburg Süd), quien señala que nuestro país esta volcado a las exportaciones, pero se encuentra en la “cola” del mundo. En materias “técnicas” le preocupa que para la Aduana (en su legislación) “el contenedor no exista”, ello pese a que Chile en 1972 firmó un Convenio que reconoce al contenedor como medio de transporte y no mercancía.

En materia de *Freight forwarders* le preocupa que, al no ser reconocidos por la Aduana, los Armadores se tengan que hacer responsables por diferencias en la apertura de los B/L. Por ello, están de acuerdo en reconocer a los *freight forwarders* como operadores. Por otra parte manifiesta que tienen una relación totalmente fluida y sin problemas normativos con la Armada, siendo tal vez destacable que existen diferencias en la designación de práctico oficial en algunos terminales, cita el ejemplo de Mejillones donde no existe práctico residente a pesar de su alto nivel de actividad versus Antofagasta donde si lo hay y debe ser previamente citado y transportado. No obstante su preocupación por la seguridad afirma estar de acuerdo con cualquier sistema que mejore lo expresado, incluso la existencia de prácticos privados (como ocurre en otros países), los presentes consignan la conveniencia de licitar el servicio a efectos de regular y transparentar los precios del servicio. Respecto a lo referido a la formación de oficiales y tripulantes indica que esta debiera ser más orientada a lo comercial que a materias de defensa.

Finalmente señala que ya desde la época de GEICOS (hoy ZICOSUR: Zona de Integración del Centro Oeste de América del Sur) existen problemas con la carga en tránsito y el cabotaje. En Iquique, Antofagasta y Mejillones (Puerto Angamos) la salida de carga con destino a terceros países vía contenedor es difícil, no aplicándose las facilidades del cabotaje y con problemas de "Waivers". Solicita se defina un procedimiento más expedito de aceptación o rechazo, pero transparente y oportuno

Luego y siendo las 10.30, se recibe al Sr. Christoph Johansen Presidente de la Asociación Logística de Chile A. G. (ALOG), acompañado del Gerente de ALOG Sr. Andreas Wiechert quienes se refieren a la ausencia de extraportuarios en la Región Metropolitana y particularmente en el gran Santiago. Que la interacción, consolidación y desconsolidación se hace en la zona primaria de la V Región, pese a que el 90% de la carga tiene destino en Santiago, solicitan en consecuencia eliminar la norma específica.

Los presentes comentan que existe un alto porcentaje (casi 90%) de retiro directo, argumento difícil de rebatir y sugieren se haga una consulta a los usuarios respecto a la conveniencia de contar con recintos extraportuarios en la Región Metropolitana.

Seguidamente informan que su organización agrupa a más de ochenta (80) asociados, todos ellos operadores logísticos con tres nichos de negocio, los *freight forwarders* que son en un 95% filiales de empresas extranjeras, los operadores locales (almacén, distribución, cadena de frío, etc.), y proveedores de la industria (capturadores, racks, etc.)

En cuanto a los problemas que ellos detectan, les impacta que en el marco regulatorio, los *freight forwarders* no sean reconocidos en Chile. Consignan que con ello se corta la relación fluida con el cliente, y aparece la intervención del agente de aduana compitiendo en el servicio

logístico. Con todo, lo de Aduana les parece solucionable, pero falta que las distintas Autoridades (SAG, Sernapesca, Policía Internacional, Servicio de Salud, etc.) que participan en los necesarios controles del comercio exterior tengan mayor sintonía con el mismo. Es notoria la ausencia de un ente coordinador que ordene los procedimientos y cuente con una “Agenda Logística País”, contar con una ventanilla única sería una gran solución. En ese contexto informan que, por ejemplo, en Colombia existe una Subsecretaría de Logística, que extrapolado a Chile tiene un formato similar al de la JAC, que convoca a todos los sectores. Sugieren que en Chile pudiera llamarse Junta Nacional de Logística y Comercio Exterior, radicada en el Ministerio de Economía o en el MTT

El Sr. Wigodski agradece los comentarios y les solicita un pre-diagnóstico o *Benchmarking del modus operandi* en otras latitudes para este tipo de instituciones y entregar una propuesta de cómo hacerlo en Chile, estimando asimismo los ahorros de costo con relación al PIB que ello implicaría.

