

INFORME DE LA COMISION DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES, recaído en el proyecto de ley, en primer trámite constitucional, que modifica el artículo 24 de la ley que moderniza el sector portuario estatal, a fin de que se escuche la opinión de un representante del concejo municipal para la finalidad que indica.

BOLETINES N°s 10.062-15 y 12.640-15, REFUNDIDOS

HONORABLE SENADO:

Vuestra Comisión de Transportes y Telecomunicaciones tiene el honor de informaros el proyecto de ley de la referencia, en primer trámite constitucional, iniciado en las siguientes Mociones refundidas:

1.- Moción de los Honorables Senadores señores Chahuán, Guillier, Lagos y Quinteros, y del ex Senador señor Walker, don Patricio, que modifica el artículo 24 de la ley que moderniza el sector portuario estatal, a fin de que se escuche la opinión del concejo municipal para la finalidad que indica **(Boletín N° 10.062-15)**, presentada con fecha 20 de mayo de 2015.

2.- Moción de los Honorables Senadores señor Chahuán, señora Rincón, y señores García Huidobro, Pizarro y Soria, que modifica la ley N° 19.542 a fin de establecer que un representante del concejo municipal participe en las sesiones de los Directorios de las empresas portuarias respectivas. **(Boletín N° 12.640-15)**, presentada con fecha 22 de mayo de 2019.

Se consigna que dicha fusión se efectuó, en la Sala de la Corporación, por expresa petición del Honorable Senador señor Chahuán, en la sesión ordinaria 32ª, de data 10 de julio de 2019.

- - - - -

Sin perjuicio de lo anterior, se hace presente que la Comisión inició el estudio de la iniciativa en la sesión celebrada con fecha 21 de julio del año 2015, retomando nuevamente su discusión en la sesión de data 3 de abril del corriente.

Lo anterior, obedeció a que, en el intertanto, esta instancia legislativa se abocó al estudio de un número significativo de iniciativas de considerable complejidad, como lo fue el proyecto que enmendó la Ley de Tránsito para incorporar disposiciones sobre convivencia de los distintos medios de transporte (Boletín N° 10.217-15, actual Ley N° 21.088), o el que modificó la ley orgánica de Televisión Nacional de Chile (Boletín N° 6.191-19, actual Ley N° 21.085), sin perjuicio de examinar otras materias relevantes como las plataformas y aplicaciones digitales de transporte (discusión actualmente en desarrollo en la Comisión, a propósito del Boletín N° 11.934-15, proyecto de ley que regula a las aplicaciones de transporte remunerado de pasajeros y los servicios que a través de ella se presten).

- - - - -

No obstante que el proyecto de ley es de artículo único, vuestra Comisión lo discutió sólo en general, por considerar que contiene disposiciones que ameritan un mayor estudio y análisis y, en consecuencia, acordó proponer a la Sala que lo discuta y estudie en estos mismos términos. Lo anterior, en virtud de lo dispuesto en el artículo 127 del Reglamento del Senado.

- - - - -

Asistió, además de los miembros de la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones, la Honorable Senadora, señora Órdenes.

Durante el análisis de este proyecto de ley, vuestra Comisión contó con la participación de la Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Gloria Hutt; del Jefe de Gabinete de la Ministra, señor Juan Carlos González; de la Jefa de la División de Normas de la Subsecretaría de Transportes, señora Lorena Araya; de la Asesora Legislativa de la Ministra, señora Josefina Hubner; del Encargado de Relaciones Institucionales de la Ministra, señor Jorge Gómez; del Secretario Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones de Valparaíso, señor José Emilio Guzmán; del Jefe de Gabinete de éste último, señor José Ernesto Muñoz, y del Abogado de la División Legal de la Subsecretaría de Transportes, señor Alfredo Steinmeyer.

Asimismo, concurrió especialmente invitada a exponer sus puntos de vista, la siguiente entidad:

- Asociación Nacional de Ciudades Puerto y Bordo Costero de Chile: el ex Presidente y Alcalde de la Municipalidad de Talcahuano, señor Gastón Saavedra; el actual Presidente y Alcalde de la

Municipalidad de San Antonio, señor Omar Vera; el ex Tesorero y ex Alcalde de la Municipalidad de Valparaíso, señor Jorge Castro; Director y Concejal de Valparaíso, señor Iván Vuskovic; el Ingeniero, señor Christian Ovalle y el Secretario Ejecutivo de la Asociación de Ciudades Puerto y Borde Costero, señor Hernán Pinto y el Secretario Ejecutivo de la Asociación de Puertos Privados, señor Carlos Bannen.

Además asistieron los Asesores del Honorable Senador señor Chahuán, señores Marcelo Sanhueza y Cristián Carvajal; del Honorable Senador señor García Huidobro, señor Cristián Rivas; del Honorable Senador señor Girardi, señora Josefina Correa; del Honorable Senador señor Pizarro, señora Karen Herrera; del Honorable Senador señor Letelier, señora Elvira Oyanguren; del Honorable Senador señor Soria, señor Cristián Beltrán; de la Honorable Senadora señora Ordenes, señora Susana Figueroa y señor Francisco Rodríguez; del Honorable Senador señor Ossandón, señora María Angélica Villadango; del Comité Demócrata Cristiano, señora Javiera Cabezas y señor Julio Valladares; del Comité Renovación Nacional e Independientes, señor Octavio Tapia; de la Biblioteca del Congreso Nacional, señor Nicolás García; de la Fundación Jaime Guzmán, señora Consuelo Miranda y señor Matías Quijada; de Libertad y Desarrollo, señor Esteban Ávila y de la Segpres, señora Katherine Porras y señor Daniel Lara.

Por último, se consigna que también asistieron a la discusión del proyecto los ex Asesores del Honorable Senador señor Girardi, señor Nicolás Fernández; del Honorable Senador señor Ossandón, señora Israela Rosenblum y señores José Huerta y Arturo Du Monceau y de la Segpres, señor Daniel Portilla.

OBJETIVOS DEL PROYECTO

Modificar el artículo 24 de la ley N° 19.542, que moderniza el sector portuario estatal, para establecer que, en el procedimiento de nombramiento de los miembros del Directorio de las empresas portuarias, se escuche la opinión del Concejo municipal de la ciudad donde se encuentre instalada la empresa respectiva.

Asimismo, se busca establecer que el Directorio de dichas compañías deba, imperativamente, aceptar que un representante del referido organismo edilicio, correspondiente a la comuna en donde la empresa se encuentre, se integre a sus sesiones sólo con derecho a voz.

ANTECEDENTES

Para el debido estudio de este proyecto de ley, se han tenido en consideración, entre otros, los siguientes:

I.- ANTECEDENTES JURÍDICOS

1.- Ley N° 19.542, que moderniza el sector portuario estatal.

Artículos 24 y 50.

2.- Ley N° 18.695, orgánica constitucional de Municipalidades.

Artículo 79 letra ñ).

3.- Decreto con Fuerza de Ley N° 211, de 6 de abril de 1960, del Ministerio de Hacienda, que fija normas por las que se regirá la Corporación de Fomento de la Producción.

Artículo 7°.

II. ANTECEDENTES DE HECHO

Los Honorables Senadores autores de las Mociones señalan que, de acuerdo a lo establecido en la ley N° 19.542, de 1997, que modernizó el sector portuario estatal, se dividió la Empresa Portuaria de Chile en diez empresas portuarias estatales, cuya administración adquirió el carácter de descentralizada, fijando cada una de las empresas su propio plan de desarrollo y prioridades de inversión y expansión.

Este mismo cuerpo legal reconoce la necesidad de coordinación entre las empresas estatales y entre ellas y los demás organismos estatales que desarrollan actividades al interior de los recintos portuarios.

