



A large cargo ship is docked at a port, with its hull and deck visible against a dark background. Numerous shipping containers in various colors (green, red, blue) are stacked high along the ship's side and on adjacent platforms. The scene is set during the day or early evening, with bright sunlight reflecting off the water and the ship's surface.

# PUERTOS & LOGÍSTICA LA MIRADA DESDE EL ESTADO

1

---

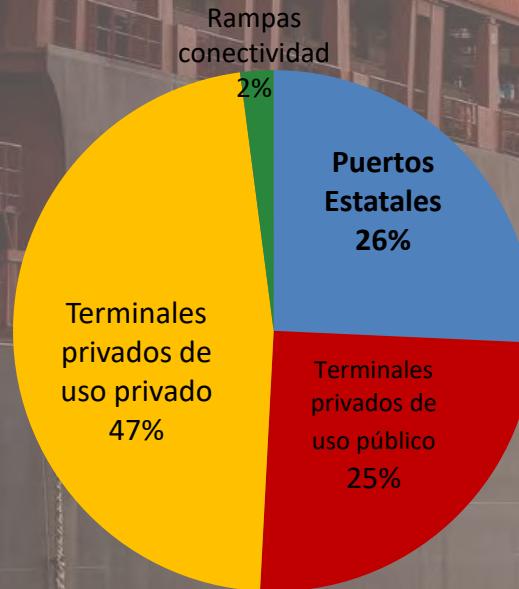
Alexis Michea  
Programa de Desarrollo Logístico

# LOS PUERTOS EN CHILE

# EL SISTEMA PORTUARIO CHILENO

Carga transferida<sup>1</sup>

144 millones ton



Puertos públicos

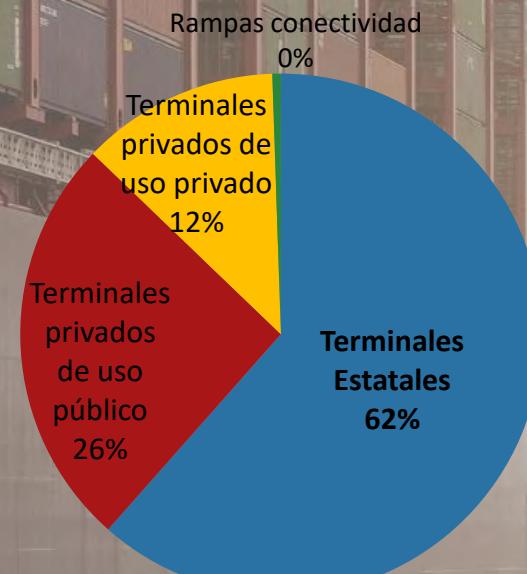
Ley N°19.542

- 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

Valor transferido<sup>2</sup>

92 mil millones USD (FOB)



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

Número de puertos<sup>2</sup>

21



**Terminales públicos  
(agrupados en 10  
empresas estatales)**

15



**Terminales privados  
de uso público**

46



**Terminales privados  
de uso privado**

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

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



¿POR QUÉ (NOS) IMPORTA?

# PAÍSES CON ACUERDOS COMERCIALES CON CHILE

## 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](#).

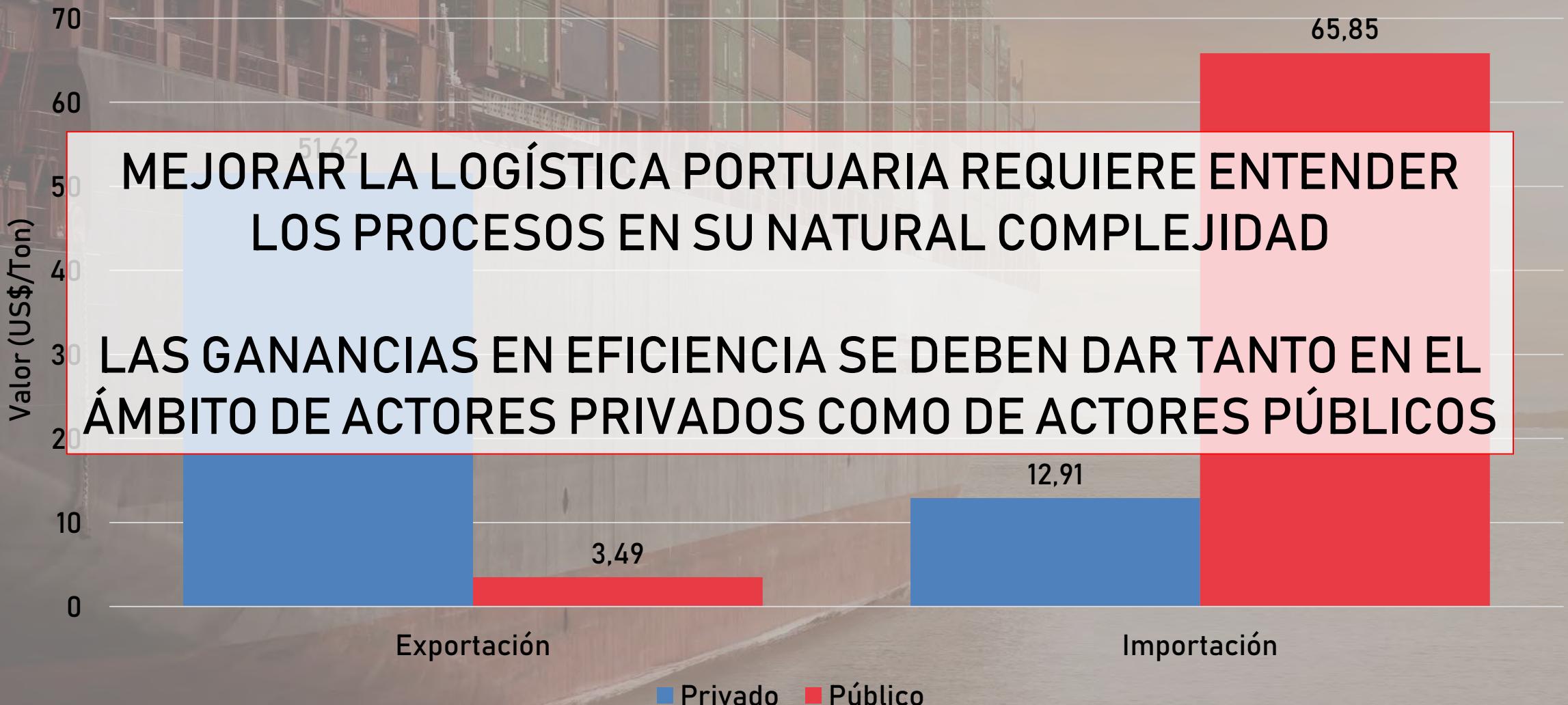
CHILE YA HA MATERIALIZADO LAS GRANDES GANANCIAS EN COMPETITIVIDAD A TRAVÉS DE ARANCELES, AHORA NECESITAMOS CONCENTRARNOS EN LA **EFICIENCIA** DEL MOVIMIENTO DE NUESTRO COMERCIO EXTERIOR

