



Política Nacional **LOGÍSTICA PORTUARIA**

Eje estratégico I: Institucionalidad y regulación del sector



Los puertos, infraestructura clave para la conectividad de Chile



Los puertos son esenciales para la conexión de todas las cargas entre regiones y de Chile con el mundo



Importancia de la logística portuaria

Rol clave en la economía de Chile

93%

Tonelaje de comercio exterior por
vía marítima



152 MM Ton

La transferencia se ha multiplicado x3 entre 1990 y 2021

FUENTE: Estadísticas del Servicio Nacional de Aduanas (2021) y DIRECTEMAR (1990-2021).

¿Qué desafíos enfrentamos?

¿Qué normativa e institucionalidad requerimos para un desarrollo eficiente, competitivo y sostenible?

¿Cómo mejoramos la relación de la actividad portuaria con su entorno?

¿Cómo mejoramos las condiciones del trabajo portuario, actual y futuro?

¿Cómo organizamos el sistema portuario y planificamos su futuro?

¿Desde dónde proponemos construir?

Existen numerosos análisis, contruidos con amplia participación público-privada



¿Desde dónde proponemos construir?

Existen numerosos análisis, contruidos con amplia participación público-privada



2014-2015

Innovación para puertos y su logística



2019-2020

Comisión Investigadora de la Ley N° 19.542



2019-2021

Policy actions for improving ports' labor conditions and competitiveness



2015-2016

Ports policy review of Chile



2017-2018

Estudios Fondo de Modernización Portuaria



2019-2020

Mesa Laboral Portuaria

¿Qué vamos a construir?

Dos instrumentos complementarios

Política Nacional de Desarrollo Logístico-Portuario

- Fundada en la visión futura del sector.
- Estructura el sector logístico-portuario y da coherencia a la participación de los diversos actores.
- Establece los lineamientos y bases para la construcción de la planificación en los diversos ámbitos que se abarquen.
- Orienta la acción normativa del Estado.

- Fundado en la visión, la estructura y los lineamientos de desarrollo que fije la política de Estado.
- Analiza las necesidades específicas del sector en cada territorio y levanta líneas de trabajo específicas para superar las brechas detectadas.
- Permite configurar programas de inversión estructurados, con proyectos que respondan a cada requerimiento.

Plan Nacional de Desarrollo Logístico-Portuario



The screenshot shows the website of the Subsecretaría de Transportes. At the top, there is a navigation menu with links: Inicio, Nosotros, Autoridades, Programas, Secretarías Regionales, Transportescucha, Portal de Trámites, and Prensa. The main content area features a large image of a cargo ship at a port with the text "Subsecretaría de Transportes" overlaid. Below the image is a breadcrumb trail: Inicio / Política Nacional Logístico-Portuaria. The article title is "Política Nacional Logístico-Portuaria". The text discusses the central role of ports and logistics chains in Chile's economy, population supply, and regional connectivity. It mentions the importance of port infrastructure, governance, and labor conditions. The article also notes various challenges and the need for a policy with broad consensus. A section titled "¿Qué abarca la política?" is visible at the bottom. On the right side, there is a "Síguenos" section with Twitter links for Subtrans, Subsecretario @dazajorge01, and Ministro @JuanCaMunozA. Below this are three promotional banners: "diálogos participativos Gran Valparaíso", "Política Nacional LOGÍSTICA PORTUARIA", and "Manual de Participación Ciudadana con enfoque de género e inclusión".

Subsecretaría de Transportes

Inicio / Política Nacional Logístico-Portuaria

Me gusta 0 Compartir Tweetear

Política Nacional Logístico-Portuaria

Los puertos y sus cadenas logísticas tienen un papel central en el desarrollo de la economía de Chile, el abastecimiento de su población y la conectividad entre sus regiones y del país con los mercados internacionales.

Esta importancia se manifiesta en la gran cantidad de productos que se movilizan a través de ellos y que son parte de nuestro día a día. Por ello, la mejora de nuestros puertos, su gobernanza y regulación, la relación con las comunidades y el territorio y las condiciones del trabajo portuario son de gran relevancia para el país.

Existen numerosos desafíos en todas estas materias, que han sido relevados en diferentes análisis, nacionales e internacionales, públicos y privados, en los últimos años. Vemos necesario poner en valor toda esta información, de manera que permita desarrollar una política con amplios consensos, que fundamente la visión y estrategia del sector portuario para los próximos años.

