

RESOLUCIÓN EXENTA N° 1099 /

REF.: APRUEBA POLÍTICA NACIONAL LOGÍSTICA PORTUARIA

SANTIAGO, 05 MAR 2026

VISTO:

Lo dispuesto en el decreto N° 100, de 2005, del Ministerio Secretaría General de la Presidencia, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Constitución Política de la República de Chile; el decreto con fuerza de ley N° 1/19.653, de 2000, del Ministerio Secretaría General de la Presidencia, que fija texto refundido, coordinado y sistematizado de la ley N° 18.575, orgánica constitucional de bases generales de la administración del Estado; el decreto con fuerza de ley N° 343, de 1953, del Ministerio de Hacienda, que determina organización y atribuciones de la Subsecretaría de Transportes; el decreto con fuerza de ley N° 88, de 1953, del Ministerio de Hacienda, que adopta las medidas que indica en relación con el Ministerio de Economía y Comercio y sus atribuciones y actividades; el decreto con fuerza de ley N° 1 de 1967, del Ministerio del Trabajo y Previsión Social, que dispone la reestructuración y funciones de la Subsecretaría del Trabajo; la ley N° 19.880, que establece bases de los procedimientos administrativos que rigen los actos de los órganos de la administración del Estado; la ley N° 19.542, que moderniza el sector portuario estatal; el decreto con fuerza de ley N° 340, de 1960, del Ministerio de Hacienda, sobre concesiones marítimas; el decreto N° 74, de 2018, del Ministerio de Relaciones Exteriores, que aprueba política oceánica nacional de Chile; el decreto ley N° 2.222, que sustituye ley de navegación; el decreto con fuerza de ley N° 292 de 1953, del Ministerio de Hacienda, que aprueba la ley orgánica de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante; el decreto N° 397 de 1985, del Ministerio de Defensa Nacional, que aprueba reglamento de practica y pilotaje; el decreto N° 398 de 1985, del Ministerio de Defensa Nacional, que aprueba reglamento de prácticos; el Decreto con Fuerza de Ley N° 1 de 2002, del Ministerio del Trabajo y Previsión Social, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado del Código del Trabajo; la resolución N° 36 de 2024, de la Contraloría General de la República y la demás normativa aplicable.

CONSIDERANDO:

1. Que el comercio exterior nacional se realiza mayoritariamente por vía marítima, llegando a 92,6% en promedio en los últimos 10 años, de acuerdo con la información publicada en los Anuarios Estadísticos del Servicio Nacional de Aduanas, por lo que se hace necesario contar con un sistema logístico-portuario robusto y resiliente para la atención competitiva y eficiente de las cargas.
2. Que en los puertos se realiza también la transferencia de carga de cabotaje entre distintos puntos del territorio nacional y en tránsito desde y hacia países de la región, así como el trasbordo de mercancías entre naves.
3. Que actualmente coexisten dos marcos legales aplicables a los puertos, uno para los puertos públicos y otro para los puertos privados, sean de uso público o privado, lo que crea asimetrías en tarifas, obligaciones de servicio y fiscalización, entre otras, con impactos tanto en la competencia en los mercados como en la relación de los puertos con su entorno.



4. Que la ley N° 19.542, de 1997, ha fomentado tanto la inversión privada como la sana competencia y el desarrollo de mercados competitivos, mejorando sustancialmente la infraestructura, las tarifas y los niveles de servicio prestados a los usuarios, en aquellos casos donde la operación de los terminales ha sido concesionada en esquema monooperado, mediante licitación pública y bajo las condiciones de competencia fijadas por el Tribunal de Defensa de la Libre Competencia.

5. Que en la cadena logística portuaria intervienen hasta treinta organismos públicos diferentes, con competencias específicas y que planifican su operación de manera aislada, sin reflejar una estructura clara y sistémica de autoridad, existiendo así una regulación independiente para cada uno de los aspectos específicos del sistema logístico-portuario, como la normativa portuaria estatal, portuaria privada, aduanera, vial y ferroviaria, etc., manteniendo una visión fragmentada del sistema. Lo anterior, aun cuando son las mismas mercancías las que atraviesan los puertos, las ciudades que los albergan y otros puntos del territorio nacional, mediante caminos, carreteras y/o vías férreas, lo que demuestra la necesidad de avanzar hacia una regulación integral del sector logístico.

6. Que la institucionalidad actual posee limitadas facultades y atribuciones para recopilar información detallada sobre el sistema logístico-portuario, que impiden identificar en forma precisa los eventuales ajustes requeridos, a medida que evolucionan las necesidades logísticas y las tendencias del sector.

7. Que existe la necesidad de avanzar hacia una relación vinculante entre el ordenamiento territorial, incluyendo a la zona costera, y las planificaciones urbana y logística para una relación armónica de largo plazo entre la ciudad y el desarrollo logístico-portuario.

8. Que la no consolidación de la zonificación regional de uso del borde costero en la mayoría de las regiones del país permite que las autorizaciones de uso del borde costero, incluyendo las relativas a puertos privados, se otorguen sin estos elementos a la vista, provocando, generando un uso ineficiente del territorio.

9. Que se aprecia una falta de énfasis en la componente de sostenibilidad ambiental de la actividad logística portuaria, lo que contrasta con los compromisos internacionales suscritos por el país sobre la materia, y que dice relación con, entre otros aspectos, promover la limitación del aumento de la temperatura global.

10. Que los desafíos asociados al cambio climático constituyen una limitación activa de la capacidad disponible y provocan incerteza para el cumplimiento de la programación de servicios navieros regulares, afectando también a usuarios y trabajadores.

11. Que es necesario fortalecer la regulación, planificación y coordinación del sistema portuario y sus cadenas logísticas asociadas, incluyendo la infraestructura necesaria y las condiciones de competencia, con el propósito de asegurar una prestación de servicios eficiente.