Por su parte, en el Plan Nacional de Desarrollo Portuario, elaborado en el año 2013 por la Subsecretaría de Transportes del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, su diagnóstico señaló que "el desarrollo del sistema marítimo portuario requiere de una institucionalidad pública que permita abordar los desafíos previstos para el sector".

A lo anterior, cabe mencionar que el artículo 50 de la citada ley N° 19.542, establece, en su letra d), que corresponde al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, "procurar un desarrollo armónico entre los puertos y la ciudad, cuidando en especial el entorno urbano, las vías de acceso y el medio ambiente. Para estos efectos, se creará una instancia de coordinación a nivel de región, denominada Consejo de Coordinación Ciudad-Puerto, en la que tendrán participación, a lo menos, un representante del Gobierno Regional y uno por cada municipalidad donde se encuentre el puerto".

Sin perjuicio de dicha actividad, que en forma específica se encomienda al mencionado ministerio, los autores estiman que, dada la importancia que la actividad portuaria implica para las ciudades donde se desarrollan, debe existir, al igual que en las legislaciones de otros países, una adecuada integración de los puertos con las ciudades donde ellos se encuentran instalados.

En este orden de ideas, tanto los accesos al puerto, la conectividad vial del mismo, sus flujos y almacenamiento de carga, son elementos que afectan a la población, por lo que las decisiones a este respecto deben necesariamente considerar la realidad de la ciudad-puerto.

Ahora bien, de acuerdo al artículo 24 de la ley N° 19.542, ya mencionada, las empresas portuarias son administradas por un Directorio designado por acuerdo del Consejo de la Corporación de Fomento de la Producción o de alguno de aquellos Comités a que se refiere el artículo 7° del decreto con fuerza de ley N° 211 de 1960, al que dicho Consejo haya delegado esta función.

Uno de estos comités, es el denominado "Sistema de Empresas Públicas" (SEP), creado por la Corporación de Fomento de la Producción en el año 2012 y que es el que actualmente designa a los Directorios de las empresas portuarias, todo ello de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 2° del Reglamento de su Consejo Directivo, que establece: "el SEP tiene como misión representar los intereses del Estado de Chile, en su calidad de dueño, en las empresas en que éste es directa o indirectamente socio, accionista o propietario, designando a los miembros de los Directorios y evaluando la gestión estratégica de dichas empresas"

De ese modo, en consideración de tales antecedentes, los Honorables señores Senadores patrocinantes de la presente iniciativa, consideran que, tal como el referido artículo 50 establece la participación municipal, es preciso señalar que, sin alterar las atribuciones de las autoridades llamadas a efectuar el nombramiento de los miembros del Directorio, se escuche la opinión del respectivo Concejo municipal, a fin de que la tengan en vista al adoptar tal decisión, como una manera práctica de

procurar que en el Directorio se equilibren los proyectos de actividades marítimo-portuarias con los intereses de las comunas en que se albergan.

En la misma línea, se dispone que el Directorio de tales compañías, deba, imperativamente, aceptar que un representante del referido organismo edilicio, correspondiente a la comuna en donde la empresa se encuentre, se integre a sus sesiones sólo con derecho a voz.

III. OTROS ANTECEDENTES

Se deja constancia que, durante el debate en general del proyecto, la Comisión contó, oportunamente, con un informe sobre legislación comparada relativo a aspectos relacionados con el proyecto de ley, elaborado por la Biblioteca del Congreso Nacional, así como también de una minuta entregada por la Asociación Nacional de Ciudades Puerto y Borde Costero de Chile acerca de la iniciativa en examen.

Dichos documentos se pasan a transcribir.

Participación de representantes del gobierno local en órganos de administración de puertos. Legislación comparada

En el presente Informe, se seleccionaron cuatro casos comparados en que los organismos de administración o supervisión de los puertos, cuentan con representantes de los gobiernos locales donde se asientan. La naturaleza de dichos puertos es variada: empresas concesionadas, empresas municipales o servicios del Estado. Los casos revisados son: Argentina (Puerto de Bahía Blanca), Alemania (Puerto de Hamburgo), España y Sudáfrica.

En todos ellos, el Directorio o el organismo supervisor de la actividad administrativa portuaria cuenta con representantes de los gobiernos locales. Sin embargo, no necesariamente se menciona cómo son designados en dichos cargos, salvo en el caso de Alemania, donde son también miembros del órgano administrador de la ciudad (Senado). Por último, puede ser una ley la que determina la representación (España, Alemania, Sudáfrica) o bien, los propios Estatutos de las empresas (Argentina).

I. Argentina (Provincia de Buenos Aires)

En la Ley 24.093, sobre desregulación de la actividad portuaria¹ (artículos 11º al 20º), se establece la transferencia del dominio, administración o explotación portuaria nacional a los Estados

¹ Ley nacional disponible http://www.sspvyn.gov.ar/ley_portuaria.html (Junio, 2015).

provinciales, o a la Municipalidad de la ciudad de Buenos Aires, o a la actividad privada.

En el caso particular de los puertos de la Provincia de Buenos Aires, el artículo 12 señala que la transferencia se efectuará “a condición de que, previamente, se hayan constituido sociedades de derecho privado o entes públicos no estatales que tendrán a su cargo la administración de cada uno de esos puertos”. Asimismo, el artículo citado indica que “las provincias en cuyo territorio se encuentre emplazado el puerto y el o los municipios en donde se halle situado el puerto también tendrán participación en los entes, de acuerdo a la modalidad que establezca el estatuto respectivo de cada puerto”.

En el caso del Puerto de Bahía Blanca, Provincia de Buenos Aires, se creó (mediante Ley Provincial N° 11.414) para su administración y explotación, el llamado Consorcio de Gestión del Puerto, que es un ente público no estatal. Complementan a esta ley los Estatutos del mencionado Consorcio. Este instrumento, reconoce la participación de representantes del gobierno local en su Directorio, al disponer que, entre otros, son miembros de tal instancia (artículo 16), un representante del Gobierno de la Provincia de Buenos Aires, quien ejerce la Presidencia del cuerpo y además de un miembro de la Municipalidad de Bahía Blanca².

II. España

El Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante³, señala que son tres los órganos de las Autoridades Portuarias:

- a) De Gobierno, el Consejo de Administración y Presidente;
- b) De Gestión, el Director; y
- c) De Asistencia, el Consejo de Navegación y Puerto.

En particular, el artículo 30 del Real Decreto, respecto del Consejo de Administración, dispone que parte de sus integrantes son miembros de las comunidades autónomas y de los municipios donde se encuentran los puertos. Esta disposición señala que, algunos de los integrantes serán: Vocales de las Comunidades Autónomas o

² La Ley provincial N° 11.414 y sus Estatutos, disponibles en: <http://puertobahia blanca.com/ley11414.html> y <http://puertobahia blanca.com/anexo1.html> (ambos, Junio de 2015).

³ Ley disponible en: <http://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2011-16467> (Junio, 2015).

de las Ciudades Autónomas de Ceuta y Melilla, y designados por las mismas⁴, y además representantes de los municipios en cuyo término está localizada la zona de servicio del puerto. Cuando sean varios los municipios afectados, la representación corresponderá en primer lugar a aquél o aquéllos que den nombre al puerto o a los puertos administrados por la Autoridad Portuaria, y posteriormente a los demás en proporción a la superficie del término municipal afectada por la zona de servicio.

III. Alemania (ciudad de Hamburgo)

En Alemania, el Gobierno Local de la ciudad de Hamburgo recae en su Senado⁵, el que es responsable por la administración municipal, incluyendo, por ejemplo, los asuntos laborales y económicos.

