

The background of the slide is a photograph of a large cargo ship. The ship's hull is a dark reddish-brown color. Stacked high on the deck are numerous intermodal containers in various colors, including green, blue, and orange. The ship is moving through a body of water, and the sky is a hazy, light brownish-grey. A semi-transparent black rectangular box is overlaid on the right side of the image, containing the title and author information.

PUERTOS & LOGÍSTICA LA MIRADA DESDE EL ESTADO

Alexis Michea
Programa de Desarrollo Logístico

31 AGOSTO 2018

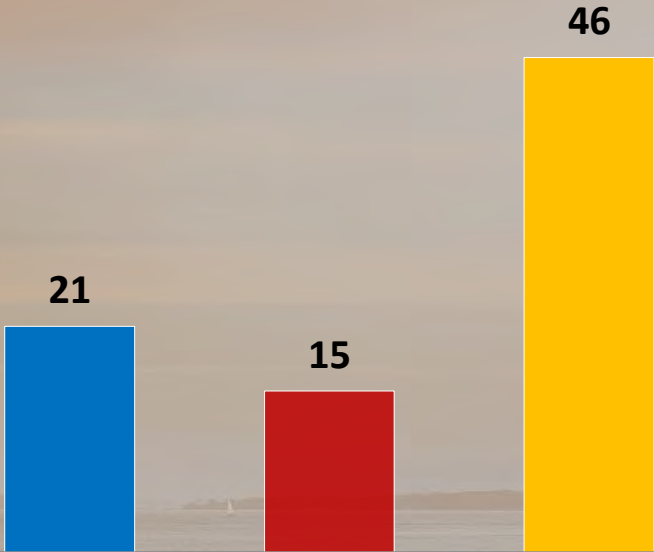
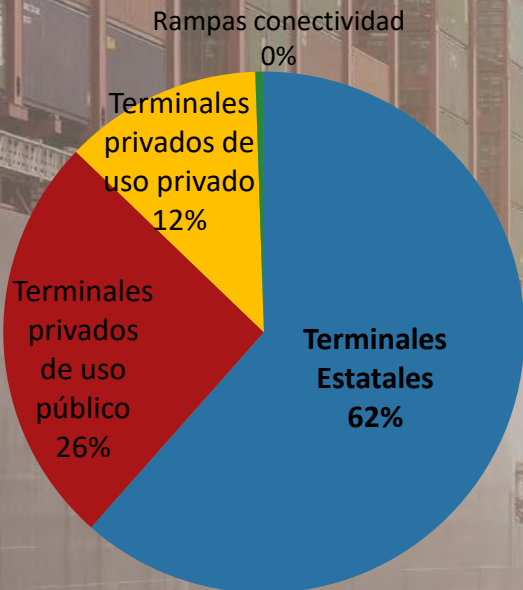
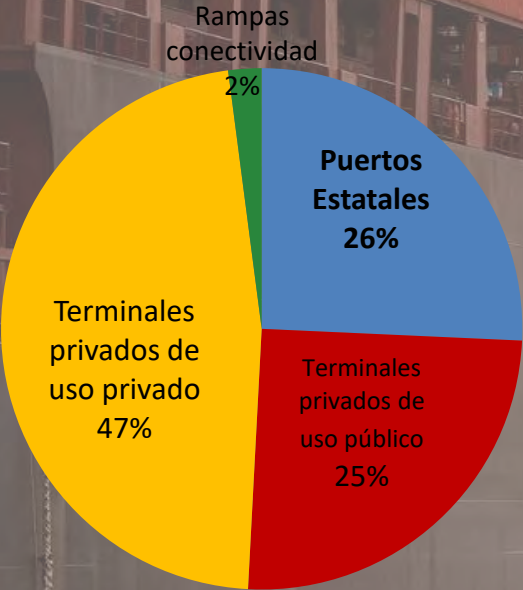
A large container ship is shown from a low angle, sailing on a body of water. The ship's hull is a reddish-brown color, and it is loaded with numerous colorful shipping containers in shades of green, blue, and red. A black rectangular overlay is positioned in the center of the image, containing the title text in white. The background shows a hazy, overcast sky and distant land with a few sailboats on the horizon.

LOS PUERTOS EN CHILE

Carga transferida¹
144 millones ton

Valor transferido²
92 mil millones USD (FOB)

Número de puertos²



Puertos públicos

Ley N°19.542

- Concesionados a privados mediante licitación pública
- Obligados a prestar servicios sin discriminación, de forma continua y bajo estándares de servicio, con tarifas de servicios básicos regulados según licitación
- Están declarados todos, por ley, como:

De uso público

Puertos privados

DFL N°340

- Solicitud de concesión marítima sin licitación
- Prestan servicios sin regulación tarifaria, definidos sólo por marco legal general
- Pueden declararse discrecionalmente como:

De uso público

De uso privado

Terminales públicos
(agrupados en 10
empresas estatales)

Terminales privados
de uso público

Terminales privados
de uso privado

(1) Fuente: *Boletín Estadístico 2017* de DIRECTEMAR, 2016

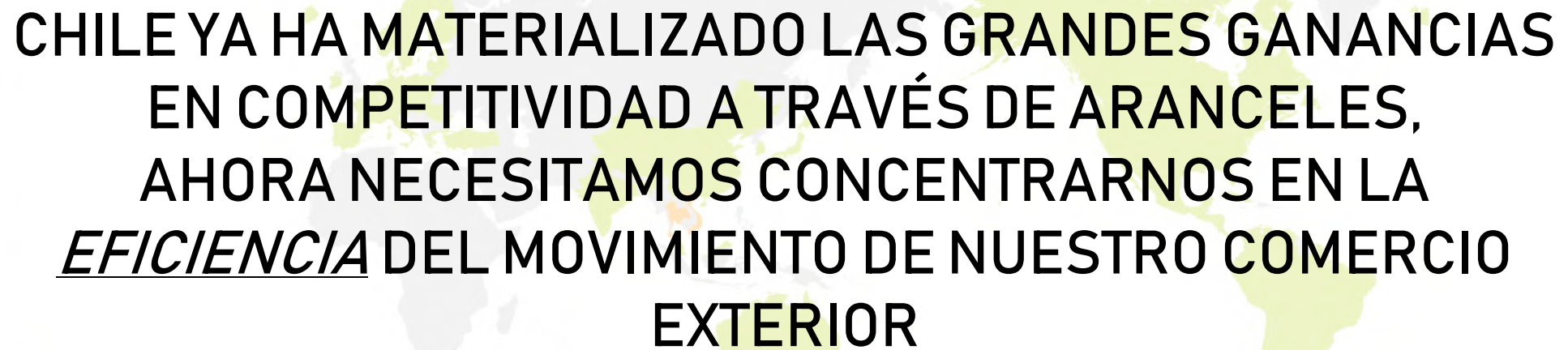
(2) Información del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, 2017

A large container ship is shown from a low angle, sailing on a body of water. The ship's hull is red, and its upper section is covered in stacks of colorful shipping containers in shades of green, blue, and orange. A black rectangular overlay is positioned in the center of the image, containing the text '¿POR QUÉ (NOS) IMPORTA?' in white, bold, sans-serif font. The background shows a hazy horizon and a few small sailboats in the distance.

¿POR QUÉ (NOS) IMPORTA?

Acerca de nuestros Acuerdos

- Asia: Australia, Malasia, India, China, Japón, Corea del sur, P4.
- Europa: Turquía, Unión Europea, EFTA.
- América: Canadá, Estados Unidos, México, Cuba, Panamá, Colombia, Venezuela, Ecuador, Perú, Bolivia, Mercosur, Centroamérica.



