



Eje estratégico II: Facilitación del desarrollo económico



Agenda de la jornada

¿Qué veremos hoy?



1. Contexto general
2. Diagnóstico y propuestas del eje de Facilitación del desarrollo económico
3. Trabajo en grupos pequeños
4. Exposición por grupo de conclusiones
5. Próximos pasos
6. Cierre

¿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

¿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

¿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

<https://www.subtrans.gob.cl/politica-nacional-logistico-portuaria/>

Subsecretaría de Transportes

Inicio

Nosotros

Autoridades

Programas

Secretarías Regionales

Inicio / Política Nacional Logístico-Portuaria

Me gusta 0

Compartir

Twitter

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 los puertos y que son parte de nuestro día a día. Por ello, la mejora de nuestros puertos, su gobernanza, 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 consenso, que fundamente la visión y estrategia del sector portuario para los próximos años.

¿Qué abarca la política?

Política Nacional LOGÍSTICA PORTUARIA

Consolidado de diagnósticos y propuestas

Subsecretaría de Transportes

Gobierno de Chile

LOGÍSTICA Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones

Gobierno de Chile

Ministerio de Economía, Fomento y Turismo

Gobierno de Chile

Manual de Participación Ciudadana con enfoque de género e inclusión

Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones

6

¿Cómo vamos a construir la Política Nacional Logístico-Portuaria?

14 de abril

Lanzamiento

Abril a Mayo

Diálogos con actores

Junio a Agosto

Construcción de propuesta

Septiembre a Noviembre

Consulta amplia y devolución

Noviembre a Diciembre

Elaboración y aprobación

Resumen principales propuestas en base al diagnóstico

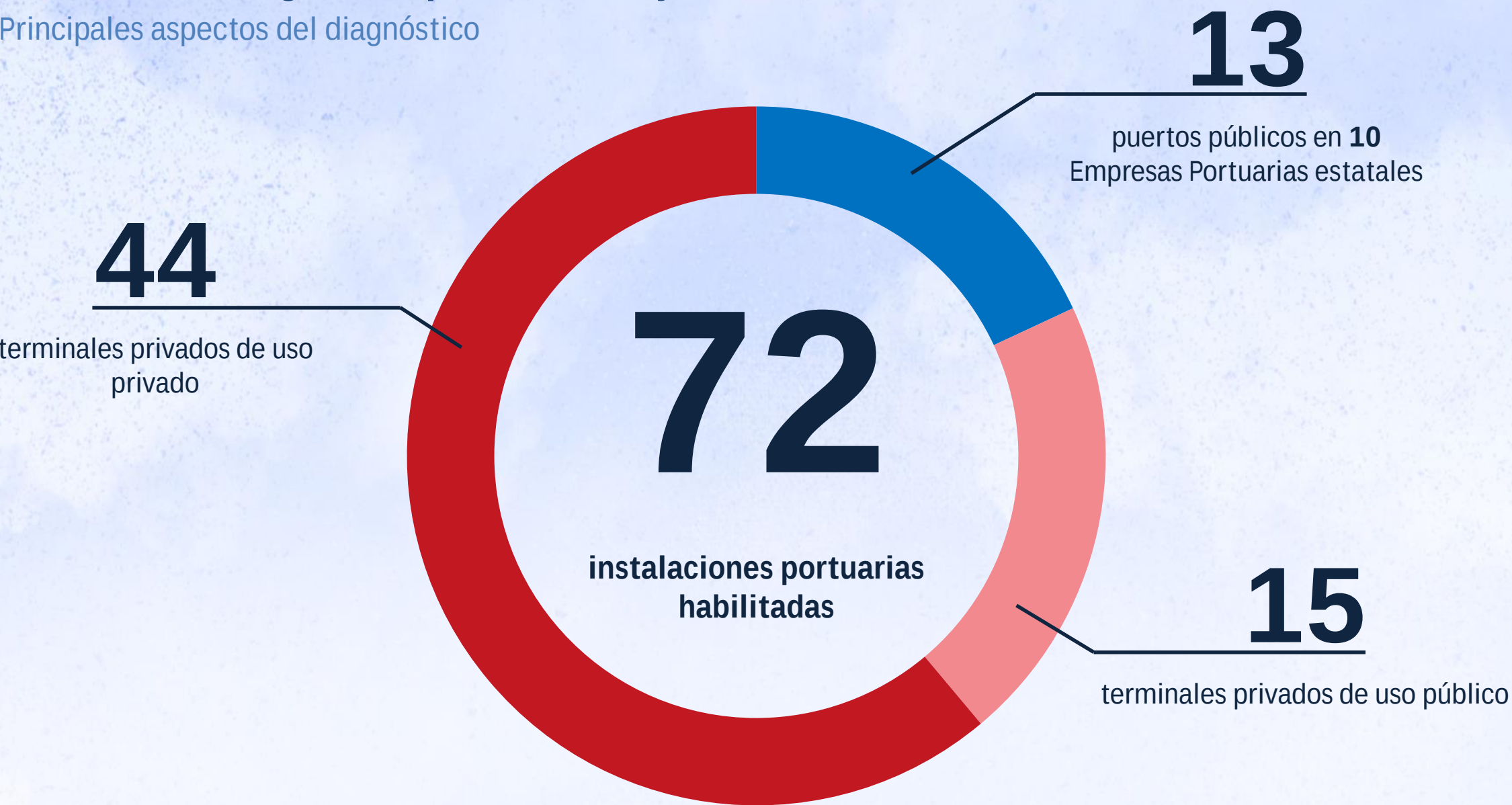
Política Nacional de Desarrollo Logístico-Portuario