12. Que el sector laboral portuario en Chile muestra un marco regulatorio fragmentado y desactualizado, que permite altos niveles de precariedad especialmente entre trabajadores eventuales. Asimismo, los trabajadores portuarios enfrentan desafíos crecientes derivados de las oportunidades que presenta la digitalización, la automatización y la incorporación de nuevas tecnologías.

13. Que el servicio de practica depende de la Autoridad Marítima, la que también regula y fiscaliza el servicio, a la vez que designa a los prácticos, lo que difiere del modelo de mercado utilizado para esta actividad por

algunos países del sector marítimo-portuario a nivel mundial, lo que hace recomendable estudiar posibles oportunidades de mejora para aumentar la competencia y disminuir los costos de prestación del servicio, manteniendo la seguridad de este.

14. Que los puertos, si bien son infraestructuras clave para el desarrollo económico y social, también generan externalidades negativas en los territorios y/o comunidades donde se localizan, las que deben ser mitigadas.

15. Que la complejidad de la actividad logístico-portuaria hace necesario desarrollar una política pública de carácter integral, que aborde de manera armónica y coherente los aspectos vinculados a esta actividad, considerando otras políticas públicas vinculadas al sector, tales como la Política Oceánica Nacional de Chile y con la futura Política Nacional de Costas que lidera el Ministerio de Defensa Nacional.

RESUELVO:

Artículo 1º.- Apruébase la siguiente Política Nacional Logística Portuaria:

POLÍTICA NACIONAL LOGÍSTICA PORTUARIA

I. INTRODUCCIÓN

Chile es un país abierto al mundo, cuyo comercio exterior se realiza mayoritariamente por vía marítima. En efecto, su ubicación alejada de los principales mercados internacionales, sus características geográficas y límites naturales -el Océano Pacífico al oeste, el desierto de Atacama al norte, la Cordillera de Los Andes al este y la Antártica al sur-, hacen que la vía marítima sea la óptima para generar el intercambio comercial internacional. Muestra de ello es que, a la fecha, alrededor del 90% del comercio exterior de Chile se realiza de esta forma¹, alcanzando 111 millones de toneladas el año 2024, además de 12,6 millones de toneladas de cabotaje². Estas operaciones se han realizado a través de las 84 instalaciones portuarias habilitadas por la Autoridad Marítima, correspondientes a 14 instalaciones portuarias públicas y 70 instalaciones portuarias privadas, de las cuales 23 son de uso público y 47 de uso privado, situados a lo largo de los 6.435 km de costa de nuestro país, a lo que se debe agregar las instalaciones portuarias de conectividad que son especialmente relevantes para la macrozona austral de Chile.

La necesidad de integrar estas consideraciones geopolíticas como una variable incidente en el funcionamiento del sector, el desarrollo de nuevas actividades económicas, el dinamismo de las rutas navieras, así como de los equipos y las tecnologías necesarias para el transporte de mercancías, refuerzan la necesidad de contar con un sistema logístico-portuario ágil, robusto y resiliente, que permita la atención segura, competitiva y eficiente de las cargas, tanto nacionales como de los países vecinos que utilizan los puertos chilenos. Ello, entendiendo la necesidad de tener en especial consideración nuestra condición de país marítimo, la gran longitud de nuestra costa y las diferencias que presentan los sectores económicos relevantes por cada una de sus zonas; ello, pues

¹ De acuerdo con la información publicada en los Anuarios Estadísticos del Servicio Nacional de Aduanas, el 92,6% del comercio exterior nacional se ha realizado por vía marítima en los últimos 10 años.

² Boletín Estadístico Marítimo, Edición 2025. Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante.

sólo una real adaptación a las condiciones específicas de cada uno de los territorios permitirá hacer frente a los desafíos presentes y futuros del sector y los que impone el cambio climático, así como dar cumplimiento a las obligaciones que en la materia impone nuestro ordenamiento jurídico interno y los tratados internacionales ratificados por Chile.

Históricamente, los puertos han constituido infraestructuras clave para el desarrollo económico y social, pero también han generado externalidades negativas en los territorios y/o comunidades donde se localizan, que requieren ser mitigadas. En este contexto, resulta imprescindible abrir espacios de diálogo y participación ciudadana que permitan una planificación portuaria más transparente, sostenible y orientada al interés general, que evidencien el aporte de esta actividad al bienestar de la sociedad. Dicho enfoque contribuirá, también, a fortalecer la descentralización, promoviendo un crecimiento sostenible, capaz de incorporar los intereses, demandas y desafíos locales, en coherencia con las políticas nacionales. En este mismo sentido, el Estado también ha desarrollado un esfuerzo por impulsar una Política Nacional de Costas, que modernice la Política Nacional de Uso del Borde Costero de 1994.

Finalmente, la actividad logístico-portuaria exige ser enfrentada mediante una política de carácter integral y coherente con la Política Nacional de Costas, que reconozca y aborde armónicamente estas múltiples dimensiones, por lo que parece insoslayable que esta mirada se despliegue en un ecosistema institucional en que la coordinación, eficiencia, y certeza jurídica y ejercicio de las competencias de organismos relacionados sean principios de aplicación efectiva, pues sólo a partir de ello se logrará un real fomento de mercados competitivos, con vocación de mejora progresiva y consistente de las condiciones laborales de las trabajadoras y los trabajadores, y promueva una dinámica de reciprocidad en la generación de beneficios sociales, económicos y ambientales con las comunidades en que los puertos están insertos.

Todo lo anterior, sin perjuicio de las facultades y atribuciones de la Armada de Chile, que contribuye a resguardar la soberanía e integridad territorial, mantener la seguridad de la nación, impulsar el desarrollo nacional y respaldar los intereses nacionales; y en particular de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante (DIRECTEMAR), que constituye la Autoridad Marítima chilena, encargada de dar seguridad marítima, proteger la vida humana en el mar, zonas fluviales y lacustres; preservar el medio ambiente acuático y los recursos naturales marinos; ejercer la policía marítima y fiscalizar y regular las actividades que se desarrollan en el ámbito marítimo de su jurisdicción, con el propósito de contribuir al desarrollo marítimo de la nación.