- 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

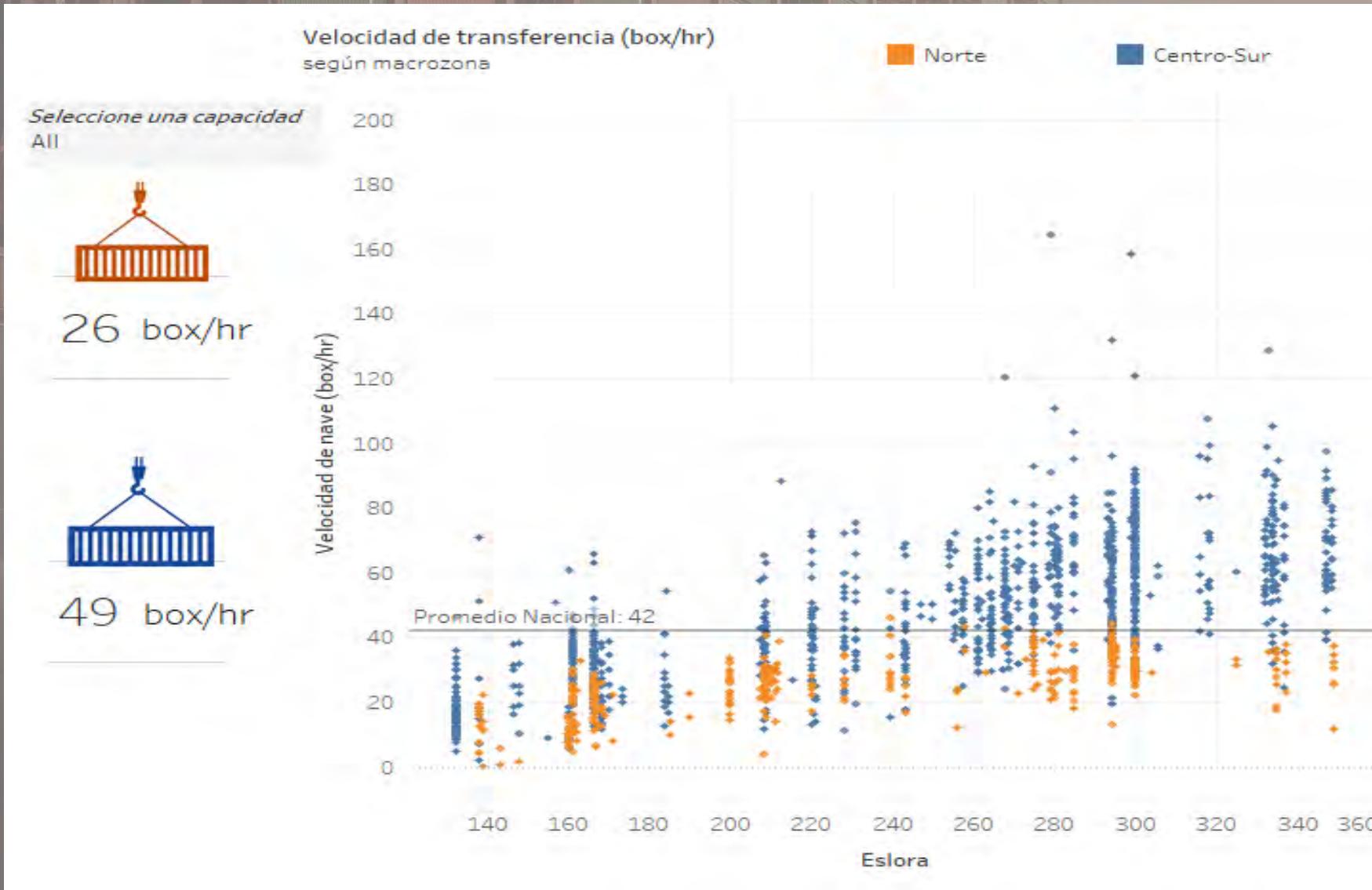
LOS COSTOS LOGÍSTICOS DE CHILE SON ALTOS EN RELACIÓN AL VALOR DE SUS PRODUCTOS, AFECTANDO NEGATIVAMENTE LA COMPETITIVIDAD DE SU OFERTA EXPORTABLE Y EL CONSUMO INTERNO(\*)





