

INNOVACIONES INSTITUCIONALES

en el sector marítimo portuario

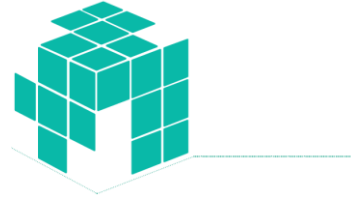


Jorge Marshall R.

Presidente Cámara Marítima y Portuaria de Chile A.G.

16 de mayo de 2017

Agenda



1. Trayectoria y diagnóstico
2. Riesgos de la fase actual
3. Desafío de la Innovación Institucional
4. Condiciones para la Innovación Institucional
5. Tensiones en los diagnósticos
6. Propuestas

Nada parte de cero: los hitos del sector



- **1960 – 1980: ORGANIZACIÓN DE LA CAPACIDAD ESTATAL.** DFL 290 de 1960 crea la EMPORCHI: explota, administra y conserva los 10 puertos comerciales de uso público del Estado. DFL 340 regula las concesiones marítimas para los puertos privados.
- **1981 – 1996: PRIMEROS FASE DE INTRODUCCIÓN DE COMPETENCIA.** Leyes 18.011, 18.032 y 18.042: libre acceso de empresas estibadoras termina monopolio de EMPORCHI.
- **1997 – 2008: MODERNIZACIÓN, COMPETENCIA Y EFICIENCIA.** Ley 19.542 creó empresas autónomas, permitió el ingreso de capital privado en el desarrollo, mantención y explotación de los frentes de atraque de los puertos estatales. Foco en la competencia.
- **2009 – 2017: BÚSQUEDA DE UN NUEVO IMPULSO.** Informe Panel de Expertos SEP, Estudio CNIC (2009), Programa de Desarrollo Logístico de MTT (2010 →), Consejo Consultivo Marítimo Portuario de la CAMMP (2011 →), Plan Nacional de Desarrollo Portuario (PNDP, sólo puertos estatales, 2013), “Ley Corta Portuaria” (2014), Informes CAMPORT (2015, 2016 y 2017), Programa Estratégico CORFO (2017 →).
- **2018 – : INNOVACIONES INSTITUCIONALES EN EL SECTOR MARÍTIMO PORTUARIO.**



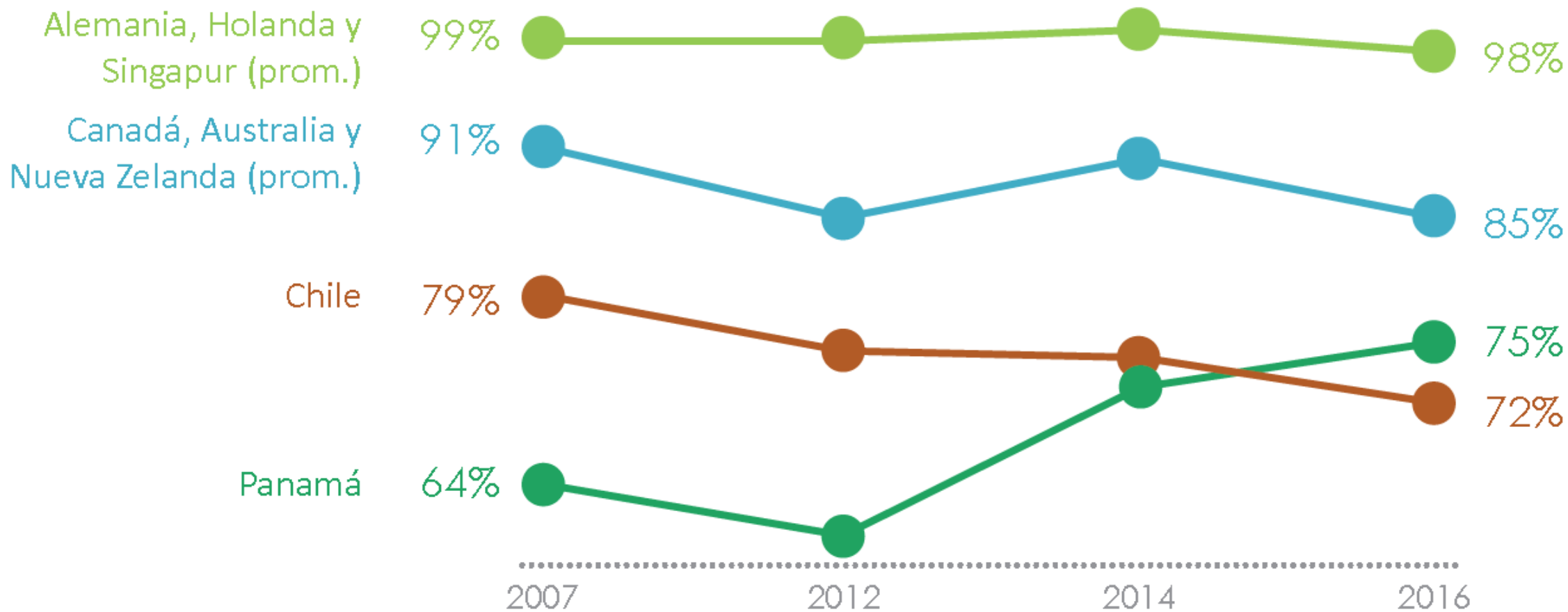
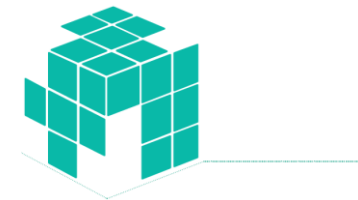
2017