La Política Nacional Logística Portuaria que se presenta a continuación marca un hito en la modernización del sistema logístico chileno, con directrices que recogen las mejores prácticas internacionales. Nacida a partir de diálogos realizados en los años 2023 y 2024 con diversos actores clave del sector marítimo-portuario, y apoyada en los múltiples diagnósticos y propuestas levantadas a lo largo de una década, busca acoger e integrar las miradas de prestadores de servicio, trabajadores, usuarios y de la ciudadanía sobre la organización y gestión del sistema logístico-portuario. Esta política de Estado plasma la visión del sistema logístico-portuario para las próximas décadas, en la cual la eficiencia operativa y la equidad territorial dejan de ser objetivos contrapuestos, y pasan a constituir dos caras de la misma política pública. El presente documento desarrolla las iniciativas estratégicas surgidas a partir de este proceso, y en su conjunto configuran una nueva política pública chilena en materia de logística y desarrollo portuario. Para cada una de ellas, se presentan sus medidas asociadas. Sin perjuicio de las necesarias sinergias entre todas las iniciativas presentadas, se aborda cada una de manera independiente, de manera de desarrollar con claridad las propuestas de acción que se

entregan para cada caso. Lo anterior, sin perjuicio de valorar la inclusión de iniciativas adicionales que sean necesarias en este horizonte y que no hayan sido previstas.

II. DIAGNÓSTICO

Los puertos marítimos ejercen un rol clave en la estructuración y operación de las cadenas logísticas, en tanto áreas del litoral delimitadas por condiciones físicas o artificiales que permitan la instalación de una infraestructura destinada a la atención de las naves de forma segura, a la realización de operaciones de movilización de pasajeros y transferencia de carga entre los modos de transporte terrestres y el transporte por vía marítima, así como servicios de movilización y almacenamiento de carga, prestación de servicios a naves, cargas, pasajeros o tripulantes, actividades pesqueras, de transporte marítimo, deportes náuticos, turismo, remolque y construcción o reparación de naves.

En términos normativos, el sistema portuario chileno presenta particularidades a nivel mundial pues le son aplicables dos regímenes legales diferentes: la ley N° 19.542 de 1997 -en adelante, "Ley de Puertos"- que crea 10 empresas portuarias del Estado, con el objetivo de administrar, explotar, desarrollar y conservar los puertos públicos, incluyendo todas las actividades conexas inherentes al ámbito portuario, y el Decreto con Fuerza de Ley N° 340, de 1960, sobre concesiones marítimas, que regula la administración del borde costero y permite conceder su uso particular, cualquiera sea el uso u objeto al que se destine la concesión, incluyendo a los puertos privados, pero que también aplica a marinas, plantas desaladoras, restaurantes, paseos costeros, entre otros.

En vista de que ambas regulaciones tienen objetivos diferentes, su aplicación en el sector portuario genera una asimetría regulatoria, ya que la referida Ley de Puertos dispone, entre otras obligaciones, que los puertos públicos deben prestar servicios a todo aquel que lo solicite (i.e., de uso público), en forma continua, permanente y no discriminatoria; mientras que el Decreto con Fuerza de Ley N° 340, de 1960, al orientarse específicamente al uso del borde costero, no establece ninguna regulación en este sentido. Huelga decir, que, así las cosas, la competencia entre puertos se desarrolla en condiciones asimétricas, lo que debiera corregirse, al menos en lo referente a puertos de uso público, sean éstos estatales o privados, por corresponder a una misma actividad. Lo anterior, por cuanto esta diferencia de tratamiento dificulta la necesaria coordinación entre los organismos de la Administración del Estado en estas materias, particularmente en materia de ordenamiento territorial, gestión integrada de la zona costera y la planificación de los sistemas de transporte; lo que repercute en la eficiencia necesaria para el fomento del comercio exterior.

A fines de 1997, la Ley de Puertos vino a modernizar la normativa portuaria estatal, fomentando la inversión privada en puertos públicos para satisfacer las necesidades de infraestructura y eficiencia que demandaban los tiempos, logrando atraer en torno a USD 1.900 millones de inversión en infraestructura, equipos y tecnología, y aumentar la capacidad y la eficiencia portuaria. Hoy, transcurridos más de 25 años desde el otorgamiento de las primeras concesiones portuarias, se observa una mayor actividad de nuestros puertos, respaldada por el liderazgo que Chile ha tenido por años en la costa oeste de Sudamérica, asociado a menores tarifas y mejores niveles de servicio. Lo anterior, hace recomendable preservar en los pilares básicos el actual modelo de asociación público-privada, donde el sector público realiza la planificación y el sector privado la inversión y operación de la infraestructura. Sin perjuicio de lo anterior, se hace necesaria una revisión, sobre todo considerando que en los últimos años las inversiones se han ralentizado, observándose episodios de congestión en algunos



terminales, especialmente en la macrozona central del país, que concentra parte significativa del comercio exterior, mientras que otros países han realizado importantes inversiones en el sector portuario, lo que pudiere afectar la competitividad de los puertos nacionales.