¿Qué abarca la política?

Síguenos

- Twitter Subtrans
- Twitter Subsecretario @dazajorge01
- Twitter Ministro @JuanCaMunozA

diálogos participativos Gran Valparaíso
El transporte que queremos

Política Nacional LOGÍSTICA PORTUARIA

Manual de Participación Ciudadana con enfoque de género e inclusión

¿Qué queremos impulsar desde el Estado?

Ejes estratégicos de la Política Nacional de Desarrollo Logístico-Portuario

Política Nacional de Desarrollo Logístico-Portuario



I
Institucionalidad
y regulación del
sector logístico-
portuario



II
Facilitación del
desarrollo
económico



III
Planificación
territorial y
sostenibilidad
integral



IV
Modernización
laboral

¿Cuál es el balance de lo existente?

Principales aspectos del diagnóstico

Política Nacional de Desarrollo Logístico-Portuario



I
Institucionalidad
y regulación del
sector logístico-
portuario

- Institucionalidad del sector logístico-portuario
- Asimetría en la creación y operación de puertos
- Ordenación de las cadenas logístico-portuarias

El sistema logístico-portuario hoy

¿Qué organismos participan?



¿Qué acciones le corresponde ejercer al sector público?

Planificar

Coordinar

Controlar



El sistema logístico-portuario hoy

¿Qué organismos participan?



¿Quién(es) articula(n) y coordina(n)
las diversas competencias?



El sistema logístico-portuario hoy

¿Qué organismos participan?



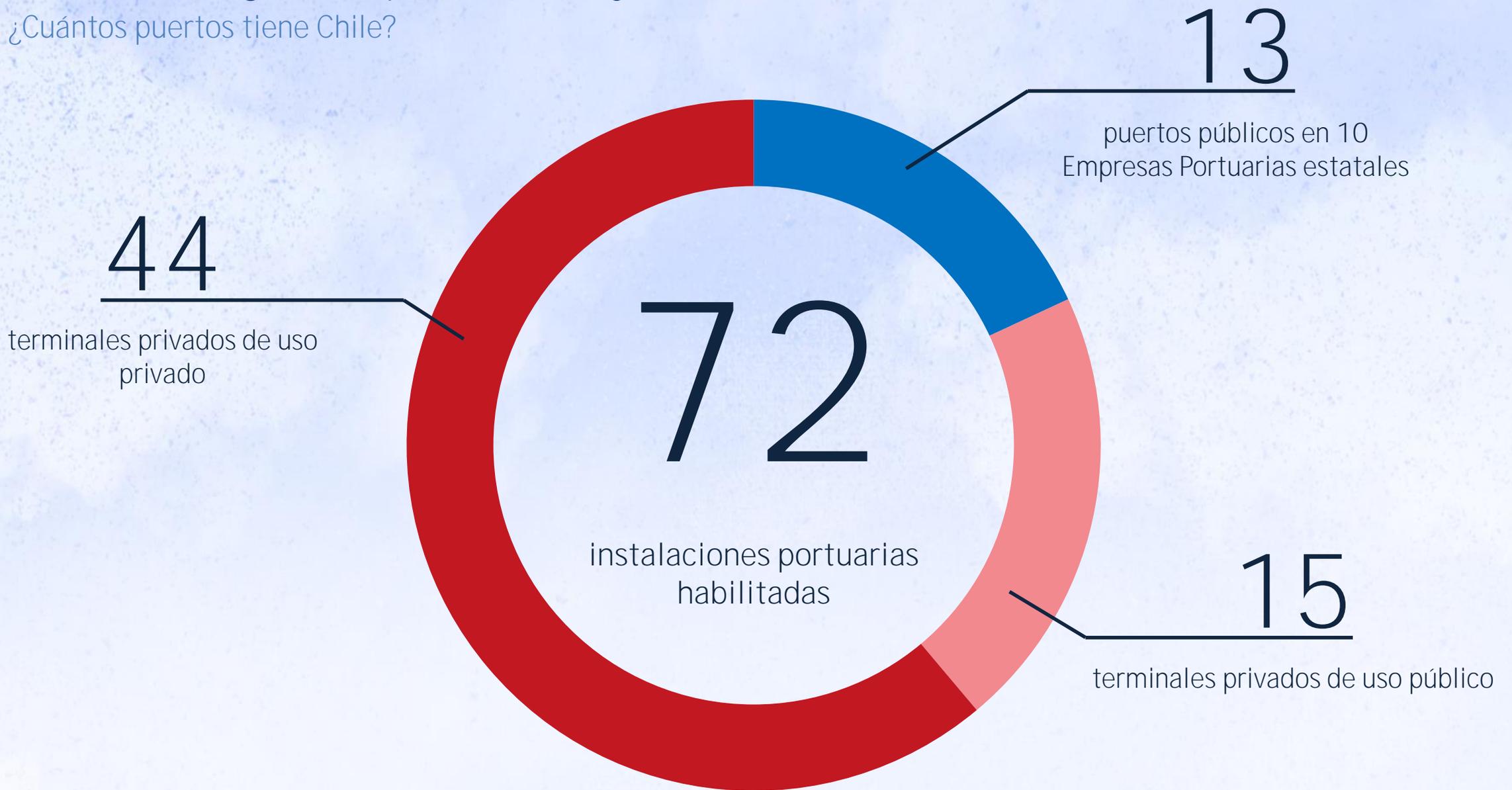
Multiplicidad de actores con competencias específicas y ausencia de un actor único que vele por la eficiencia logístico-portuaria.

