



ANÁLISIS CRÍTICO DE LA **POLÍTICA NACIONAL LOGÍSTICA PORTUARIA 2026**

ANÁLISIS CRÍTICO DE LA POLÍTICA NACIONAL LOGÍSTICA PORTUARIA 2026

MARZO 2026

El día 10 de marzo del 2026 el Gobierno pasado aprobó y publicó la Política Nacional Logística Portuaria¹. Si bien su alcance es más acotado que los borradores de los años 2023 y 2024, mantiene iniciativas que se fundamentan en análisis errados de la situación del sector o bien corresponden a posiciones ideológicas respecto de la forma como se deben abordar los desafíos de corto, mediano y largo plazo. A continuación se describen sus aspectos principales y se presenta un análisis sobre su pertinencia.

I. Regímenes Legales de Puertos Públicos vs Privados

En términos normativos, el sistema portuario chileno posee dos regímenes legales diferentes: la ley 19.542 de 1997 (llamada “Ley de Puertos”) y el Decreto con Fuerza de Ley N° 340 de 1960. La Ley de Puertos creó 10 empresas portuarias estatales con el objeto de administrar, explotar, desarrollar y conservar los puertos estatales. El DFL 340 sobre concesiones marítimas regula la administración del borde costero y permite conceder su uso a particulares, cualquiera sea el uso u objeto de la concesión, incluyendo a puertos privados.

El diagnóstico realizado por el Gobierno establece que ambas regulaciones tienen objetivos diferentes y su aplicación al sector portuario genera una asimetría regulatoria que afectaría de manera negativa a los puertos estatales. Como argumentación, se indica que los puertos públicos deben prestar servicios a todo aquel que lo solicite, en forma continua, permanente y no discriminatoria, a diferencia de los puertos privados que no tienen dichas obligaciones. Esta diferencia de tratamiento dificultaría la necesaria coordinación entre los organismos de la Administración del Estado en estas materias, particularmente en temas de ordenamiento territorial, gestión integrada de la zona costera y la planificación de los sistemas de transporte, lo que repercutiría en la eficiencia del comercio exterior.

Se agrega que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT) no cuenta con elementos legales y/o reglamentarios que obliguen al Ministerio de Defensa a incorporar la opinión del Ministerio de Transportes, ya sea para aprobar o rechazar la solicitud de concesiones marítimas o bien para imponer al futuro concesionario obligaciones relativas a estándares de servicio y condiciones sobre atención en forma continua, permanente y no discriminatoria. Se sostiene que cada vez que un inversionista requiere una facilidad portuaria para transportar sus productos o insumos construye uno propio para asegurar la disponibilidad de la infraestructura.

Estas y otras consideraciones de menor relevancia sustentarían la necesidad de impulsar una nueva institucionalidad que otorgue al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones competencias sobre todo el sector portuario nacional y sus cadenas logísticas asociadas y que

¹ La Política Nacional Logística Portuaria, fue aprobada mediante la Resolución Exenta N°1.099, de 05 de marzo de 2026, y publicada en el sitio en internet del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Acceso en sitio en internet <https://logistica.mtt.cl/documentacion/>, acceso en marzo de 2026.

en particular apruebe la planificación elaborada para cada instalación portuaria en los distintos sectores del país.

Comentarios:

En primer término, hay dos tipos de puertos privados: los de uso público y los de uso privado. Los puertos de uso privado están asociados casi exclusivamente a las necesidades de los sectores de energía (combustibles) y minería (graneles). Los puertos privados de uso público están asociados a carga general y cierto tipo de graneles y compiten con los puertos estatales. Los puertos privados de uso privado no compiten con los puertos estatales por cuanto los primeros requieren infraestructura altamente especializada que no tienen los puertos estatales.