II Facilitación del desarrollo económico

1. **Fortalecer la estrategia de desarrollo portuario, con condiciones de concesión que aseguren el equilibrio público-privado**
2. Mejorar la prestación de servicios de apoyo a las maniobras de naves
3. Impulsar la planificación y coordinación de la cadena logística, extendiendo las competencias de las Autoridades Portuarias a las áreas extra portuarias
4. Fomentar la resiliencia y multimodalidad del transporte de carga
5. Reducir la incidencia de las condiciones climáticas adversas en los puertos
6. Promover la transformación digital del sector

1. El sistema logístico-portuario hoy

Principales aspectos del diagnóstico



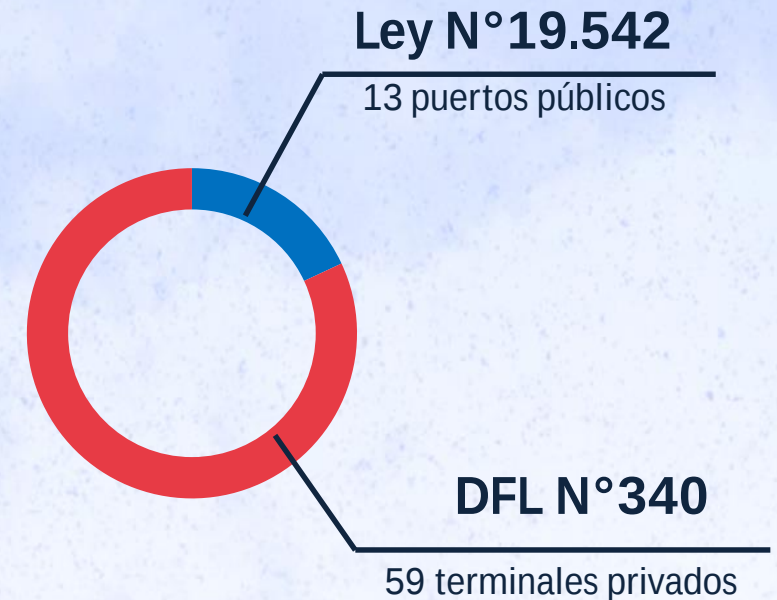
Dos regulaciones diferentes para los mismos servicios (DFL N°340 y Ley N°19.542)

1. El sistema logístico-portuario hoy

Principales aspectos del diagnóstico

Existen limitaciones para una competencia adecuada entre terminales:

- El desarrollo de las concesiones ha permitido mejoras en la eficiencia y la competitividad de los puertos estatales (Ley N°19.542)
- En los terminales privados (DFL N°340) no aplican obligaciones en las concesiones, lo que entrega una ventaja competitiva a los privados e impide una competencia adecuada entre los terminales



El desarrollo de los puertos ha sido insuficiente ante el crecimiento de la demanda