Los riesgos de la fase actual

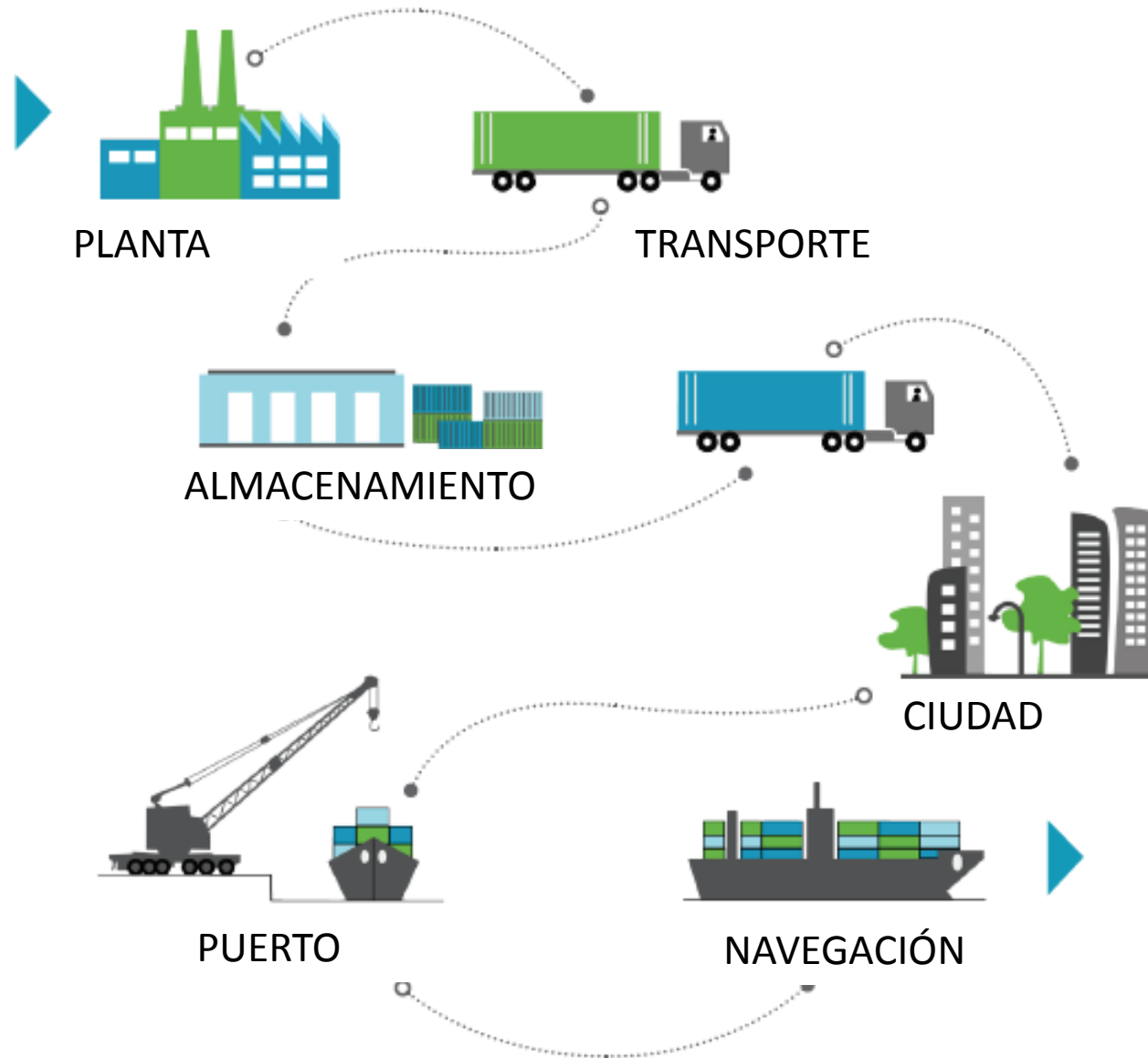


- Mayor complejidad en la coordinación de los actores
- Satisfacer las demandas de los usuarios finales
- Limitada coherencia de las acciones de organismos públicos
- Escasas instancias de diálogo entre las ciudades y los puertos
- Conflictividad laboral
- Deficiente gestión de las redes logísticas: accesos, aforos, incorporación del ferrocarril
- Dificultad de respuestas ágiles por los cierres de puertos
- Ausencia de planificación portuaria y de soluciones de largo plazo

Consecuencias: posición percentual en el LPI



Desafío: innovación institucional



Condiciones para la innovación institucional



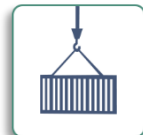
1. Agenda y visión común (articular)

2. Sistema único de medición (observatorio)

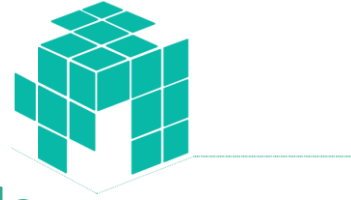
3. Coordinación efectiva (planes vinculantes)

4. Comunicación continua (participación, confianza)

5. Acciones que se refuerzan mutuamente (integralidad)



Tan lejos y tan cerca de un diagnóstico común



- **Innovación institucional: Panel de Expertos Portuarios SEP (2008), Comisión de Innovación para Puertos y su Logística (2015) e Informes CAMPORT**
 - Institucionalidad ha dificultado la agenda de modernización.
 - Productividad del sector influenciada por funcionamiento de los organismos que conforman la gobernanza de la actividad logística.
 - No se logran respuestas adecuadas, tanto desde un punto de vista social como desde la eficiencia.
- **Gestión desde institucionalidad vigente**