Todos los puertos estatales están insertos en distintas ciudades y poseen espacios de almacenamiento reducidos, sin ninguna posibilidad de incorporar nuevos tipos de carga. De allí que es más eficiente que las necesidades de transferencia de carga marítima del sector energía y minería sigan siendo resueltas por el sector privado sin mayor intervención del Estado que la actual, a través del Ministerio de Defensa, utilizando las facultades del DFL 340. De más está decir que el Ministerio de Defensa sólo autoriza la instalación de puertos privados en aquellas zonas en que la zonificación del borde costero lo permite, o bien, en caso de no existir dicha zonificación, hace la consulta respectiva a la Comisión de Borde Costero Regional, quien tiene las atribuciones para definirla. No se requiere ninguna atribución adicional del MTT en este tema y tampoco se ve necesario modificar el marco legal y/o normativo.

Respecto de los puertos privados de uso público, el diagnóstico indica que existen las siguientes diferencias en los marcos normativos:

- a. *Los puertos públicos deben prestar servicios a todo aquel que lo solicite, en forma continua, permanente y no discriminatoria, a diferencia de los puertos privados, que no tienen dichas obligaciones. **Efectivamente, no teniendo los puertos privados esa obligación, el funcionamiento del mercado y la competencia la imponen.*** Los puertos privados de uso público operan en forma continua, permanente y no discriminan, debido a que es de su interés movilizar la mayor cantidad de carga posible, y la gran mayoría de ellos compite con algún puerto estatal. Si ello ya ocurre así, no se ve ninguna necesidad de aumentar facultades al MTT para intervenir en un mercado que opera en forma adecuada.
- b. *Se dificulta la necesaria coordinación entre los organismos de la Administración del Estado en estas materias, particularmente en materia de ordenamiento territorial, gestión integrada de la zona costera y la planificación de los sistemas de transporte, lo que repercutiría en la eficiencia necesaria para el comercio exterior.* En materias de ordenamiento territorial y gestión integrada del borde costero, no se perciben cuáles serían los problemas concretos que se generan por la diferencia en los marcos normativos. Tanto el ordenamiento territorial como la gestión del borde costero cuentan con responsables claramente definidos y con las atribuciones respectivas. No se puede instalar un puerto donde el ordenamiento territorial lo impide o bien cuando la zonificación del borde costero y/o la resolución de la respectiva Comisión Regional del Borde Costero lo prohíbe. No se requiere la intervención de otro

organismo del Estado -uno más- que, por el momento, no tiene competencias en la materia. La ley le otorga al MTT la posibilidad de emitir su opinión en estas materias, pero no una facultad resolutoria.

Respecto de estadística útil para el sector, en la actualidad los puertos privados, ya sean de uso público o privado, no tienen la obligación de entregar información relacionada con la carga transferida, así como tampoco sobre indicadores operacionales. En la práctica, algunos puertos privados publican sus estadísticas en su página web y otros no lo hacen. Sin embargo, si se entendiera que ello es una necesidad, no se requeriría modificar la legislación; solo bastaría establecer en el DFL 340, o bien en su reglamento, la obligación para los puertos privados de entregar con una periodicidad adecuada sus estadísticas, así como sus indicadores operacionales.

II. Relación Puerto-Ciudad

El diagnóstico indica que tanto los puertos públicos como los privados se encuentran insertos en localidades cuya planificación del desarrollo urbano no siempre es coincidente con el desarrollo portuario, lo que genera una colisión no solo normativa, sino también conflictos sociales y medioambientales y de planificación territorial que generan obstáculos al desarrollo económico, lo cual es efectivo.

Para superar los problemas anteriores se propone la participación de representantes locales y regionales en los directorios de las empresas portuarias estatales, eliminando los actuales Consejos de Coordinación Ciudad-Puerto, que solo operan como instancias de coordinación y sus acuerdos son meras recomendaciones.