# RENDIMIENTOS EN TERMINALES PORTUARIOS CONCESIONADOS

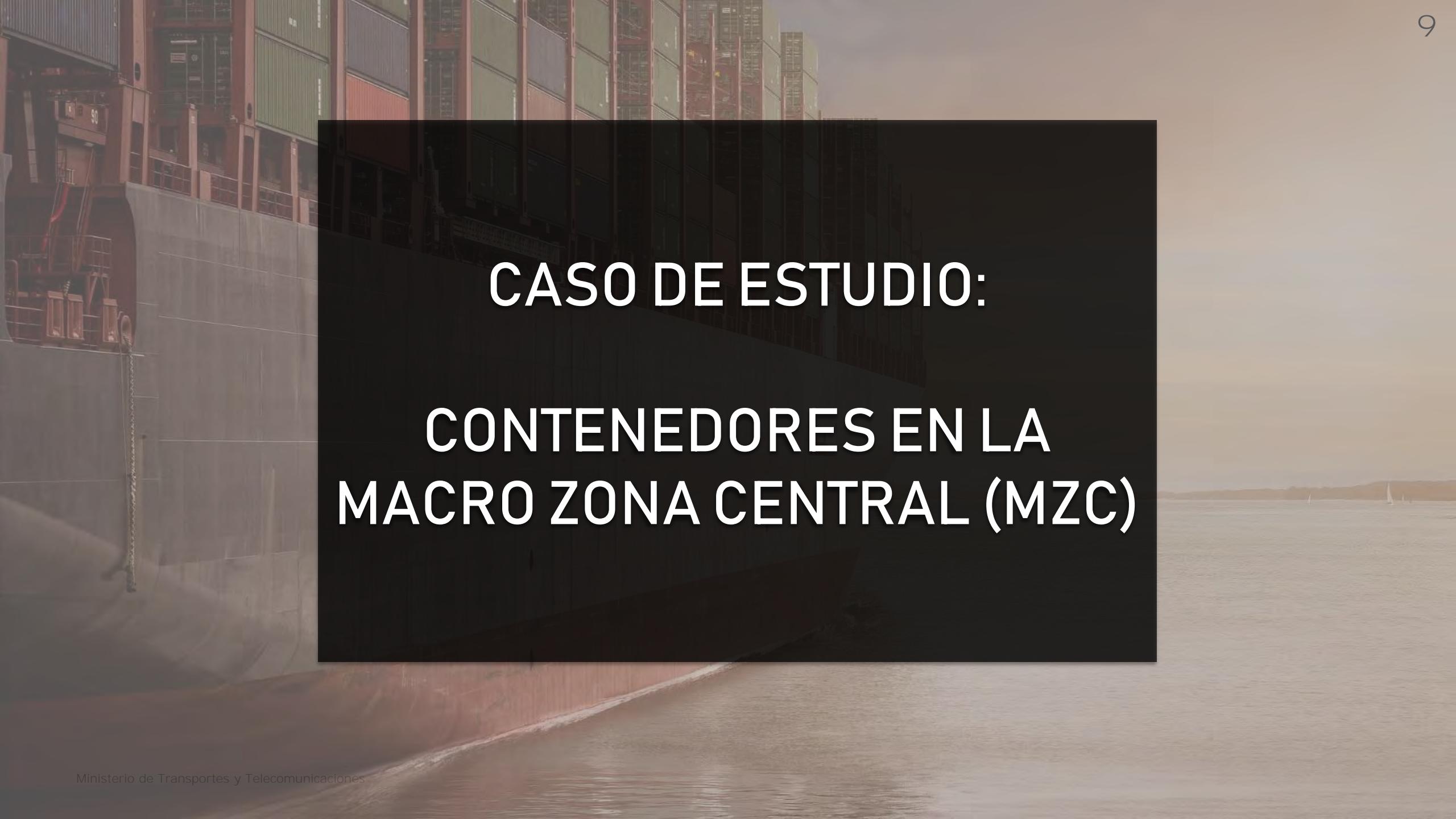
8



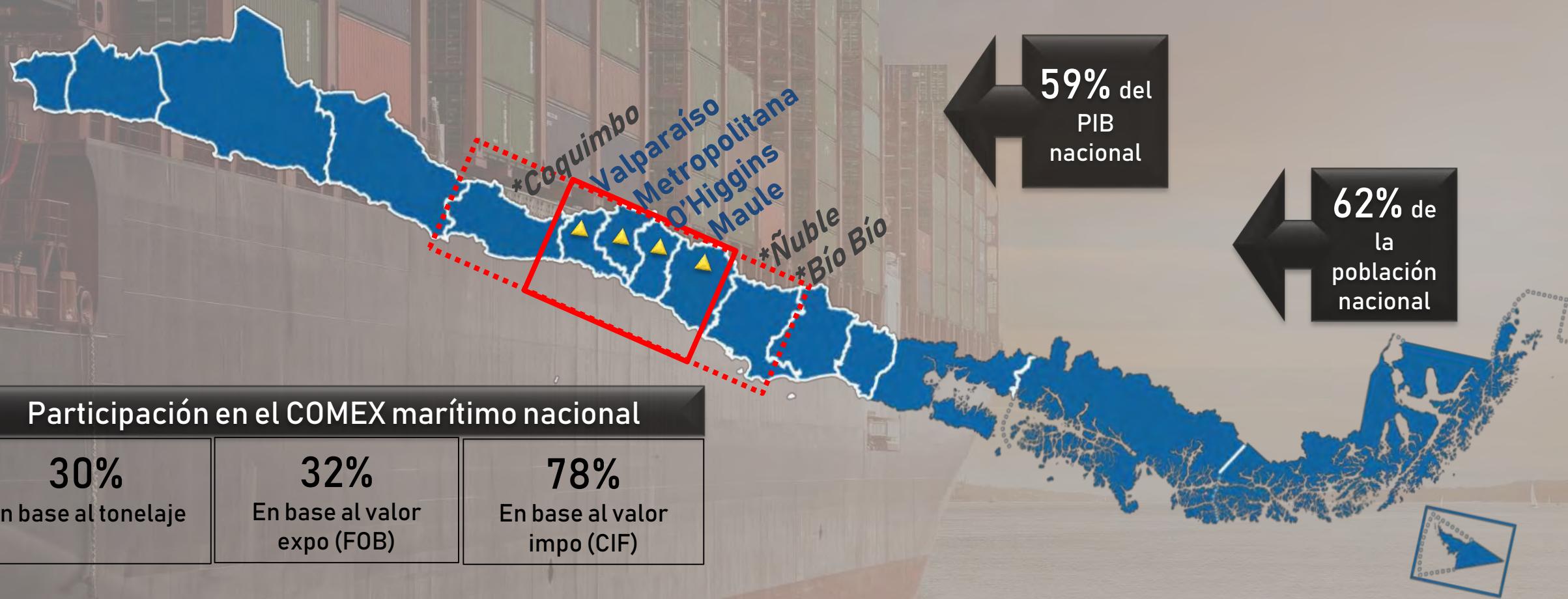
Los terminales 1 en San Antonio (STI) y Valparaíso (TPS) poseen, en promedio, una velocidad de transferencia 88% mayor que el resto de los terminales estatales especializados en contenedores