En los puertos públicos, dicho rol lo asumen las Empresas Portuarias creadas por la Ley N° 19.542, pero no son reconocidas por todos los actores.



El sistema logístico-portuario hoy

¿Cuántos puertos tiene Chile?



Además de rampas de conectividad, terminales privados no habilitados y caletas pesqueras.

El sistema logístico-portuario hoy

¿Qué supone esta asimetría regulatoria?

DFL N° 340

- Solicitud directa de concesión marítima
- Plazo máximo de concesión de 50 años (30 desde 2018)
- Prestan servicio según criterios definidos por los propietarios, declarándose discrecionalmente como de uso público o de uso privado.

Ley N° 19.542

- Terminales concesionados a privados mediante licitación pública
- Plazo máximo de 30 años
- Obligados a prestar servicio permanente, sin discriminación, con tarifas públicas y estándares de servicio
- Declarados por ley de uso público

Dos regulaciones diferentes para los mismos servicios. Diagnósticos coinciden en la ausencia de una lógica de uso eficiente de bahías, que ha fomentado un amplio número de terminales.

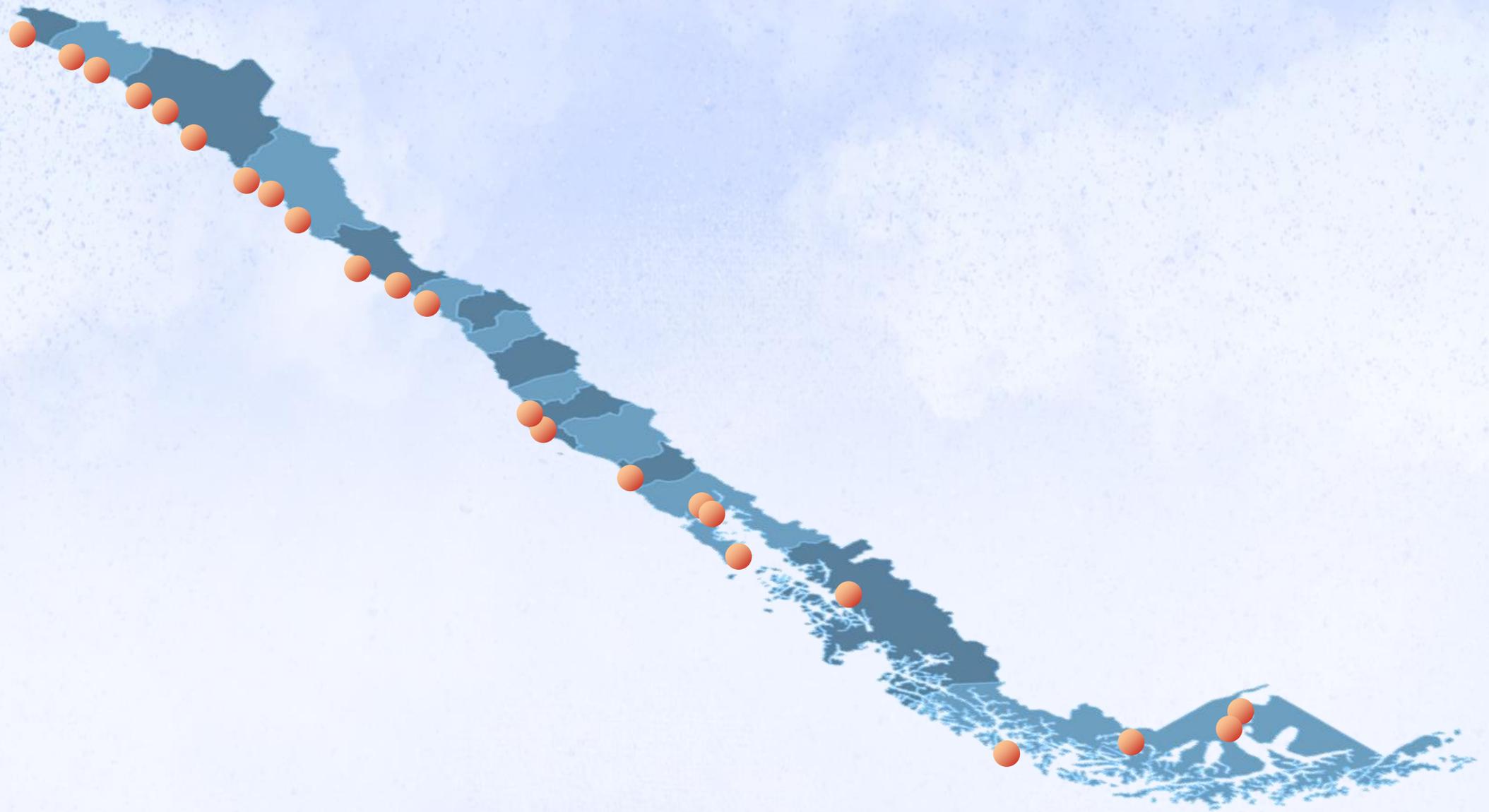
El sistema logístico-portuario hoy

¿Dónde tenemos autoridades portuarias locales?



El sistema logístico-portuario hoy

¿Dónde falta esta institucionalidad local?



El sistema logístico-portuario hoy

Ejemplos de la asimetría existente - Región del Biobío

- Puerto público de uso público ●
- Puerto privado de uso público ●
- Puerto privado de uso privado ●



Principales aspectos del diagnóstico

