



REPORTE ESTADO DE CONCESIONES PORTUARIAS

ABRIL 2025

Índice

1. Introducción	3
2. Marco institucional y normativo	4
3. Inversiones	5
4. Concesiones Portuarias Vigentes	6
5. Cronograma del proceso para una nueva concesión portuaria	8
6. Proceso de renovación vigente: Valparaíso / Tasa de Uso Portuario	10
7. Conclusiones	12

1. Introducción

Este documento presenta un reporte ejecutivo sobre el estado de las concesiones portuarias en los puertos estatales y una proyección de los desafíos para los próximos 5 a 6 años. Su objetivo es ofrecer una visión integral del estado de las concesiones, tanto para los actores públicos como privados, que permita a todos los agentes adoptar las decisiones necesarias para hacer frente a los desafíos de corto plazo del sistema de concesiones portuarias.



2.

Marco institucional y normativo

El sistema portuario chileno está regulado por la Ley de quorum calificado N°19.542, promulgada en 1997, aplicable a los puertos estatales, y por el Decreto con Fuerza de Ley N° 340 que regula las concesiones marítimas que emplean los puertos privados.

Para efectos del presente reporte nos centraremos en la ley N° 19.542, que moderniza el sector portuario estatal¹ (en adelante Ley de Puertos), la cual posibilitó una transformación estructural del sistema al disolver la Empresa Portuaria de Chile (Emporchil) y crear diez empresas portuarias estatales autónomas a lo largo del país. Estas nuevas entidades son personas jurídicas de derecho público, con patrimonio propio y duración indefinida, y se relacionan con el Gobierno a través del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Este cuerpo normativo publicado en el Diario Oficial en diciembre de 1997, tuvo por objeto:

- 1) Velar por el buen uso de recursos físicos costeros.
- 2) Promover la competencia entre puertos y reforzar la competencia al interior de los puertos estatales.
- 3) Promover la inversión privada y hacer más dinámico el proceso de inversión en puertos.
- 4) Preservar y fortalecer la eficiencia y la competitividad en las operaciones portuarias.
- 5) Procurar un desarrollo armónico de los puertos en relación con el medio ambiente, las áreas urbanas adyacentes y las vías de acceso.

Para ello la ley establece que las empresas portuarias pueden y/o deben, en determinados casos, otorgar concesiones a privados para la prestación de servicios portuarios, mediante las inversiones necesarias, así como un conjunto de otras obligaciones y facultades. Las empresas estatales tienen como objeto la administración, explotación, desarrollo y conservación de los puertos y terminales, así como de los bienes que posean a cualquier título, incluidas todas las actividades conexas inherentes al ámbito portuario indispensables para el debido cumplimiento de su rol en el comercio exterior.

En definitiva, la ley busca la complementación entre el rol del Estado y del sector privado, promoviendo la participación de actores privados en las inversiones y la gestión de los terminales, de modo de aumentar los niveles de eficiencia del sector y propendiendo a que los costos se mantengan en niveles acordes a la realidad del mercado.

1. Ley N° 19.542 que moderniza el sector portuario: <https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=82866>, acceso en abril de 2025.

3.

Inversiones

Desde la puesta en práctica hacia fines de los '90 de la Ley de Puertos, que promovió la participación del sector privado en la operación y financiamiento de obras de ampliación de frentes de atraque y su equipamiento, las inversiones han sido cuantiosas y efectivas, tal como se observa en la Tabla N° 1 siguiente:

Tabla N° 1
Inversiones en Puertos Estatales (estatal + privada)
Ley N° 19.542

Año	Inversión total (privada + estatal) MMUSD
1990 al 1997	119
2000 al 2009	546
2010 al 2017	1291
2018 al 2024	130

Fuente: Camport, MTT, Cepal y CBC.

Nota: La inversión total asciende a USD 2.086 millones.
 La inversión del Estado es de USD 215 millones y el 50% de las inversiones totales se efectuó en el período 1990-1997.

Estas inversiones han permitido aumentar la capacidad de transferencia y la eficiencia operativa, mejorar la gestión y bajar los costos de nuestro comercio exterior, generando además un gran interés de nuevos inversionistas por participar en nuestro sistema portuario.

4.