CHILE YA HA MATERIALIZADO LAS GRANDES GANANCIAS
EN COMPETITIVIDAD A TRAVÉS DE ARANCELES,
AHORA NECESITAMOS CONCENTRARNOS EN LA
EFICIENCIA DEL MOVIMIENTO DE NUESTRO COMERCIO
EXTERIOR

● Acuerdos Vigentes
● Acuerdos Firmados

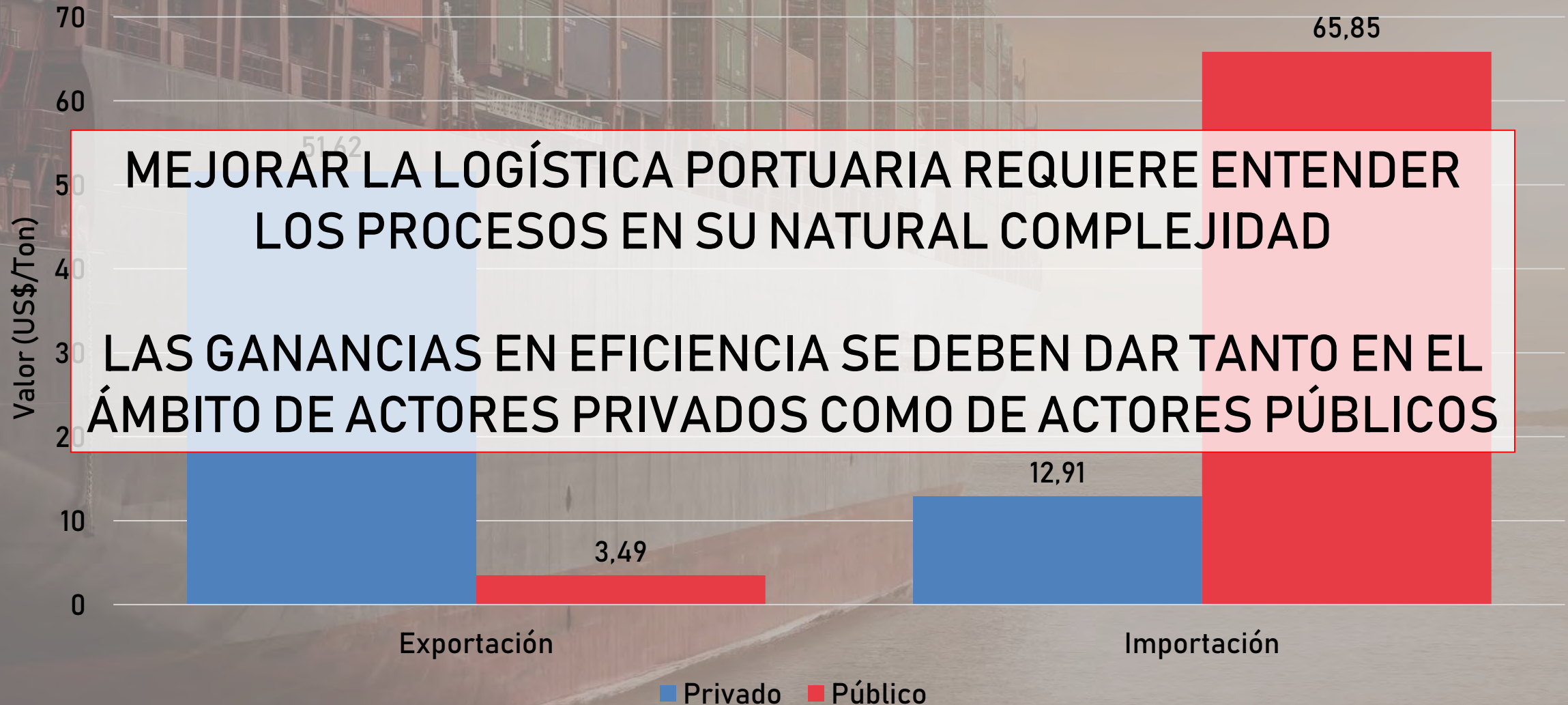
- Chile tiene 22 acuerdos comerciales con 59 países
- Mejoró su acceso a clientes potenciales de sus 16,8 millones de habitantes a más de 4,000 millones (86% del PIB y 62% de la población mundial)
- En la práctica, 93% de las exportaciones chilenas ocurren bajo algún acuerdo

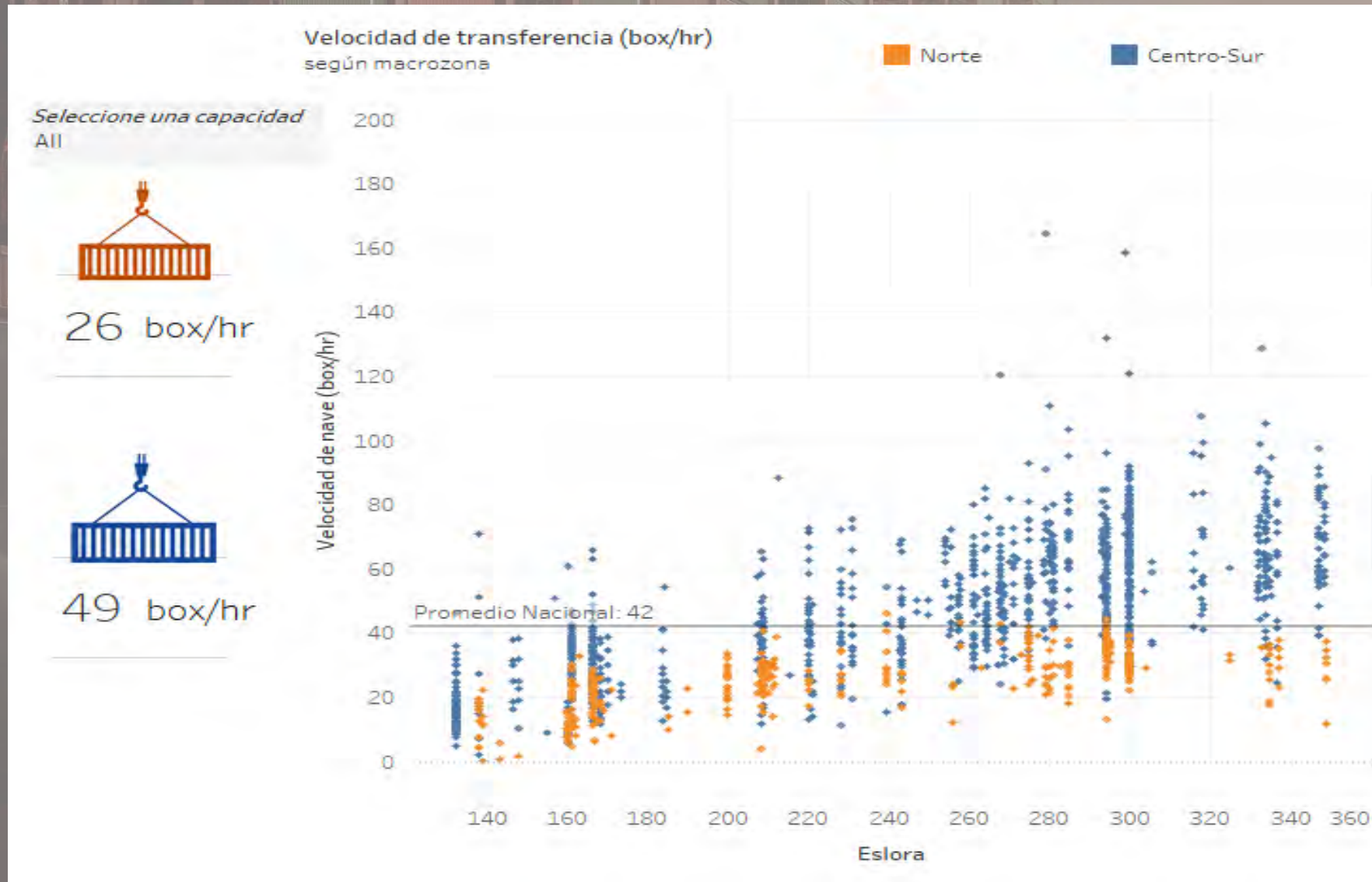
COSTO LOGÍSTICO AD-VALOREM E INEFICIENCIAS



Fuente: Estudio MTT Barreras Logísticas 2014. Cifras no incluyen flete marítimo.