Comentarios:

Sobre el particular, cuando se discutió el texto de la Ley de Puertos (19.542), expresamente se analizó la viabilidad de incorporar en los directorios de las empresas portuarias estatales a los alcaldes y/o intendentes de la comuna o región respectiva. Dicho análisis estableció que existían evidentes conflictos de interés entre las funciones que la ley asignó a las empresas portuarias estatales y los intereses de las municipalidades y autoridades regionales, representados éstos por los alcaldes y/o intendentes. Desde esa fecha hasta hoy nada ha cambiado al respecto, por lo cual sigue siendo **altamente inconveniente la inclusión de estas autoridades en los directorios de las empresas portuarias estatales.**

Por otra parte, si las autoridades locales y/o regionales se incluyeran en los directorios de las empresas portuarias estatales, el Estado generaría una nueva “asimetría”, con los puertos privados, quienes no tendrían esta obligación. Es evidente, dada la cantidad de recursos que mueven las empresas portuarias estatales, que las autoridades comunales y/o regionales presionarían en sus respectivos directorios para que con parte de dichos fondos se generen “compensaciones” a las comunidades, lo que representaría un problema de mucho mayor envergadura que todos los indicados anteriormente.

III. Régimen Laboral

El diagnóstico del trabajo portuario realizado por el Gobierno muestra un marco regulatorio fragmentado y desactualizado, que permitiría altos niveles de precariedad, especialmente entre los trabajadores eventuales. La existencia de diferentes tipos de contrato generaría un régimen diferenciado de derechos y protección social entre los trabajadores portuarios.

En particular, los trabajadores portuarios eventuales estarían expuestos a mayores niveles de incertidumbre respecto de su continuidad laboral, sin un reconocimiento claro de derechos que sean exigibles de manera uniforme en los distintos puertos del país. La ausencia de un estándar nacional de derechos laborales básicos dificultaría la corrección de asimetrías de poder en la relación laboral y debilita la capacidad del Estado para ordenar el mercado laboral en perspectiva de Trabajo Decente².

Por otra parte, las condiciones en que se organizan los turnos y la -según se sostiene- falta de descansos adecuados entre jornadas, se vincularían directamente con la accidentabilidad del sector y con riesgos para la salud física y mental de los trabajadores.

Comentarios:

En primer término, efectivamente la ley reconoce distintos tipos de trabajadores portuarios, cada uno de ellos con un determinado tipo de contrato. Ello es así porque la modalidad de operación del sector portuario requiere la existencia de distintos tipos de trabajadores: aquellos con contrato indefinido o plazo fijo, que se rigen por las normas aplicables a cualquier contrato de esta naturaleza en el país, y los trabajadores eventuales, cuyos contratos son especiales dado que empiezan y finalizan con el turno laboral portuario.

La existencia de los trabajadores eventuales no responde a una situación particular del país; ellos existen en la mayoría de los puertos del mundo. Su explicación es sencilla: a pesar de los avances tecnológicos, el arribo de naves a un puerto no es continuo, existen brechas entre el zarpe de una nave y el arribo de la siguiente, las que pueden ser de horas, días, semanas e incluso meses. Ninguna instalación portuaria del mundo resistiría los costos laborales de tener trabajadores contratados durante todo el mes o el año en circunstancias que su actividad es requerida solo algunas horas. Si así se hiciera, todo este sobre costo se traspasaría a tarifas portuarias para las naves, con lo cual la competitividad del país caería a niveles insostenibles. Por otra parte, tampoco es posible actualmente predecir con mediana exactitud la fecha y hora exacta del arribo de una nave con la suficiente antelación como para disponer de una programación de turnos ad-hoc. Todo ello explica la existencia de los trabajadores denominados eventuales y su diferente contrato de trabajo.

² Trabajo Decente: la PNLP lo define como un trabajo productivo en condiciones de libertad, equidad, seguridad, dignidad humana y con igualdad de oportunidades para las personas.

De acuerdo con las estadísticas de los socios de Camport, que agrupan cerca del 85% de los trabajadores portuarios a nivel nacional, el número de trabajadores portuarios que realizaron más de un turno laboral en 2024 fue 9.044. De ellos, 1.453 (16,1%) tienen contrato de renta fija, 2.429 (26,9%) tienen contrato con renta variable, 3.521 (38,9%) tienen contrato CPPT³ y 1.641 (18,1%) tienen contrato como eventual “puro”.