Por otra parte, el sistema actual de otorgamiento de concesiones marítimas, por el cual se rigen en particular los puertos privados, sean estos de uso público o privado, que data de la década de los sesenta, genera un uso ineficiente del borde costero, ya que carece de una directriz general y objetiva de criterios de análisis, limitando la capacidad para abordar de manera integrada la gestión de la zona costera. En atención a lo anterior, se generan externalidades negativas que impactan directamente en la población, además de aumentar la necesidad de inversiones públicas y privadas, así como de organismos públicos fiscalizadores. A lo anterior se suma que en la práctica no se han consolidado las Zonificaciones Regionales de Uso del Borde Costero para todo el territorio nacional, las que debieran servir de ordenamiento y planeamiento de los espacios que conforman el borde costero marino, fluvial y lacustre, y cuyo impulso se ha retomado en el contexto del desarrollo de la Política Nacional de Costas. Esto ha provocado que las autorizaciones de uso del borde costero, incluyendo las relativas a puertos privados, se otorguen sin estos elementos a la vista.

Si bien el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones ha realizado esfuerzos para resguardar la coherencia de tratamiento y aprovechar las economías de escala en los puertos privados, no existen instrumentos normativos ni políticas formales que permitan al Ministerio de Defensa Nacional aplicar, en el otorgamiento de concesiones marítimas con fines portuarios, las recomendaciones del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, sea para resolver favorable o desfavorablemente la solicitud del particular o para imponerle obligaciones en el decreto concesional, encaminadas a que cumplan con prestar servicios con estándares mínimos en condiciones objetivas y no discriminatorias. Por tal razón, cada vez que un inversionista requiere un puerto para transportar por vía marítima sus productos o insumos, o los de terceros, construye uno *ad hoc* con el propósito de asegurar la disponibilidad de la infraestructura, multiplicando con ello la necesidad de organismos públicos fiscalizadores y las externalidades negativas a las comunidades. Este último efecto se ve agravado al considerar que las bahías óptimas para el emplazamiento de puertos son pocas en el país, pese a lo largo de nuestra costa; como es posible observar especialmente en las bahías de Mejillones, Quintero, San Vicente o Coronel, donde existen múltiples terminales de distintos propietarios.

Entre las principales funciones que nuestra legislación ha entregado al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones es ser la institución encargada de la planificación integral de los distintos sistemas de transporte, dándoles una estructuración racional y coordinada, que permita satisfacer las necesidades internas del país y las de su comercio exterior, considerando el aumento que éstos experimentan de acuerdo con el crecimiento vegetativo de la población y el desarrollo de la industria, de la minería, de la agricultura y del comercio. Para cumplir lo anterior, la Ley de Puertos regula, entre otros aspectos, las competencias del Ministerio en esta materia. Sin embargo, dichas facultades son muy generales y resultan insuficientes a la hora de abordar la actual problemática que presenta el sistema logístico-portuario. Por ello, se hace necesario impulsar la creación de una nueva institucionalidad con competencias sobre todo el sector portuario nacional y sus cadenas logísticas asociadas, que en particular apruebe la planificación elaborada localmente para cada puerto en los distintos sectores del país.



Cabe también mencionar, que tanto puertos públicos como privados se encuentran insertos en localidades cuya planificación de desarrollo urbano no siempre es coincidente con el desarrollo portuario, lo que genera una colisión no solo normativa sino también conflictos socioambientales, de planificación territorial, que devienen en obstáculos al desarrollo económico. Los efectos de las situaciones como la descrita encuentran una manifestación palpable en cuanto al emplazamiento tanto de puertos como de instalaciones asociadas. En efecto, infraestructuras tales como recintos de depósito aduanero, centros de intercambio modal, zonas de regulación de frecuencia y otras, suelen emplazarse en torno a los puertos inorgánicamente sin que las respectivas decisiones de inversión respondan a una planificación integral del sistema logístico.

En este sentido, para lograr alcanzar esa armonía entre la ciudad y el puerto, se propone la participación de los representantes de autoridades regionales y locales en el caso de los puertos de uso público, en los directorios de las empresas portuarias estatales, lo que permitiría hacer propia la planificación logístico-portuaria y generar así una vinculación con la planificación urbana. Ello, en lugar de los actuales Consejos de Coordinación Ciudad-Puerto, que operan como una instancia técnica de coordinación y con acuerdos, que, además, constituyen sólo recomendaciones para todos sus miembros.

Asimismo, en los últimos años ha quedado en evidencia que los efectos del cambio climático provocan cada vez más restricciones operacionales, constituyendo una limitación activa de la capacidad disponible y provocando incerteza para el cumplimiento de la programación de servicios navieros regulares, afectando también a usuarios y trabajadores. A la luz de los pronósticos científicos, en las próximas décadas estas disrupciones sólo debieran aumentar, con efectos todavía por determinar sobre la operación del sistema logístico-portuario. Esto exige la adopción de medidas a nivel central, regional y/o local, que permitan superar restricciones operacionales derivadas de los efectos del cambio climático, conservando en todo momento la seguridad de las operaciones.

Es también relevante mencionar que, en materia laboral, el diagnóstico del trabajo portuario en Chile muestra un marco regulatorio fragmentado y desactualizado, que permite altos niveles de precariedad especialmente entre las y los trabajadores eventuales. La coexistencia de contratos permanentes y eventuales, sumada a la figura de los Convenios de Provisión de Puestos de Trabajo que no son reconocidos como contratos de trabajo, genera un régimen diferenciado de derechos y protección social entre los propios trabajadores portuarios. Esta segmentación impacta directamente en la posibilidad de avanzar hacia estándares de Trabajo Decente -entendido como un trabajo productivo en condiciones de libertad, equidad, seguridad y dignidad humana y con igualdad de oportunidades para las personas trabajadoras-, pues no existe un piso homogéneo de prevención, protección y fiscalización aplicable a toda la fuerza laboral portuaria, pese a tratarse de un sector estratégico para la economía nacional.

