INFORME DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES recaído en el proyecto de ley, en primer trámite constitucional, que establece el principio de seguridad alimentaria en las operaciones portuarias y de transporte de carga terrestre.

BOLETÍN Nº 15.192-15

Objetivo / Constancias / Normas de Quórum Especial, no tiene / Asistencia / Antecedentes de Hecho / Aspectos Centrales del Debate / Discusión en General / Votación en General / Texto / Acordado / Resumen Ejecutivo.

HONORABLE SENADO:

La Comisión de Transportes y Telecomunicaciones tiene el honor de informar el proyecto de ley de la referencia, iniciado en moción de los Honorables Senadores señoras Allende y Aravena, y señores Castro González, Latorre, y del ex Senador Elizalde, sin urgencia.

Se hace presente que, no obstante que el proyecto de ley es de artículo único, la Comisión lo discutió solo en general y fue aprobada por la unanimidad de sus miembros presentes (3x0).

- - -

OBJETIVO DEL PROYECTO

Establecer el principio de seguridad alimentaria, en las operaciones portuarias y de transporte de carga terrestre, para otorgar priorización en la carga y descarga durante el proceso de exportación e importación de alimentos y de los insumos necesarios para su producción.

- - -

CONSTANCIAS

Cabe consignar que, con fecha 19 de julio de 2022, la Sala del Senado acordó que esta iniciativa fuese estudiada, en primer lugar, por la Comisión de Agricultura, y, luego, por la de Transportes y Telecomunicaciones.

- Normas de quórum especial: No tiene.

- Consulta a la Excma. Corte Suprema: No hubo.

- - -

ASISTENCIA

- Representantes del Ejecutivo e invitados: Del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones: el Subsecretario de Transportes, señor Jorge Daza; la Coordinadora General del Programa de Desarrollo Logístico, señora Mariela Barquín; la Jefa de la División Jurídica de la Subsecretaría de Transportes, señora Denisse Ramírez; la Coordinadora Legislativa del Ministerio, señora Viviana Díaz, y el asesor de la Subsecretaría de Transportes, señor Oscar Sandoval.

De la Cámara Marítima Portuaria de Chile (CAMPORT): el Presidente, señor Daniel Fernández y el Gerente, señor Fernando Aguirre.

De la Oficina de Estudios y Políticas Agrarias (ODEPA): la Directora Nacional, señora Andrea García.

De la Sociedad Nacional de Agricultura (SNA): el Gerente de Políticas Públicas, señor Federico Errazuriz y el Abogado, señor Jorge Sáez.

Otros: De la Biblioteca del Congreso Nacional: los Analistas, señores Hernán Cerda, Raimundo Roberts y Nicolás García, y los asesores de la Honorable Senadora señora Órdenes, señores Julio Valladares y el ex asesor señor Claudio Rodríguez; del Honorable Senador señor Castro, señoras Teresita Fabres, Meggy López y señor Arturo León; del Honorable Senador señor Kusanovic, señores Sebastián Urrea y Benjamín Rodríguez y el ex asesor señor Tomás Matheson; del Honorable Senador señor Van Rysselberghe, señor Juan Paulo Morales; de la Honorable Senadora señora Provoste, señor Enrique Soler; del Comité Partido por la Democracia e Independiente, señora Paulin Silva; de la Fundación Jaime Guzmán, señora María Ignacia Navarro, y de la Secretaría General de la Presidencia (Segpres), señor Cristián Vargas.

- - -

ANTECEDENTES DE HECHO

Para el estudio de este proyecto de ley, se ha tenido en consideración la moción de los Honorables Senadores señoras Allende y Aravena, y señores Castro González y Latorre, y del ex Senador señor Elizalde.

ASPECTOS CENTRALES DEL PROYECTO

1.- Determinar si la prioridad de los alimentos e insumos, se mantendrá en un escenario de escasez de otras mercancías, como pueden ser los insumos para la salud, combustibles o materiales para la construcción, entre otros.

2.- Establecimiento de la carga alimentaria que tendrá prioridad, alimentos perecibles, no perecibles, exportaciones o importaciones de alimentos, cabotaje o carga en tránsito, hacia o desde otros países.