(*) De "Guía logística: aspectos conceptuales y prácticos de la logística de cargas, BID (2015)"

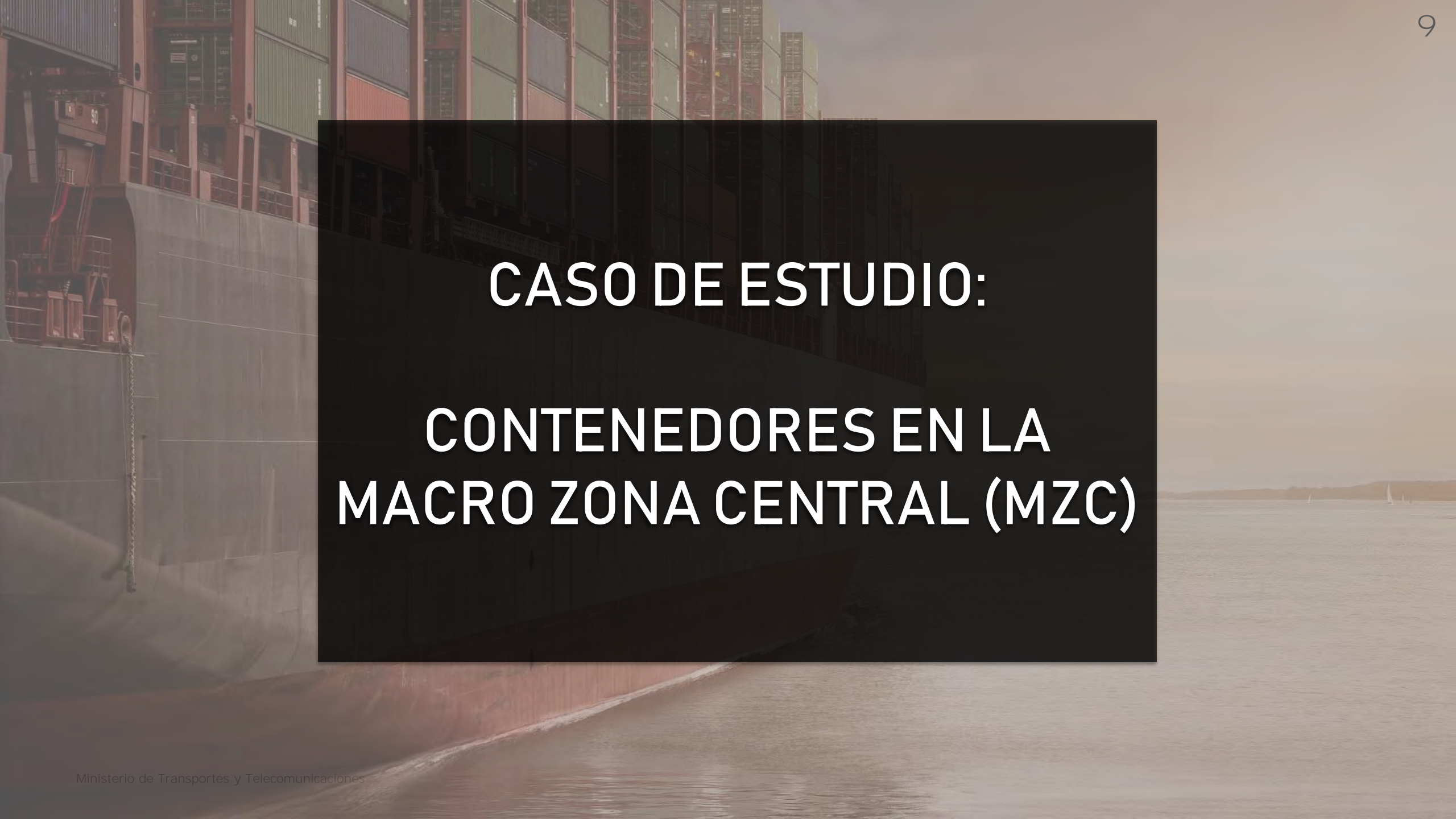




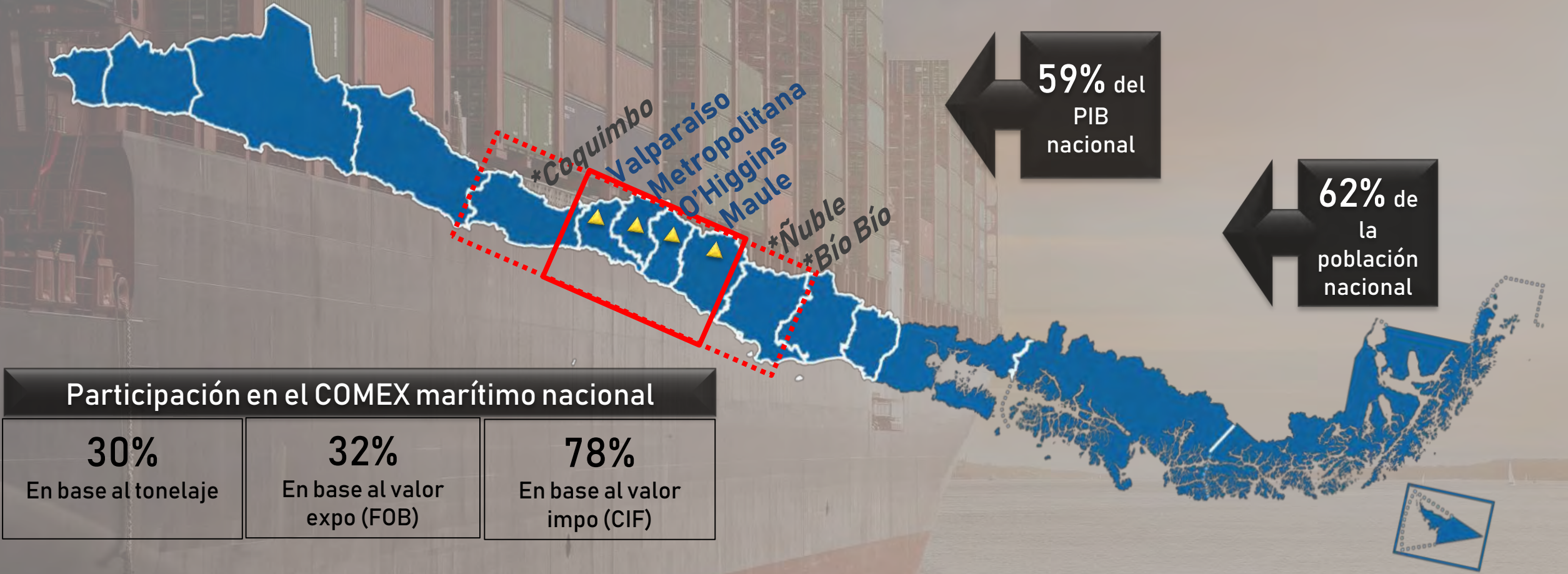
Los terminales 1 en San Antonio (STI) y Valparaíso (TPS) poseen, en promedio, una velocidad de transferencia 88% mayor que el resto de los terminales estatales especializados en contenedores



Equipamiento
Escala
Competencia

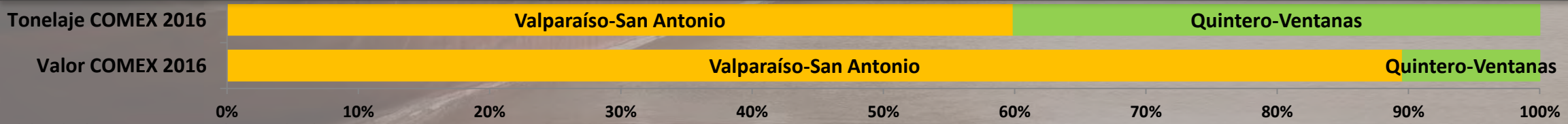


CASO DE ESTUDIO: CONTENEDORES EN LA MACRO ZONA CENTRAL (MZC)



San Antonio y Valparaíso en la MZC

Concentran un 60% del tonelaje de la MZC, pero aproximadamente el 90% del valor del comercio exterior de este territorio.



Puertos en operación y proyectos futuros

- - Infraestructura actual
- - Áreas intervenidas a futuro

Concesionario	Tipo de carga	Controlador	Estado
STI (hasta 2025, con extensión 2029)	General	Luksic	Operación
PCE (hasta 2031, con extensión 2041)	General	Matte	Operación