Por su parte, el Puerto de la ciudad de Hamburgo es un servicio público municipal que dispone de una normativa propia: la Ley de la Autoridad Portuaria de Hamburgo⁶. En esta disposición se establece en el parágrafo 5 que los órganos de gestión del Puerto son dos: el Directorio y la Gerencia.

A su vez, el parágrafo 6 sobre el Directorio (órgano supervisor) del Puerto, dispone que estará compuesto por nueve miembros, algunos de los cuales son representantes del gobierno de la ciudad. En efecto, la norma señala que seis de los directores son representantes del Senado de la ciudad de Hamburgo.

IV. Sudáfrica

En Sudáfrica, la Ley Nacional de Puertos (*National Ports Act*), 12 de 2005⁷, artículo 81, establece la existencia en cada puerto de un Comité Consultivo de Puerto (*Port Consultative Committee*).

Este órgano tendrá las siguientes funciones:

a) Proporcionar un foro para el intercambio de opiniones entre la Autoridad y otras partes interesadas; y

b) Asesorar al Ministro del ramo respecto de cualquier proyecto relacionado con la expansión o desarrollo del puerto o con cualquier otro asunto en el que dicho Ministro lo requiera.

⁴ A continuación, la norma establece los criterios para la designación de los vocales de las Comunidades Autónomas o las Ciudades Autónomas de Ceuta y Melilla.

⁵ Senado de la Ciudad de Hamburgo, disponible en: <http://www.hamburg.de/senat/> (Junio, 2015).

⁶ Ley del Puerto de Hamburgo, disponible en: <http://bcn.cl/1r6id> (Junio, 2015).

⁷ Ley disponible en: http://www.portsregulator.org/images/documents/national_ports_act.pdf (Junio, 2015).

En el mismo artículo 81, se establece la participación de representantes del gobierno local en estas comisiones, por cuanto señala que ellas serán integradas, entre otros, por:

- a) Dos personas que representen a la autoridad portuaria nacional;
- b) Tres personas representantes de los usuarios del Puerto;
- c) Dos personas que representen a los gobiernos locales y provinciales.

Minuta de la Asociación Nacional de Ciudades Puerto y Bordo Costero de Chile

Mediante Boletín N° 10.062-15, se plantea modificar el artículo 24 de la ley 19.542, a fin de que se escuche la opinión del Concejo Municipal para la finalidad que indica. De esta manera, el proyecto de ley aludido, plantea agregar al inciso primero del artículo 24 de la ley 19.542, a continuación del punto aparte, que pasa a ser seguido, el siguiente párrafo: "Para nombrar a los miembros del Directorio, se escuchará la opinión del concejo municipal correspondiente a la ciudad donde se encuentre instalada la empresa respectiva".

Sobre el particular, nuestra Asociación, por la unanimidad de sus miembros ha emitido un pronunciamiento de fondo, reiterado en diversas ocasiones y el cual ha sido entregado a los distintos actores incumbentes, incluido el propio Senado.

En este contexto, tenemos semejanzas y diferencias con la solicitud planteada por la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones del Senado, las que se detallan a continuación:

1. Semejanzas

1) En primer lugar, concordamos con la necesidad de modificar el artículo 24 de la ley N° 19.542 respecto del nombramiento de los directores de las respectivas empresas portuarias.

2) En segundo lugar, también concordamos con la idea de que debe existir participación de autoridades locales en el Directorio de las respectivas empresas portuarias.

3) En tercer lugar, se valoran los avances que se pretenden dar en esta materia, entendiendo que dicha ley - 19.542- debe ser actualizada de acuerdo a las necesidades actuales de la relación puerto-

ciudad y, más específicamente, de la aprobación del plan de desarrollo portuario y el plan de desarrollo económico de la ciudad.

4) En cuarto lugar, valoramos que nos inviten a participar de esta Comisión, pues permanentemente se excluyó a los municipios en los procesos de gestación de la ley N° 19.542, la cual fue dictada sin que los municipios fuesen escuchados, ni siquiera consultados en su opinión al respecto.

2. Diferencias

1) La propuesta de nuestra Asociación va en un sentido diverso al expuesto, en cuanto a quién debe integrar el Directorio de la empresa portuaria. Esa designación, desde nuestra perspectiva, debe recaer en la persona del Alcalde, pues éste representa formalmente a la ciudad y es electo popularmente cada 4 años.

2) Las modificaciones legales (a la ley N° 19.542) que deben tener lugar son las siguientes:

i) En el artículo 24:

Agrégase, en el inciso 1 a continuación de la palabra miembros, la siguiente expresión: "Dos o cuatro de dichos miembros, según sea el caso, serán designados por acuerdo del Consejo de la Corporación de Fomento de la Producción o de alguno de aquellos Comités a que se refiere el artículo 7o del decreto con fuerza de ley N°211 de 1960, al que dicho Consejo haya delegado esta función. El director foliante, recaerá en la persona del Alcalde.

Agrégase, en el inciso 2 a continuación de las palabras "que corresponda", la siguiente expresión: "con excepción del director que sea Alcalde".

ii) En el artículo 25, número 4 agréguese a continuación del punto aparte, luego de la palabra privada, la siguiente expresión: "Lo señalado anteriormente, no será aplicable al director que sea Alcalde".

iii) En el artículo 27:

- Elimínase, en el número 1 a continuación de las palabras secretarios regionales ministeriales, la expresión: "Alcaldes".

- Suprímase, en el número 3 la expresión "los candidatos a Alcalde". Modificación a la ley N° 18.695.

iv) Modificación a la Ley N° 18.695

- En cuanto a las incompatibilidades con el ejercicio del cargo de Alcalde.

- En el artículo 59, agréguese la siguiente frase final: "con excepción de los empleos o funciones docentes de educación básica, media o superior, hasta el límite de doce horas semanales, con la función de director de la empresa portuaria, en el caso que corresponda".

3) En tercer lugar, estamos convencidos que no solamente debe escucharse al concejo municipal y al Alcalde en la designación de los miembros del Directorio de la empresa portuaria respectiva, sino que más bien, debe existir un trabajo continuo en dicho sentido. La única vía para lograr que los intereses de la ciudad estén realmente resguardados en la toma de decisiones por parte del Directorio de la empresa portuaria es teniendo una participación efectiva en el mismo. Adicionalmente, resulta imprescindible que los directores de dichas empresas sean, al menos mayoritariamente, de la zona o región en la cual se encuentra ubicado el puerto. El problema en la actualidad surge porque la mayor parte de los miembros de los Directorios no tiene mayor vinculación con la ciudad respectiva.

Este proyecto de ley que expresa que se "consultará al concejo", es una situación bastante similar a lo que acontece en el artículo 54 de la ley N° 18.695, que alude a la facultad de Alcaldes para designar "delegados municipales" consultando al concejo. En efecto, basta con cumplir el trámite sin que el concejo municipal pueda negarse al respecto. Esta situación se repetiría en el caso sub lite, en donde basta con cumplir el trámite de "consultar" al Alcalde y concejo municipal y aunque dicho órgano colegiado no esté de acuerdo, de todas maneras se podrá avanzar con el nombramiento del director aludido.

4) En cuarto lugar, es trascendental que sea el Alcalde miembro del Directorio - con derecho a voz y a voto - ya que, de esta manera, habrá en el Directorio aludido, un enfoque integral entre la visión ciudad y la visión del puerto, de manera que pueda existir un desarrollo en conjunto y con reglas claras. Queremos evitar situaciones que han tenido lugar como que las inversiones portuarias sean totalmente contradictorias con las inversiones que efectuará o estime conveniente efectuar la municipalidad respectiva. Debe existir una mirada única ciudad puerto. Hasta ahora existe una disociación entre la mirada del puerto, por una parte, y la de la ciudad, por otra. En este sentido, el puerto nunca ha logrado ser "socio" de la ciudad, sino que cada uno actúa indistintamente de lo que hará el otro.