Equipamiento  
Escala  
Competencia

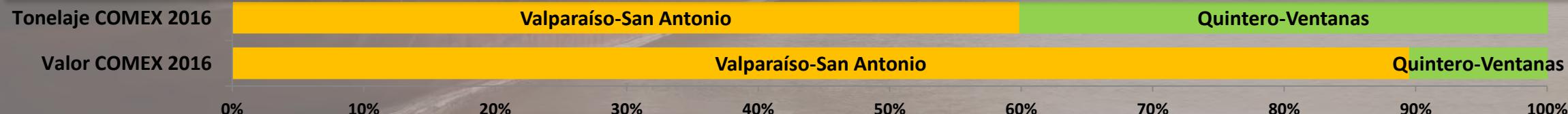


# CASO DE ESTUDIO: CONTENEDORES EN LA MACRO ZONA CENTRAL (MZC)



## 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

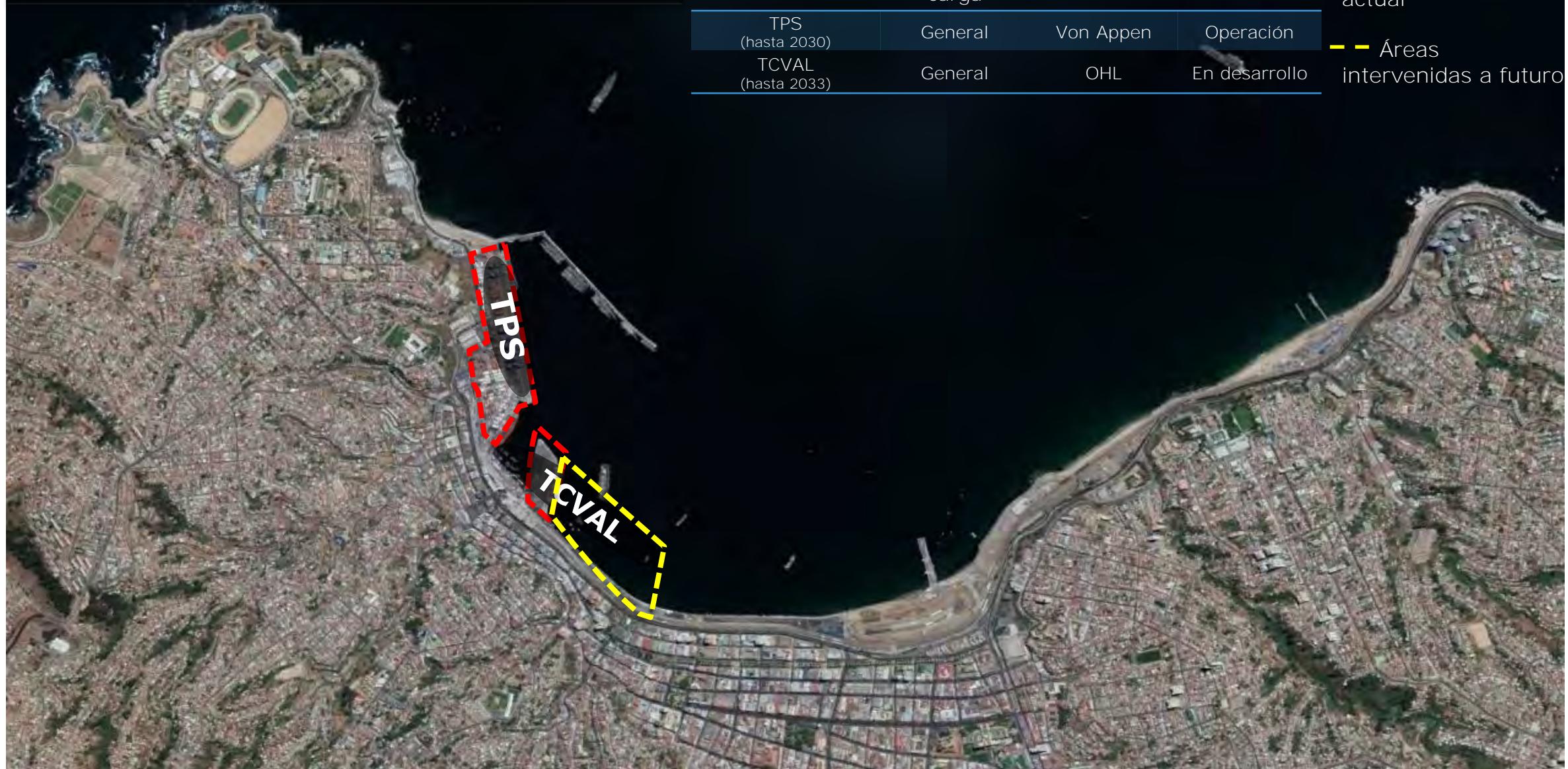
— Infraestructura actual

— Áreas intervenidas a futuro

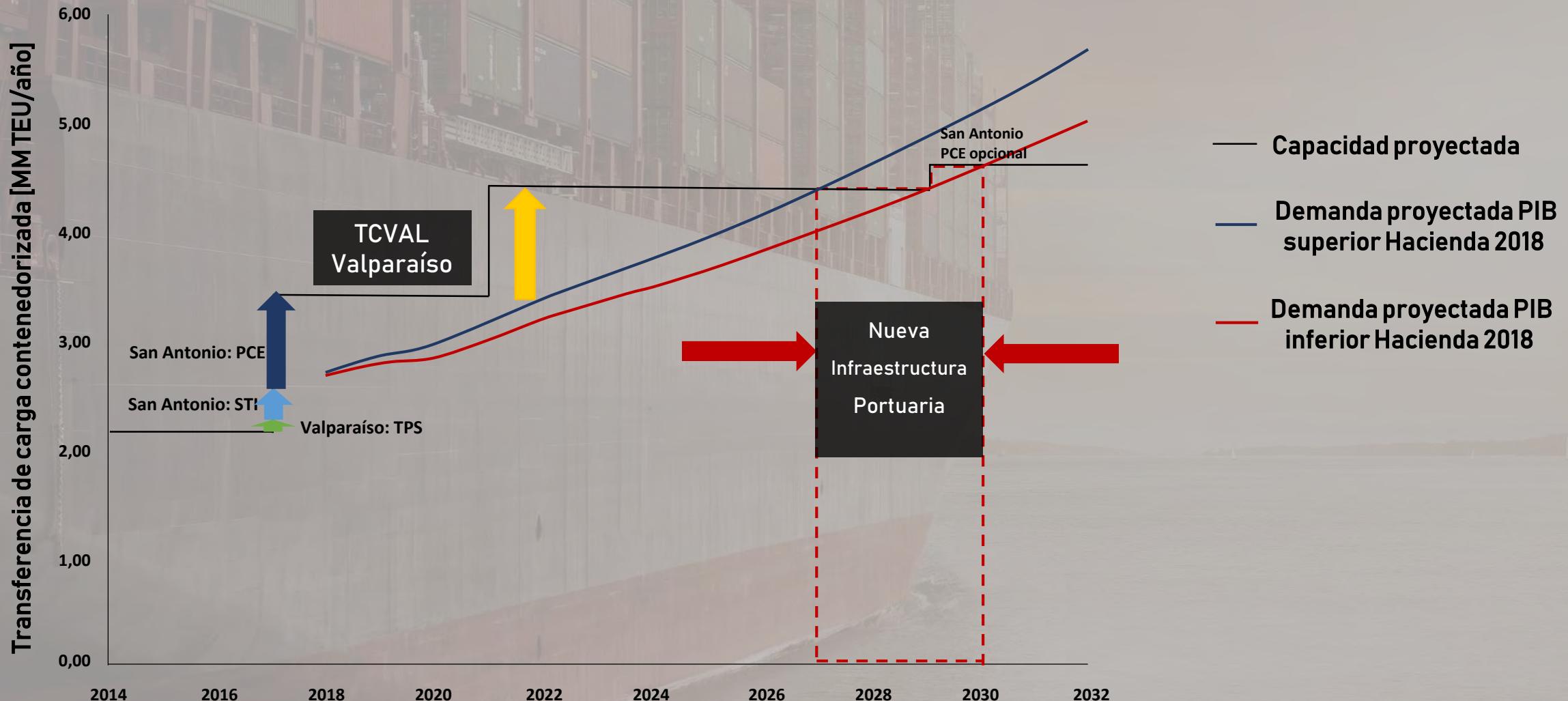


Concesionario	Tipo de carga	Controlador	Estado
STI (hasta 2025, con extensión 2029)	General	Luksic	Operación
PCE (hasta 2031, con extensión 2041)	General	Matte	Operación