Finalmente y siendo las 11.30, se recibe a representantes de Maersk Chile y APM Terminals (Filial Maersk), quienes agradecen la oportunidad de participar y que se haya considerado la opinión de todos los incumbentes. Acto seguido revisan lo ocurrido en los últimos cincuenta años en Chile con relación al comercio exterior y sus notables avances, postulan sin embargo que Chile no se puede “sentar en los laureles”. Los principales cuellos de botella que detectan son cabotaje y trasbordo internacional, los nuevos desarrollos portuarios deben buscar eficiencia, rapidez y servicio al usuario. Consignan que como empresa no buscan atender la carga doméstica y centran su interés en la carga internacional.

En ese contexto, les preocupa que los costos operacionales en Chile sean más altos (caros) que en otras costas, lo que es extensivo a los cobros por faros y balizas. Señalan que, la contenedorización crece a nivel mundial cerca del 8 a 10% anual, y en Chile aún más. Si bien consideran que la cadena logística desde y hacia el puerto funciona bien, la participación del camión es alta (cerca de 95%) y el ferrocarril tiene poca participación, visualizan congestión en Valparaíso y San Antonio en el mediano plazo, y se interesan por conocer la visión de largo plazo de Chile con mayor competencia, que permita reducir la brecha de costos portuarios que son entre 20 y 30% más altos que Callao, Guayaquil y Buenaventura.

Finalmente indican que a APM de Maersk le interesaría participar en futuras licitaciones de terminales y mejorar la eficiencia y reducir costos, sobre todo enfocados a atender naves de mayores dimensiones y calados, pues su experiencia es que la carga de comercio exterior de Chile se pudiera transportar en naves de 6.000 TEU, pero hoy por falta de calado se trasborda en Panamá.

Luego de agradecer la presencia de los representantes de Maersk y APM, estos abandonan la sala (entregan breve documento en inglés que forma parte integrante de esta acta). Los presentes luego de revisar lo expresado por los representantes de Maersk concluyen que ellos no consideran los menores costos por estadía. Luego, coordinan las actividades para la próxima sesión, que tendrá lugar el viernes 04 de enero a las 09.00 A. M.

Se levanta la sesión siendo las 13.35 P. M.

Panel de Expertos en Materias Portuarias

Acta de la Reunión # 6

El **viernes 4 de enero de 2008 siendo las 09.00 AM** se da inicio a la reunión del Panel que cuenta con la presencia de los señores Rodolfo García, Aldo Signorelli, Andrés Rengifo, Ronald Bown y Teodoro Wigodski, quien actúa como Coordinador del Panel. Participan además la señora Paulina Soriano, como asesora en materias jurídicas y el señor Eric Petri quien actúa como Secretario.

El Sr. Wigodski abre la sesión agradeciendo la presencia e informa que por razones de agenda se han excusado de asistir los representantes de la Asociación Nacional de Agentes de Nave (ASONAVE) y que se ha solicitado al Almirante Gonzalez (recientemente asumido como) Director General del Territorio Marítimo y Marina Mercante (DIRECTEMAR) tenga a bien recibir a los miembros del Panel en fecha próxima en Valparaíso, ocasión que permitirá además coordinar una visita con el Sr. Director Nacional del Servicio Nacional de Aduanas, informa asimismo que el Sr. Director del Servicio Agrícola y Ganadero (SAG) confirmará próximamente una fecha para reunirse con el Panel en las oficinas del Sistema de Empresas SEP.

Indica además que a fin de 2007 tomó contacto con el Sr. Enrique Fernández quien, a solicitud del Sr. Ministro de Transportes y Telecomunicaciones (en adelante MTT); solicitó conocer los avances del Panel. La reunión para esos efectos se celebró el pasado 2 de enero de 2008, compartiendo el Sr. Fernández las iniciativas planteadas por el Panel.