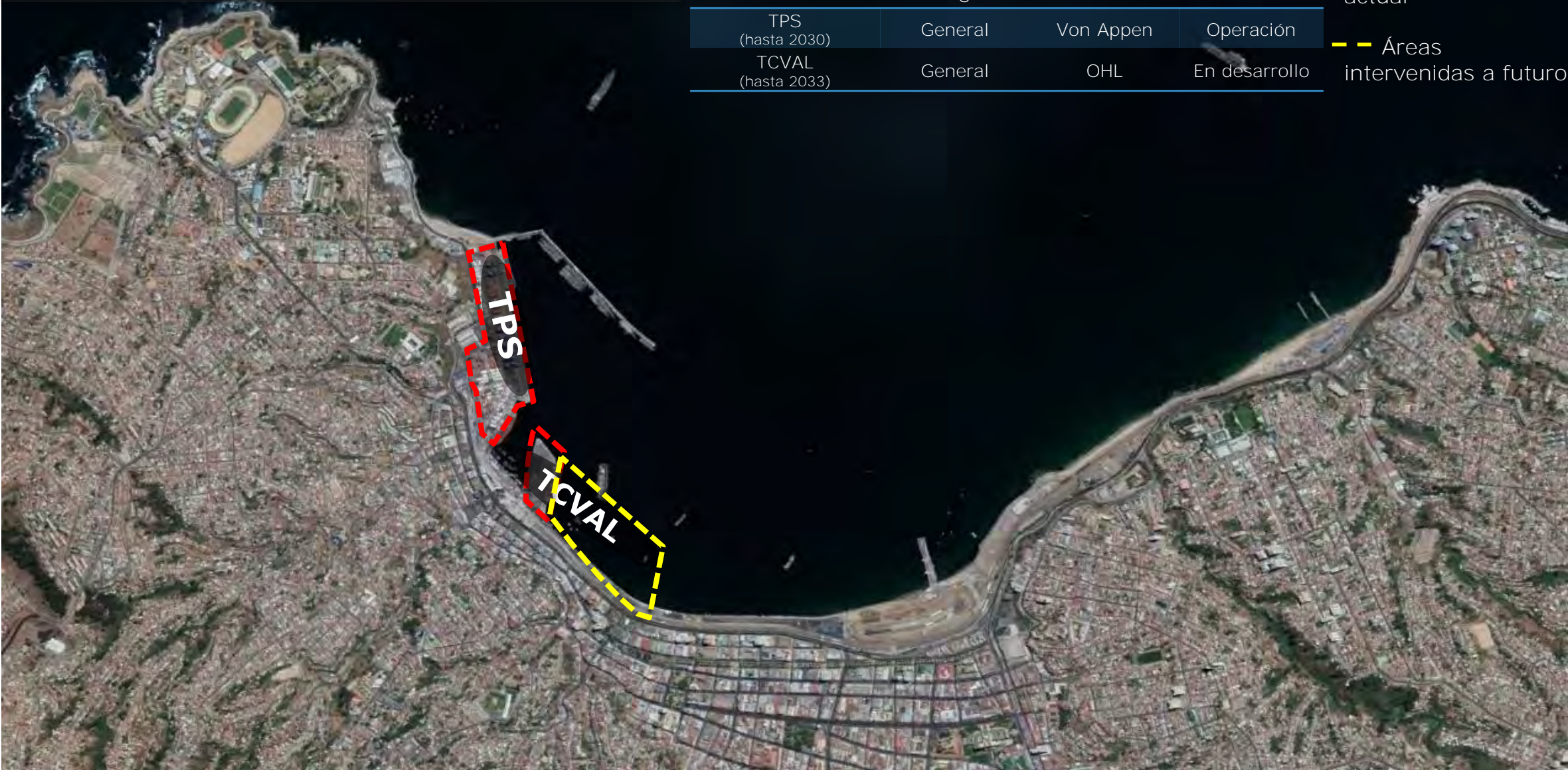
(1) Elaboración del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, 2018

Puertos en operación y proyectos futuros

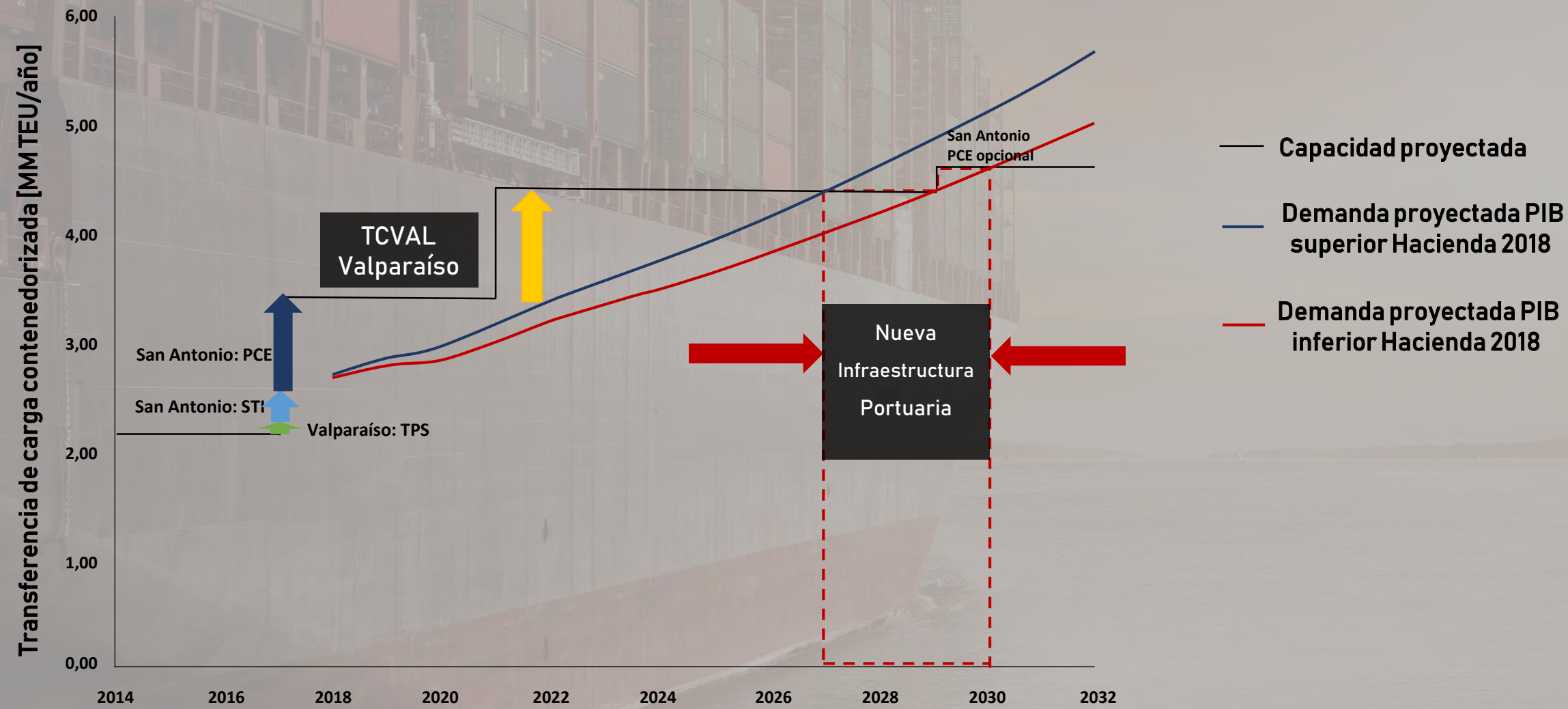
Concesionario	Tipo de carga	Controlador	Estado
TPS (hasta 2030)	General	Von Appen	Operación
TCVAL (hasta 2033)	General	OHL	En desarrollo

— — Infraestructura actual

— — Áreas intervenidas a futuro



BALANCE DE DEMANDA Y CAPACIDAD NOMINAL PROYECTADA EN LA MZC



PROYECTOS PORTUARIOS EN CURSO: TERMINAL 2 VALPARAÍSO

Concesionado a TCVAL (Grupo OHL)¹ desde 2013

US\$ 500 MM²

Inversión prevista para su desarrollo

964.000 TEU/año³

Capacidad de atención final

2021³

Inicio previsto de operación
de fases 1 y 2 (350 m + 375m)