- En los últimos años ha decrecido el ritmo de las inversiones en infraestructura y equipamiento de los puertos
- Las mejoras en la calidad de los servicios no han sido homogéneas para los distintos tipos de carga, sino que hay una priorización en la contenedorizada
- Producto de las ineficiencias, la congestión en los puertos se traduce en mayores costos para los usuarios, y de manera agregada al país

1. El sistema logístico-portuario hoy

Propuestas para la construcción en el Eje Estratégico II

Fortalecer la estrategia de desarrollo portuario, con condiciones que aseguren el equilibrio público-privado

- Unificar y adaptar los contratos de concesión de terminales portuarios, resguardando los principios de servicio público y no discriminatorio
 - Armonizar las condiciones en contratos de concesión por la unificación del marco legal (**Eje I**)
 - Contar con mecanismos que fortalezcan los niveles de servicio durante los periodos de concesión
- Construir una estrategia de desarrollo que entregue certezas en la capacidad portuaria, para ello se debe:
 - Proyectar necesidades de infraestructura y luego desarrollarlo en alianza público-privada, considerando la realidad de cada mercado relevante y reduzca los costos por ineficiencias

Resumen principales propuestas en base al diagnóstico

Política Nacional de Desarrollo Logístico-Portuario

II Facilitación del desarrollo económico

1. Fortalecer la estrategia de desarrollo portuario, con condiciones de concesión que aseguren el equilibrio público-privado
2. **Mejorar la prestación de servicios de apoyo a las maniobras de naves**
3. Impulsar la planificación y coordinación de la cadena logística, extendiendo las competencias de las Autoridades Portuarias a las áreas extra portuarias
4. Fomentar la resiliencia y multimodalidad del transporte de carga
5. Reducir la incidencia de las condiciones climáticas adversas en los puertos
6. Promover la transformación digital del sector

2. Servicios de apoyo de la navegación

Principales aspectos del diagnóstico

Los servicios de prácticos y remolcadores son esenciales para garantizar la seguridad en el arribo, atraque, desatraque y zarpe de las naves desde los puertos.

Existe una falta de regulación adecuada y tienen fuertes barreras de entrada, lo que hace que se generen ineficiencias en la provisión de los servicios de remolcadores y de practicaaje

Servicio de Remolcadores

- Es provisto por privados, mediante contratos con las navieras y **sólo hay tres oferentes en el país**
- Actualmente no es posible responder a la demanda, los equipos necesarios no están disponibles en el momento y lugar oportuno
- Las esperas para las naves se traducen en mayores costos para los usuarios y el sistema en conjunto.

Servicio de Practicaaje

- Es prestado en su mayoría por miembros retirados de la Armada, y es regulado por la DIRECTEMAR, que además autoriza a los operadores, fija las tarifas y fiscaliza el cumplimiento
- Existen espacios de mejora para que los proveedores cumplan con ciertos requisitos mínimos e incentivos para mejorar la prestación

2. Servicios de apoyo de la navegación

Propuestas para la construcción en el Eje Estratégico II

Mejorar la prestación de servicios de apoyo a las maniobras de naves, con esquemas regulatorios propios de la actividad portuaria

- Entregar competencias a las autoridades portuarias en la regulación específica de los servicios de navegación para reducir las barreras de entrada
- Complementarlo con las actuales atribuciones de la Autoridad Marítima, como la fiscalización de estándares de seguridad

Resumen principales propuestas en base al diagnóstico

Política Nacional de Desarrollo Logístico-Portuario

II Facilitación del desarrollo económico

1. Fortalecer la estrategia de desarrollo portuario, con condiciones de concesión que aseguren el equilibrio público-privado
2. Mejorar la prestación de servicios de apoyo a las maniobras de naves
3. **Impulsar la planificación y coordinación de la cadena logística, extendiendo las competencias de las Autoridades Portuarias a las áreas extra portuarias**
4. Fomentar la resiliencia y multimodalidad del transporte de carga
5. Reducir la incidencia de las condiciones climáticas adversas en los puertos
6. Promover la transformación digital del sector

3. Coordinación y planificación de áreas extra-portuarias

Principales aspectos del diagnóstico

Actualmente la coordinación de operaciones del puerto y áreas extra-portuarias es de carácter comunitario y de búsqueda de acuerdos entre los actores mediante las Comunidades Logísticas

Por limitaciones físicas, cada vez son más los almacenes y depósitos en áreas extra-portuarias