5) Nuestra propuesta supera los problemas señalados, ya que el Directorio aludido tendrá una mirada local, con autoridades locales que harán valer su punto de vista.

6) Adicionalmente, existen una serie de iniciativas parlamentarias que van en el sentido que plantea nuestra Asociación, pero no han podido concretarse por motivos que desconocemos.

Entre dichas Mociones encontramos las siguientes:

- **Boletín 9.088-14**, presentada por el ex Diputado Joaquín Godoy Ibañez. Solicita la modificación art. 24 (integración Directorio empresa portuaria).

- **Boletín 9.449-09**, presentada por el diputado Osvaldo Urrutia. Mismo sentido de los anteriores.

- Proyecto de ley presentado por la diputada Andrea Molina. Se refiere a integración Directorio, participación en ganancias actividad portuaria y creación Subsecretaría Asuntos Marítimos Portuarios.

7) Finalmente, hacemos presente a esta honorable Comisión, que nuestra Asociación ha presentado una propuesta integral de modificación a la ley 19.542, en que se toca el punto respecto de la cual se nos consulta, pero además de ello se analizan otras propuestas al citado texto legal.

ESTRUCTURA DEL PROYECTO

El proyecto está estructurado sobre la base de un artículo único, que propone modificar el artículo 24 de la ley N° 19.542, que moderniza el sector portuario estatal.

Esta disposición establece que la administración de la empresa será ejercida por un Directorio compuesto por tres o cinco miembros designados por acuerdo del Consejo de la Corporación de Fomento de la Producción o de alguno de aquellos Comités a que se refiere el artículo 7° del decreto con fuerza de ley N° 211, de 1960, al que dicho Consejo haya delegado esa función. El Consejo o el Comité designará, además, a uno de dichos Directores para que se desempeñe como Presidente del Directorio. En las empresas portuarias de Valparaíso, San Antonio y Talcahuano - San Vicente el Directorio se compondrá de cinco miembros.

- **El número 1 del proyecto de ley en examen**, propone agregar, en el inciso primero de la citada disposición, a continuación del punto aparte, que pasa a ser punto seguido, el siguiente párrafo:

“Para nombrar los miembros del Directorio, se escuchará la opinión del Concejo municipal correspondiente a la ciudad donde se encuentre instalada la empresa respectiva”.

- **El número 2 de la iniciativa en examen**, pretende incorporar un inciso final al referido artículo, a fin de que el Directorio de la empresa portuaria deba aceptar que un representante del Concejo Municipal correspondiente a la comuna donde se encuentre instalada la compañía respectiva, se integre a sus sesiones sólo con derecho a voz.

DISCUSIÓN EN GENERAL

Se consigna que, durante el debate en general del proyecto de ley en estudio, la Comisión recibió, además del Ejecutivo, a múltiples organizaciones y autoridades con expertise en la materia, para el análisis del proyecto, cuyas exposiciones se pasan a describir a continuación.

El ex Abogado de la División Legal de la Subsecretaría de Transportes, señor Alfredo Steinmeyer, señaló que el Ejecutivo tiene una opinión favorable de la iniciativa en estudio, en tanto entiende como necesario que las comunas puedan opinar e intervenir en las decisiones del Directorio de las empresas portuarias. En tal sentido, afirmó que la propuesta del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones se configuraría en los términos conforme a los cuales se desarrolle el presente debate.

El Honorable Senador señor Chahuán, expresó que, en nuestra realidad nacional, los puertos no dialogan con la ciudad, por lo que la idea del presente proyecto es posibilitar que el desarrollo portuario vaya de la mano con el desarrollo comunal.

En esa línea, destacó que él ha solicitado, desde largo tiempo, un proyecto de ley que establezca un estatuto especial para ciudades puerto, en donde parte importante de los ingresos que generen éstas se destinen a las mismas.

En virtud de lo mencionado, indicó que la iniciativa en estudio pretende ser el impulso inicial para posteriores proyectos de mayor envergadura, frente a lo cual, expresó, existe apoyo y compromiso del Gobierno.

Exposición del Presidente de la Asociación Nacional de Ciudades Puerto y Borde Costero de Chile

El Presidente de la Asociación Nacional de Ciudades Puerto y Borde Costero de Chile y Alcalde de la Comuna de Talcahuano, señor Gastón Saavedra, comenzó su exposición señalando que la entidad que preside agrupa a diez Municipalidades del país, en cuyas comunas están situadas las empresas portuarias sucesoras de la extinta Empresa Portuaria de Chile (EMPORCHI).

A su turno, destacó que el fondo de la discusión radica en la descentralización administrativa y fiscal. Así, subrayó el hecho de que, en términos jurídicos, los municipios sean sólo administraciones y no gobiernos locales, lo que genera gran parte de la problemática en debate.

Por otra parte, enfatizó que las entidades edilicias cuentan con instrumentos de planificación que colisionan permanentemente con los planes estratégicos de las empresas portuarias, por lo que se requiere mayor coordinación entre estas últimas y los municipios a fin de dotar a la integralidad de la comuna de un desarrollo coherente. Así, explicó que es en razón de lo anterior que surge la necesidad de incorporar al Directorio de las empresas portuarias a representantes de las Municipalidades, sea la figura del Alcalde u otra, con derecho a voz y voto; lo que, a su juicio, expresaría una positiva señal descentralizadora.

Por último, señaló que, en opinión de la entidad que preside, y como contrapartida a las externalidades negativas que deben soportar las comunas producto del desarrollo logístico que realizan los puertos, se hace necesario que parte de los recursos que recibe el Estado por cuenta de las empresas portuarias sea destinado, de forma solidaria, a los municipios que se encuentran en la provincia en donde se sitúe el puerto en cuestión.

Finalizada la exposición anterior, los Honorables señores Senadores formularon las siguientes observaciones.

El Honorable Senador señor Ossandón, expresó que, a su juicio, y a fin de ser una medida efectiva, debiese ser el Alcalde quien integrase el Directorio de las empresas portuarias, en tanto ser el representante legal de la municipalidad, y, además, ser quien cuenta con los poderes de decisión necesarios para influir en las tareas de tales empresas.

En el mismo sentido, agregó que dicha facultad debe fijarse con el carácter de indelegable para los ediles, precisamente para dotar de mayor efectividad a la iniciativa.

El Honorable Senador señor Chahuán, explicó que la idea de los autores del proyecto es que el Alcalde sea el representante en el Directorio de las empresas portuarias, lo que no se señaló en términos expresos en la redacción del proyecto sólo por razones de admisibilidad, a fin de que la iniciativa sorteara dicho examen.

Por tales razones, solicitó al Ejecutivo, en tanto contar con la atribución legislativa y constitucional para ello, presentar una indicación sustitutiva que recogiese tal idea, incorporando así a los Alcaldes en los Directorios de las respectivas empresas portuarias.

El ex Senador señor Orpis, manifestó su acuerdo a la proposición de incorporar a los ediles en los Directorios de las referidas empresas, emplazando a su vez al Ejecutivo a examinar la posibilidad de integrar, de igual forma, al Presidente del Gobierno Regional, con derecho a voz y voto. Lo anterior, explicó, en tanto situarse la materia en debate en un contexto regional y de descentralización.

El Honorable Senador señor Ossandón, se pronunció contrario a la posibilidad de integrar al Presidente del Gobierno Regional al Directorio de las empresas en comento, toda vez que, en su opinión, este último no cuenta con las atribuciones y poderes decisorios suficientes para poder contribuir eficazmente. Por lo que, de analizarse la institucionalidad regional, en su criterio, sería más adecuado integrar al Intendente. Sin perjuicio, agregó, que con dicha medida se estaría sobrerrepresentando al Ejecutivo en tales Directorios, ya que este último, a través de la CORFO, actualmente nombra a todos los directores con derecho a voz y voto.