## Puertos en operación y proyectos futuros



# BALANCE DE DEMANDA Y CAPACIDAD NOMINAL PROYECTADAS EN LA MZC



# PROYECTOS PORTUARIOS EN CURSO: TERMINAL 2 VALPARAÍSO

Concesionado a TCVAL (Grupo OHL)<sup>1</sup> desde 2013

**US\$ 500 MM<sup>2</sup>**

Inversión prevista para su desarrollo

**2013-2043<sup>2</sup>**

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

**964.000 TEU/año<sup>3</sup>**

Capacidad de atención final

**31 de mayo 2018<sup>4</sup>**

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

**2021<sup>3</sup>**

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



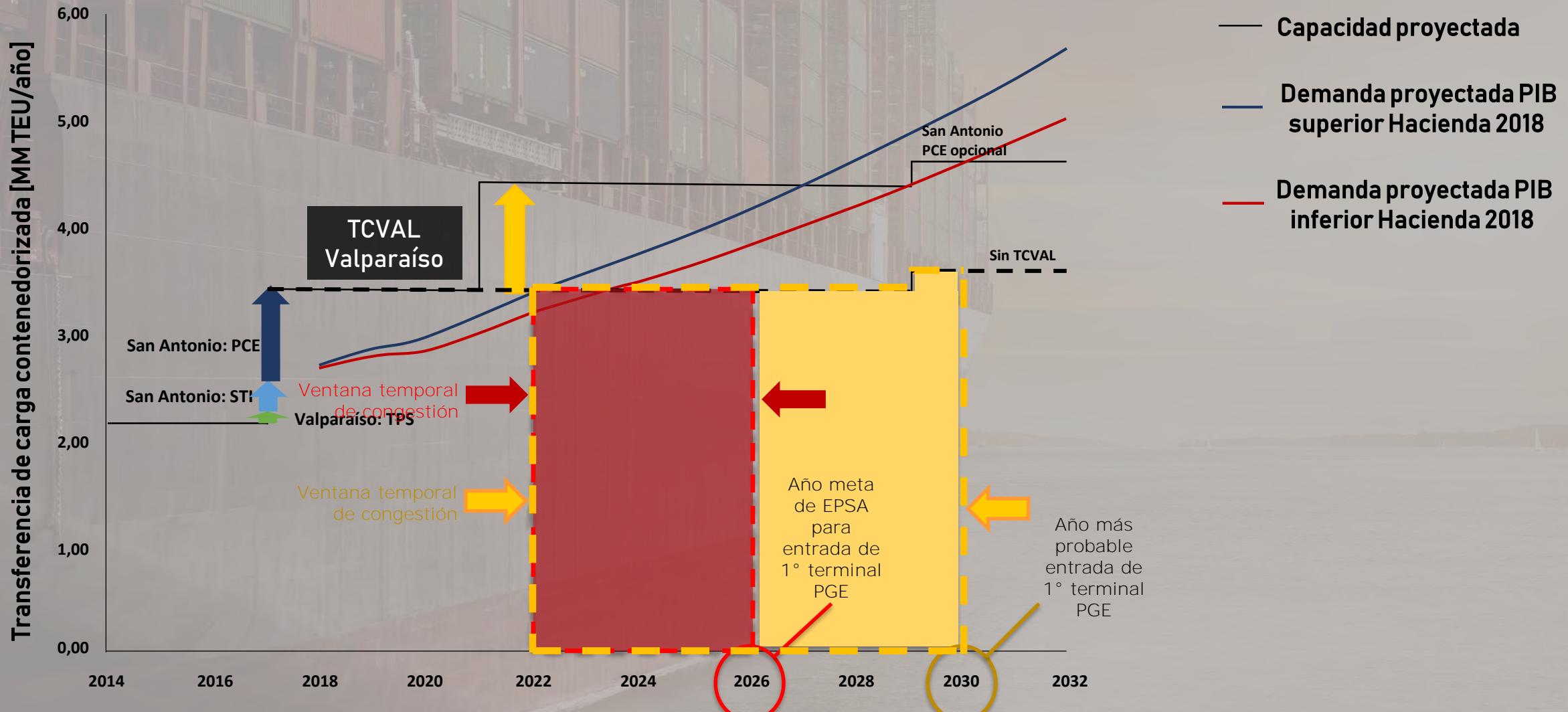
(1) En proceso de due diligence desde fin de 2017 para venta del negocio de OHL Concesiones a IFM Investor (Australia)

(2) Contrato de concesión, 2013

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

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

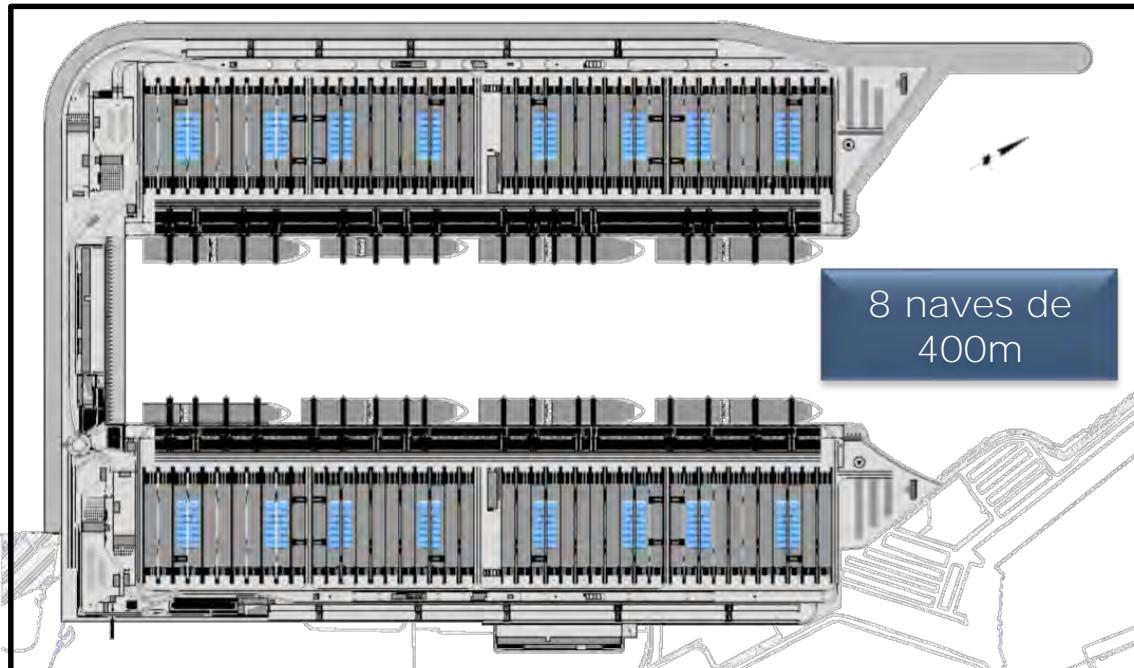
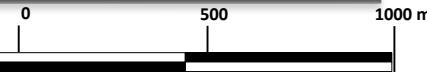
# BALANCE DE DEMANDA Y CAPACIDAD NOMINAL PROYECTADAS EN LA MZC