3.- Adopción de medidas tendientes para no afectar la eficiencia en los puertos.

4.- Definición del organismo que se encargará de establecer las prioridades y de fiscalizar la correcta aplicación de las prioridades.

\- - -

DISCUSIÓN EN GENERAL[1]

A.- Exposiciones de los invitados y debate suscitado en la Comisión con ocasión de ellas.

Presentación de la coordinadora general del Programa de Desarrollo Logístico, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones

La excoordinadora general del programa de Desarrollo Logístico, señora Mariela Barquín, explicó que, este proyecto de ley, que establece el principio de seguridad alimentaria en las operaciones portuarias y de transporte de carga terrestre, consta de un artículo único, que

[1] A continuación, figura el link de cada una de las sesiones, transmitidas por TV Senado, que la Comisión dedicó al estudio del proyecto:
18-01-24. https://tv.senado.cl/tvsenado/comisiones/permanentes/transportes-y-telecomunicaciones/comision-de-transportes-y-telecomunicaciones/2023-01-17/152407.html
11-12-24. https://tv.senado.cl/tvsenado/comisiones/permanentes/transportes-y-telecomunicaciones/comision-de-transportes-y-telecomunicaciones/2024-12-10/154613.html
08-01-25. https://tv.senado.cl/tvsenado/comisiones/permanentes/transportes-y-telecomunicaciones/comision-de-transportes-y-telecomunicaciones/2025-01-08/065713.html

se refiere a las operaciones de servicios de estiba, desestiba, transferencia de carga desde el puerto a la nave y viceversa, y el porteo en los recintos portuarios, regulados por la ley N° 19.542, que moderniza el sector portuario estatal; por el decreto número 104, que establece normas y procedimientos que regulan los procesos de licitación a que se refiere el artículo 7 de la ley N°19.542; y por el decreto con fuerza de ley número 340, sobre concesiones marítimas, del Ministerio de Hacienda; así como los servicios prestados por de los transportistas de carga terrestre, regulados por el decreto con fuerza de ley N°1, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley de Tránsito, respetarán en todas sus operaciones el principio de seguridad alimentaria, entendido para estos efectos, como la máxima priorización posible de los productos alimenticios y de los insumos necesarios para su producción.

En este contexto, destacó que el desarrollo económico depende de la logística, que es una plataforma habilitante para cualquier industria del país, tales como provisión de insumos, almacenamiento, fabricación y distribución, entre otros.

Agregó que, los costos logísticos impactan en el precio final de los bienes y servicios a los consumidores y permite un abastecimiento que es fundamental para la ciudadanía, recordando que durante la pandemia se hizo evidente lo crítico que es mantener las cadenas logísticas funcionando, asegurando el abastecimiento y la entrega de servicios básicos.

Competencias del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y marco legal

Sobre el particular, señaló que el Ministerio es la autoridad sectorial en política y planificación de infraestructura de transporte, le corresponde estudiar y planificar los sistemas de transporte para organizarlos de forma racional y coordinada, según las necesidades del país y su comercio exterior.

Asimismo, coordina interministerialmente aspectos estratégicos de logística en la Comisión Nacional para el Desarrollo Logístico (CONALOG). Desarrolla funciones de política sectorial y potestad reglamentaria respecto de las empresas portuarias estatales, con autorizaciones a sus directorios relativas a ciertas materias.

Ejerce la coordinación y planificación de infraestructuras de la red de EFE (plan trienal) y la supervigilancia de las concesiones ferroviarias de la macrozona norte; coordina con el Ministerio de Obras Públicas los requerimientos de logística para proyectos viales.