En particular, las y los trabajadores eventuales quedan expuestos a mayores niveles de incertidumbre respecto de su continuidad laboral y de sus condiciones materiales de existencia, sin un reconocimiento claro de derechos que sean exigibles de manera uniforme en los distintos puertos del país. La ausencia de un estándar nacional de derechos laborales básicos para este tipo de vínculos dificulta la corrección de asimetrías de poder en la relación laboral y debilita la capacidad del Estado para ordenar el mercado de trabajo en clave de Trabajo Decente. En este escenario, cobra especial relevancia alinear la normativa interna con los instrumentos internacionales de la Organización Internacional del Trabajo sobre trabajo portuario, avanzando hacia compromisos como



la ratificación del Convenio N° 137, que orienta la estabilización del empleo y la protección de las y los portuarios.

Al mismo tiempo, los trabajadores portuarios enfrentan desafíos crecientes derivados de las oportunidades que presenta la digitalización, la automatización y la incorporación de nuevas tecnologías para incrementar la eficiencia del sistema logístico-portuario, que, a pesar de observarse un lento avance, están inmersas en un contexto donde la formación laboral y la certificación de competencias resultan claramente insuficientes. El curso básico de seguridad se caracteriza por exigencias limitadas, escaso control de calidad y baja articulación con trayectorias de formación continua, mientras que la oferta de capacitación formal y certificación de competencias para oficios portuarios es acotada y, en muchos casos, dependiente de la iniciativa individual de las y los trabajadores. Esta brecha formativa restringe la capacidad del sector para adaptarse a los cambios tecnológicos, profundiza las desigualdades entre grupos de trabajadores (incluidas las mujeres) y limita la posibilidad de mejorar productividad y seguridad de manera sostenible, lo que hace imprescindible instalar políticas de formación continua y fortalecimiento sistemático de competencias.

Finalmente, las condiciones en que se organizan los turnos y la falta de descansos adecuados entre jornadas se vinculan directamente con la accidentabilidad del sector y con riesgos para la salud física y mental de las y los trabajadores. La alta tasa de eventualidad, combinada con esquemas de turnos alternados y presión por continuidad operativa, se traduce en fatiga, sobrecarga y mayor probabilidad de incidentes, en un contexto donde los mecanismos de fiscalización, los comités paritarios y el sistema de control de cumplimiento normativo no han desplegado todo su potencial. La inexistencia de mínimos legales claros de descanso entre turnos para personal permanente y eventual, alineados con estándares internacionales de seguridad y salud ocupacional, refuerza la necesidad de que la política pública incorpore medidas específicas para garantizar recuperación adecuada, reducir accidentes y asegurar condiciones de Trabajo Decente en todo el sistema portuario.

Además de todo lo anterior, el transporte de mercancías ha enfrentado cambios progresivos muy importantes en las últimas décadas, producto de las transformaciones tecnológicas, la incorporación de naves de mayores dimensiones y capacidad, la concentración de la industria naviera, la integración vertical en la cadena logística a nivel mundial y el crecimiento de la carga movilizada globalmente, en términos de tonelaje y valor de las mercancías movilizadas. En este sentido, las limitadas facultades y atribuciones para recopilar información detallada sobre el sistema logístico-portuario impiden identificar en forma precisa los eventuales ajustes requeridos, a medida que evolucionan las necesidades logísticas y las tendencias del sector.

En este contexto, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y el Ministerio de Economía, Fomento y Turismo elaboraron una propuesta preliminar de mejoras normativas en torno a cuatro ejes: institucionalidad y regulación; facilitación del desarrollo económico; planificación territorial y sostenibilidad integral; y modernización laboral. Las propuestas relativas a los tres primeros ejes se sometieron a la opinión de actores relacionados con navieras, agentes de naves, terminales portuarios, trabajadores portuarios, almacenistas, transportistas y otros asociados al ámbito logístico-portuario, a través de diálogos participativos. Estos diálogos se realizaron de manera virtual, utilizando una metodología que procuró maximizar la intervención de las personas que participaron en cada una de las sesiones, representando a los múltiples actores relacionados con la actividad, incluyendo gremios, empresas y trabajadores, además del sector público. Por su parte, el eje de modernización laboral fue desarrollado



en el marco de las instancias participativas del Ministerio del Trabajo y Previsión Social, resultando especialmente relevante el rol de las organizaciones sindicales del sector. La presente política recoge los resultados obtenidos en este proceso y busca armonizar las posiciones de todos los actores, y para su implementación se desarrollarán los antecedentes que sean necesarios y se generarán las instancias y procesos de participación con los actores que correspondan.

III. VISIÓN

La logística portuaria debe ser el soporte del desarrollo económico sostenible de Chile, país que, al estar tan altamente conectado con el mundo a través del Océano Pacífico para la importación y exportación de bienes, requiere un sistema logístico que, resguardando la seguridad pública comprometida en el tránsito de mercancías, también pueda operar con la agilidad que la actualidad impone. Invisible cuando funciona y crítica cuando falla, es indispensable que la logística sea confiable, predecible, eficiente y sostenible, para que Chile sea un referente regional sobre la materia. Para que la logística alcance estos atributos, el sector debe dotarse de una nueva gobernanza, construida en base a la experiencia adquirida en las últimas décadas y las mejores prácticas internacionales.

IV. OBJETIVOS

La Política Nacional Logística Portuaria fija los siguientes objetivos para materializar la visión planteada:

OBJETIVO GENERAL

Disponer de un sistema logístico-portuario eficiente y sostenible, con capacidad y niveles de servicio adecuados para impulsar la competitividad del comercio exterior y garantizar el abastecimiento de Chile, minimizando las externalidades negativas de la actividad y mejorando la armonía entre las ciudades y los puertos.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Para el desarrollo de este objetivo general, se plantean los siguientes objetivos específicos:

1. Modernizar la gobernanza del sistema logístico-portuario.
2. Mejorar la coordinación, eficiencia, resiliencia y sostenibilidad del sistema logístico-portuario.
3. Facilitar el desarrollo económico sostenible e impulsar la competitividad del comercio exterior chileno.
4. Impulsar la provisión oportuna de infraestructura y servicios logístico-portuarios, fomentando para ello la asociación público-privada.
5. Fomentar la competencia en el sistema logístico-portuario y la prestación de servicios en condiciones no discriminatorias.
6. Modernizar la relación ciudad-puerto.
7. Promover el uso eficiente del territorio para fines portuarios.
8. Avanzar en mejoras de las condiciones laborales en el desarrollo de las actividades portuarias.
9. Promover la seguridad operacional del sistema logístico-portuario.