# NUEVA INFRAESTRUCTURA PORTUARIA

## ALTERNATIVAS DE EVALUACIÓN

Puerto Gran Escala San Antonio <sup>1</sup>



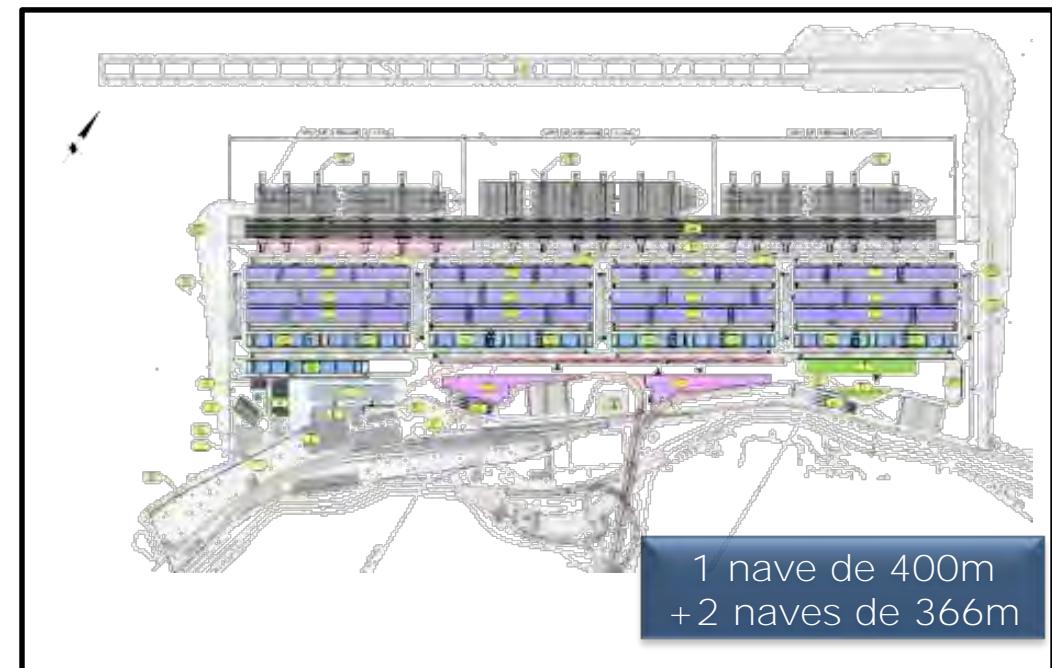
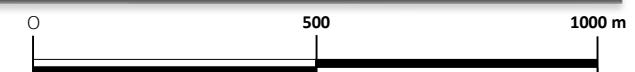
8 naves de  
400m

**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 <sup>2</sup>



1 nave de 400m  
+ 2 naves de 366m

**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 [TYPASA, 2017].

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

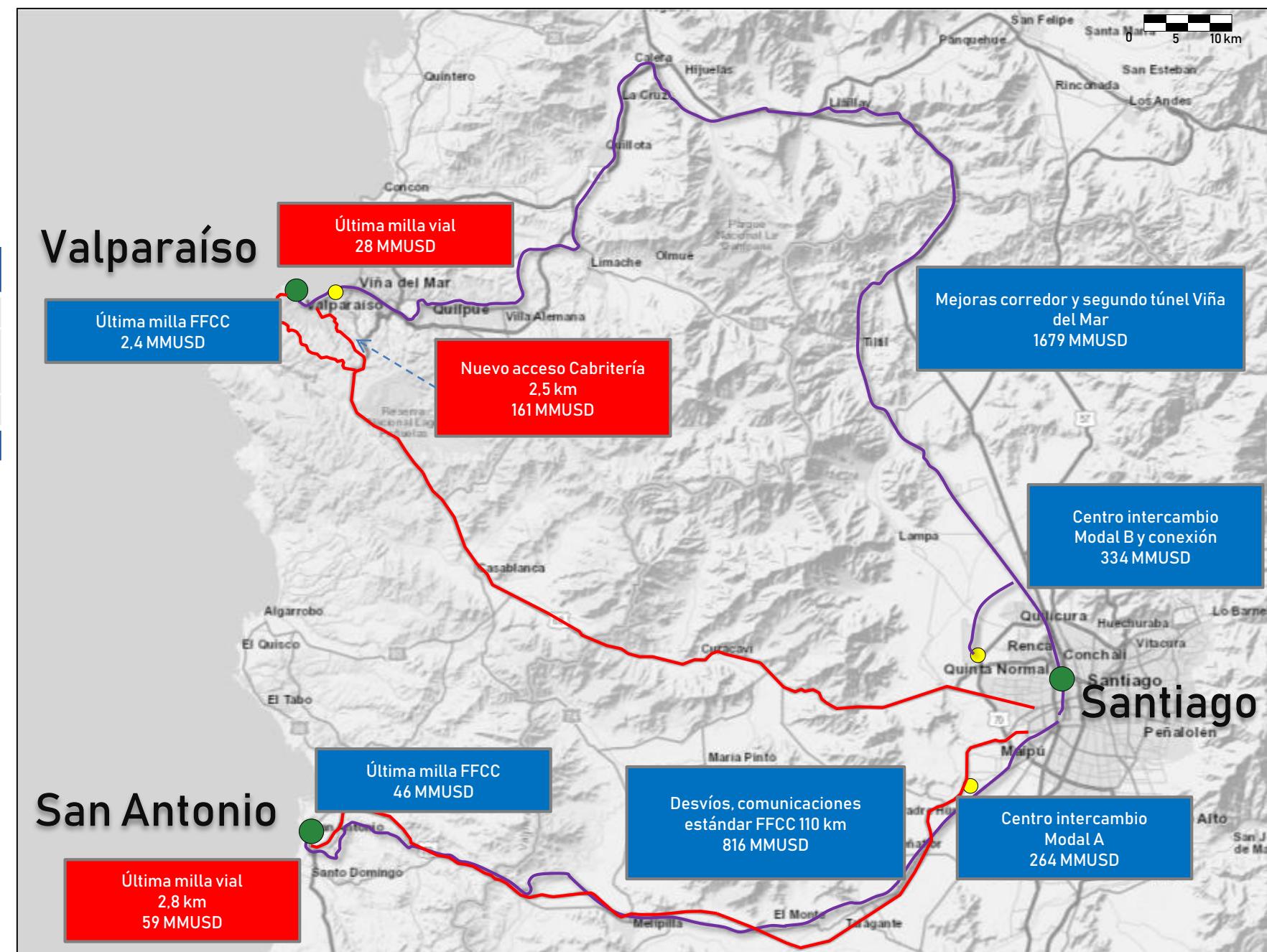
(2) Fuente: Estudio Ingeniería básica para proyecto de desarrollo portuario Puerto Valparaíso [M&N CHILE SpA, 2017].