 - MTT con atribuciones dispersas
 - Generar autoridades portuarias a partir de las SEP.
 - Gestión de borde costero carece de una orientación nacional sobre uso portuario.
 - Comisiones radicadas en MTT son poco efectivas.
 - Organismos fiscalizadores y de control no buscan la eficiencia del comercio exterior.

Propuestas



1. Crear un Consejo Nacional Logístico y Portuario
2. Introducir la gestión estratégica de Redes Logísticas
3. Formalizar los instrumentos de planificación del sector marítimo – portuario
4. Reforzar la Política Nacional de Uso del Borde Costero (PNUBC) y su institucionalidad
5. Avanzar hacia un esquema de reserva de espacios costeros para el desarrollo de nuevos puertos
6. Crear un Consejo de Facilitación del Comercio Exterior
7. Nueva perspectiva para la coordinación ciudad – puerto

Innovación Institucional para un nuevo impulso modernización



- Todo ajuste debe tener como fin la **eficiencia del sistema logístico** y la **facilitación del comercio exterior nacional** con una perspectiva de largo plazo.
- Los ajustes propuestos no constituyen grandes modificaciones orgánicas, sólo refuerzan aspectos débiles: falta de ejecución y las dificultades de coordinación.
- El mayor logro es ser capaces de avanzar hacia una institucionalidad con la suficiente fuerza normativa, con contrapesos que permitan controlar los avances y con la justa flexibilidad para responder a la dinámica del sector.

MUCHAS GRACIAS



Jorge Marshall R.

Presidente Cámara Marítima y Portuaria de Chile A.G.

16 de mayo de 2017