Asimismo, en el año 2024, el promedio del ingreso líquido mensual de los trabajadores con renta fija y variable fue de \$ 1.867.698/mes, el de los trabajadores eventuales adscritos a un CPPT fue de \$ 1.462.202/mes y los trabajadores eventuales puros fue de \$ 1.327.114/mes. De más está agregar que todos los contratos incluyen la totalidad de las leyes sociales que contempla la ley. Según el INE 2024, el ingreso laboral promedio de la población ocupada en el país fue de \$897.019 mensual, mientras que la mediana fue de \$611.162 al mes⁴, rentas bastante inferiores a las rentas promedios percibidas por los trabajadores de las empresas socias de Camport.

Es efectivo que los contratos CPPT no son considerados como Convenios Colectivos por la legislación, pero en la práctica contienen cláusulas equivalentes. Las únicas diferencias con los trabajadores de renta fija o variable es que los contratos de los trabajadores eventuales no contemplan indemnización por término de contrato, puesto que el contrato es por turno laboral y tampoco consideran vacaciones, por idéntica razón. En nuestra legislación todos los contratos a plazo fijo poseen las mismas características; la diferencia en este caso es que este plazo fijo es un turno laboral.

Por otra parte, de los 1.641 trabajadores eventuales, 411 realizan entre 1 y 24 turnos/año, y se denominan “ocasionales”. Estos trabajadores tienen otra fuente regular de ingresos y solo acuden al trabajo portuario en forma ocasional para complementar su ingreso principal.

A su vez, 590 trabajadores realizan en promedio entre 9 y 24 turnos/mes y se denominan “regulares”. Para estos trabajadores el sector portuario debiera representar su fuente principal de trabajo.

Luego, 181 trabajadores realizan entre 3,5 a 6,5 turnos/mes, pero concentrados en los meses de mayor demanda del sistema portuario (3 a 4 meses). Estos trabajadores se denominan “estacionales” y complementan su fuente regular de ingreso en el sector portuario en los meses de mayor demanda.

Finalmente, 459 trabajadores realizan entre 3,5 a 6,5 turnos/mes, repartidos en forma más o menos regular en los 12 meses del año. Estos trabajadores se denominan “esporádicos” y complementan su ingreso regular con el trabajo portuario.

El MTT indica que las condiciones en que se organizan los turnos y la -según se señala- falta de descansos adecuados entre jornadas se vincularían directamente con la accidentabilidad del sector y con riesgos para la salud física y mental de los trabajadores. En primer término, sería de

3 CPPT: Tipo de contrato de trabajador eventual, que se puede firmar con uno o varios trabajadores, en el cual el empleador asegura que la cantidad de turnos del mes permitirá un sueldo igual o superior al mínimo legal.

4 Instituto Nacional de Estadísticas. [2025, 11 de agosto]. La mitad de las personas ocupadas en Chile percibieron ingresos menores o iguales a \$611.162 en 2024 <://www.ine.gob.cl/sala-de-prensa/prensa/general/noticia/2025/08/11/la-mitad-de-las-personas-ocupadas-en-chile-percibieron-ingresos-menores-o-iguales-a-\$611.162-en-2024>

interés conocer los estudios que poseería el MTT que vinculan directamente la accidentabilidad del sector con la falta de descanso de los trabajadores portuarios. Las estadísticas de que dispone Camport indican causas muy diferentes. La actual normativa establece un descanso mínimo de 10 horas entre dos turnos portuarios, aún cuando el turno portuario actual, en la mayoría de los casos, dura solo 7,5 horas, de las cuales el trabajo efectivo es de solo 6,5 horas.

De acuerdo a lo anterior, Camport opina que no es posible, a la luz de los antecedentes anteriores, seguir argumentando que el trabajo portuario es “precario”. Camport discrepa del diagnóstico efectuado por el MTT y como consecuencia, de algunas propuestas que se detallan más adelante.