Acto seguido da a conocer un texto elaborado por los asesores del MTT que propone la estructura administrativa que pudiera asumir en materias asociadas al quehacer marítimo portuario tendientes, en lo principal, a realizar un fortalecimiento de los órganos de la administración del Estado en que se encuentran radicadas las competencias en la materia y las que digan relación o tengan incidencia en el comercio marítimo nacional e internacional, para lo cual se requiere además contar con los respectivos recursos presupuestarios. Respecto de las alternativas organizacionales en el MTT, el texto recoge varios posibles niveles de desarrollo, que comienzan con el Departamento Marítimo, Fluvial y Lacustre (que esta en proceso de asignación de Jefatura y personal ad hoc), y que en un mediano plazo se hace necesario que la institucionalidad actual evolucione hacia una que cuente con mayor autonomía, capacidad de gestión y que reúna al alero del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones algunas de las atribuciones y funciones delegadas en diversos órganos de la administración del Estado, que tienen ingerencia en las materias que guardan relación con los aspectos comerciales del transporte marítimo. Consignando que todo lo anterior eventualmente requiere de algunas modificaciones legales necesarias de analizar.

Los presentes, luego de revisar el documento, concluyen que este debiera incorporar mayores esfuerzos en definir tareas y el contenido técnico de la nueva institucionalidad, más que

enumerar estudios necesarios de realizar, consignan además que la definición administrativa es aún débil y su escaso presupuesto denota insuficiente capacidad para alcanzar las metas. En ese contexto, entienden que la forma más expedita de generar la existencia de la Junta de Asuntos Marítimo Portuarios es a través de la Ley de Presupuestos de 2009, que incluya un Programa para esos efectos con glosa propia, lo que debiera incorporarse al anteproyecto de presupuesto de 2009 que se elabora en junio de 2008.

Acto seguido, el Sr. Wigodski invita a los presentes a diseñar el índice y síntesis ejecutiva de los contenidos que tendrá el informe a ser evacuado el 15 de enero próximo. Los presentes acuerdan que el informe debiera contener un preámbulo que describa el **Mercado Marítimo Portuario** que incorpore la estrategia desarrollo del país basada en el comercio exterior, con objeto de asegurar la competitividad del sector marítimo portuaria en el largo plazo, estrategia que requiere de una eficiente cadena logística en que los puertos y el transporte marítimo son actores económicos fundamentales dado que:

- El flujo físico de mercaderías es creciente en una economía globalizada. Los volúmenes de comercio exterior chileno han pasado de US\$ 36.301,6 millones en 2000 a US\$ 94.019,5 millones en 2006.
- En Chile más del 80% de las mercaderías de importación y exportación, se movilizan por vía marítima utilizando instalaciones portuarias y sus vías de conectividad intermodal.
- Es limitada la disponibilidad de borde costero con zonas apropiadas para la instalación de puertos.
- Las concesiones portuarias al sector privado han sido exitosas en términos de transparencia, eficiencia operacional y tarifas bases competitivas y es necesario propiciar modelos de negocios, que permitan profundizar los niveles de competitividad sustentable.
- Las iniciativas de operación e inversión en el ámbito portuario, requieren largos tiempos de análisis, diseño y ejecución (sobre 4 años).
- Describir la evolución reciente de la industria portuaria estatal (concesiones) y rescatar la declaración de principios (como los contenidos en el mensaje presidencial de la Ley N° 19.542 y otros documentos).

Luego, debiera incluir un análisis del **Marco Legal** vigente y el rol del MTT en materias marítimo portuarias, teniendo en consideración que para que el MTT propicie y supervise el eficiente y oportuno desarrollo de la industria marítimo portuaria es preciso que se haga pleno uso de la legislación y normativa vigente, y:

- Asigne recursos humanos y materiales para tal efecto.
- Perfeccione la institucionalidad para administrar, facilitar e incentivar la actividad marítimo portuaria.
- Cree un Programa que evolucione desde el Departamento Marítimo Portuario a una Junta Marítimo Portuaria y finalmente a una Subsecretaría Marítimo Portuaria.

- Asuma y facilite la coordinación interministerial que requiere la actividad portuaria estatal y privada.
- Asuma la presidencia de la Comisión Nacional de Uso del Borde Costero del Litoral.
- Promueva la armónica relación la ciudad a través de la operación del Consejo de Coordinación Ciudad-Puerto.
- Comience la elaboración de una Ley General de Puertos que incluya materias tales como: Organización de Sistema Portuario nacional; Plan estratégico portuario; Autoridad Portuaria; uso y asignación del borde costero en agua y tierra; planificación territorial del desarrollo portuario.