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

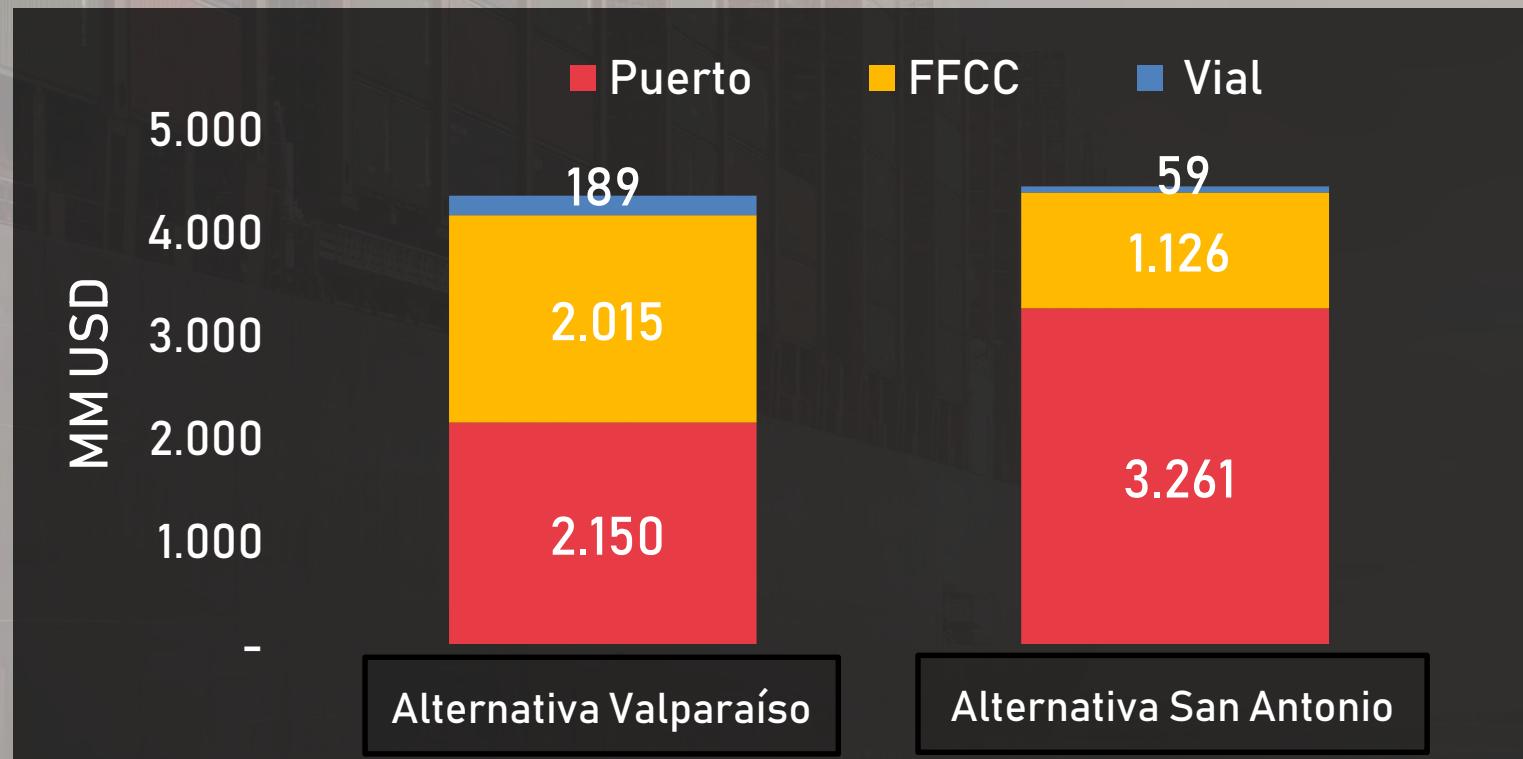
# NECESIDADES DE ACCESIBILIDAD VIAL Y FERROVIARIA DE ALTERNATIVAS PGE SAN ANTONIO Y VALPO

17

	San Antonio <sup>1</sup>	Valparaíso <sup>2</sup>
Corredor Vial	-	161
Última milla Vial	59	28
<b>TOTAL Vial</b>	<b>59</b>	<b>189</b>
	San Antonio	Valparaíso
Corredor FFCC	816 <sup>3</sup>	1.679 <sup>4</sup>
Centro Intercambio <sup>3</sup>	264	334
Última milla FFCC	46	2,4
<b>TOTAL FFCC</b>	<b>1.126</b>	<b>2.015</b>
	San Antonio	Valparaíso
<b>TOTAL ACCESIBILIDAD</b>	<b>1.185</b>	<b>2.204</b>