V. INICIATIVAS ESTRATÉGICAS



Las directrices contenidas en esta presente Política Nacional Logística Portuaria se contienen en las siete iniciativas estratégicas que se desarrollan a continuación, considerando el año 2030 como horizonte de implementación. Dada la relevancia de las medidas y naturaleza de las acciones propuestas, se recomienda impulsar estas iniciativas a partir del período legislativo correspondiente al año 2026.

1. IMPULSAR LA CREACIÓN DE UNA AUTORIDAD LOGÍSTICA PORTUARIA NACIONAL

De acuerdo con la normativa vigente, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones es la institución encargada de la planificación integral de los distintos sistemas de transporte. No obstante, en materia portuaria, la ley N° 19.542 le otorga facultades muy generales, que resultan insuficientes para abordar los desafíos del sistema logístico-portuario.

En razón de las complejidades propias de la industria, y de las distintas regulaciones que deben confluir para el correcto funcionamiento de la cadena logística, se estima que una reformulación de su gobernanza sectorial resulta determinante para monitorear su desempeño, así como para corregir los efectos que la dispersión y fragmentación normativa provoca en términos de eficiencia, certeza y alineación de incentivos en esta industria. Lo anterior debe concretarse de manera armónica con la gobernanza marítimo costera general, ejercida a través de la Comisión Nacional de Uso del Borde Costero o aquella que la reemplace conforme a la Política Nacional de Costas. En este sentido, la creación de una nueva Autoridad Logística Portuaria recoge, a través de la institucionalidad sectorial, la necesidad de proyectar el funcionamiento del sistema logístico-portuario desde una perspectiva integral, de manera que a partir de información y competencias técnicas se pueda facilitar la coordinación de todos los órganos de la administración del Estado relacionados, así como de conjugar los objetivos de todos los actores que lo conforman. Ello, sin perder de vista los intereses de la comunidad en su conjunto, y los derechos que el ordenamiento jurídico les otorga de manera individual y conjunta, las responsabilidades y atribuciones de otros órganos de la Administración del Estado, y las necesidades estratégicas y de seguridad nacional.

A efectos de incentivar la eficiencia operativa, y, en consecuencia, la inversión privada esta nueva autoridad deberá lograr coordinar el desarrollo de puertos públicos y privados, y velar por que la planificación del sector resulte coherente con las políticas que establezca el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones respecto de los otros modos de transporte que participan en la cadena logística portuaria. Lo anterior requerirá que también se haga cargo de coordinar el impulso de las medidas que conforman la presente política de forma orgánica y en colaboración entre el sector público y privado, de forma de garantizar una transición ordenada entre modelos, que permita lograr los objetivos que ésta se impone sin perder la coherencia institucional, de manera de asegurar la certeza jurídica y la continuidad operacional.

ACCIONES

- Impulsar la creación de un nuevo servicio de carácter técnico dependiente del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, encargado de la coordinación de los distintos actores que componen el sistema logístico-portuario, cuya misión sea velar por su planificación integral, así como también por el adecuado desarrollo y funcionamiento del sistema logístico de carga y pasajeros de cruceros. Entre las principales funciones de esta autoridad destacan:



- Realizar la planificación nacional del sistema logístico-portuario y generar la estrategia logística portuaria nacional, considerando, entre otros, aspectos geopolíticos, estratégicos y de seguridad nacional.
- Participar en el proceso de zonificación y usos preferentes del borde costero, así como en el de solicitudes asociadas al otorgamiento, modificación, prórroga o renovación de concesiones marítimas para uso portuario, emitiendo pronunciamientos que serán especialmente considerados por los organismos de la Administración del Estado competentes en la materia, a fin de propender a la unidad de acción y en línea con las políticas públicas vigentes, particularmente la Política Nacional Costera.
- Coordinar a los órganos de la Administración del Estado con competencia o impacto en el sector logístico-portuario.
- Requerir información a actores que intervengan en el sistema logístico-portuario, monitoreándolo en forma continua, resguardando la seguridad y confidencialidad de los datos conforme a la legislación vigente.
- Establecer estándares técnicos mínimos para la interoperabilidad de sistemas tecnológicos orientados a aumentar la eficiencia del sistema logístico-portuario, considerando, entre otros, aspectos de ciberseguridad.

2. MODERNIZACIÓN DE LA RELACIÓN CIUDAD-PUERTO

Si bien en materia logística portuaria el ejercicio de competencias se distribuye entre las empresas portuarias y el MTT; además de la que ejerce el Ministerio de Defensa Nacional y DIRECTEMAR en materias de seguridad de navegación y policía marítima, siempre se ha entendido necesario vincular armónicamente la operación de los Puertos y el desarrollo de la ciudad.

En este contexto, los Consejos de Coordinación Ciudad-Puerto fueron creados por la ley N° 19.542, con el objeto de procurar el desarrollo armónico entre los puertos y la ciudad, no obstante, han operado como instancias técnicas de coordinación que emiten opiniones con carácter de recomendación. En atención a la ingente necesidad de avanzar hacia una relación vinculante entre el ordenamiento territorial, incluyendo a la zona costera, y las planificaciones urbana y logística, que propenda a la valoración social de los proyectos de desarrollo logístico, y con ello un desarrollo sostenible que minimice los conflictos socioambientales, se recomienda reemplazar estas instancias por mecanismos de integración de los representantes regionales y/o locales a los Directorios de las empresas portuarias.