2013-2043²

Período de concesión vigente, con way
out posible hasta octubre 2018

31 de mayo 2018⁴

Fecha límite de entrega de Adenda 3 al
SEIA para obtención de RCA



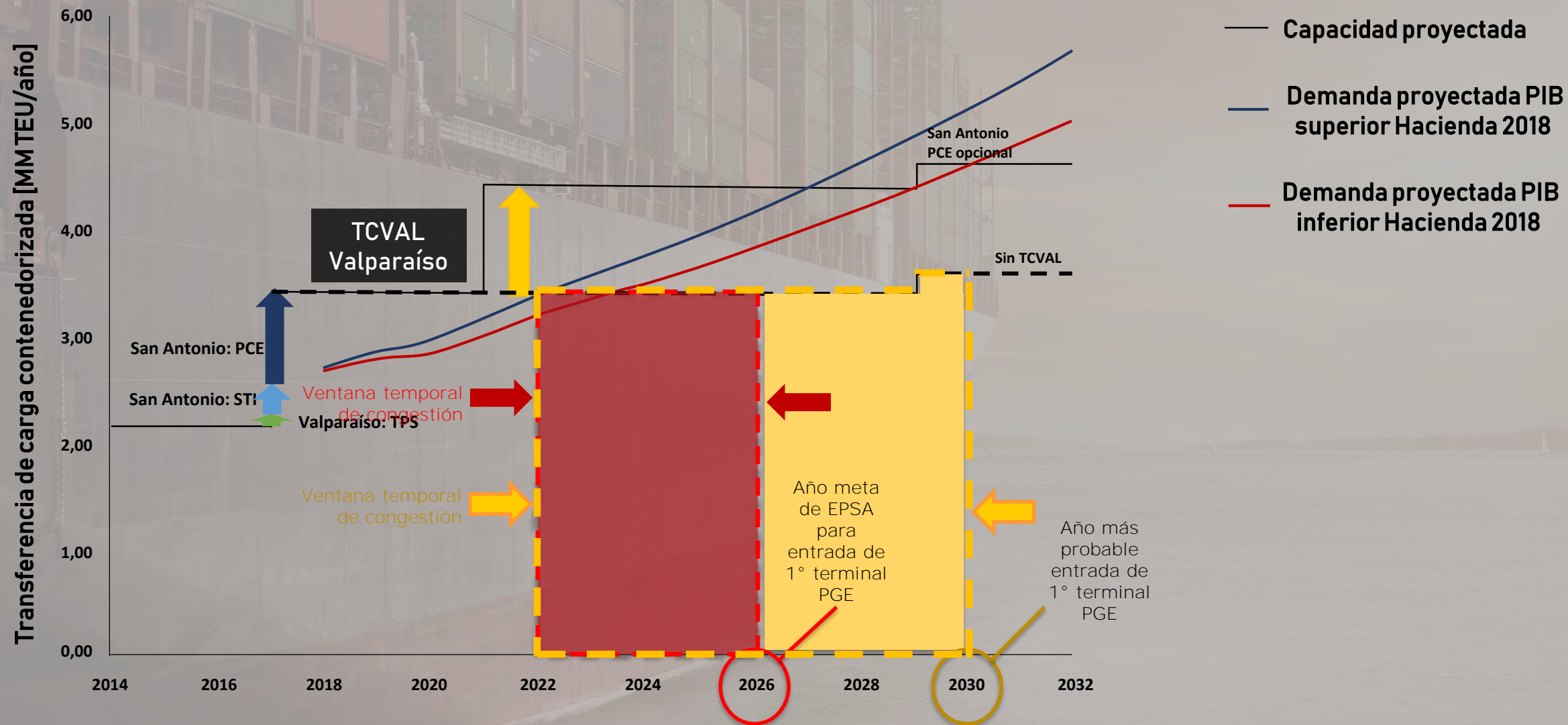
(1) En proceso de due diligence desde fin de 2017 para venta del negocio de OHL Concesiones a IFM Investor (Australia)

(2) Contrato de concesión, 2013

(3) Información del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, 2018

(4) Sistema de Evaluación Ambiental (SEA). 2018

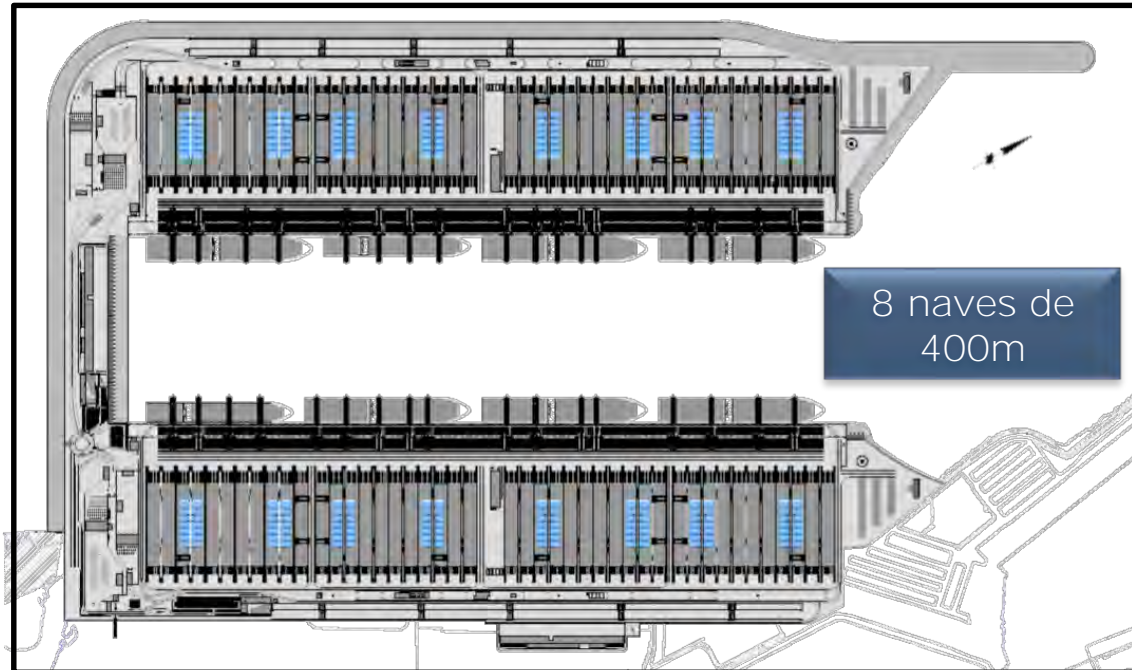
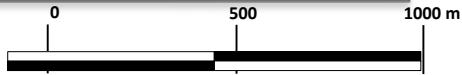
BALANCE DE DEMANDA Y CAPACIDAD NOMINAL PROYECTADA EN LA MZC



NUEVA INFRAESTRUCTURA PORTUARIA

ALTERNATIVAS DE EVALUACIÓN

Puerto Gran Escala San Antonio ¹

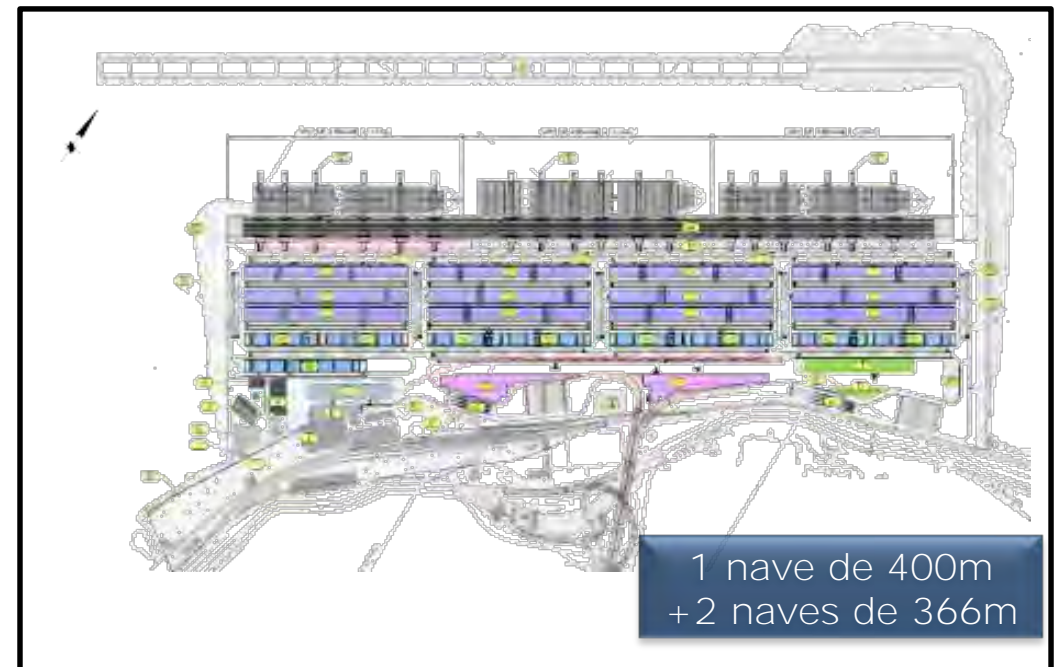


Capacidad: 6 millones de TEU/año

**Desarrollado por fases: 2 ó 4 fases
de 3,0 ó 1,5 MM TEU/año respectivamente.**

Inversión portuaria: US\$ 3.261 MM

Terminal 3 (Yolanda) Valparaíso ²



Capacidad: 2,25 millones de TEU/año

**Desarrollado por fases: 2 fases
de 1,50 y 0,75 MM TEU/año cada una.**

Inversión portuaria: US\$ 2.150 MM

(1) Fuente: Estudio Ingeniería básica para el desarrollo de un puerto de gran escala en el Puerto de San Antonio [TYP SA, 2017].

Nota: Ambas cifras de inversión, excluyen los montos de infraestructura de última milla vial y ferroviaria.

(2) Fuente: Estudio Ingeniería básica para proyecto de desarrollo portuario Puerto Valparaíso [M&N CHILE SpA, 2017]

Nota: Ambas cifras de inversión, excluyen los montos de infraestructura de última milla vial y ferroviaria.