IV. Iniciativas Estratégicas de la PNLP

Las directrices contenidas en la PNLP se resumen en siete directrices estratégicas, considerando el año 2030 como horizonte de implementación y recomendando impulsarlas a partir del año 2026. Estas siete directrices son las siguientes:

1. Impulsar la creación de una Autoridad Logística Portuaria Nacional

Se propone la creación de un nuevo servicio de carácter técnico dependiente del MTT, encargado de la coordinación de los distintos actores que componen el sistema logístico portuario, cuya misión sea velar por su planificación integral, así como del adecuado desarrollo y funcionamiento del sistema logístico. Sus principales funciones serían las siguientes:

- Realizar la planificación nacional del sistema logístico-portuario y generar la estrategia logística portuaria nacional.
- Participar en el proceso de zonificación y usos preferentes del borde costero, así como de las solicitudes para el otorgamiento, modificación, prórroga o renovación de concesiones marítimas para uso portuario, emitiendo pronunciamientos que serán especialmente considerados por los organismos competentes.
- Coordinar a los órganos del Estado con competencia o impacto en el sector logístico portuario.
- Requerir información a actores que intervengan en el sistema logístico portuario resguardando su confidencialidad de acuerdo a la legislación vigente.
- Establecer estándares técnicos mínimos para la interoperabilidad de sistemas tecnológicos utilizados por los diferentes actores de las cadenas logísticas.

Comentario:

Camport comparte la necesidad de establecer instancias de coordinación más efectivas, con dos diferencias: la primera es que no es necesaria la creación de un órgano técnico dependiente del MTT, con las facultades indicadas. Ese órgano ya existe y es la Comisión Nacional para el Desarrollo Logístico (Conalog), que corresponde a un Comité de Ministros que preside el Ministro de Transportes y que puede realizar varias de las funciones indicadas de un modo multisectorial, como el caso exige. La segunda diferencia que Camport no comparte es la referida a la participación

del MTT en el proceso de concesiones marítimas en cualquiera de sus fases con facultades que van más allá del ordenamiento jurídico actual. El MTT no cuenta con atribuciones para exigir en los procesos de concesión marítima para uso portuario que los privados operen bajo un esquema regulatorio similar a los puertos estatales.

2. Modernización de la Relación Ciudad Puerto

Como ya se indicó, el MTT recomienda reemplazar los actuales Consejos Ciudad-Puerto por la integración de representantes de los municipios y/o gobiernos regionales en los directorios de las empresas portuarias estatales.

Asimismo, el MTT plantea la necesidad de invertir a las empresas portuarias como “Autoridad Portuaria” con el objeto de coordinar las cadenas logísticas vinculadas a los puertos en su zona de influencia, planificar el desarrollo de la infraestructura y realizar la planificación naviera incluyendo los servicios de apoyo a las maniobras.

Comentarios:

Respecto de la inclusión de los alcaldes o gobernadores en los directorios de las empresas portuarias estatales, Camport ya indicó su punto de vista, así como los problemas que se generarían.

Por otra parte, instaurar a las empresas portuarias estatales como “Autoridad Portuaria” con las facultades ya descritas, resulta inconveniente. Con arreglo a estas facultades, las empresas portuarias privadas ubicadas en el área de influencia de un puerto de propiedad estatal quedarían bajo una suerte de “coordinación” por parte de la empresa portuaria correspondiente. En primer término, con dificultad las empresas portuarias estatales ejecutan las funciones que la actual Ley de Puertos les encomienda. Esta ley es de quorum calificado, por lo cual su modificación está sujeta a una amplia aceptación por parte del Congreso Nacional. En segundo término, las empresas portuarias estatales compiten con empresas privadas que realizan idéntica función, con lo cual es evidente los conflictos de interés que ello generaría. El MTT pide eliminar “asimetrías” en los regímenes legales aplicables a las empresas portuarias públicas y privadas, pero la asimetría más incidente de todas las mencionadas es que las empresas portuarias privadas estuvieran reguladas por sus competidoras: las empresas portuarias estatales.

3. Mejoras en Aspectos Laborales Propios de la Industria

Se plantea la necesidad de otorgar mayor certidumbre en las condiciones de trabajo, tanto para los trabajadores portuarios como sus empleadores, contribuyendo a avanzar en mayor estabilidad en una industria históricamente -según se indica- marcada por la eventualidad. Para ello se propone lo siguiente:

- Propender a una mejora en los estándares de trabajo para los trabajadores portuarios, asegurando niveles mínimos de prevención, protección y fiscalización del sector.
- Establecer derechos laborales en línea con los principios de Trabajo Decente para los trabajadores portuarios eventuales.