En ese sentido, finalizó expresando que por las razones mencionadas, a su juicio, el proyecto requiere ser contextualizado sólo en el plano comunal.

El Vicepresidente de la Asociación Nacional de Ciudades Puerto y Borde Costero de Chile y Alcalde de la Comuna de San Antonio, señor Omar Vera, afirmó que si bien el puerto constituye una realidad propia en la ciudad en que se sitúa, es de igual forma un territorio, el cual debe estar sujeto a la coordinación y dirección de la institucionalidad municipal, representada por el Alcalde. En tal contexto, y en el marco de la descentralización, es fundamental que el desarrollo territorial, en su integridad, tenga coherencia.

Así, explicó que no es adecuado que la empresa portuaria tenga un desarrollo divergente con la planificación de la ciudad. Por tal razón, expresó que es de suma importancia contar con un representante de la municipalidad respectiva en los Directorios de tales empresas.

Por último, señaló que de forma indirecta y complementaria se pretende, a partir de la iniciativa en estudio, impulsar la descentralización de los recursos económicos.

El ex Senador señor Orpis, indicó que su planteamiento en el ámbito regional obedecía a la idea de la inminente progresividad del fenómeno de la descentralización, por lo que los Gobiernos Regionales crecientemente contarán con mayores atribuciones. Así, explicó que la discusión del proyecto es una buena oportunidad para debatir y establecer, en términos institucionales, la posibilidad de inclusión del Presidente del Gobierno Regional.

Concluyó puntualizando que, sin perjuicio de lo expresado, no tiene inconveniente en esperar incluir dicha modificación hasta la oportunidad en que la institucionalidad regional cuente con las suficientes atribuciones para ello, lo que, a su criterio, se logrará evidentemente con el transcurso del tiempo. Lo anterior, además, a efectos de agilizar la tramitación del proyecto en debate.

El entonces Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Girardi, solicitó al Ejecutivo tener en consideración los planteamientos vertidos en esta instancia, agregando que, en su opinión, quienes debiesen integrar los Directorios de tales empresas deben ser actores de los propios territorios en donde ellas se encuentran situadas. Así, explicó que es complejo que en tales instancias se desempeñen personas que no tengan mayores vínculos con la región, lo que, a su criterio, debiese ser un impedimento formal para acceder a tales cargos.

Por otra parte, afirmó que a su parecer, además de los Alcaldes, debiesen ser incorporados en los Directorios en comento personas provenientes de otro ámbito, por ejemplo, del mundo académico, electas por las universidades de la región.

En la misma línea, compartió los planteamientos del ex Senador señor Orpis, en el sentido de incorporar a diversos actores del territorio en donde se sitúa el puerto, a fin de dotar al Directorio de las mencionadas empresas de una visión regional integral.

Por último, finalizó solicitando al Ejecutivo hacer una reflexión seria al respecto, haciendo presente que la Comisión tiene una clara voluntad de avanzar en la materia.

El Honorable Senador señor Ossandón, señaló que para que la iniciativa sea aprobada se debe acotar el debate, por lo que, en su opinión, no deben ser incorporados elementos adicionales al núcleo de la discusión. Así, enfatizó la importancia de examinar la facultad de incorporación del Alcalde al directorio de las mencionadas empresas con carácter de indelegable, eje sobre el cual debiese girar el debate.

Finalmente, expresó que, a su criterio, no es relevante el hecho de que las personas provengan o no de la región en donde está ubicada la empresa portuaria respectiva, sino a que en su integración no se responda a criterios de proporcionalidad política, sino de idoneidad y capacidad técnica.

El ex Abogado de la División Legal de la Subsecretaría de Transportes, señor Alfredo Steinmeyer, mencionó que las ideas planteadas en esta sesión serían transmitidas al Ministro de Transportes y Telecomunicaciones. Lo anterior, a fin de poder responder con mayores argumentos a las inquietudes vertidas en esta instancia, como asimismo, hacerse cargo de la configuración de la respectiva indicación sustitutiva que se presentará por parte del Ejecutivo.

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Chahuán, destacó la importancia de esta iniciativa legal debido a la vinculación de las ciudades con el puerto, para los efectos de generar planificación urbana y para que los puertos, institucionalmente, dejen de estar “de espaldas” a las urbes que los cobijan.

Por otra parte, consideró oportuno que las empresas se hagan responsables de las externalidades negativas que hoy día producen los puertos, cuestión que, además, dice relación con la descentralización fiscal.

En seguida, destacó que el proyecto de ley tiene por finalidad modificar el artículo 24 de la ley N° 19.542, que moderniza al sector portuario estatal, para establecer que en el procedimiento de nombramiento de los miembros del Directorio de las empresas portuarias, se escuche la opinión del Concejo municipal de la ciudad donde se encuentre instalada la empresa respectiva.

Exposición de la Asociación Nacional de Ciudades Puerto y Borde Costero de Chile

El Presidente de la Asociación Nacional de Ciudades Puerto y Borde Costero de Chile y Alcalde de la Municipalidad de San Antonio, señor Omar Vera, inició su presentación indicando que las Mociones en examen no vienen más que a ratificar lo que la entidad que encabeza ha sostenido desde hace muchos años, respecto de la necesidad

de que, en el Directorio de los puertos, exista representación de las ciudades en donde los mismos se ubican.

En tal sentido, señaló que la Ley Orgánica Constitucional de Municipalidades establece como representante de la Municipalidad al Alcalde, en consecuencia, indistintamente que se pueda generar una consulta al Consejo Municipal, la que estima que no puede ser vinculante, quien debe integrar el Directorio de los puertos debe ser, por mandato legal, el edil de la comuna.

Esta posición, agregó, permite otorgar legalidad, y, además, posibilita respaldar y armonizar dos instrumentos que son esenciales para la ciudad-puerto, a saber, el Plan de Desarrollo Comunal (PLADECO), y el Plan Maestro de Desarrollo Portuario.

En esa línea, expresó que la incorporación del Alcalde no tiene otra finalidad que, justamente, otorgar coherencia a dichas herramientas de planificación, a fin de que las comunas no queden al margen del desarrollo acelerado que, en la actualidad, presentan los puertos, debido al fortalecimiento del comercio exterior de nuestro país.

En ese contexto, concordó plenamente con las modificaciones planteadas al artículo 24 de la Ley N° 19.542, valorándolas en toda su dimensión.

A continuación, indicó que, si bien entienden el espíritu de participación que se pretende incorporar, por medio de la consulta al Concejo Municipal, la misma no puede ser vinculante, ya que ello pudiese generar una dilación innecesaria en la gestión y organización de las funciones ejecutadas por el Directorio de las empresas portuarias.

Además, manifestó que debería existir una política pública que armonice la gestión portuaria y logística, por medio de un organismo público, sea una Subsecretaría u otra repartición, que regule, a fin de cuentas, la relación entre el puerto y la ciudad, a fin de que el desarrollo se efectúe adecuadamente en ambos ejes.

Por otra parte, observó que, además de las medidas contempladas por el proyecto de ley, se precisa de una modificación legal (sea en una Ley de Rentas Regionales o en otro cuerpo normativo), en un horizonte de cinco años, que permita gravar las transferencias de toneladas que se llevan a cabo en los puertos, en una progresión tributaria que pudiese contemplar una tasa desde los US\$0,30 (treinta centavos de dólares estadounidenses) a los US\$3 (tres dólares estadounidenses).

Los recursos recaudados por tal concepto, prosiguió, debiesen orientarse a inversiones para las ciudades, a fin de

morigerar, entre otras cosas, las externalidades negativas que se producen en este ámbito.