ACCIONES

- Promover la integración, en los directorios de las empresas portuarias estatales, a personas propuestas por gobiernos regionales y/o municipios.
- Impulsar la investidura expresa de las empresas portuarias estatales con la calidad de Autoridad Portuaria³, con el objetivo de:

³ Mientras que la Autoridad Marítima debe velar por la seguridad de la navegación y de la vida humana en el mar, proteger el medio ambiente acuático y ejercer las funciones de policía marítima, regulando estas materias a nivel nacional y local, e incluyendo todos los aspectos relacionados con la seguridad para la operación de naves y embarcaciones, la Autoridad Logística Portuaria Nacional tendrá por objeto velar por el adecuado desarrollo y funcionamiento del sistema logístico a nivel nacional, promoviendo la mejora continua de su disponibilidad, eficiencia y sostenibilidad; por su parte, la Autoridad Portuaria será el organismo local encargado de la planificación y regulación de las operaciones en las cadenas logísticas asociadas a los puertos de su competencia, en el marco de seguridad fijado por la Autoridad Marítima.



- a) coordinar las cadenas logísticas vinculadas a los puertos,
- b) planificar el desarrollo de infraestructura asociada al sistema logístico-portuario regional o macrozonal, según corresponda, en el largo plazo, de manera armónica con el entorno urbano; y
- c) realizar la planificación naviera, incluyendo los servicios de apoyo a las maniobras.

Todo lo anterior, se desarrollará sin perjuicio de los derechos adquiridos por los titulares de las concesiones marítimas existentes, de manera de otorgar certeza jurídica, procurando acciones objetivas y no discriminatorias cuyo objeto sea asegurar una transición progresiva y ordenada del sistema portuario, así como la satisfacción oportuna de la demanda proyectada en el mismo.

- Impulsar las adaptaciones normativas para incorporar, a los instrumentos de ordenamiento territorial, la planificación de la Autoridad Portuaria que sea aprobada por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, constituyendo áreas reservadas. Lo anterior, sin perjuicio de los derechos otorgados hasta el momento de declaración de tales áreas y la posibilidad de otorgar concesiones marítimas compatibles espacial y temporalmente con la finalidad de la reserva.
- Propender al funcionamiento ordenado, seguro, continuo y permanente de la cadena logística-portuaria, en base a la unidad de acción de los organismos de la Administración del Estado competentes, siguiendo los principios de coordinación, eficiencia y eficacia, fijando mecanismos para actuar coordinadamente y concertando medios con finalidades comunes.
- Fomentar la implementación a nivel nacional de las recomendaciones de la Organización Marítima Internacional relativas a puertos.

3. MEJORAS EN ASPECTOS LABORALES PROPIOS DE LA INDUSTRIA

Es necesario otorgar mayor certidumbre en las condiciones de trabajo, tanto para las trabajadoras y los trabajadores portuarios como para sus empleadores, contribuyendo a avanzar en mayor estabilidad en una industria históricamente marcada por la eventualidad. Con ello, también, se robustecerá la seguridad de las personas y de las operaciones portuarias, en miras a consolidar el Trabajo Decente.

Para ello es imprescindible modernizar las relaciones laborales, de manera que respondan tanto a la realidad actual como a las demandas de trabajadoras y trabajadores permanentes y eventuales de avanzar en derechos laborales. En este sentido, es clave reducir las brechas laborales entre las distintas calidades de trabajadoras y trabajadores portuarios en materia de estabilidad, remuneraciones y seguridad ocupacional, así como avanzar en el reconocimiento laboral de los instrumentos contractuales existentes en la industria, de modo de poner fin a los espacios de precariedad laboral.

Por otra parte, se debe fortalecer la salud y seguridad ocupacional en las faenas portuarias, reconociendo las condiciones particulares de cada puerto y promoviendo el diálogo social como base para mejorar las condiciones de trabajo en el sector.

En ese contexto, las funciones de cada una de estas autoridades deberán ejercerse de forma coordinada y armónica, conforme con el principio de coordinación de los órganos de la Administración del Estado y sin perjuicio de las competencias que las leyes otorguen a otros organismos.



De la misma manera, es clave garantizar que las trabajadoras y los trabajadores portuarios enfrenten los procesos de modernización y cambio tecnológico con medidas que promuevan su profesionalización y empleabilidad futura.

ACCIONES

- Propender a una mejora en los estándares de trabajo para las trabajadoras y los trabajadores portuarios, asegurando niveles mínimos de prevención, protección y fiscalización en todo el sector.
- Establecer derechos laborales en línea con los principios de Trabajo Decente para las y los trabajadores eventuales.
- Promover la formación continua y la certificación de competencias de las trabajadoras y los trabajadores portuarios, con el fin de fortalecer sus capacidades y responder de manera adecuada a los desafíos del cambio tecnológico en el sector.
- Impulsar la ratificación del Convenio N° 137 de la Organización Internacional del Trabajo, sobre trabajo portuario.
- Establecer en la legislación portuaria mínimos de descanso entre turnos, aplicables tanto a trabajadoras y trabajadores contratados como eventuales, que aseguren su recuperación física y mental, en concordancia con la normativa vigente y los estándares internacionales de salud y seguridad ocupacional, reduciendo la incidencia de fatiga y accidentes laborales.
- Avanzar en un estándar común de salud y seguridad en el trabajo para toda la cadena logística portuaria.

4. REFORMA DEL SERVICIO DE PRACTICAJE

Hoy, conforme a la ley, el servicio de practicaaje depende de la Autoridad Marítima, la que también regula y fiscaliza el servicio, a la vez que designa a los prácticos. Esto, por cierto, difiere del modelo de mercado utilizado para esta actividad por algunos países del sector marítimo-portuario a nivel mundial. Por ello, es recomendable estudiar alternativas que consideren que la prestación del servicio dependa de un organismo diferente, en línea con otras experiencias a nivel mundial y que permita optimizar la oferta del servicio de practicaaje.