Concesiones Portuarias Vigentes

Actualmente existen 11 concesiones portuarias estatales activas en Chile, distribuidas en 7 puertos clave:

Arica	Iquique	Antofagasta	Coquimbo	Valparaíso (2 concesionarios)	San Antonio (3 concesionarios)	Talcahuano (2 concesionarios)
-------	---------	-------------	----------	----------------------------------	-----------------------------------	----------------------------------

En la Tabla N° 2 se presenta el detalle de estas concesiones, con su año de inicio y término:

Tabla N° 2
Plazos Concesiones Frentes de Atraque (Ley N° 19.542)

Puerto	Empresa	Inicio	Termino
Arica	Terminal Puerto de Arica (TPA)	2004	2034
Iquique	Iquique Terminal Internacional (ITI)	2000	2030
Antofagasta	Antofagasta Terminal Internacional (ATI)	2003	2033
Coquimbo	Terminal Puerto Coquimbo (TPC)	2012	2032
Valparaíso	Terminal Pacífico Sur (TPS)	2000	2030
Valparaíso (1)	Terminal Cerros de Valparaíso (TCVAL)	2013	2043
San Antonio	San Antonio Terminal Internacional (STI)	2000	2030
	DP World San Antonio	2011	2031
	Puerto Panul	2000	2030
Talcahuano	San Vicente Terminal Internacional (SVTI)	2000	2030
	Talcahuano Terminal Portuario (TTP)	2012	2042

Fuente: Campor, MTT y SEP².

2. Nota (1) de la tabla 2: TCVAL abandonó la concesión del Terminal 2 en el año 2022. EPV realizó una nueva licitación por un plazo de 4 años con la opción de renovarla mientras se define la nueva licitación de ambos terminales a un solo concesionario. Las nuevas bases de licitación están en el TDLC para su aprobación.

La Ley de Puertos define que la duración máxima de una concesión portuaria es de 30 años, impidiendo en forma expresa que dichas concesiones puedan ampliar su plazo o ser renovadas más allá de ese horizonte de tiempo. Si se estimara que ello fuera deseable o necesario, implicaría tramitar una modificación de la ley, que en tal caso también requeriría quorum calificado.

Como se observa de la Tabla N° 2, los primeros vencimientos de concesiones, es decir, el momento en que el actual concesionario debe entregar la operación a quien se adjudique la licitación respectiva, ocurrirán en tan solo cinco años más (2030: Iquique, Valparaíso, San Antonio y Talcahuano).



5.

Cronograma del proceso para una nueva concesión portuaria

Considerando los plazos y vencimientos mostrados anteriormente, estamos ad-portas de un nuevo ciclo de concesiones portuarias, para lo cual es clave identificar las etapas y plazos involucrados en esta nueva fase, las que se detallan en la Tabla N° 3 siguiente, construida tomando en consideración el resultado de procesos anteriores.

Tabla N° 3
Cronograma tipo de un proceso de licitación de concesión

Etapas/Trimestres	Año 1 (Trim.)				Año 2 (Trim.)				Año 3 (Trim.)				Año 4 (Trim.)				Año 5 (Trim.)				Año 6 (Trim.)				Año 7 (Trim.)				Año 8 (Trim.)			
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
1 Definir proyecto de ampliación																																
2 Acuerdos con interesados																																
3 Confección bases de licitación																																
4 Aprobación EIA																																
5 Judicialización EIA																																
6 Aprobación de bases por TDLC																																
7 Llamado a licitación																																
8 Estudio Bases y Presentación Ofertas																																
9 Adjudicación																																
10 Inicio de nueva concesión																																

Fuente: Campor, basado en procesos de licitación desarrollados con anterioridad³.

3. Notas explicativas:

1. La definición del proyecto considera la licitación del estudio y su adjudicación. Debe incluir desarrollo urbano, accesos viales y ferroviarios. Requiere aprobación de MTT, MOP, SEP, EFE y Hacienda.
2. Acuerdos básicos con partes interesadas: gobierno regional, municipios, organizaciones sociales y actores relevantes.
3. Confección de bases incluye la aprobación por la Empresa Portuaria, MTT, SEP y Hacienda.
4. La aprobación del EIA incluye accesos viales y ferroviarios.
5. Eventuales judicializaciones del proyecto.
6. Aprobación de las bases por el Tribunal de Defensa de la Libre Competencia (TDLC).
7. Llamado a licitación pública.
8. Estudio de bases y presentación de ofertas por los interesados.
9. Evaluación y adjudicación del proceso licitatorio.
10. Firma del contrato e inicio formal de la nueva concesión.