- Promover la formación continua y la certificación de competencias de los trabajadores portuarios con el fin de fortalecer sus capacidades frente a los desafíos tecnológicos del sector.
- Impulsar la ratificación del Convenio 137 de la OIT sobre trabajo portuario.
- Establecer en la legislación portuaria mínimos de descanso entre turnos, aplicables a trabajadores eventuales y contratados, que aseguren su recuperación física y mental en concordancia con la normativa vigente.
- Avanzar en un estándar común de salud y seguridad en el trabajo para toda la cadena logística portuaria.

Comentarios:

En primer término, el MTT indica como una de sus propuestas establecer derechos laborales en línea con los principios de Trabajo Decente para los trabajadores portuarios eventuales. De acuerdo con la definición de Trabajo Decente indicada por el MTT, se trataría de un trabajo productivo en condiciones de libertad, equidad, seguridad, dignidad humana y con igualdad de oportunidades para las personas. Si el MTT sugiere esta medida, implícitamente está afirmando que el trabajador portuario eventual no trabajaría actualmente en condiciones de libertad, equidad, seguridad, dignidad humana e igualdad de oportunidades, pero sí lo haría el trabajador portuario permanente, puesto que estos principios de Trabajo Decente solo se mencionan para el trabajador eventual. Cualquiera que conozca la forma en que operan los puertos del país sabe que todos los trabajadores portuarios laboran, no solo conforme a la legislación nacional, sino que también bajo las condiciones indicadas para el Trabajo Decente.

Camport siempre ha compartido la idea de buscar mejorar los estándares de trabajo para los trabajadores portuarios sean permanentes o eventuales, sin embargo, no comparte que dicha mejora se logre asegurando niveles mínimos de prevención, protección y fiscalización del sector. El sector opera actualmente con niveles de prevención y protección superiores a las exigencias legales, que se basan en normativas internas de empresas que exhiben los mayores estándares a nivel global.

El MTT propone establecer en la legislación portuaria mínimos de descanso entre turnos aplicables a trabajadores eventuales y contratados, que aseguren su recuperación física y mental en concordancia con la normativa vigente. La normativa vigente establece un descanso mínimo entre turnos de 10 horas, en circunstancias de que los turnos duran solo 7,5 horas, de las cuales solo se trabajan en forma efectiva 6,5 horas, dadas las actuales disposiciones reglamentarias. El sector portuario se organiza en 3 turnos diarios, cada uno de 7,5 horas, cubriendo 22,5 horas de las 24 horas del día. Sin embargo, el trabajo efectivo en esos 3 turnos es solo de 19,5 horas, con lo cual se trabaja el 81,2% del día.

Finalmente, se sugiere ratificar el Convenio 137 de la OIT, en circunstancia que este convenio data del año 1973 y entró en vigencia en 1975, es decir tiene más de 50 años de antigüedad. Los cambios en el mundo laboral en los últimos 50 años, hacen contraproducente su ratificación en 2026. La realidad del mundo laboral en los años 70 es completamente diferente de la actual.

4. Reforma del Servicio de Practicaje

Conforme el actual marco legal, el servicio de practicaje depende de la Autoridad Marítima (Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante, Directemar), la que también regula y fiscaliza el servicio, a la vez que designa a los prácticos. Este esquema difiere del modelo utilizado para esta actividad por algunos países a nivel mundial. En su PNLP, el MTT plantea estudiar alternativas que consideren que la prestación del servicio dependa de un organismo diferente, en línea con otras experiencias a nivel mundial y que permita optimizar la oferta del servicio de practicaje. Para ello propone estudiar la posibilidad de separar la prestación del servicio de los roles de regulación y fiscalización del mismo, sin afectar la seguridad y el control de las operaciones que ejerce la Autoridad Marítima y siempre que ello se enmarque en las políticas de la Defensa Nacional.