Un tercer capítulo estará asociado a la Logística. La eficiente y eficaz coordinación que el MTT debe asegurar de las actividades de los organismos estatales facilitadores de la cadena logística (Aduanas, Directemar, SAG, SNS, etc.), requiere integrarse a través de un Sistema de plataforma informática que incluya el concepto de ventanilla única. Para ello, se requerirá establecer los costos y estándares de operación y de servicio de clase mundial, en particular:

- Aduanas reconozca la existencia de: i) Los *freight forwarders* para realizar las gestiones logísticas, y ii) Al contenedor como medio de transporte (en vez de mercadería).
- Revisar barreras de entrada y ajustar los procedimientos y tarifas a niveles competitivos internacionalmente en servicios tales como: a) Marítimo portuario (un índice de competitividad internacional); b) SAG (tarifas); c) DIRECTEMAR (tarifas de faros y balizas, procedimientos de pilotaje y practica), d) Almacenes Extra-portuarios (liberar la restricción a su libre ubicación), y e) Cruceros (La industria de cruceros, nacional e internacional, debe operar en el territorio nacional con un trato no discriminatorio: IVA, casinos de juego y *landing*).
- Radicar en el Ministerio de Economía un Programa de “Agenda Logística País”.

Finalmente, incorporar un capítulo referido a las **Relaciones Laborales**, atendido que la evolución de la Industria portuaria, a partir de la incorporación de tecnología en los frentes de operación, está generando una nueva realidad en las relaciones laborales en los puertos principales, lo que requiere ser considerado por el MTT y los actores involucrados, procurando ser proactivos en las condiciones de estabilidad laboral, seguridad en las faenas, la adecuada capacitación y recalificaciones necesarias, tendientes a mejorar los niveles de eficiencia, competitividad y sustentabilidad de la industria.

Los presentes luego de revisar las tareas, coordinan las actividades para la próxima sesión, que tendrá lugar el viernes 11 de enero desde las 09.00 A. M., en las oficinas de la Cámara Marítima y Portuaria de Chile A.G., ubicadas en Blanco 869, Valparaíso

Se levanta la sesión siendo las 13.15 P. M.

Panel de Expertos en Materias Portuarias

Acta de la Reunión # 7

El **lunes 14 de enero de 2008 siendo las 12.00 horas** se da inicio a la reunión del Panel que cuenta con la presencia de los señores Rodolfo García, Andrés Rengifo, y Ronald Bown, se excusan los señores Teodoro Wigodski, Aldo Signorelli, y la señora Paulina Soriano. Participa también el señor Eric Petri quien actúa como Secretario.

El Panel recibe al Sr. Francisco Bahamondes, Director Nacional del Servicio Agrícola y Ganadero (SAG), quien es acompañado por Carolina Castro, Susana Viscupovic y Rodrigo Astete de la Dirección de Protección Vegetal y el Sr. Miguel Peña, Encargado de Asuntos Internacionales del mismo organismo. El Sr. Rengifo abre la sesión agradeciendo la presencia de los personeros del SAG, acto seguido les informa el origen del Panel y lo obrado a la fecha, cediendo la palabra al Director del SAG.

El Sr. Bahamondes agradece la iniciativa e indica que espera que ayude a resolver los problemas frecuentes de nuestro comercio exterior. Consigna que el SAG tiene una fama bien ganada en la defensa del patrimonio fitosanitario de Chile, que espera mantener. Desde su perspectiva, Chile tiene la infraestructura necesaria para seguir creciendo en su intercambio comercial, sin embargo hace falta avanzar en una visión sistémica, con mayor coordinación de los servicios. El SAG se encuentra haciendo un levantamiento informático para alcanzar los niveles del Servicio Nacional de Aduanas, y aportar a que el sistema de “ventanilla única” pase de ser meramente informativo, transformándose en transaccional.

En materia procedimental, le llama la atención que en algunos casos sean los mismos organismos del Estado, los que se oponen a la realización de fiscalizaciones fitosanitarias, cita el ejemplo del Aeropuerto, donde otras instituciones involucradas se oponen a que el SAG realice inspecciones aleatorias a pasajeros y equipajes, argumentando que hace más lento el flujo. El SAG es una institución visible y en la mira de todos, responsable de cautelar el patrimonio fitosanitario, que se esta autoexigiendo en sus procedimientos, incluso cumpliendo normas ISO, sin embargo se da el caso que algunos agentes de aduana no trabajan con los procesos y equipos idóneos.