De acuerdo con el ejercicio anterior, un proceso de licitación comprende 10 etapas, entre las cuales se encuentra la definición del proyecto a licitar, la confección de las bases de licitación y su aprobación en el TDLC (Tribunal de Defensa de la Libre Competencia), la tramitación ambiental, el llamado a licitación, la recepción de ofertas y la adjudicación, cada una de las cuales tiene exigencias propias y requiere de tiempos adecuados para garantizar el éxito del proceso completo.

Dependiendo de la envergadura de las obras requeridas, el proceso completo de una licitación y entrega de concesión al nuevo concesionario puede tomar entre 5 y 7 años. Por otra parte, desde que se inicia una nueva concesión (etapa 10), las obras definidas en el proyecto pueden demorar 2 a 3 años en su ejecución, con lo cual, desde el inicio de la etapa 1 hasta que las nuevas obras estén operativas, se requiere un plazo de entre 7 y 8 años como mínimo.

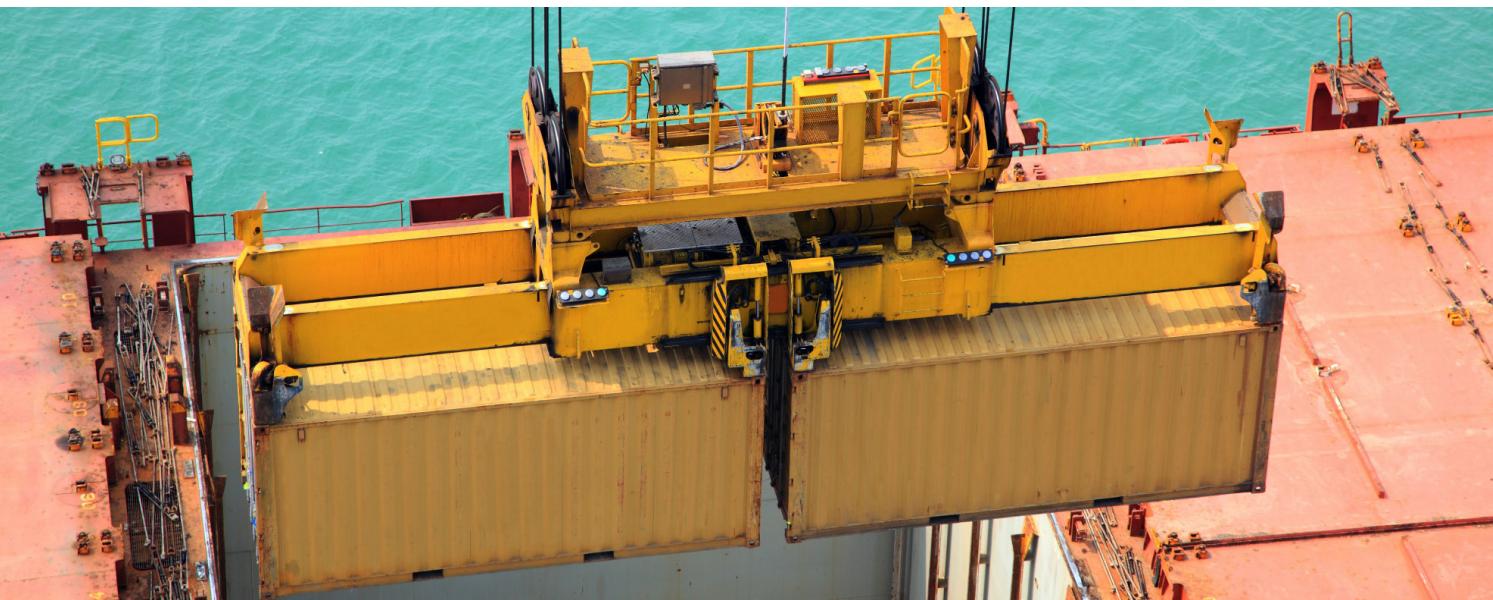


6.

Proceso de renovación vigente: Valparaíso / Tasa de Uso Portuario

De las seis concesiones que se vencen en el año 2030 (incluyendo la concesión de Terminal Cerros de Valparaíso (TCVAL), hoy en manos de Agunsa), solo en dos de ellas -que han sido agrupadas en una sola licitación en el nuevo proceso y que corresponden a los dos terminales del Puerto de Valparaíso- hay certeza de la iniciación del proceso de renovación. De las cuatro concesiones restantes no existe ningún antecedente público que permita conocer su avance, ni menos su alcance.