NECESIDADES DE ACCESIBILIDAD VIAL Y FERROVIARIA DE ALTERNATIVAS PGE

SAN ANTONIO Y VALPO

	San Antonio ¹	Valparaíso ²
Corredor Vial	-	161
Última milla Vial	59	28
TOTAL Vial	59	189

	San Antonio	Valparaíso
Corredor FFCC	816 ³	1.679 ⁴
Centro Intercambio ³	264	334
Última milla FFCC	46	2,4
TOTAL FFCC	1.126	2.015

	San Antonio	Valparaíso
TOTAL ACCESIBILIDAD	1.185	2.204

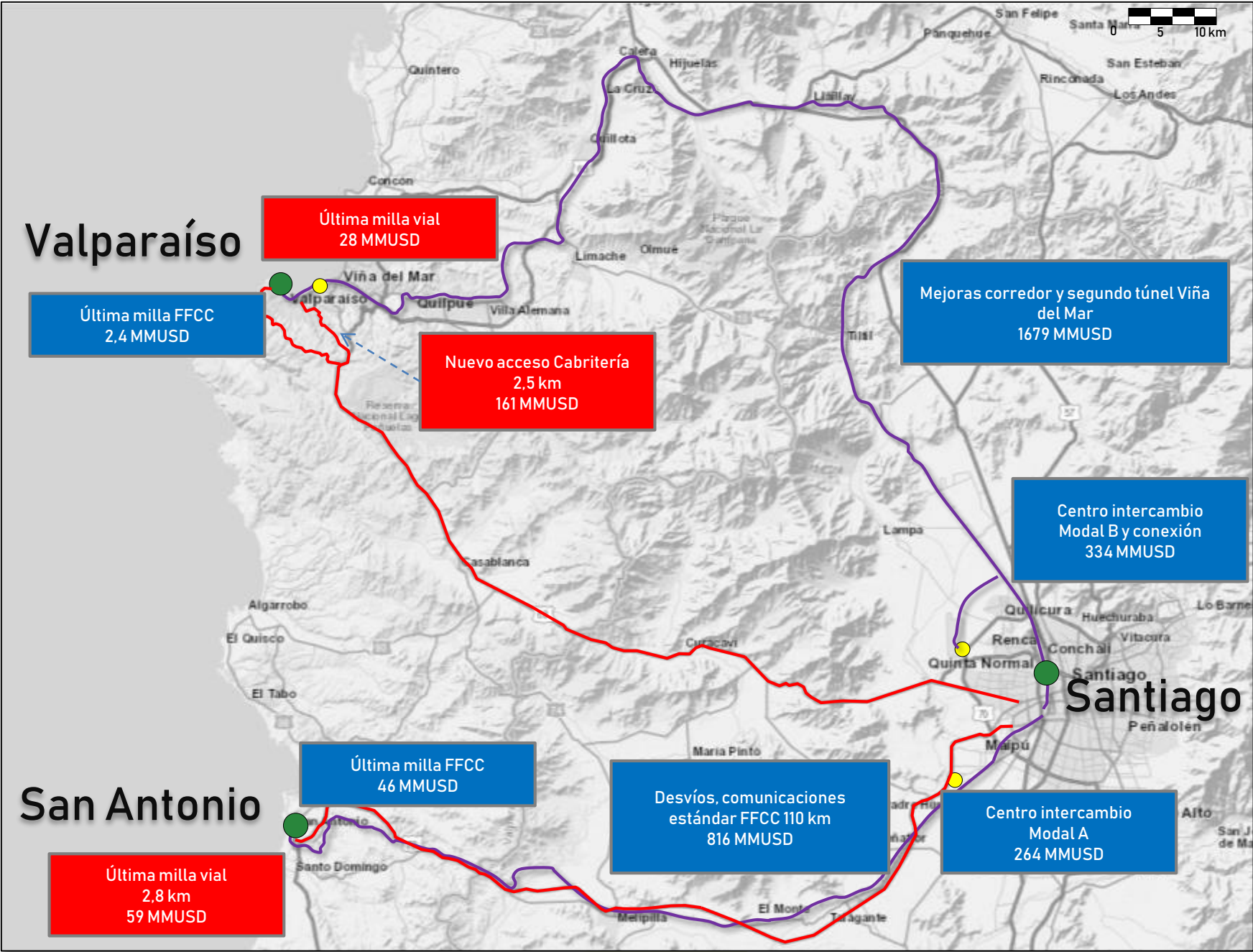
Fuentes:

(1) Estudio Ingeniería básica para el desarrollo de un puerto de gran escala en el Puerto de San Antonio [TYP SA, 2017].

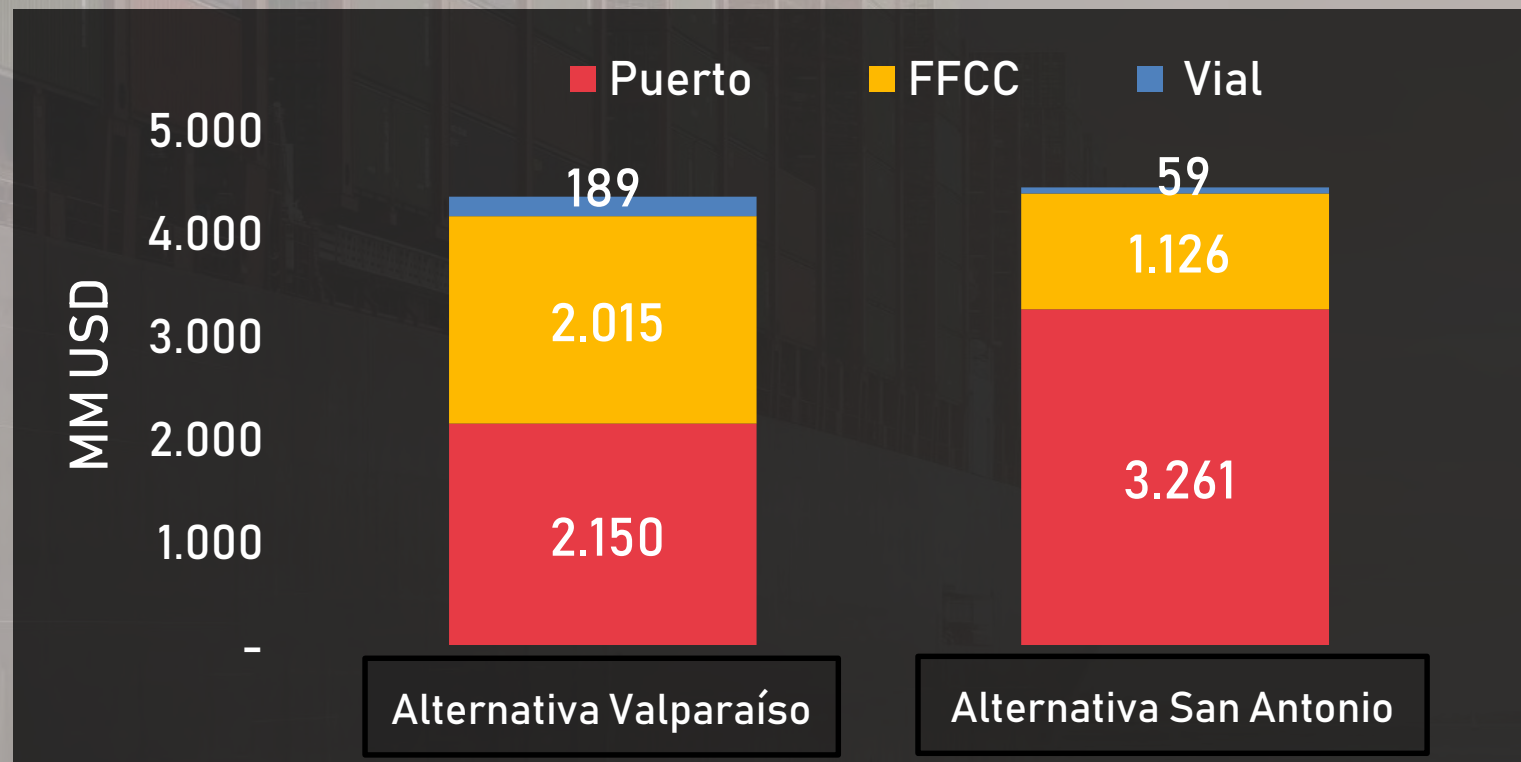
(2) Estudio Ingeniería básica para proyecto de desarrollo portuario Puerto Valparaíso [MOFFATT & NICHOL CHILE SpA, 2017].

(3) Estudio Análisis y Evaluación Social del Corredor Multimodal San Antonio-Santiago [FDC, 2016].

(4) Estudio Prefactibilidad Corredor Ferroviario Santiago-Valparaíso [GEOCONTROL, 2015].