Respecto al proyecto ventanilla única, reitera que es un gran objetivo y una gran propuesta. Lo relevante es que sea un proyecto con financiamiento. A lo que el Sr. Rengifo replica indicando que existe un conflicto entre el ámbito legal y la operación preferentemente en línea. El Sr. Bahamondes indica que el SAG ha avanzado en la facilitación de los procesos de revisión, pero en algunos casos tienen problemas de recursos, cita el caso del laboratorio de vinos y licores, que es menor en tamaño a lo requerido por muestras que deben ser analizadas.

El Sr. Rengifo plantea dos situaciones, por un lado consulta que pasa con el estímulo de un organismo que tiene función fiscalizadora y que presta servicios en forma ininterrumpida, y por otro lado aborda en tema de la redundancia, al buscar que exista la tendencia de alcanzar riesgo 0%, que por cierto tiene costos asociados y que pudiera alcanzar niveles inauditos.

El Sr. Bahamondes consigna que el riesgo 0% no existe, por ello el SAG trabaja con sistema aleatorio, pero con gran respeto por una nueva sensibilidad instalada en la población, que ve positivamente la existencia de fiscalizaciones y esta a favor del control de plagas. Informa que actualmente el SAG se autofinancia vía el cobro de tarifas por ciertos servicios que presta, pero que los costos por erradicación de algunas plagas en algunos casos exceden lo presupuestado lo que obliga a reidentificación presupuestaria. El transformarse en organismo fiscalizador les permitiría ofrecer servicios sin interrupción.

Se levanta la sesión siendo las 13.25 P. M.

Listado de Invitados a Sesiones del Panel

Grupo: Representantes de los Trabajadores

- **Jorge Silva Berón**, Presidente de la Federación de Sindicatos de Trabajadores Portuarios de Iquique (**FETRAPI**).
- **Sergio Baeza**, Presidente Confederación de Trabajadores Portuarios de Chile (**COTRAPORCHI**), Juan Soto, Asesor de la Confederación
- **Roberto Rojas Castro**, Presidente Sindicato #1 Puerto Valparaíso
- **Hernán Bravo Aravena**, Presidente de la Federación nacional de Trabajadores Portuarios de Chile (**FENATRAPORCHI**).
- **Dante Campana, José Rubio, Gonzalo Díaz y Jorge Silva**, representantes de la **Coordinadora**.

Grupo: Armada de Chile

- **Vicealmirante Edmundo González Robles**, Director General del Territorio Marítimo y Marina Mercante (**DIRECTEMAR**).
- **Capitán de Navío Iván Valenzuela**
- **Capitán de Navío Ricardo Böke**

Grupo: Armadores y Agentes de Nave

- **Eugenio Valenzuela**, Presidente de Asociación Nacional de Armadores (**ANA**).
- **Arturo Sierra**, Gerente General (**ANA**).
- **Héctor Henríquez Negrón**, Presidente de **ARMASUR A. G.**
- **Carlos Manterola**, Presidente de la Asociación Nacional de Agentes de Naves de Chile A. G. (**ASONAVE**).
- **Fernando Angulo**, Marítima Valparaíso

Grupo: Aduana y SAG

- **Sergio Mujica Montes**, Director del **Servicio Nacional de Aduanas**, acompañado por Sr. Germán Fibla
- **Francisco Bahamonde Medina**, Director Nacional del **Servicio Agrícola y Ganadero (SAG)**, acompañado por Carolina Castro, Susana Viscupovic, Rodrigo Astete y Miguel Peña.