Comentarios:

Camport comparte en principio lo indicado, sujeto a las conclusiones del estudio, el cual debe incluir un benchmarking internacional.

5. Aumento del Aporte de la Actividad Portuaria a los Territorios

Se indica que la actividad portuaria debe ser sostenible, lo que supone la mitigación de las externalidades negativas que se generen a la comunidad, evitando perjudicar la competitividad del comercio exterior nacional. Para ello se propone:

- Promover el establecimiento de un aporte al fisco relacionado con las externalidades causadas por la carga movilizada a través de las ciudades puerto.
- Propender a la distribución de dicho aporte a los municipios, gobiernos regionales y un fondo solidario nacional.
- Impulsar la generación de un sistema de información estadístico para este propósito.

Comentarios:

En los últimos 22 años el sector marítimo portuario aportó recursos al Estado por cerca de MUSD 6.000 (seis mil millones de USD), distribuidos de la siguiente forma: por concepto de tarifas por los servicios de Faros y Balizas, entre MUSD 1.500 y MUSD 1.750; por concepto de canon de las concesiones, MUSD 1.500; por concepto de Tasa de Uso Portuario (TUP), MUSD 900 y finalmente por concepto de inversiones en infraestructura y equipos, MUSD 2.000.

Cualquier cargo adicional que se realice al comercio exterior afectará la competitividad del país, cargo que terminarán pagando todos los chilenos. Camport no es partidario de aumentar los cargos al comercio exterior, cualquiera sea la forma en que ellos se expresen. Sí parece necesario, en cambio, que el Estado redistribuya los actuales aportes, traspasando a las regiones y/o comunas recursos que les permitan cumplir los fines indicados.

6. Modificación del Alcance Operacional de Empresas Portuarias

Se indica que el hecho de que exista más de una empresa portuaria estatal que atienda al mismo mercado y que fije su regulación de operación portuaria en forma independiente permite la generación de ineficiencias de mercado. Esto encontraría una expresión concreta en la orientación de los incentivos provenientes a priorizar una mirada parcial en lugar de una integral que favorezca el conjunto del sistema logístico-portuario en la zona correspondiente. Para ello se propone impulsar la unión de empresas portuarias estatales en aquellos casos en que permita optimizar las inversiones públicas y minimizar el costo de prestación de servicios logísticos-portuarios.

Comentarios:

El tipo de situaciones que se señala no debiera ocurrir, toda vez que el mismo MTT tiene la obligación de planificar el desarrollo del sistema portuario, instancia que de realizarse en forma adecuada permitiría perfectamente evitar sobreinversiones en infraestructura portuaria en determinadas zonas. Debemos considerar que los planes maestros portuarios y los calendarios referenciales de inversiones son finalmente aprobados para todas las empresas portuarias estatales por el MTT.

Si bien las economías de escala existen, el diagnóstico realizado no permite tener claridad respecto de su cuantía, lo cual sería relevante conocer en forma previa, junto con un análisis de los efectos que traería la pérdida de competencia entre empresas portuarias que compiten por captar la misma demanda.

7. Reforma a la Administración de Infraestructura de Conectividad de la Macrozona Austral

En la institucionalidad actual, las rampas de conectividad son construidas por la Dirección de Obras Portuarias (DOP) del Ministerio de Obras Públicas, toda vez que constituyen infraestructura indispensable para la continuidad de rutas viales, asegurando la conectividad y el abastecimiento de la Macrozona Austral del país. No obstante, la DOP no puede administrarlas. Para ello se propone impulsar cambios normativos que permitan que las rampas de conectividad que se sitúan en las regiones de Los Lagos, Aysén y Magallanes sean administradas permanentemente por las empresas portuarias de Puerto Montt, Chacabuco y Austral, respectivamente, de manera coordinada con el MTT.

Comentarios:

Como se indicó, las actuales empresas portuarias estatales con dificultad realizan las tareas que la ley les encarga. Aumentar las responsabilidades de las empresas portuarias de la macrozona austral requiere un análisis en profundidad antes de avanzar en una iniciativa de este tipo, la cual en principio se estima puede ser razonable.