Marco legal del sistema portuario nacional

Asimetría regulatoria

Explicó que existen dos marcos jurídicos para el sector portuario, que establecen obligaciones legales diferentes entre sí:

Empresas portuarias estatales Ley N° 19.542 (1997)
• Terminales concesionados a privados mediante proceso de licitación pública
• Plazo máximo de concesión de 30 años
• Obligados a prestar servicios sin discriminación, de forma continua y bajo estándares de servicio
• Están declarados todos, por ley, como:
De uso público

Puertos privados Decreto con Fuerza de Ley (DFL) N° 340 (1960)	
• Solicitud de concesión marítima sin licitación y sin obedecer a una lógica de uso eficiente de las bahías	
• Plazo máximo de concesión de 30 años	
• Prestan servicios sin regulación tarifaria, definidos sólo por marco legal general	
• Pueden declararse discrecionalmente como:	
De uso público	*De uso privado*

Las prioridades de uso de la infraestructura de los puertos públicos, se basan en el uso técnico-económico eficiente de la misma y de restricciones operacionales, las que quedan publicadas en los manuales de servicio o reglamentos. Estas condiciones son parte de las ventajas competitivas de cada terminal portuario.

Cada sitio de atraque cuenta con características particulares de infraestructura y equipamiento, según el tipo de carga que movilice, contenedores, carga fraccionada, granel sólido, granel líquido o multipropósito.

Algunos servicios navieros requieren de ciertas garantías para poder operar, como la planificación de los itinerarios de los cruceros, que se realizan con mucha antelación, los servicios de línea de contenedores y otros.

En los puertos privados no existe obligación de prestar servicios en condiciones no discriminatorias.

Recomendaciones de perfeccionamiento del proyecto de ley

1.- Definir la carga que tendrá prioridad por sobre otra.

2.- Resolver las prioridades de atención entre cargas susceptibles de ser priorizadas, importación, exportación, cabotaje, o en tránsito, hacia o desde otros países.

3.- Alimentos perecibles o no perecibles, alimentos que cuenten con reservas o que no tienen reservas dentro del país.

4.- Definición de la autoridad que determinará la carga.

En este ámbito, es necesario definir los organismos que debiesen estar involucrados, las atribuciones necesarias para la implementación del proyecto de ley y los actores responsables de la aplicación y fiscalización del cumplimiento oportuno de las prioridades

5.- Establecer la forma en que se priorizará la carga, para lo cual se deben fijar los criterios para priorizar y el alcance del concepto de *“máxima priorización posible”.*

6.- Determinar si la prioridad de los alimentos y sus insumos, se mantendrá ante un escenario de escasez de otras mercancías, tales como insumos para la salud, combustibles, materiales para la construcción, entre otros, cuando el suministro de alimentos se mantenga con normalidad.

7.- Definición del lugar en que será atendida la carga priorizada, puesto que la priorización de la carga tendrá, probablemente, efectos disímiles entre puertos públicos y privados, por lo tanto, es importante atender a esta pregunta para no generar o aumentar la asimetría entre los dos tipos de puertos.

8.- Oportunidad en que se determinará la prioridad de una carga, precisando si la priorización de productos alimenticios y sus

insumos se aplicará cada vez que una nave llegue al puerto, o si se determinará en otra etapa.

La Presidenta de la Comisión, Honorable Senadora señora Órdenes, manifestó que comparte el concepto de base, que es la seguridad alimentaria y nutricional, puesto que garantiza que las personas, en todo momento, tengan acceso físico, social y económico suficiente a alimentos sanos y nutritivos.

En ese contexto, expresó que lo anterior impacta en la logística portuaria y terrestre, debiendo definirse los organismos que están involucrados en ella.

El Honorable Senador señor Castro preguntó cómo se puede asegurar que las obras viales permitan el transporte fluido, desde y hacia los puertos, haciendo presente su preocupación por la peligrosidad que implica la llamada carretera de la fruta.

Respecto a los alimentos, señaló que su fiscalización corresponde a la Secretaría Regional Ministerial de Salud, sin embargo, en la región que representa, sólo existen dos inspectores, número absolutamente insuficiente para llevar a cabo la mencionada labor.

El Honorable Senador señor Van Rysselberghe consideró importante conocer los planteamientos de los representantes de los portuarios y de los transportistas en la discusión de la presente iniciativa,

El Honorable Senador señor Flores hizo presente que, el alcance del proyecto comienza a dar respuesta a una inquietud planteada hace seis años aproximadamente, recordando que Chile es exportador de alimentos, destacándose los salmones, las cerezas y el sector frutícola, en general.