# 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

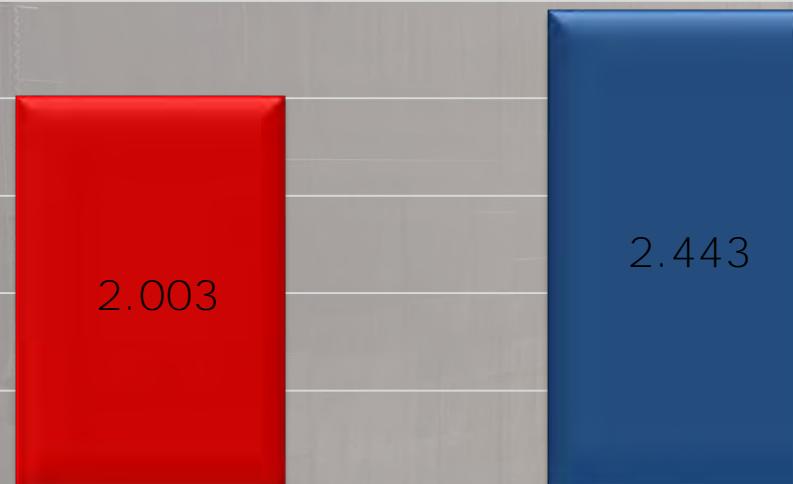
Capacidad Transferencia

San Antonio

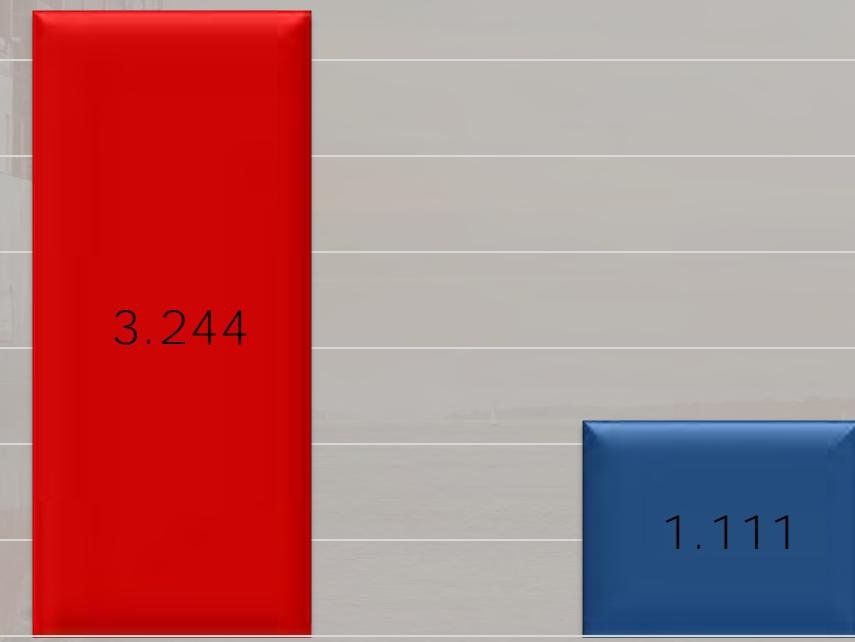
2,7 veces

Valparaíso

San Antonio [MM USD]<sup>1</sup>



Valparaíso [MM USD]<sup>2</sup>



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

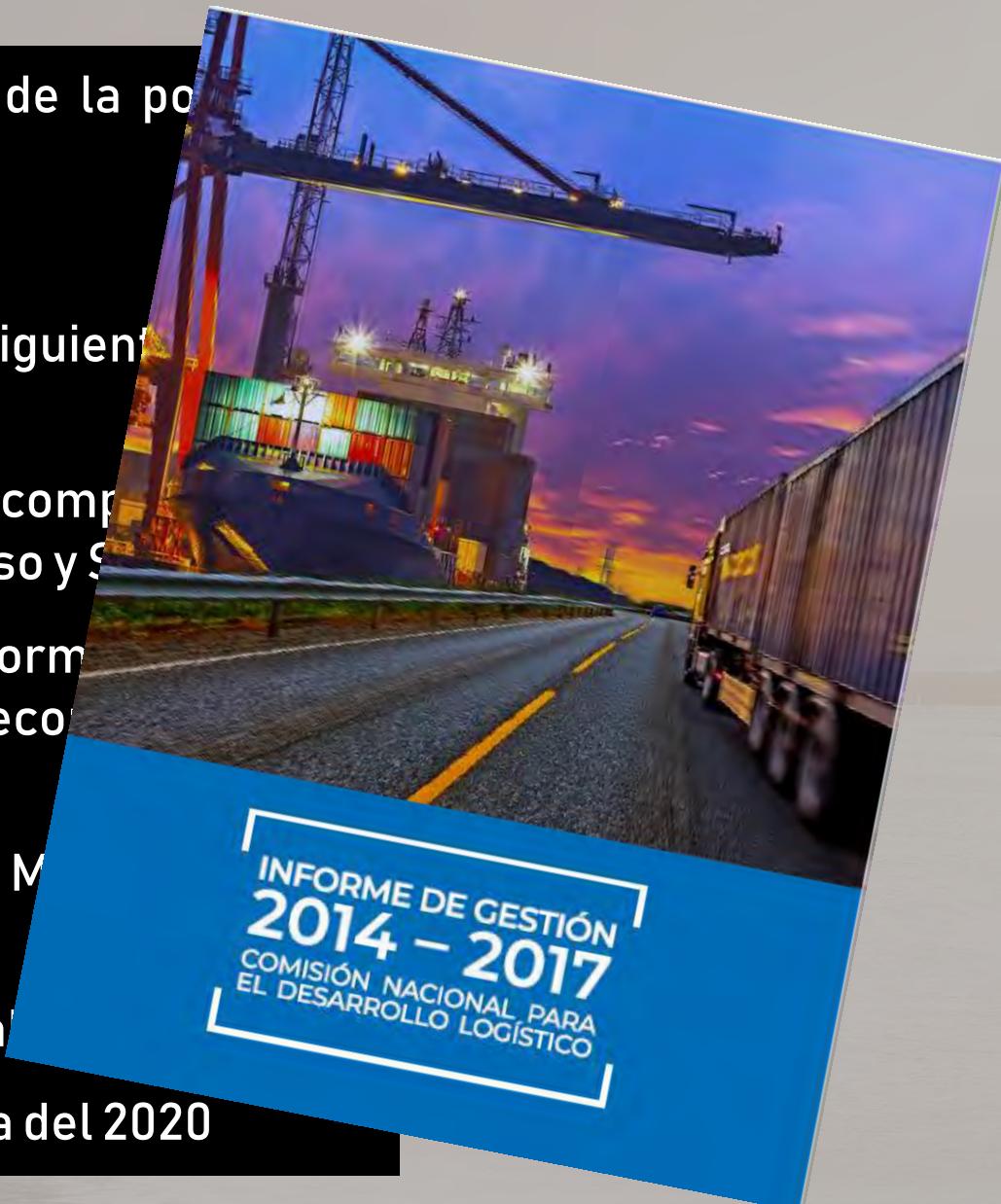
# ANÁLISIS CUALITATIVO DE FACTIBILIDAD DE ALTERNATIVAS

## PGE SAN ANTONIO / T3 VALPARAÍSO

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 ejercicio → *competencia*
- Bajo mirada de Red Logística de Gran Escala (RLGE)
- Terminal 2 de Valparaíso (y su conectividad vial) es el siguiente en la secuencia portuario
- Respecto al siguiente eslabón, al alero de CONALOG se compararon alternativas de emplazamiento, desarrolladas por Valparaíso y San Antonio
- Como resultado de este trabajo, el Comité de Ministros informó que San Antonio presenta las mayores fortalezas técnicas, económicas y de 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 acuerdo a la RLGE
- Meta para inicio de operaciones: segunda mitad de la década del 2020



A large cargo ship is docked at a port, with many shipping containers stacked along its side. The containers are of various colors, including green, red, and white. The ship's hull is visible at the bottom left, and the sky is clear and blue.

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

# POLÍTICA PORTUARIA ESTATAL: EJES FUNDAMENTALES

## 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 REPÚBLICA DE CHILE  
Ministerio del Interior y Seguridad Pública

I

SECCIÓN

#### LEYES, REGLAMENTOS, DECRETOS Y RESOLUCIONES DE ORDEN GENERAL

Nº 41.915

Jueves 23 de Noviembre de 2017

Página 1 de 3

#### Normas Generales

CVE 1305891

#### MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES

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

Nº. 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 contempla 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 Directores de conformidad al artículo 31 de la ley N° 19.542:

- a. Promover la competencia en el interior de los puertos;
- b. Procurar un trato no discriminatorio a los usuarios de los puertos y terminales;
- c. Velar por que no se limiten las posibilidades de desarrollo y expansión de los puertos;
- d. Preservar y fortalecer los niveles de productividad, eficiencia y competitividad alcanzados en la operación portuaria;
- e. 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.- Impártanse 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 de 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

POR TUARIA



# EJES FUNDAMENTALES

---

## I. VISIÓN DE RED

- 1) Mirada sistemática.
- 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 7º 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.



# GRACIAS

Alexis Michea  
[amicheaa@mtt.gob.cl](mailto:amicheaa@mtt.gob.cl)  
Coordinador General  
Programa de Desarrollo Logístico

31 DE AGOSTO DE 2018