La separación de estos roles pudiera ser una alternativa a estudiar para permitir que el servicio de practicaaje vaya adaptándose a los cambios del mercado en forma eficiente y, al mismo tiempo, reforzar la gestión de la Autoridad Marítima en la regulación y fiscalización del servicio. Lo anterior, con el fin de que este mercado pueda operar en condiciones competitivas y eventualmente disminuir el costo de prestación del servicio, sin descuidar la seguridad de las operaciones.

ACCIONES

- Impulsar mejoras en el mercado del servicio de practicaaje, estudiando la posibilidad de separar la prestación del servicio de los roles de regulación y fiscalización del mismo, sin afectar la seguridad y el control de las operaciones que ejerce la Autoridad Marítima y siempre que ello se enmarque en las políticas de Defensa Nacional.

5. AUMENTO DEL APOORTE DE LA ACTIVIDAD PORTUARIA A LOS TERRITORIOS

La actividad portuaria debe ser sostenible, lo que supone la mitigación de las externalidades negativas que se generen a la comunidad, evitando perjudicar la competitividad del comercio exterior nacional. Lo anterior podría excluir a las rampas de



conectividad, pues éstas están orientadas a satisfacer directamente las necesidades propias de la población circundante, en contraste a los puertos cuya actividad sirve a sectores económicos que normalmente no están presentes en la comunidad.

También, considerando que los efectos del transporte de carga se extienden más allá de las ciudades-puerto y que existe concentración de cargas en ciertas zonas del país, esta compensación debiera tener un componente regional y otro destinado a fomentar el desarrollo logístico de ciudades-puerto de menor tamaño.

ACCIONES

- Promover el establecimiento de un aporte al Fisco relacionado con las externalidades causadas por la carga que sea movilizada a través de las ciudades-puerto. Este aporte debiera estar limitado según el valor de las mercancías y su uso orientarse a mitigar las externalidades y favorecer la sostenibilidad del sistema logístico.
- Propender a la distribución de dicho aporte a los municipios y gobiernos regionales asociados a los territorios donde las externalidades ocurren, así como a un fondo solidario a nivel nacional.
- Impulsar la generación de un sistema de información estadística para este propósito, alimentado por los agentes de naves y órganos de la Administración del Estado.

6. MODIFICACIÓN DEL ALCANCE OPERACIONAL DE EMPRESAS PORTUARIAS

El hecho de que exista más de una empresa portuaria estatal que atienda al mismo mercado y que fije su regulación de operación portuaria en forma independiente, permite la generación de ineficiencias de mercado. Esto encuentra una expresión concreta en la orientación de los incentivos provenientes a priorizar una mirada parcial en lugar de una integral que favorezca el conjunto del sistema logístico-portuario de la zona correspondiente.

Adicionalmente, la planificación de inversiones públicas en el sistema portuario estatal en estas zonas se ve afectada al existir competencia por recursos públicos que atienden al mismo mercado. De esta manera, el refuerzo del carácter regional o macrozonal de las empresas portuarias estatales, según corresponda, permitirá optimizar el uso de recursos públicos, manteniendo la competencia en la prestación de servicios, realizada por el sector privado.

Esto permitiría generar sinergias en la actividad portuaria de las regiones o macrozonas del país, mejorar la competitividad del comercio exterior nacional y disminuir los costos de prestación de servicios portuarios.

ACCIONES

- Impulsar la unión de empresas portuarias estatales en aquellos casos en que permitan optimizar las inversiones públicas y minimizar el costo de prestación de servicios logístico-portuarios.

7. REFORMA A LA ADMINISTRACIÓN DE INFRAESTRUCTURA DE CONECTIVIDAD DE LA MACROZONA AUSTRAL

En la institucionalidad actual, las rampas de conectividad son construidas por la Dirección de Obras Portuarias (DOP) del Ministerio de Obras Públicas, toda vez que son

infraestructura indispensable para la continuidad de rutas viales, asegurando la conectividad y el abastecimiento de la Macrozona Austral del país. No obstante, la DOP no puede administrarlas. En este sentido, para la administración de las rampas se requieren conocimientos específicos sobre el sector logístico-portuario, como los que poseen las empresas portuarias estatales, lo que además asegurará su operación bajo estándares de servicio público y no discriminatorio, conforme a las disposiciones de la ley N° 19.542.

ACCIONES

- Impulsar los cambios normativos necesarios que permitan que las rampas de conectividad que se sitúan en las regiones de Los Lagos, de Aysén, y de Magallanes y de la Antártica Chilena sean administradas permanentemente por la Empresa Portuaria Puerto Montt, Empresa Portuaria Chacabuco y Empresa Portuaria Austral, respectivamente, de manera coordinada con el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

Artículo 2°.- Designase al Programa de Desarrollo Logístico de la Subsecretaría de Transportes, como la unidad encargada de la coordinación en la implementación, seguimiento, monitoreo y evaluación de la Política Nacional Logística Portuaria.

Artículo 3°.- Publíquese la presente resolución en el sitio web oficial del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y en el portal de Gobierno Transparente, dentro de las 24 horas siguientes a su dictación, conforme a lo dispuesto en la ley N° 20.285 sobre Acceso a la Información Pública.

ANÓTESE Y PUBLÍQUESE EN LA FORMA INDICADA



ADRIANA DELPIANO PUELMA
Ministra de Defensa Nacional



ÁLVARO GARCÍA HURTADO
Ministro de Economía, Fomento y Turismo



GIORGIO BOCCARDO BOSONI
Ministro del Trabajo y Previsión Social



JUAN CARLOS MUÑOZ ABOGABIR
Ministro de Transportes y Telecomunicaciones