Las Empresas Portuarias no disponen injerencia sobre estas áreas a las afueras del puerto ni sus instalaciones, por lo que no existe: **(i) planificación; (ii) coordinación; (iii) ni fiscalización.**

Almacenes y depósitos extra portuarios

- Proceso de autorización de Servicio Nacional de Aduanas no incorpora regulación específica en materia de libre competencia
- La operación de éstos no está sujeta a regulación específica de sus servicios ni instalaciones
- Disponibilidad 24/7

3. Coordinación y planificación de áreas extra-portuarias

Propuestas para la construcción en el Eje Estratégico II

Impulsar la planificación y coordinación de la cadena logística asociada a los puertos, extendiendo competencias a las Autoridades Portuarias a las áreas extra portuarias

- Entregar **competencias a las Autoridades Portuarias** para:
 - i. Coordinar la operación extra-portuaria entre los actores
 - ii. Planificar los requerimientos de infraestructura
 - iii. Fiscalizar las instalaciones
- Permitir comunicación entre los diversos actores, de manera similar a la que ocurre al interior de puertos en los Comités Portuarios de Coordinación de Servicios Públicos

Resumen principales propuestas en base al diagnóstico

Política Nacional de Desarrollo Logístico-Portuario

II Facilitación del desarrollo económico

1. Fortalecer la estrategia de desarrollo portuario, con condiciones de concesión que aseguren el equilibrio público-privado
2. Mejorar la prestación de servicios de apoyo a las maniobras de naves
3. Impulsar la planificación y coordinación de la cadena logística, extendiendo las competencias de las Autoridades Portuarias a las áreas extra portuarias
4. **Fomentar la resiliencia y multimodalidad del transporte de carga**
5. Reducir la incidencia de las condiciones climáticas adversas en los puertos
6. Promover la transformación digital del sector

4. Desarrollo de vías terrestres y marítimas para una estrategia multimodal

Principales aspectos del diagnóstico

El crecimiento esperado de la demanda en los próximos años hace necesaria una mayor complementariedad entre el transporte por camión y por ferrocarril.

- **El transporte de camiones** es la principal vía para mover carga desde y hacia los puertos.
- **El cabotaje de carga por vía marítima** se ha mantenido estancado en los últimos 20 años, con un promedio de 12.5 millones de toneladas.
- **El ferrocarril como medio de transporte de carga** tiene una participación global inferior al 10%
 - En Chile sólo algunos puertos han logrado altas cotas de participación (Antofagasta)
- **Falta de disponibilidad del tercer turno**



4. Desarrollo de vías terrestres y marítimas para una estrategia multimodal

Propuestas para la construcción en el Eje Estratégico II

Fomentar la resiliencia y multimodalidad del transporte de carga

- Avanzar en la complementariedad entre transporte por camión y ferrocarril
 - ❑ Meta de **30%** del transporte de carga en ferrocarril en corredores que lo permitan
- Impulsar mayor participación del cabotaje por vía marítima mediante adaptaciones normativas

Resumen principales propuestas en base al diagnóstico

Política Nacional de Desarrollo Logístico-Portuario

II Facilitación del desarrollo económico

1. Fortalecer la estrategia de desarrollo portuario, con condiciones de concesión que aseguren el equilibrio público-privado
2. Mejorar la prestación de servicios de apoyo a las maniobras de naves
3. Impulsar la planificación y coordinación de la cadena logística, extendiendo las competencias de las Autoridades Portuarias a las áreas extra portuarias
4. Fomentar la resiliencia y multimodalidad del transporte de carga
- 5. Reducir la incidencia de las condiciones climáticas adversas en los puertos**
6. Promover la transformación digital del sector

5. Limitaciones ante condiciones climáticas adversas

Principales aspectos del diagnóstico

- El número y duración de cierres de puertos en Chile ha aumentado debido a las condiciones climáticas.
 - En 2021, el puerto de San Antonio estuvo cerrado 1.783 horas (equivalente a 2,4 meses) debido a este fenómeno
- Los puertos chilenos carecen de instrumentos para anticipar y medir condiciones adversas.
 - Generalmente se aplican criterios conservadores que llevan a cierres innecesarios que deterioran la productividad y son costosos para los usuarios del puerto

Algunas medidas para minimizar los efectos de las condiciones climáticas adversas:

- Revisión de estudios de maniobra
- Incorporación de instrumentos que permiten superar limitaciones climáticas (*ej. enfilaciones electrónicas*)
- Uso de sistemas de amarre para mantener la estabilidad de naves atracadas frente a oleaje (*ej. Shore Tensión*)
- Uso de instrumentos para medir las variables hidrodinámicas y meteorológicas en tiempo real
- Operación de plataformas como el Sistema de Visualización de Instalaciones Portuarias (SVIP)

5. Limitaciones ante condiciones climáticas adversas

Propuestas para la construcción en el Eje Estratégico II

Mejorar las condiciones de operación de los puertos, reduciendo la incidencia de las marejadas y logrando equiparar la disponibilidad de los puertos chilenos al estándar Internacional

- Disponer de instrumentos de medición y predicción que permitan anticipar condiciones climáticas adversas
- Revisión de estudios de maniobra para adaptar a mayor capacidad y tecnología de las naves

Resumen principales propuestas en base al diagnóstico

Política Nacional de Desarrollo Logístico-Portuario

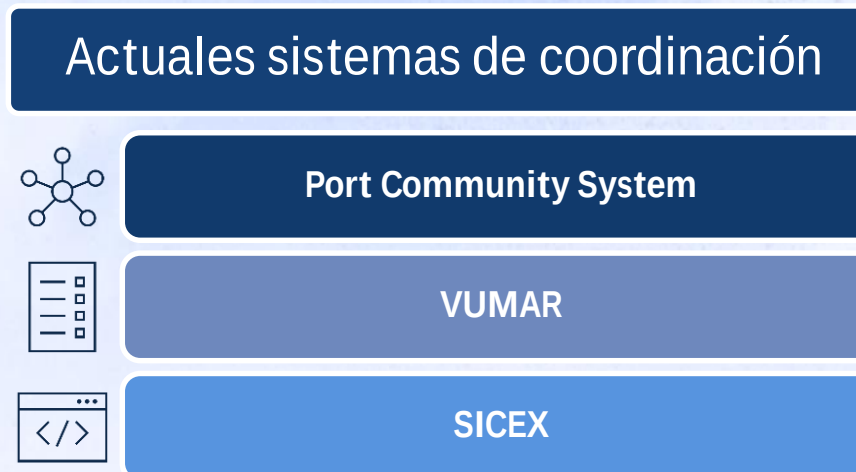
II Facilitación del desarrollo económico

1. Fortalecer la estrategia de desarrollo portuario, con condiciones de concesión que aseguren el equilibrio público-privado
2. Mejorar la prestación de servicios de apoyo a las maniobras de naves
3. Impulsar la planificación y coordinación de la cadena logística, extendiendo las competencias de las Autoridades Portuarias a las áreas extra portuarias
4. Fomentar la resiliencia y multimodalidad del transporte de carga
5. Reducir la incidencia de las condiciones climáticas adversas en los puertos
6. **Promover la transformación digital del sector**

6. Homogeneidad en los procesos de digitalización

Principales aspectos del diagnóstico

El Estado ha impulsado sistemas de coordinación, pero su integración no ha concluido y no se encuentra extendida en toda la cadena logístico-portuaria del país.



A nivel internacional se han impulsado los *Smart Ports*, sin embargo en Chile no ha sido posible debido a:

- Falta de un criterio unificado de cómo implementar esta clase de puertos
- Carencia de perfiles profesionales capacitados
- Baja inversión directa en nuevas tecnologías para los desafíos operacionales

6. Homogeneidad en los procesos de digitalización

Propuestas para la construcción en el Eje Estratégico II

Promover la transformación digital del sector como aspecto esencial de la estrategia nacional

- Desarrollar sistemas de coordinación y transmisión de la información entre diferentes actores de la cadena logística
- Agregar el componente tecnológico en la Estrategia Nacional y en las estructuras organizacionales de las distintas entidades en el sector logístico
- Impulsar acciones de digitalización de procesos en el comercio exterior para tener procedimientos eficientes



Correo disponible para observaciones adicionales:

infopdl@mtt.gob.cl



Política Nacional **LOGÍSTICA PORTUARIA**



Ministerio de
Transportes y
Telecomunicaciones

Gobierno de Chile



Ministerio de
Economía,
Fomento y
Turismo

Gobierno de Chile