Agregó que, diversos factores han afectado a la industria alimentaria, tales como, el cambio climático, los distintos movimientos sociales a nivel mundial que trastocaron la normalidad de los procesos de producción, transporte y exportación, y finalmente, la pandemia.

Chile, es uno de los países más susceptibles a los efectos del cambio climático y cuenta con escasa infraestructura portuaria y producto de la competencia entre distintos rubros, particularmente el minero y el forestal, con lo cual los alimentos perecibles se han posicionado en un segundo plano. En ese contexto, reseñó que hace cinco años se importaba el 50% del maíz; el 42% del trigo y el 30% de las legumbres. En la actualidad, se importa el 95% de las legumbres y el 85% del maíz, que constituye la base de todos los alimentos concentrados.

Ante ese escenario, remarcó que, la situación productiva es delicada, y uno de los reclamos principales de las asociaciones de productores es que los alimentos ocupan un lugar secundario en materia de transporte, debido especialmente, a la exportación minera, haciendo hincapié en que los productores han solicitado que se priorice la producción estratégica de alimentos, sin que se haya accedido a dicha petición.

Dado lo anterior, la presente iniciativa surge de la nula respuesta que dieron los puertos a lo planteado.

En ese contexto, consultó por el estado en que se encuentra la política nacional logística portuaria, aseverando que, de aprobarse el proyecto de ley en estudio, deberá considerarse a los exportadores de grandes volúmenes.

La excoordinadora General del Programa de Desarrollo Logístico, señora Mariela Barquín, señaló que, existe el plan de logística colaborativa en los entornos portuarios de los puertos públicos, instancia en la que se coordina la acción de todos los actores involucrados, de tal manera de poder hacer frente a aquellos aspectos operacionales de corto plazo, que dificultan una operación logística eficiente.

En seguida, anunció que, desde el Ministerio se está iniciando el trabajo para desarrollar una política logística portuaria a nivel nacional. Reconoció que existe una asimetría regulatoria entre puertos privados y públicos, porque los primeros funcionan de manera independiente, sin tarifa regulada. Agregó que, debiese existir una política que involucre a todo el sistema portuario a nivel nacional.

Respecto al estado de la política nacional logística portuaria, expresó que están terminando de consolidar los diagnósticos para poder iniciar durante los próximos meses un diálogo con todos los actores que debieran participar en la discusión.

En relación a las prioridades en los puertos, éstas se encuentran determinadas en los manuales de uso, que son los que generan los concesionarios o las empresas portuarias, en caso que los terminales no estén concesionados. Esos criterios están basados en aspectos específicos y objetivos, y se privilegia a la carga que tiene mayor regularidad. Las líneas de las navieras tienen sus frecuencias establecidas.

Los mencionados criterios pueden ser revisados al alero de la presente discusión.

La Presidenta de la Comisión, Honorable Senadora señora Órdenes, hizo presente que, el Estado debe ejercer un rol

activo en la definición de las funciones y en la competencia de cada Ministerio en esta materia.

Finalmente, destacó que, existe una interconexión entre la logística terrestre y portuaria, y debe expresarse en la iniciativa en estudio, que deberá definir los productos prioritarios.

Presentación de la Cámara Marítima y Portuaria de Chile

El Presidente de la Cámara Marítima y Portuaria de Chile, señor Daniel Fernández, señaló que, los fundamentos del proyecto de ley provienen de la pandemia y la crisis que ésta provocó en la cadena de suministros. La situación mencionada generó retrasos en la exportación e importación de productos y mayores costos. Sin embargo, todos los productos fueron embarcados o desembarcados, en alguno de los puertos del sistema portuario.

Asimismo, siguiendo con los fundamentos que dieron origen a la moción en estudio, manifestó que se indica también que, la falta de transporte terrestre en el país generó retrasos en la distribución interna de las importaciones y mayores costos a los involucrados, lo cual también es efectivo. Los puertos nacionales mantuvieron sus servicios, estableciendo procedimientos operacionales de trabajo seguro, que incluyeron todos los cuidados necesarios para evitar el contagio de sus trabajadores.