¿Qué consecuencias tiene la asimetría legal portuaria?

- Seguir como ahora sólo profundizará:
 - Las barreras para planificar, coordinar y fiscalizar un sistema portuario integral.
 - Crece la incompatibilidad con otros usos del territorio.
 - Dispersión de puertos e impacto directo en el medio ambiente y las comunidades.
 - Multiplicación de los riesgos de seguridad (cada puerto es una frontera).
 - Problemas de competencia (puertos privados que impiden el desarrollo de otros).
 - Presión por solicitudes no acordes con necesidades ni política general.
 - Dilución de responsabilidades en eventos críticos, sin responsables claros.



No es sostenible seguir con la misma lógica actual.

Sin planificación, no es posible asegurar un crecimiento sostenible.

Sin una autoridad logístico-portuaria explícita (nacional y local), el Estado no puede ejercer sus funciones de manera adecuada para la planificación y coordinación del sector.

Principales aspectos del diagnóstico

¿Qué desafíos debemos afrontar?

- Desarrollo de nuevos sectores económicos (e.g., litio, hidrógeno verde).
- Nuevos requerimientos de infraestructura y servicios según estructura del transporte marítimo (mayor tamaño y capacidad).
- Exigencia de un desarrollo sostenible y eficiente.
- Fortalecimiento del equilibrio en la participación público-privada.

¿Quiénes son los actores que pueden llevar a cabo ese rol?

- ✓ A nivel nacional, una nueva institucionalidad.
- ✓ A nivel regional/local, las Empresas Portuarias estatales reforzadas y su marco legal.