COSTOS INTEGRALES DE LOS PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA



Costo Total

San Antonio

+ 2 %

Valparaíso

Costo unitario [USD/TEU/año]

San Antonio

741 USD

- 62%

Valparaíso
1.935 USD

Capacidad Transferencia

San Antonio

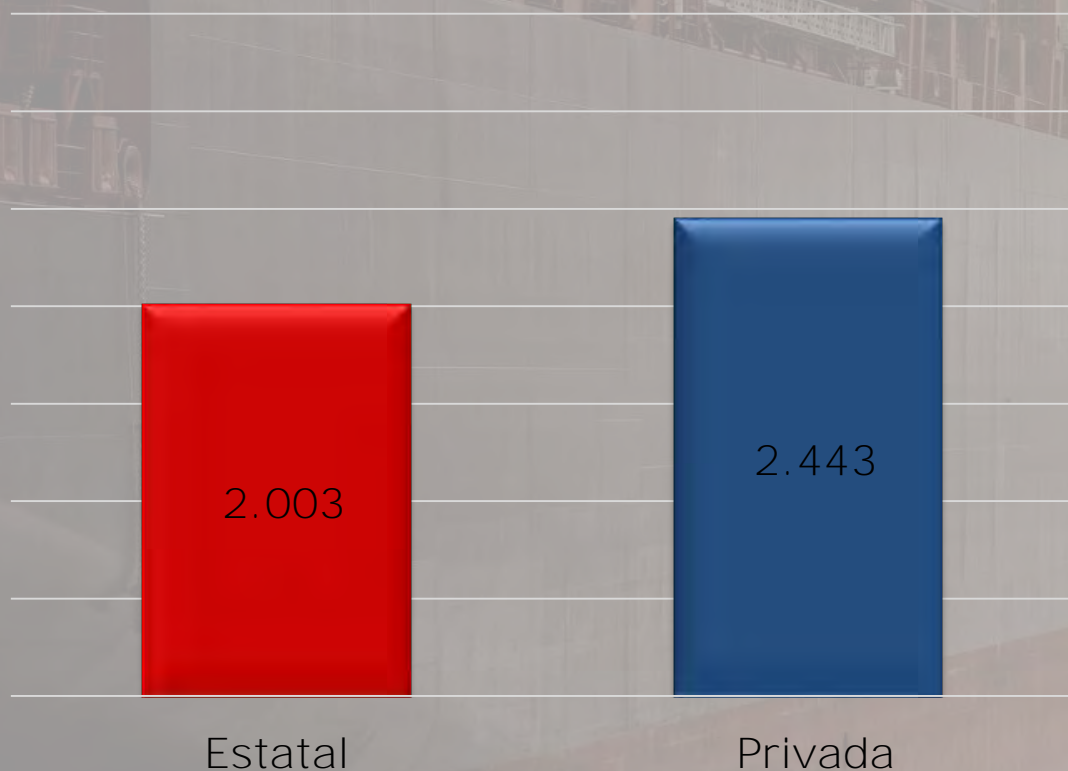
2,7 veces

Valparaíso

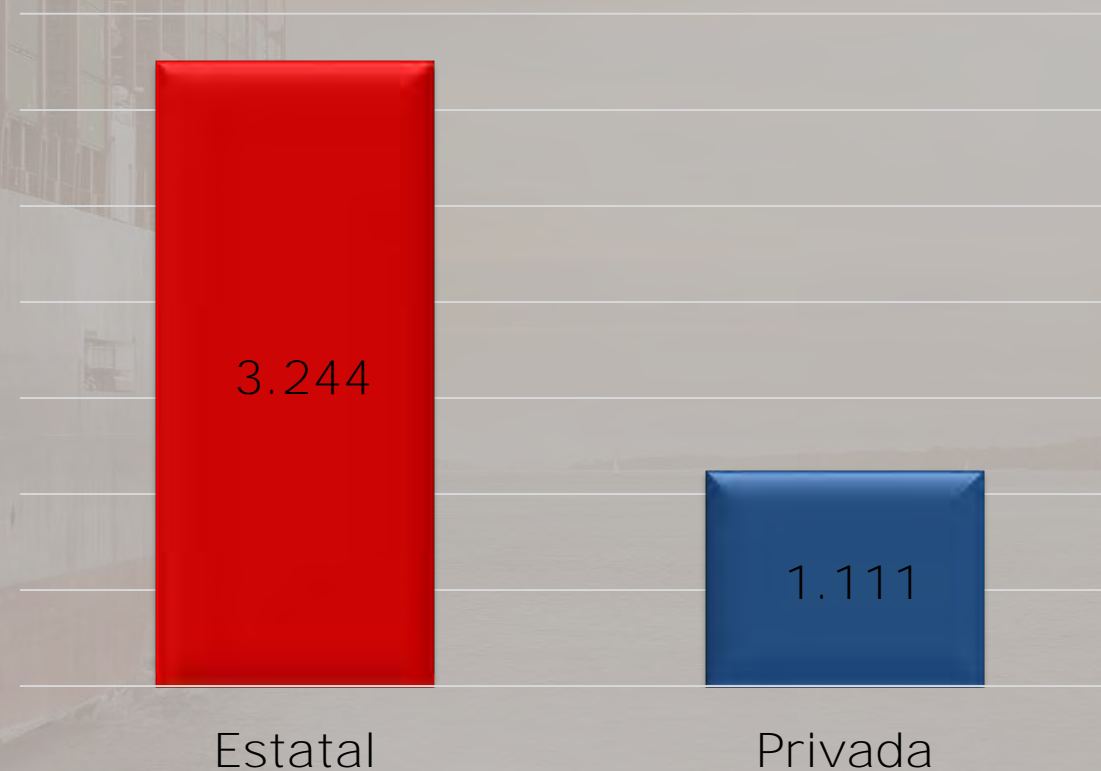
INVERSIONES TOTALES PÚBLICAS Y PRIVADAS DE LA RLGE

19

San Antonio [MM USD]¹



Valparaíso [MM USD]²



(1) Fuente: Estudio Ingeniería básica para el desarrollo de un puerto de gran escala en el Puerto de San Antonio [TYP SA, 2017]

(2) Fuente: Estudio Ingeniería básica para proyecto de desarrollo portuario Puerto Valparaíso [M&N CHILE SpA, 2017]

Supuesto: Se asume la inversión FFCC estatal, no obstante se están explorando mecanismos de concesión a privados

ANÁLISIS CUALITATIVO DE FACTIBILIDAD DE ALTERNATIVAS

PGE SAN ANTONIO / T3 VALPARAÍSO

20

ANÁLISIS	SAN ANTONIO	VALPARAISO	OBSERVACIONES
PLAN REGULADOR			VAP planes comunal e intercomunal de Valparaíso no permiten la realización de T3
MONUMENTOS NACIONALES			VAP: sector Yolanda Tornamesa, maestranzas, muros.
POSICIÓN CIUDADANA			VAP: clima adverso para tramitación de nuevos usos portuarios de envergadura
CONFLICTIVIDAD LABORAL			Históricamente VAP ha tenido menor conflictividad, alterada por episodios complejos los últimos 2 años.
FALTA ADQUIRIR TERRENOS NECESARIOS PARA EL PROYECTO	 		VAP: en sector Yolanda y para ZEAL 2. SAI: para patio maniobras ferroviarias y franjas de ampliación vial

ELEMENTOS CENTRALES DE LA DECISIÓN SOBRE PGE

- Desarrollo de capacidad portuaria es elemento esencial de la política de transporte y comercio exterior → *competencia*
- Bajo mirada de Red Logística de Gran Escala (RLGE)
- Terminal 2 de Valparaíso (y su conectividad vial) es el siguiente eslabón en la secuencia
- Respecto al siguiente eslabón, al alero de CONALOG se comparten y se desarrollan alternativas de emplazamiento, desarrolladas por Valparaíso y San Antonio
- Como resultado de este trabajo, el Comité de Ministros informando que San Antonio presenta las mayores fortalezas técnicas, económicas y ordenamiento territorial
- Se habilitará una *obra de abrigo* para terminales por 6 M de capacidad
- Se desarrollará el primer terminal dentro de dicha obra de abrigo
- Meta para inicio de operaciones: segunda mitad de la década del 2020





MÁS ALLÁ DE LA INFRAESTRUCTURA, MÁS ALLÁ DE LA MACRO ZONA CENTRAL

I. VISIÓN DE RED

II. ROL COORDINADOR

III. PLANIFICACIÓN E INTEGRACIÓN CON LAS COMUNIDADES LOCALES

IV. EFICIENCIA, COMPETENCIA Y NO DISCRIMINACIÓN ENTRE USUARIOS

V. CONECTIVIDAD AUSTRAL

DIARIO OFICIAL

DE LA REPUBLICA DE CHILE
Ministerio del Interior y Seguridad Pública

I
SECCIÓN

LEYES, REGLAMENTOS, DECRETOS Y RESOLUCIONES DE ORDEN GENERAL

Núm. 41.915

Jueves 23 de Noviembre de 2017

Página 1 de 3

Normas Generales

CVE 1305891

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES

IMPORTE LINEAMIENTOS DE POLÍTICA PORTUARIA Y CRITERIOS DE BUENAS
PRÁCTICAS APLICABLES A SISTEMA PORTUARIO ESTATAL DE
LA LEY N° 19.542

Núm. 1.802 exento.- Santiago, 28 de septiembre de 2017.