En la actualidad, superada la pandemia, los exportadores se coordinan con los concesionarios y las navieras para asegurar la disponibilidad a tiempo de naves y contenedores para sus envíos, como, por ejemplo, Frutas de Chile, lo mismo sucede con los importadores.

Los volúmenes importantes se informan previamente, de manera que los concesionarios y las navieras puedan gestionar los recursos necesarios. La mayoría de los servicios tienen una coordinación previa a través de las comunidades logísticas, a pesar de los recientes problemas en el Canal de Panamá y en el Mar Rojo, que han tenido efectos similares a la pandemia en la operación de naves y no se han producido retrasos en el comercio exterior.

Posteriormente, se refirió a los contratos vigentes, respecto a lo cual, mencionó que, los concesionarios de puertos estatales de la ley N°19.542, así como los puertos privados operados en régimen de concesión marítima, mantienen contratos con las líneas navieras que recalan en sus terminales, que suelen establecer prioridades en su atención y estrictos niveles de rendimiento.

Los concesionarios de puertos estatales deben operar bajo estrictas condiciones establecidas en sus contratos de concesión, cumplir con altos estándares en su nivel de servicio y garantizar rendimientos mínimos, con multas por incumplimiento. Además, los concesionarios de puertos estatales están obligados a cumplir con el reglamento de uso de frentes de atraque (RUFA, ley N°19.542) que contiene las normas que regulan la relación entre la empresa portuaria, los particulares y los concesionarios, entre sí y con los usuarios de servicios en los frentes de atraque.

En ese contexto, precisó que, las prioridades de uso de la infraestructura portuaria en los puertos estatales se basan en criterios técnicos y económicos. Cada puerto, e incluso cada sitio de atraque dentro de un puerto, puede tener características particulares de infraestructura y equipamiento, según el tipo de carga que movilice (contenedores, carga fraccionada, granel sólido, granel líquido o multipropósito).

En esa misma línea, profundizó que, los puertos compiten entre sí, e incluso dentro de un puerto los distintos sitios de atraque. Cada puerto o terminal, intenta aprovechar sus ventajas para captar la mayor cantidad de carga posible, cumpliendo las exigencias de la empresa portuaria estatal y las líneas navieras.

En relación a los aspectos relevantes que no considera el proyecto de ley en estudio, mencionó que, no hay claridad acerca del tipo de carga que tendría prioridad, por ejemplo: importaciones, exportaciones, cabotaje, cargas en tránsito, alimentos perecibles, no perecibles, o ambos, alimentos a granel, carga general o contenedores.

Llamó la atención que, la iniciativa no determina el organismo llamado a definir las prioridades, ni el encargado de fiscalizar la correcta aplicación de las prioridades. Luego, se preguntó, en qué casos se aplicaría prioridad a la carga alimentaria, por lo que es necesario definir si será siempre o, sólo cuando exista escasez.

El proyecto de ley no se hace cargo de las ineficiencias que esto podría provocar en otros sectores, ni tampoco respecto a qué pasaría cuando haya escasez de otras mercancías, tales como insumos para la salud, combustibles o materiales para la construcción, entre otros.

Seguidamente, indicó que, los puertos mantienen contratos de servicios con las navieras, y los concesionarios tienen contratos de concesión con altas exigencias en los niveles de servicio.

En consecuencia, advirtió que, los puertos estatales tienen el reglamento de uso de frentes de atraque, que define las prioridades en base a criterios técnicos y de eficiencia económica. Los puertos han funcionado eficientemente y han realizado las inversiones necesarias, incluso

durante la pandemia, y la cadena logística de comercio exterior de la industria alimentaria no se ha visto afectada en forma importante y tampoco se ha suspendido.

Finalmente, observó que, de prosperar el proyecto de ley en debate, debería considerar aspectos relevantes en la definición de prioridades que puedan afectar la eficiencia de los puertos. Si se decide avanzar en esta iniciativa, ésta debiera reformularse significativamente considerando las situaciones y problemas antes descritos.

La Presidenta de la Comisión, Honorable Senadora señora Órdenes manifestó que, el presente proyecto surge en julio de 2022, marcado por los efectos de la pandemia por COVID-19.