Lo anterior, afirmó, posibilitará reducir la tensión entre la ciudad y el puerto, permitiendo, además, incorporar tecnologías en materias claves, como lo es, por ejemplo, las conectividades terrestres o ferroviarias entre las urbes y los recintos portuarios, para lograr fluidez en las transferencias de carga, en las zonas de respaldo y en otros lugares similares, de tal manera de evitar los impactos asociados a tales actividades.

Ello, subrayó, con la finalidad de que se morigeren los efectos negativos de la circulación de camiones y de otros vehículos pesados por las urbes. En el caso específico de San Antonio, resaltó, transitan cerca de tres mil quinientos camiones al día, ascendiendo dicha cifra, en períodos punta, a cuatro mil quinientos. Esto, agregó, ocurre en las demás ciudades puerto, pero en porcentajes y números diferentes.

En consecuencia, reiteró la necesidad de reforzar, mediante inversiones, las materias asociadas a la conectividad fluida entre las urbes y los puertos.

Luego, aseveró que, para que nuestro país mantenga su nivel de competitividad en el escenario internacional, se debe continuar profesionalizando al sector, no sólo en términos tecnológicos, sino también a su capital humano, a fin de que el desarrollo económico, en materia de exportaciones, sea eficiente.

El Concejal de Valparaíso y Director de la Asociación Nacional de Ciudades Puerto y Bordo Costero de Chile, señor Iván Vuskovic, manifestó que, junto con los puertos privados, las urbes representadas por la organización que dirige han coincidido respecto de los tópicos en debate.

Así, agregó, se precisa estudiar el modo de coordinación entre recintos portuarios públicos y privados. En el caso de los primeros, explicó, ello resulta más sencillo, ya que se trata de la incorporación de una figura de la Municipalidad en el Directorio de la respectiva compañía, por lo que existe algún tipo de espacio institucional en el cual se pueden armonizar los planes de desarrollo de la ciudad y del puerto.

Respecto de los establecimientos privados, agregó, la situación es más compleja, por lo que se debiesen explorar fórmulas para arribar a un resultado similar.

Por ejemplo, prosiguió, en el caso Quintero, no se trata de sólo una empresa, sino de dieciséis que operan ahí. En

consecuencia, añadió, resulta necesario insistir en la creación de una especie de superestructura, ya sea en el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones o en el de Economía, Fomento y Turismo, que funcione como un órgano regulador del sector, dada la importancia que tiene el comercio exterior de Chile para nuestro desarrollo económico, siendo fundamental que los recintos portuarios sean competitivos.

En seguida, resaltó que, a su juicio, algunos países vecinos han avanzado con mayor vigor en este rubro, posicionándose, de cierto modo, delante de nuestro país en este ámbito, exhibiendo desarrollos importantes al respecto. De ahí, agregó, que el particular cobre aún más importancia desde un punto de vista económico y estratégico para Chile.

Finalmente, señaló que, en la actualidad, intervienen alrededor de veinte organismos en este contexto, sin que exista una agencia pública reguladora.

Finalizada la exposición previamente descrita, los Honorables señores Senadores efectuaron las siguientes consultas y observaciones.

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Chahuán, señaló que este proyecto ha tenido una extensa tramitación, por lo que es menester avanzar en su discusión.

Luego, indicó que su redacción obedece a las limitaciones propias de la iniciativa legislativa parlamentaria en estas materias, esperando que luego el Ejecutivo presente las indicaciones necesarias para fortalecer las medidas contempladas en las Mociones.

Todo lo anterior, agregó, con la finalidad de incorporar el componente local en los Directorios de las empresas portuarias.

El Jefe de Gabinete de la Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos González, manifestó que la iniciativa legal en examen, en estricto rigor, si bien se vincula con la Secretaría de Estado de la cual forma parte, es un proyecto de ley que se relaciona mayormente con el Ministerio de Economía, Fomento y Turismo, dado que las decisiones acerca de la conformación del Directorio de las empresas portuarias se adoptan por parte de CORFO, por medio del Sistema de Empresas Públicas, reparticiones que dependen, justamente, de la segunda Cartera de Estado.

En seguida, señaló que el modelo que las Mociones plantean aparece como un buen gesto de consideración hacia las ciudades puertos, sin embargo, es necesario tener presente que no realizan

una incidencia de fondo en términos de participación local, en tanto no establece imperativamente que un representante del Concejo Municipal o el Alcalde formen parte del Directorio de la empresa portuaria de que se trate.

En efecto, expresó que dicha fórmula es una modalidad que el Ejecutivo se encuentra analizando, en el marco de distintas situaciones que han venido enfrentado recientemente los recintos portuarios, particularmente Valparaíso, en donde se ha advertido que la entidad edilicia no ha compartido la posición de la compañía portuaria.

Destacó, además, que el puerto no sólo atiende o sirve a la ciudad en la que se encuentra ubicado, sino que es de interés estratégico para muchas actividades de distintas regiones, por ejemplo, Valparaíso y San Antonio son puertas de entrada comercial para toda la macro zona del centro de Chile. Por lo tanto, agregó, el desempeño de la empresa portuaria de la V Región interesa, también, a los agricultores de las regiones de O'Higgins y del Maule.

Agregó que, como Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, continuarán las conversaciones con su par de Economía, Fomento y Turismo en estas materias, considerando que estos recientes episodios hacen pensar que es necesaria una profunda reforma al esquema de autoridad portuaria que hay en nuestro país.

Prosiguió afirmando que el modelo de empresas portuarias que presenta Chile corresponde a una realidad de hace ya veinte años atrás, contexto en el cual se requería brindar muchas facilidades para permitir la inversión. Sin embargo, añadió, hoy se precisa la incorporación de otros intereses a la administración portuaria, lo que significa pensar en nuevas modalidades para configurar una autoridad nacional sobre el particular, que opere a lo largo del territorio.

En la misma línea, señaló que las experiencias también son distintas entre los modelos concesionados y aquellos esquemas en que los puertos son administrados directamente por las empresas, lo que lleva a pensar que, independientemente de los ajustes que se pueden hacer al proyecto en análisis, es necesario abrir una discusión mucho más amplia sobre como el país administrará en el futuro sus recintos portuarios.

Finalmente, comentó que, en la Honorable Cámara de Diputados, existe una Comisión Investigadora sobre las actuaciones de los organismos de la administración del Estado en la ejecución de la Ley de Puertos. En dicha instancia, subrayó, se pueden observar las distintas aristas laborales, comerciales, de logística, administrativas, entre otros aspectos, cuyo rendimiento no ha sido satisfactorio, por lo que requieren ser revisados en profundidad.

El Honorable Senador señor Pizarro, señaló que el proyecto de ley en estudio, en su redacción actual, contiene medidas de reducido impacto respecto de la incorporación de los representantes de la comuna en los Directorios de las empresas portuarias. No obstante lo indicado, expresó que entiende que ello se debe a que el texto adoptó su tenor actual para evitar abordar cuestiones reservadas a la iniciativa exclusiva del Presidente de la República.

Sin perjuicio de lo anterior, aseveró que resulta fundamental discutir, primeramente, si existirá una disposición seria del Ejecutivo para introducir luego una indicación que fije con claridad la participación efectiva de lo local en los Directorios previamente reseñados. De lo contrario, añadió, se estarían levantando expectativas sobre un punto que finalmente no se concretará.

Además, agregó, una segunda discusión derivada del debate es definir si, tal como lo señaló el señor Vera, resulta apropiado que sea el Alcalde quien represente al municipio en el Directorio de la compañía portuaria. En su opinión, no es del todo claro que ésa sea la fórmula más adecuada para abordar el particular, en tanto lo más importante es, a su juicio, que quien sea nombrado cuente con la expertise y experiencia necesaria en el rubro, en tanto ser significativamente distintos los desafíos edilicios de los que enfrenta un director de una compañía portuaria.