Principales aspectos del diagnóstico

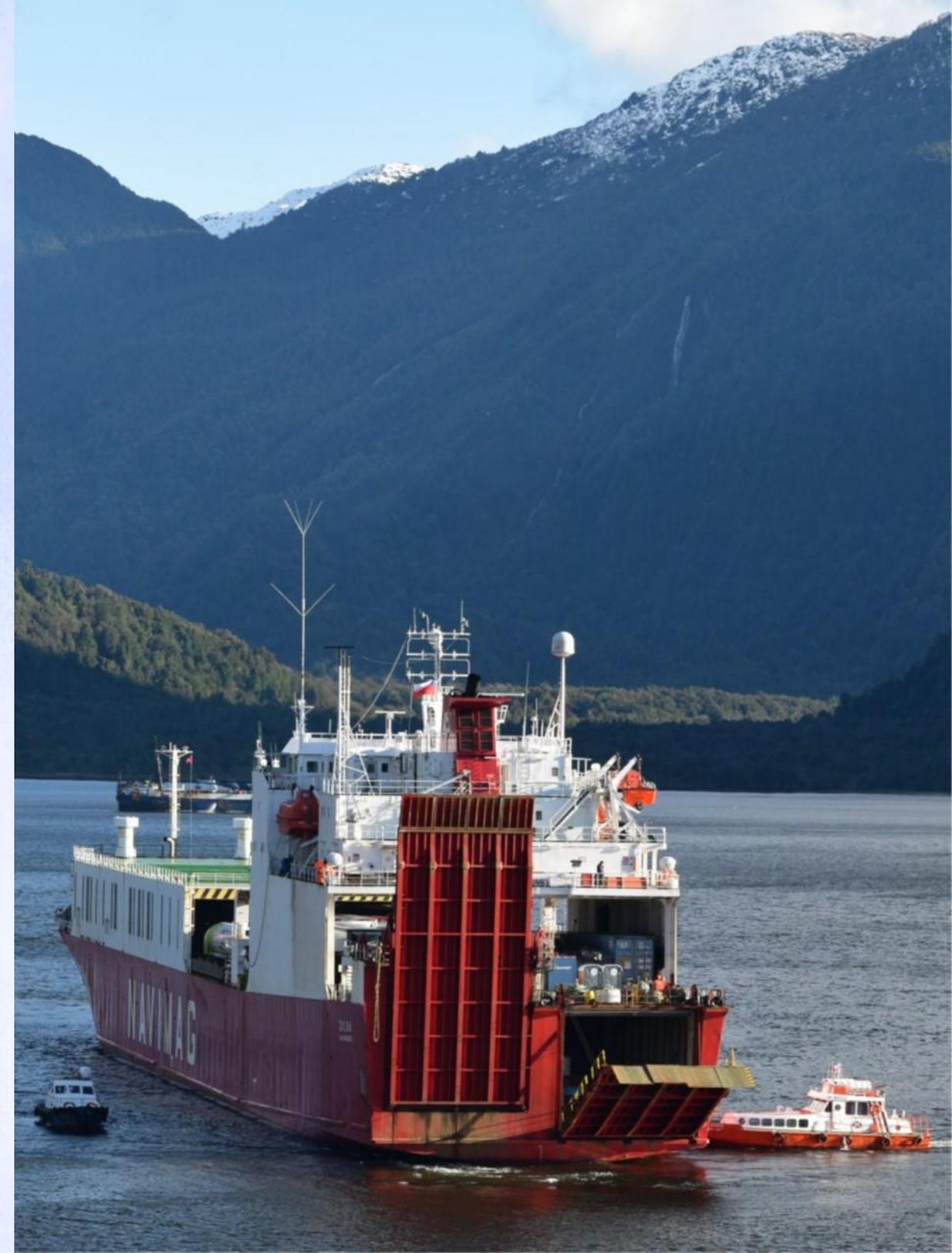
Limitaciones en las actuales Empresas Portuarias estatales

- Falta de reconocimiento de sus competencias y regulación por parte de otros actores (públicos y privados).
- Limitado ámbito geográfico de actuación (recinto portuario definido por ley y otras áreas bajo su administración a cualquier título).
- Falta de injerencia sobre el resto de la cadena logística asociada (áreas extra-portuarias, depósitos e infraestructuras de transporte).
- Dependencia presupuestaria del Ministerio de Hacienda.
- Mecanismos rígidos para inversión.
- Limitados mecanismos de sanción ante incumplimientos.

Principales aspectos del diagnóstico

¿Cómo reconocemos la realidad de los territorios?

- La planificación y las condiciones para el desarrollo de puertos no distinguen según las características de cada mercado y territorio.
- Sin una ordenación de puertos no es posible fijar prioridades de inversión y planificar de manera coherente el sistema.
- Las condiciones para los puertos de la Macrozona Sur-Austral limitan su desarrollo competitivo, enfocados en la conectividad regional.
- Falta una identificación de este mercado, con una regulación acorde a sus necesidades en terminales y rampas de conectividad.