Remarcó que, dicha crisis no solo fue sanitaria, sino también tuvo fuertes efectos en el ámbito social y económico. Desde esa perspectiva, consideró razonable establecer el principio de seguridad alimentaria en las operaciones portuarias y de transporte de carga terrestre.

Subrayó que, en la actualidad no se han presentado problemas en las operaciones portuarias. Dado lo anterior, consideró necesario despejar si en la actualidad se mantienen las circunstancias fácticas que motivaron la moción.

Por otra parte, expresó que, este proyecto de ley establece una hipótesis amplia y general de deber de respeto del principio de seguridad alimentaria y la máxima priorización posible de los productos alimenticios y de los insumos necesarios para su producción, pero no establece las hipótesis o criterios para esa priorización.

En ese contexto, consideró necesario definir un diseño más claro y preciso respecto de las circunstancias que pudieran generar ese tipo de excepciones y además si es solo bajo el principio de seguridad alimentaria.

Llamó la atención que, llevar a cabo una priorización, involucra una discriminación positiva a favor de ciertas cargas, y cualquier discriminación debe ser debidamente fundada y no puede quedar entregada a un criterio discrecional.

Las grandes interrogantes de este proyecto no quedaron resueltas en el primer debate en la Comisión de Agricultura. Asimismo, afirmó que, se debe definir lo que se entiende por seguridad alimentaria.

El Subsecretario de Transportes, señor Jorge Daza, informó que el Ejecutivo está trabajando en una política nacional de

logística portuaria, cuyo documento preliminar debiese estar elaborado durante el primer semestre del año 2025, que constituirá un gran avance en esta materia y para ello, existen reuniones y coordinaciones con todos los actores involucrados, instituciones competentes y los ministerios de Economía y de Energía.

La coordinadora Legislativa del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, señora Viviana Díaz sostuvo que, el proyecto podría avanzar reconociendo la importancia del principio de seguridad alimentaria, sin embargo, debe regularse la manera de priorizar dependiendo de las circunstancias.

El Honorable Senador señor Van Rysselberghe hizo presente que este proyecto de ley puede ser muy sencillo, pero debe trabajarse con cuidado, para no afectar la eficiencia y la competitividad de los puertos.

El Presidente de la Cámara Marítima y Portuaria de Chile, señor Daniel Fernández, manifestó que en Chile no existe un problema de capacidad portuaria, pero sí de eficiencia de la cadena logística que se debe perfeccionar. En consecuencia, agregar cualquier elemento que no sea realmente relevante, puede afectar la eficiencia.

Presentación de la Oficina de Estudios y Políticas Agrarias (ODEPA)

La Directora Nacional, señora Andrea García, señaló que, en el programa de gobierno se destaca la necesidad de avanzar hacia el fortalecimiento de la seguridad alimentaria y en ese contexto se dispone la incorporación del principio de soberanía alimentaria en la percepción que hoy día existe de seguridad.

El concepto de seguridad alimentaria acuña elementos como la necesidad de que existan alimentos disponibles en todo momento, en todo lugar, para que las personas lleven una vida sana. Sin embargo, no se hace referencia a la forma como tampoco al lugar en que se producen aquéllos. Aclaró que, esto ha sido relevante para el Ministerio de Agricultura, que ha encabezado la elaboración de una estrategia nacional de soberanía para la seguridad alimentaria.

El principio de soberanía consiste en el fortalecimiento de cada uno de los patrimonios que contribuyen al sistema alimentario, a saber, la producción de alimentos, los recursos naturales, el fortalecimiento del patrimonio socio-humano y cultural, las dietas sostenibles, y los canales de comercialización, entre otros.

En ese contexto, informó que, se elaboró una estrategia, que contempló a ocho ministerios, en la que participaron más de 100 organizaciones de la sociedad civil, tanto del sector público como privado, instancia en la que se identificaron una serie de acciones, que se están implementando, para enfrentar la seguridad alimentaria desde una óptica histórica. Así, se han puesto en marcha más de 80 medidas, en distintos ministerios, incluido el de Transportes y Telecomunicaciones, que ha permitido fortalecer el sistema alimentario.