Visto:

Lo dispuesto en el DL N° 557, de 1974, los artículos 2°, 11°, 22°, 49° y 50° de la ley N° 19.542, el Art. 5°, numerales 1 y 2 del DFL N° 88, de 1953 y el artículo 3° del DS N° 96, de 2013.

Considerando:

1.- Que corresponde al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones proponer una política sectorial marítimo-portuaria que propenda a una eficiente ordenación y prestación de los diversos elementos que componen dichas actividades, así como formular planes, proyectos y programas en el ámbito portuario nacional;

2.- Que las metas y compromisos que contemple la propuesta de Plan de Gestión Anual elaborado por cada Empresa Portuaria Estatal, creadas por la ley N° 19.542 deben estar en concordancia, entre otros, con los planes estratégicos para el sistema portuario estatal que establezca el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones de conformidad al artículo 50° de la ley N° 19.542 y acorde a su presupuesto;

3.- Que corresponde a este Ministerio 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;

4.- Que corresponde a este Ministerio procurar un desarrollo armónico entre los puertos y la ciudad, cuidando en especial el entorno urbano, las vías de acceso y el medio ambiente;

5.- Que, por su parte y entre otras funciones, corresponde a las Empresas Portuarias Estatales y, en concreto, a sus Directorios de conformidad al artículo 31 de la ley N° 19.542:

- Promover la competencia en el interior de los puertos;
- Procurar un trato no discriminatorio a los usuarios de los puertos y terminales;
- Velar por que no se limiten las posibilidades de desarrollo y expansión de los puertos;
- Preservar y fortalecer los niveles de productividad, eficiencia y competitividad alcanzados en la operación portuaria;
- Dictar los reglamentos y normas que estime conveniente para regular la organización interna de la empresa y su adecuado funcionamiento;

6.- Que lo anterior, es sin perjuicio de que las Empresas Portuarias no podrán realizar acciones y encargos que excedan las actividades propias de ellas, su giro y responsabilidad.

Decreto:

1.- Impórtanse los siguientes lineamientos de política portuaria y criterios de buenas prácticas para el mejor cumplimiento de los fines que la legislación ha fijado a las empresas portuarias creadas por la ley N° 19.542. Para ser tenidos en cuenta e incorporados a sus planificaciones estratégicas y considerados anualmente por el Sistema de Empresas SEP y este Ministerio en la elaboración de los Planes de Gestión Anual cada una de ellas, según lo

¿CÓMO LO ENFRENTAMOS DESDE EL ESTADO?

VISIÓN DE RED



POR NATURALEZA, ACTORES DISGREGADOS
TANTO EN SECTORES PÚBLICO COMO PRIVADO

VISIÓN DE RED

- Se requiere una mirada *sistémica, no parcelada*: el flujo de las mercancías atraviesa dominios diversos
- Entendiendo *brechas y fortalezas* actuales en nuestro sistema. Actuando
- Rol de MTT como *articulador*: congrega a los diversos actores, hace *coherentes* los esfuerzos
- Trabajar con las *herramientas disponibles* pero pensar futuras *mejoras institucionales*
- Priorizando dimensiones que representen mayores oportunidades



EJES FUNDAMENTALES

I. VISIÓN DE RED

1) Mirada sistémica.

2) Enfoque desde y para los usuarios de las cadenas logísticas, así como en relación con las comunidades.

3) Que las Empresas Portuarias trabajen entre ellas de forma colaborativa.



EJES FUNDAMENTALES

II. ROL COORDINADOR

- 1) En los recintos portuarios y bienes que administran las EP rol de coordinación de las acciones de los agentes y servicios públicos que deban intervenir.
- 2) Comunidades Logístico-Portuarias y en la coordinación con instancias de alcance nacional, comité de coordinación de entes públicos.
- 3) Sistemas tecnológicos que faciliten la coordinación público-privada de operaciones, la transparencia y eficiencia de los procesos desde la perspectiva de los usuarios.
- 4) Evitar la duplicidad y redundancia de iniciativas entre puertos del sistema estatal.

EJES FUNDAMENTALES

III. PLANIFICACIÓN E INTEGRACIÓN CON LAS COMUNIDADES LOCALES

- 1) Canales fluidos y regulares de información, con las comunidades y al Gobierno de sus proyectos.
- 2) Cuidado entorno urbano y el medio ambiente, impulsarán la generación de instrumentos APL.
- 3) Procurarán, que los diversos instrumentos de planificación territorial no limiten las posibilidades de desarrollo y expansión.
- 4) Promoverán, la definición y aplicación de estándares de seguridad e higiene en las faenas y protección de los derechos laborales.
- 5) Actuar coordinado y armónico a su planificación y planes de desarrollo con las acciones de otros órganos de la administración del Estado, en materias tales como planificación y ejecución de infraestructura y normativa de conectividad vial y ferroviaria dentro de las ciudades o área de influencia de los puertos.
- 6) Considerarán la demanda potencial de los corredores bioceánicos o pasos fronterizos.
- 7) Las EP velarán por el cumplimiento de los estándares constructivos y de los planes de mantenimiento y el oportuno aseguramiento de las obras.

EJES FUNDAMENTALES

IV. EFICIENCIA, COMPETENCIA Y NO DISCRIMINACIÓN ENTRE USUARIOS

- 1) Dado el carácter de uso público de los puertos, las Empresas Portuarias propenderán activamente por una prestación de los servicios en forma continua y permanente, de acuerdo a altos estándares de calidad, en condiciones competitivas y de trato no discriminatorio a sus usuarios.
 - a) Mecanismos de protección para la no discriminación arbitraria entre usuarios. Estos mecanismos contemplarán tanto criterios tarifarios como de asignación de infraestructura, calidad y estándares de servicio.
 - b) Establecimiento expedito de canales de denuncia.
 - c) Planificación oportuna del desarrollo de la infraestructura, sea directamente o a través de terceros, conforme al artículo 7° de la Ley.
 - d) Procurarán la realización periódica de auditorías.
- 2) Asegurarán la oportuna disponibilidad de información para la toma de decisiones de planificación, inversión y gestión, mediante la generación de mecanismos sistemáticos de recolección y procesamiento de datos en sus terminales.

EJES FUNDAMENTALES

V. CONECTIVIDAD AUSTRAL

- Las Empresas Portuarias de la macro-zona Sur Austral del país coadyuvarán, de forma particular, a la conectividad de las comunidades y actividades económicas de las regiones en que se emplazan. (*rampas y otras*).



COMENTARIOS FINALES

- 1) La logística es una palanca estratégica para el desarrollo económico a través del comex.
- 2) Muchos de los desafíos que enfrentamos son novedosos, 'business as usual' ya no va a servir.
- 3) Competitividad y competencia son tareas de mejora permanente. Nuestros competidores mejoran constantemente.
- 4) La mirada debe ser integral y las soluciones público-privadas.
- 5) La visión de Red Logística está siendo aplicada muy nítidamente en la zona central ('RLGE'), pero es un modelo aplicable para cada macrozona productiva del país. Estamos en ello.
- 6) La visión de Red Logística no es sólo una visión "futurista". Es algo que se está planificando e implementando ahora.
- 7) La política portuaria y logística no es una declaración retórica. Tiene existencia jurídica y se traduce en acciones concretas, e.g. decisión sobre PGE, Planes de Gestión Anual de empresas portuarias estatales.
- 8) Estos desafíos se han venido abordando como política de Estado y continuarán siéndolo.

A large container ship is shown from a low angle, sailing on the water. The ship's hull is white with a red bottom, and it is loaded with many colorful shipping containers (green, blue, red, yellow). The ship is moving towards the right, leaving a wake in the water. The background shows a sunset sky with orange and yellow hues, and a distant shoreline with some buildings and trees. The word "GRACIAS" is written in large, bold, black letters across the middle of the image.

GRACIAS

Alexis Michea
amichea@mtt.gob.cl
Coordinador General
Programa de Desarrollo Logístico

31 DE AGOSTO DE 2018