¿Cómo superamos las brechas detectadas?

Propuestas para la construcción de la Política Nacional Logístico-Portuaria en este Eje Estratégico I



- Crear la Autoridad Logístico-Portuaria Nacional.
- Unificar el marco normativo para el desarrollo y operación de infraestructuras portuarias.
- Fortalecer y adaptar el rol de las Empresas Portuarias estatales como autoridades portuarias locales.
- Estructurar el sistema logístico-portuario según el alcance territorial de sus diferentes cadenas logísticas (escala nacional, macrozonal, local).
- Reconocer las características de territorios con necesidades particulares en el marco institucional y normativo.

¿Cómo superamos las brechas detectadas?

Propuestas para la construcción de la Política Nacional Logístico-Portuaria en este Eje Estratégico I

Crear una Autoridad Logístico-Portuaria Nacional, que coordine de forma ágil a los diversos actores del sector y sea reconocida en el Estado como organismo rector del sistema logístico-portuario íntegro.

- Definición de un servicio público descentralizado, con una estructura interna nacional y regional.
- Competencia para el desarrollo de la Estrategia nacional, la definición de políticas y planes, la definición de áreas reservadas para el desarrollo futuro, la coordinación de actores y la promoción oportuna de inversiones.
- Trabajo con un enfoque sistémico de las cadenas logístico-portuarias, coordinando de manera efectiva y ágil las competencias de los diversos organismos públicos.

¿Cómo superamos las brechas detectadas?

Propuestas para la construcción de la Política Nacional Logístico-Portuaria en este Eje Estratégico I

Unificar el marco normativo para el desarrollo y operación de infraestructura portuaria.

- Consolidación, en un único sistema normativo, del desarrollo de infraestructura portuaria.
- Definición de áreas reservadas en el territorio para el desarrollo futuro.
- Participación privada clave, bajo criterios de concesión portuaria para uso público según el esquema de la Ley N° 19.542 (APP claros, con procesos de licitación y obligaciones de servicio, atención a terceros y no discriminación como norma general).
- Proceso de transición, con licitación pública al término de los periodos actuales dados los derechos existentes.

¿Cómo superamos las brechas detectadas?

Propuestas para la construcción de la Política Nacional Logístico-Portuaria en este Eje Estratégico I

Fortalecer el rol de autoridad de las Empresas Portuarias estatales de la Ley N° 19.542.

- Reconocimiento explícito del rol de autoridad que ya detentan en función de sus competencias legales.
- Fortalecimiento de su estructura y marco reglamentario, para el ejercicio clave de la coordinación de actores (públicos y privados) en las áreas bajo su administración.
- Fortalecimiento de la coordinación de operaciones y servicios prestados en sus terminales y áreas comunes.
- Extensión del rol de planificación y coordinación al conjunto de la cadena logística asociada.

¿Cómo superamos las brechas detectadas?

Propuestas para la construcción de la Política Nacional Logístico-Portuaria en este Eje Estratégico I

Establecer una ordenación explícita de las diferentes cadenas logístico-portuarias del país, que entregue criterios específicos para la planificación y priorización de inversiones.

- Distinción, en base a criterios técnicos objetivos (operación y aspectos geopolíticos), entre Redes Logísticas de Interés Nacional y Redes Logísticas de Interés Regional/Local.
- Definición de redes basada en una visión sistémica integral de su operación y necesidades (infraestructura portuaria, vial, ferroviaria y servicios logísticos y de transporte de carga asociados).
- Planificación de infraestructura y desarrollo territorial de estas Redes Logísticas deberá responder a esta ordenación, con reserva de áreas en los instrumentos de planificación territorial y prioridad para inversiones.

¿Cómo superamos las brechas detectadas?

Propuestas para la construcción de la Política Nacional Logístico-Portuaria en este Eje Estratégico I

Reconocer las especificidades de cada Macrozona en el marco legal y normativo.

- Incorporación de las especificidades de la Macrozona Sur-Austral para el desarrollo de inversiones, como impulsores de la actividad económica regional y coordinadores de la conectividad.
- Definición de una solución permanente para la administración de infraestructuras de conectividad, integrándolas al sistema portuario y extendiendo la normativa de las Empresas Portuarias a su operación de forma plena.

Correo disponible para observaciones adicionales:

infopdl@mtt.gob.cl



Política Nacional **LOGÍSTICA PORTUARIA**