Por último, manifestó que, si bien se requiere un pronunciamiento del nivel central en estas materias, estima que ello no podrá ser resuelto solamente por la titular del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, sino que se requiere de un esfuerzo coordinado entre dicha Cartera de Estado, la de Economía, Fomento y Turismo y la de Secretaría General de la Presidencia.

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Chahuán, precisó que los tópicos en comento están contemplados en el Programa de Gobierno del Ejecutivo.

El Jefe de Gabinete de la Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos González, por su parte, aclaró que la Secretaría de Estado que representa no ha renunciado a la política de puertos. Por el contrario, añadió, lo que se ha querido poner de relieve es que la actual institucionalidad portuaria deja muy poco espacio para una actuación más decidida y profunda del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones en el sector, por ejemplo, en cuestiones vinculadas con cadenas logísticas. De ahí que se ha sostenido la necesidad de revisar la estructura e institucionalidad que existe detrás de los puertos, desarrollar una autoridad portuaria que cuente con las herramientas necesarias para procesar y coordinar los diversos episodios que enfrentan los puertos.

La Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Gloria Hutt, por su parte, indicó que no es posible pensar en puertos de gran escala y exitosos sin dos condiciones esenciales, una, la conectividad interior, que es una de las preocupaciones que se están tratando de resolver, y otra, referente a la relación con el entorno inmediato, desafío este último que comparten casi todas las ciudades puertos del mundo.

Así, mientras más grande es el puerto, más favorece a las zonas interiores y, de igual modo, mayor impacto tiene en las mismas.

En seguida, coincidió con la necesidad de un rol de la ciudad y una mejor consistencia entre la conversación entre las ciudades y los puertos. También manifestó que tiene mucho interés en reforzar el rol de una institución que está establecida por ley y que son las Comisiones de Ciudad Puerto, las que tienen una misión bien definida y, a su juicio, no han sido revestidas del peso suficiente para influir decisivamente en el particular, por lo que estima que en dichas instancias existe una oportunidad para que ellas sean el canal por el cual, asimismo, se emita una opinión autorizada sobre estas materias.

De ese modo, subrayó, en su opinión, se deben apoyar gestiones que se orienten en esta dirección, sin perjuicio de las limitaciones de la Cartera de Estado en este punto, de acuerdo a la Ley de Puertos. En efecto, recordó que, en este ámbito, existe el sistema de empresas públicas (en adelante, SEP), que es el que gestiona los gobiernos corporativos de las compañías del Estado.

Así, resaltó que se debe examinar el rol del SEP en estas definiciones, no obstante estimar que no hay objeciones a que la opinión de las ciudades esté representada.

Luego, resaltó que estos tópicos han sido abordados por la Secretaría de Estado de la que es titular, destacando que, por ejemplo, en el Puerto de Valparaíso existe una mayoría de personas que son de la región.

Posteriormente, expresó que el particular dice relación no sólo con escuchar la opinión de la entidad edilicia, sino que de contar con una representación local importante.

En efecto, agregó, el rol del municipio ciertamente es clave, pero se debe considerar el componente de política contingente en que ellos se ven situados, cuestión que podría afectar los proyectos de largo plazo de desarrollo portuario.

Así, sugirió que si bien se manifieste la opinión de la Municipalidad, sea finalmente el Consejo de Ciudad Puerto el que, como Corporación que representa a todos los intereses, lo valide en alguna forma.

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Chahuán, consultó a la señora Ministra si el Ejecutivo estaría de acuerdo con el despacho sólo en general de la iniciativa en examen, a fin de que luego, en la discusión en particular de la misma, se debata acerca de la fórmula más apropiada para alcanzar los objetivos perseguidos por el proyecto.

La Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Glorias Hutt, manifestó concordar con el enfoque general del proyecto, sin perjuicio de sus observaciones a la forma y modalidad planteadas en el mismo para lograr los objetivos en examen, sin perjuicio de tener que analizarse, además, la consistencia de la iniciativa con otros proyectos relacionados con las materias en comento.

El Honorable Senador señor Soria, expresó que son los intereses de Chile los que se están tratando de defender mediante el proyecto en debate.

Luego, señaló que, a partir de su experiencia como Alcalde, pudo visitar distintas ciudades puerto, advirtiendo que en cada una de ellas el Gobierno Local de las urbes juega un rol fundamental en su gestión y desarrollo.

En tal sentido, destacó que ha hecho presente a S. E. el Presidente de la República el significativo avance de Perú en el sector, siendo de vital importancia para el país no quedarse atrás en este escenario, evitando dejar a los puertos chilenos sin las herramientas necesarias para lograr un robustecimiento del rubro, que permita competir internacionalmente en los mejores términos. Lo anterior, subrayó, teniendo en cuenta que en Sudamérica los principales recintos portuarios se ubican, fundamentalmente, en Chile y en Perú.

El Concejal de Valparaíso y Director de la Asociación Nacional de Ciudades Puerto y Borde Costero de Chile, señor Iván Vuskovic, a su turno, señaló que desde hace doce años que la entidad que representa está planteando la necesaria participación de los municipios en la gestión del puerto.

En efecto, explicó que el Consejo de la ciudad es aquél en que participa la autoridad política, es decir, el Intendente, los Alcaldes, entre otros.

De ese modo, se debe avanzar en armonizar el plan de desarrollo del puerto con el de las urbes, a fin de mitigar los efectos que conllevan las operaciones del recinto portuario.

En esa línea, añadió, si bien entiende que pueden haber reparos a que sea la figura del edil la que represente a la Municipalidad en el Directorio de la compañía portuaria de que se trate, lo cierto es que pueden analizarse opciones en las cuales aquél, al menos, participe en la designación del citado representante.

En consecuencia, resaltó, lo relevante es que exista una opinión autorizada de la ciudad en el Directorio del puerto.

Por último, explicó que otro tema central en el debate es el relativo a las rentas generadas por la compañía portuaria, las cuales, en su opinión, debiesen destinarse al desarrollo de la propia ciudad puerto.

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Chahuán, destacó que el Ejecutivo debería buscar fórmulas que revitalicen la política nacional de puertos, la que, a su juicio, fue, en cierto sentido, cooptada por el sistema de empresas públicas, en circunstancias de que quien debe ser el responsable es, en su opinión, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

El Honorable Senador señor Letelier, manifestó que, a su parecer, existe un problema estructural en el sector portuario, ya que no existe una autoridad reguladora del rubro, por lo que se precisa contar con un enfoque común sobre el tema.

Respecto al proyecto en sí, prosiguió, el mismo tiene, en su consideración, fuertes contradicciones con lo que ha planteado el Concejal señor Vuskovic, ya que la idea matriz del mismo es sólo que se escuche la opinión del respectivo representante del Concejo Municipal, por lo que, eventualmente, pudiesen generarse dificultades en la discusión en particular de la iniciativa, precisamente por la estrechez de las ideas sobre las cuales la misma gira.

Posteriormente, indicó que, lo que se necesita es una verdadera fórmula institucional que permita a la comunidad local incidir en las decisiones del Directorio de la compañía portuaria, en los temas de interconectividad e impacto sobre la ciudad.

Ello, en su opinión, debiese ser plasmado luego como una indicación, en el debate en particular del proyecto.

El Honorable Senador señor Pizarro, señaló que, si el punto en discusión es que haya un miembro representativo del municipio en el Consejo, es imprescindible contar con un acuerdo claro con el Ejecutivo, precisamente por las limitaciones de iniciativa legislativa que presenta el particular.

Luego de ello, agregó, lo relevante es debatir acerca de una figura que, sin perjuicio de la representatividad local que pueda contar, sepa o tenga expertise en estas materias.