El presente proyecto de ley, surge a raíz de los problemas que se suscitaron durante la pandemia en materia de seguridad alimentaria y el enfoque del Ministerio de Agricultura, cuando se enfrentó la pandemia, iba encaminado al fortalecimiento de las exportaciones. En la actualidad, el objetivo se encuentra enfocado en la producción nacional, como un elemento igual de relevante que las exportaciones. Lo anterior permite contar con alimentos dentro de nuestro territorio, de manera cada vez más resiliente.

En ese orden de ideas, recalcó que, se ha emprendido un camino, conjuntamente con el sector privado, tendiente a fortalecer este sistema.

En coherencia con lo planteado, sostuvo que, el Ejecutivo estima preferible acotar la presente iniciativa y focalizarla a aquellas situaciones en que existe una crisis o donde el sistema alimentario se pone a prueba. Es decir, debe reducirse a aquellas situaciones en que se produce una mayor crisis alimentaria.

Finalmente, señaló que el Ministerio de Agricultura carece de competencia respecto a la operación de los puertos, sin embargo, la propuesta consiste en acotarlo a situaciones de emergencia donde pueda abordarse la posibilidad de priorizar la descarga de alimentos, principalmente en situaciones de crisis que afecten la seguridad alimentaria de la población.

Presentación de la Sociedad Nacional de Agricultura

El Gerente de Políticas Públicas, señor Federico Errázuriz, señaló que, cuando se presentó la iniciativa en estudio, el mundo se encontraba en pandemia por Covid 19. Es decir, el proyecto perseguía hacerse cargo de las consecuencias de la mencionada pandemia, en particular, de la crisis en la cadena de suministros y en la imposibilidad de que los agricultores pudieran disponer de los insumos necesarios para la producción agrícola, estableciendo el principio de seguridad alimentaria como elemento ordenador de las operaciones de transporte terrestre y marítimo.

Seguidamente, se refirió a la seguridad alimentaria, y destacó que ella se encuentra recogida en la Declaración de Roma de 1996, por la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO). Dicho organismo señala que, hay seguridad alimentaria cuando todas las personas tienen en todo momento acceso físico y económico a suficientes alimentos inocuos y nutritivos para satisfacer sus necesidades alimenticias y sus preferencias en cuanto a los alimentos, a fin de llevar una vida activa y sana

Añadió que, los alimentos se consiguen principalmente de la agricultura, incluyendo la ganadería, la pesca y la acuicultura.

Añadió que, el proyecto de ley, busca hacerse cargo del impacto que producen las crisis logísticas en los alimentos y en la población. Recordó que, las dificultades del transporte se pueden producir por múltiples motivos: falta de infraestructura o que ésta sea insuficiente, problemas de funcionamiento portuario, paros de camioneros, entre otras.

Por ese motivo, estimó que, el objetivo de la iniciativa está bien inspirado y puede ser un real aporte para el fortalecimiento de la seguridad alimentaria en nuestro país.

En materia de propuestas, indicó que, las crisis logísticas que afectan a la importación y exportación de alimentos o sus insumos, son una situación excepcional, y entendiendo los principios de libre comercio, debiera acotarse a los momentos o a situaciones en que debería primar este principio de seguridad alimentaria. Un ejemplo de lo anterior, lo constituyen ciertos casos de fuerza mayor que afectan las cadenas de abastecimiento y exportación.

Priorizar un tipo de carga sobre otros, tiene sentido en la medida que sea una necesidad real en función de la seguridad alimentaria y para evitar graves afectaciones a la actividad productiva agrícola. De esta manera, estimó conveniente acotar temporalmente los efectos de esta priorización o preferencia, según sea necesario.

Destacó que, el proyecto constituye un avance, puesto que permite otorgar un trato preferente el transporte de ciertos productos, debiendo acotarse a los alimentos de primera necesidad y a los alimentos perecibles, junto con los insumos necesarios para producirlos.

Se deben identificar las instituciones que entregarán los lineamientos, así como fiscalizar el cumplimiento de este principio, tanto en el transporte terrestre, como en el marítimo.