El proceso de renovación en el Puerto de Valparaíso ha tenido suficiente y adecuada difusión pública por parte de la EPV (Empresa Portuaria de Valparaíso). La opinión pública, los potenciales inversionistas y todas las partes interesadas saben que la nueva concesión ha cumplido las etapas 1, 2, 3 y 4 y que están en curso las etapas 5 y 6. No solo eso: los potenciales inversionistas conocen las características básicas de la nueva concesión y la magnitud y cuantía de las obras, lo cual parece suficiente para definir una oferta, pero estos antecedentes son parciales. En efecto, los potenciales interesados en la nueva concesión de Valparaíso requieren saber que sucederá con los dos terminales de San Antonio concesionados, uno de los cuales termina su concesión en 2030. Solo existen antecedentes generales respecto de los plazos y alcance del Puerto de Gran Escala (en adelante PGE), pero su cronograma parece bastante más lejano. No está claro qué sucederá con la nueva concesión del Terminal actualmente operado por STI (San Antonio Terminal Internacional).



Ambos puertos, Valparaíso y San Antonio, compiten entre sí, y no está permitido que un postulante se adjudique dos concesiones que involucren a ambos puertos, sino que cada postulante deberá optar por uno de ellos, pero eso solo será posible si disponen de los antecedentes suficientes al mismo tiempo.

Aún así, no basta con aclarar lo anterior: las obras del molo de abrigo del PGE de San Antonio tendrán un costo de 1.800 a 2.000 millones de dólares, que EPSA (Empresa Portuaria de San Antonio), financiará con un préstamo con aval del Estado de Chile, pero que deberá pagar. La forma en que la Ley de Puertos permite a la empresa portuaria estatal obtener ingresos para cancelar tal deuda es a través de la Tarifa de Uso Portuario (TUP).

No se ha definido (al menos públicamente) si el molo de abrigo será financiado por la TUP que se cobre en el PGE o una nueva TUP para todo el Puerto de San Antonio. Los expertos señalan que las obras del molo de abrigo del PGE no alcanzarían a ser financiadas solamente mediante pagos de los usuarios del PGE. Las tarifas serían de tal magnitud que no habría naves dispuestas a atracar en las nuevas instalaciones, o bien los consignatarios de la carga no estarían dispuestos a pagar dichas tarifas.

Cualquiera sea el caso, se debe aclarar el modo en que se financiarán las obras del molo de abrigo del PGE en última instancia, esto es, la forma en que se habrán de recaudar recursos suficientes para pagarlas, y cuál sería su impacto económico en el sistema portuario estatal y en nuestro comercio exterior. El marco legal actual permite opciones, pero no cualquier tipo de solución.

En concordancia con lo anterior, es fundamental que el Estado emita un reglamento que defina la forma en que cada puerto estatal ha de calcular su TUP, y que además, en sus balances anuales bajo exigencias IFRS, identifique claramente los recursos recaudados por este concepto y su destino final real. Se estima que desde inicios de la aplicación de la Ley de Puertos a la fecha la totalidad de los puertos estatales ha recaudado por concepto de TUP una cifra cercana a los 800 millones de dólares, sin que se conozca su destino en materia de obras, inversiones u otros gastos.



7. Conclusiones

Tomando en cuenta el marco legal vigente; las actuales concesiones y sus vencimientos; la duración de las diferentes etapas que tendría este nuevo ciclo de concesiones; y los plazos y tiempos que se deben cumplir, se puede indicar responsablemente que existe un atraso significativo en los procesos licitatorios en los casos de Iquique, San Antonio y Talcahuano.

Este atraso trae aparejados riesgos respecto de la continuidad operativa de los terminales, la eficiencia logística del país, y riesgos legales y administrativos por incumplimiento de plazos, entre otras consideraciones.

Asimismo, frente a la actual realidad de los procesos de evaluación ambiental y la judicialización de sus resultados, los atrasos podrían ser aún mayores que los reportados.

El sistema portuario bajo el régimen de concesiones a privados ha demostrado ser exitoso en términos de modernización, eficiencia e inversión privada. Sin embargo, el inicio del nuevo ciclo de concesiones presenta crecientes desafíos. El atraso en los procesos de planificación, definición de proyectos y licitación, sumado a las exigencias ambientales y la necesidad de una visión estratégica integrada, obliga a una acción decidida para anticiparnos a escenarios perjudiciales para el país. Hacernos cargos de esta situación es un deber de todos los actores, tanto públicos como privados, para generar condiciones favorables para nuestro comercio exterior y de ese modo aportar al desarrollo del país.





CAMPOR
CÁMARA MARÍTIMA Y PORTUARIA DE CHILE A.G.