Grupo: Operadores Portuarios y Concesionarios

- **Victor Pino**, Presidente **CAMPOR**, acompañado de **Carlos Rivera**
- **Victoria Vásquez, SAAM**
- **Sr. Gamaliel Villalobos**, Gerente General **VENTANAS**
- **Alvaro Brunet, ULTRAMAR**
- **Juan Esteban Bilbao, AGUNSA**
- **Juan Manuel Gutiérrez**, Gerente General **Lirquén**

Grupo: Agentes de Aduana

- **Alan Smith**, Presidente de la Asociación Nacional de Agentes de Aduana (**ANAGENA**), acompañado por Sr. Manuel Iazo
- **Kenneth Werner**, Presidente de la **Cámara Aduanera de Chile**
- **Ricardo Mewes**, Cámara Nacional de Comercio y Turismo **CNC**
- **María Angélica Uribe, Abogado**

Grupo: Armadores Extranjeros

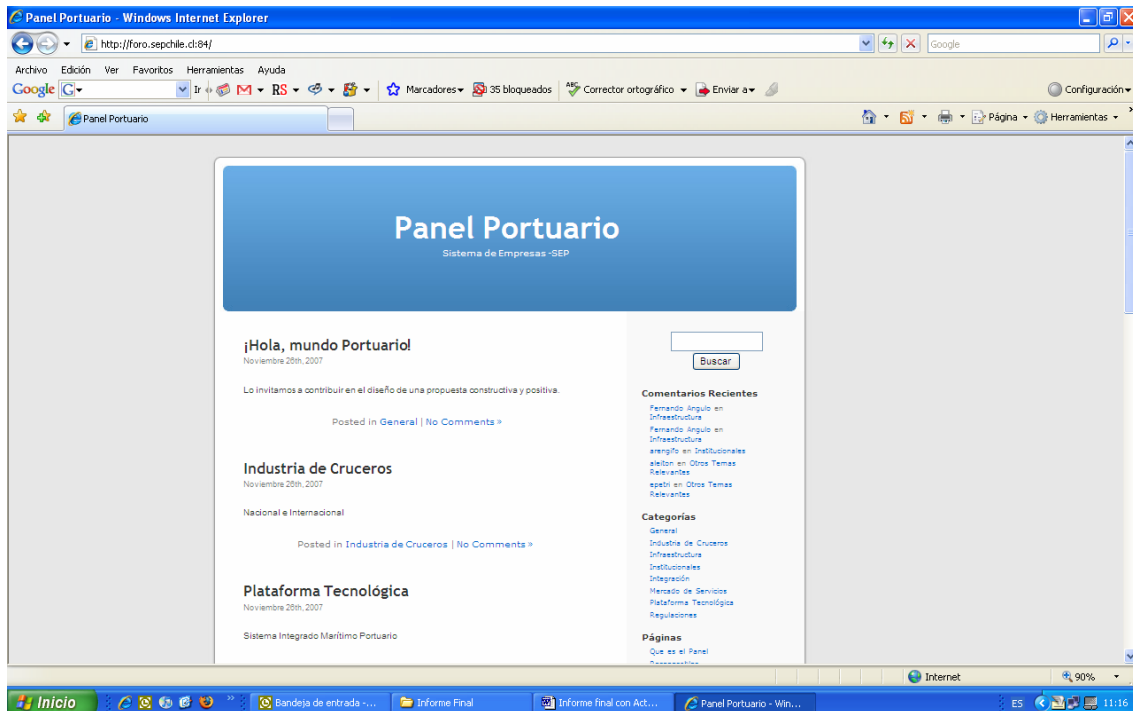
- **Klaus Nielsen**, Gerente General **Maersk Chile**.
- **Jorge Crossley**, Project Manager **Maersk Chile**.
- **Robert Bosman**, **APM Terminals**
- **Aart J. Hille Ris Lambers**, **APM Terminals**
- **Gilberto Rubio**, Gerente General **Hamburg Süd** y representante de los Armadores extranjeros en Chile

Grupo: Logística

- **Christoph Johansen** Presidente de la Asociación Logística de Chile A. G. (**ALOG**)
- **Andreas Wiechert**, Gerente General de la Asociación Logística A. G. (**ALOG**)

Foro Web del Panel Portuario

Estuvo accesible a una serie de actores del sector, a quienes se les entregó claves de acceso para expresar opinión en las distintas materias, en la dirección: <http://foro.sepchile.cl:84/>



Las materias respecto de las cuales se esperaba conocer la opinión fueron, entre otras:

- Industria de cruceros
- Plataforma tecnológica
- Mercado de servicios
- Integración
- Infraestructura
- Regulaciones
- Institucionales
- Otros temas relevantes.