Finalmente, manifestó que, se debe buscar la oportunidad para incluir este principio de priorización en los contratos, decretos, y otros instrumentos, bajo los cuales operan las concesiones portuarias, para que se generen los procedimientos de descarga priorizada de forma anticipada y preventiva antes de la próxima emergencia.

B.-Votación en general

- Puesto en votación el proyecto de ley, en general, fue aprobado por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señora Órdenes y señores Castro y Kusanovic.

- - -

TEXTO DEL PROYECTO

En mérito de los acuerdos precedentemente expuestos, la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones tiene el honor de proponer a la Sala la aprobación, en general, del siguiente proyecto de ley:

PROYECTO DE LEY:

“Artículo único.- Las operaciones de servicios de estiba, desestiba, transferencia de carga desde el puerto a la nave y viceversa, y el porteo en los recintos portuarios, regulados por la ley N° 19.542, que moderniza el sector portuario estatal; por el decreto supremo N°104, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, de 1998, que establece normas y procedimientos que regulan los procesos de licitación a que se refiere el artículo 7° de la ley N°19.542; y por el decreto con fuerza de ley N° 340, sobre concesiones marítimas, del Ministerio de Hacienda; así como los servicios prestados por los transportistas de carga terrestre, regulados por el decreto con fuerza de ley N° 1, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley de Tránsito, respetarán en todas sus operaciones el principio de seguridad alimentaria, entendido para estos efectos como la máxima priorización posible de los productos alimenticios y de los insumos necesarios para su producción.”.

- - -

ACORDADO

Acordado en sesiones celebradas los días **18 de enero de 2023,** con asistencia de los Honorables Senadores señora Ximena Órdenes (Presidenta), señores Juan Luis Castro, Iván Flores, Alejandro Kusanovic y Enrique Van Rysselberghe; **11 de diciembre de 2024**, con asistencia de los Honorables Senadores señora Ximena Órdenes (Presidenta), señores Juan Luis Castro y Enrique Van Rysselberghe y **8 de enero de 2025**, con asistencia de los Honorables Senadores señora Ximena Órdenes (Presidenta), señores Juan Luis Castro, Alejandro Kusanovic y Enrique Van Rysselberghe.

Sala de la Comisión, a 13 de enero de 2025.



ARACELI GARRIDO FERNÁNDEZ
Abogado 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 ESTABLECE EL PRINCIPIO DE SEGURIDAD ALIMENTARIA EN LAS OPERACIONES PORTUARIAS Y DE TRANSPORTE DE CARGA TERRESTRE. BOLETÍN Nº 15.192-15.

I. OBJETIVO DEL PROYECTO PROPUESTO POR LA COMISIÓN: establecer el principio de seguridad alimentaria, en las operaciones portuarias y de transporte de carga terrestre, para otorgar priorización en la carga y descarga durante el proceso de exportación e importación de alimentos y de los insumos necesarios para su producción.

II. ACUERDOS: aprobado en general por unanimidad de los miembros presentes (3x0).

III. ESTRUCTURA DEL PROYECTO APROBADO POR LA COMISIÓN: consta de un artículo permanente.

IV. NORMAS DE QUÓRUM ESPECIAL: no hay.

V. URGENCIA: no tiene.

VI. ORIGEN E INICIATIVA: Senado. Moción de los Honorables Senadores señoras Allende y Aravena, y señores Castro González y Latorre, y del ex Senador señor Elizalde.

VII TRÁMITE CONSTITUCIONAL: primero.

VIII. INICIO TRAMITACIÓN EN EL SENADO: 19 de julio de 2022.

IX. TRÁMITE REGLAMENTARIO: primer informe, 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.

2.- Decreto supremo N°104, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, de 1998, que establece normas y procedimientos que regulan los procesos de licitación a que se refiere el artículo 7° de la ley N°19.542.

3.- Decreto con fuerza de ley N° 340, sobre concesiones marítimas, del Ministerio de Hacienda.

4.- Decreto con fuerza de ley N° 1, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley de Tránsito.

Valparaíso, a 13 de enero de 2025.



ARACELI GARRIDO FERNÁNDEZ
Abogado Secretaria de la Comisión