En tal sentido, recordó que, en el caso de Valparaíso, ha existido una mala gestión y ésta no se debe a que haya un problema de la ciudad, sino que porque no han habido buenas proyecciones en lo que a futuro viene en materia de transporte portuario.

De igual modo, añadió, es necesario ver el tema desde el punto de vista empresarial.

El Honorable Senador señor Soria, manifestó que el plano regulador corresponde a las ciudades y es éste el que diseña las calles de acceso y salida del puerto y considera que, en su opinión, es una falta de respeto designar a alguien que no sea el Alcalde como representante de la ciudad, en tanto es precisamente la Ley Orgánica Constitucional de Municipalidades quien le otorga tal carácter.

El Honorable Senador señor Letelier, señaló estar de acuerdo con el Honorable Senador señor Pizarro, en tanto poder otorgar ciertas atribuciones a los municipios o al Concejo Municipal, siempre que ello se enmarque en una política pública nacional, la cual conste de una autoridad portuaria que permita regular el sector, a fin de generar una dirección uniforme de aquellos puntos que requieren de un tratamiento coordinado y unitario. En efecto, concluyó, la gestión que efectúa el SEP no resulta suficiente.

El Jefe de Gabinete de la Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos González, a modo de síntesis, señaló que el Ejecutivo presenta una opinión favorable de la iniciativa en examen, sin perjuicio de las indicaciones que pretende introducirle a la misma en su posterior discusión en particular, las que serán trabajadas en conjunto con el Ministerio de Economía, Fomento y Turismo, debido a las razones antes indicadas.

Del mismo modo, subrayó que, en la Honorable Cámara de Diputados, se llevó a cabo una Comisión Investigadora sobre el particular, habiéndose evacuado el respectivo Informe, el cual, dentro de sus conclusiones, identifica las mismas problemáticas del sector que las observadas por el presente proyecto.

Sin perjuicio de lo anterior, añadió, la proposición contemplada por tal instancia parlamentaria dice relación con que sea el Concejo Municipal quien proponga al SEP una terna para designar a un director, de modo de acotar las responsabilidades y funciones de cada organismo en este ámbito.

VOTACIÓN EN GENERAL

En votación la idea de legislar sobre el proyecto, la Comisión, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señores Chahuán (Presidente), García Huidobro y Pizarro, lo aprobó en general.

En consecuencia, vuestra Comisión de Transportes y Telecomunicaciones, os recomienda que aprobéis, en general el proyecto de ley en informe, cuyo tenor es el siguiente:

PROYECTO DE LEY:

“Artículo único.- Modifícase el artículo 24 de la ley N° 19.542, que moderniza el sector portuario estatal, en los siguientes términos:

1) Agrégase en su inciso primero, a continuación del punto aparte, que pasa a ser punto seguido, el siguiente párrafo:

“Para nombrar los miembros del Directorio, se escuchará la opinión del Concejo municipal correspondiente a la ciudad donde se encuentre instalada la empresa respectiva.”.

2) Incorpórase el siguiente inciso final, nuevo:

“El Directorio deberá aceptar que un representante del Concejo municipal correspondiente a la comuna donde se encuentre instalada la empresa respectiva, se integre a sus sesiones solo con derecho a voz.”.

- - - - -

Acordado en sesiones celebradas los días **21 de julio de 2015**, con asistencia de los Honorables Senadores señores Guido Girardi Lavín (Presidente), Manuel José Ossandón Irrarrázabal y del ex Senador señor Jaime Orpis Bouchon; **3 de abril de 2019**, con asistencia de los Honorables Senadores señores Francisco Chahuán Chahuán (Presidente), Alejandro García Huidobro Sanfuentes y Jorge Pizarro Soto; **24 de abril de 2019**, con asistencia de los Honorables Senadores señores Francisco Chahuán Chahuán (Presidente), Juan Pablo Letelier Morel, Jorge Pizarro Soto y Jorge Soria Quiroga y **16 de octubre de 2019**, con asistencia de los Honorables Senadores señores Francisco Chahuán Chahuán (Presidente), Alejandro García Huidobro Sanfuentes y Jorge Pizarro Soto.

Sala de la Comisión, a 22 de octubre de 2019.

ANA MARÍA JARAMILLO FUENZALIDA
Abogada Secretaria de la Comisión

RESUMEN EJECUTIVO

INFORME DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES, RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY, EN PRIMER TRÁMITE CONSTITUCIONAL, QUE MODIFICA EL ARTÍCULO 24 DE LA LEY QUE MODERNIZA EL SECTOR PORTUARIO ESTATAL, A FIN DE QUE SE ESCUCHE LA OPINIÓN DE UN REPRESENTANTE DEL CONCEJO MUNICIPAL PARA LA FINALIDAD QUE INDICA.

BOLETINES N^{os} 10.062-15 y 12.640-15, REFUNDIDOS

- I. **OBJETIVOS DEL PROYECTO PROPUESTO POR LA COMISIÓN:**
 Modificar el artículo 24 de la ley N° 19.542, que moderniza el sector portuario estatal, para establecer que en el procedimiento de nombramiento de los miembros del Directorio de las empresas portuarias, se escuche la opinión del Concejo municipal de la ciudad donde se encuentre instalada la empresa respectiva.

 Asimismo, se busca establecer que el Directorio de dichas compañías deba, imperativamente, aceptar que un representante del referido organismo edilicio, correspondiente a la comuna en donde la empresa se encuentre, se integre a sus sesiones sólo con derecho a voz.
- II. **ACUERDOS:** aprobado en general **(3x0)**.
- III. **ESTRUCTURA DEL PROYECTO APROBADO POR LA COMISIÓN:** el proyecto de ley está estructurado sobre la base de un artículo único, que propone modificar el artículo 24 de la ley N° 19.542, que moderniza el sector portuario estatal.
- IV. **NORMAS DE QUÓRUM ESPECIAL:** no presenta.
- V. **URGENCIA:** no presenta.
- VI. **ORIGEN E INICIATIVA:** Senado. Mociones de los Honorables Senadores señor Chahuán y señora Rincón, y señores García Huidobro, Guillier, Lagos, Pizarro, Quinteros y Soria, y del ex Senador señor Walker, don Patricio.
- VII. **TRÁMITE CONSTITUCIONAL:** primer trámite.
- VIII. **INICIO TRAMITACIÓN EN EL SENADO:** la primera iniciativa, ingresó al Senado con fecha 20 de mayo de 2015, dándose Cuenta en la sesión

ordinaria 23ª, de la misma fecha, pasando a la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones.

El segundo proyecto, ingresó al Senado con data 22 de mayo de 2019, dándose Cuenta en la sesión ordinaria 20ª, de la misma fecha, pasando, asimismo, a la señalada Comisión.

Sin perjuicio de lo anterior, la Sala, por petición del Honorable Senador señor Chahuán, en la sesión ordinaria 32ª, de data 10 de julio de 2019, refundió ambas iniciativas.

IX. **TRÁMITE REGLAMENTARIO:** primer informe, aprobado en general.

X. **LEYES QUE SE MODIFICAN O QUE SE RELACIONAN CON LA MATERIA:**

1.- Ley N° 19.542, que moderniza el sector portuario estatal. Artículos 24 y 50.

2.- Ley N° 18.695, orgánica constitucional de Municipalidades. Artículo 79 letra ñ).

3.- Decreto con Fuerza de Ley N° 211, de 6 de abril de 1960, del Ministerio de Hacienda, que fija normas por las que se regirá la Corporación de Fomento de la Producción. Artículo 7°.

Valparaíso, 22 de octubre de 2019.

ANA MARÍA JARAMILLO FUENZALIDA
Abogada Secretaria de la Comisión