INFORME DE LA COMISIÓN DE AGRICULTURA 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 Agricultura 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, Elizalde y Latorre, 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 propone a la Sala que sea considerado del mismo modo, con el objeto de otorgar a Sus Señorías la oportunidad de perfeccionar y enriquecer la iniciativa con ocasión del segundo informe. Se deja constancia, asimismo, de que la propuesta legal resultó aprobada por la unanimidad de sus miembros presentes (4x0). Con posterioridad, el Honorable Senador señor Flores hizo presente su intención de voto a favor del proyecto de ley.

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

- - -

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

- Normas de quórum especial: No tiene.

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

- - -

ASISTENCIA

- Senadores y Diputados no integrantes de la Comisión: las Honorables Senadoras señoras Allende y Gatica.

- Representantes del Ejecutivo e invitados:

Por el Ministerio de Agricultura: los asesores, señores Ricardo Moyano y Sebastián Gómez.

Por el Servicio Agrícola y Ganadero: la Directora (s), señora Andrea Collao, y el Jefe de la División Control de Fronteras, señor Oscar Camacho.

Por la Oficina de Estudios y Políticas Agrarias: la Secretaria Técnica de la Comisión de Seguridad y Soberanía Alimentaria, señora Andrea García.

Por Instituto de Desarrollo Agropecuario, el Director, señor Santiago Rojas.

Por el Servicio Nacional de Aduanas: la Subdirectora Técnica, señora Gabriela Landeros.

Por la Subsecretaría de Obras Públicas: el Subsecretario, señor José Herrera, y el asesor legislativo, señor Leonardo Cádiz.

Por la Dirección de Obras Portuarias, la Directora (s), señora Carolina Marí; la Jefa (s) de la División Proyectos, señora Jeannette Reveco.

Por la Dirección de Vialidad: la Jefa del Subdepartamento de Transportes Especiales, señora Elsa Menares.

Por la Dirección de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas: el Subdirector, señor Jaime Huidobro, y los asesores, señores Claudio Soto y Leonardo Caris.

El Académico de la Facultad de Agronomía de la Universidad de Chile, señor Marcos Mora.

Por la Facultad de Agronomía de la Pontificia Universidad Católica de Chile, el Académico, señor Gustavo Anríquez.

Por la Asociación de Exportadores de Frutas de Chile A. G., ASOEX, el Presidente, señor Iván Marambio, y el Gerente General, Señor Miguel Canala-Echeverría.

Por la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura, FAO: la Representante para Chile, señora Eve Crowley, y la señora Magdalena Abarca.

Por la Federación Nacional de Productores de Fruta, FEDEFRUTA: el Presidente, señor Jorge Valenzuela; el Gerente General, señor Juan Carlos Sepúlveda; el Jefe de Comunicaciones, señor Jorge Ciudad, y el Director Gremial, señor Víctor Catan.

Por la Asociación Nacional de Productores de Semillas, ANPROS: el Director Ejecutivo señor Mario Schindler.

Por la Asociación de Molineros del Sur: el Presidente, señor David Vivero; la Tesorera, señora Montserrat Bollo; el Director, señor Alonso Fuentes, y la Gerente, señora Jeannette Danty.

Otros:

Por la Biblioteca del Congreso Nacional: el profesional, señor Paco González.

Asesores Parlamentarios: de la Senadora señora Aravena, don Luyen Chea y don Francisco Inostroza; del Senador señor Castro Prieto, don Daniel Quiroga y don Sergio Mancilla; de la Senadora señora Sepúlveda, don Rodrigo Vega y don Francisco Gómez; de la Senadora señora Gatica, don Rodrigo Labra; de la Senadora señora Allende, don Hermes Ortega; del Senador señor Flores, doña Carolina Allende, y del Senador señor Coloma, señora Carolina Infante.

\- - -

ANTECEDENTES DE HECHO

Para el debido 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, Elizalde y Latorre.

La Moción que da origen al presente proyecto de ley señala que la pandemia y el actual escenario económico internacional dejan de manifiesto la necesidad urgente de que los Estados adopten medidas que permitan asegurar la disponibilidad física y económica de los alimentos para todas las personas.

En efecto, lamentan que, durante los momentos más duros de la pandemia, en nuestro país se evidenció parte de la crisis en la cadena de suministros, en la imposibilidad de que los agricultores dispusieran de los insumos necesarios para la producción agrícola nacional dados los impedimentos que se produjeron para que estos fueran descargados en los puertos marítimos, con el consecuente aumento de precio y riesgo de disminución en la producción y en la calidad final de los alimentos. Asimismo, se produjo un retraso en la distribución de algunos productos alimenticios por la falta de disponibilidad de transporte terrestre. Situación similar se verificó con múltiples productores nacionales que requerían embarcar sus productos alimenticios perecibles y que no contaban con una debida priorización para su exportación, debiendo asumir los riesgos de aumentos de costos y eventuales pérdidas de toda la producción.

Los autores del proyecto de ley señalan que el programa de gobierno del Presidente Gabriel Boric, en el ámbito de descentralización, reconoce la necesidad de contar con un mejor desarrollo de las zonas rurales, con fomento de la agricultura para la soberanía y seguridad alimentaria.

Por todo lo anterior, los patrocinantes proponen incorporar, en la legislación nacional relacionada con el comercio internacional, un principio orientador sobre “seguridad alimentaria”, en particular respecto de los servicios portuarios y de transporte de carga terrestre, con la finalidad de otorgar la máxima priorización posible en la exportación e importación de productos alimenticios, y de los insumos necesarios para su producción, pues consideran que garantizar la disponibilidad de dichos productos, para Chile y el mundo, debe constituirse en un principio rector en la toma de decisiones del comercio internacional, especialmente en el ámbito logístico.

Por otra parte, advierten que los efectos económicos de la pandemia y la actual crisis internacional han producido un incremento de la población en situación de pobreza y pobreza extrema por ingresos, de acuerdo a la última CASEN (2020), ya que, la primera, subió del 8,6% en 2018 al 10,8% en 2020, lo cual representa cerca de 2,1 millones de personas y la pobreza extrema a un 4,3%, es decir, cerca de 800 mil personas.

Precisan que esta situación, no sólo se ha registrado en Chile, sino que a nivel mundial se estima que existen 193 millones de personas en contexto de crisis con inseguridad alimentaria aguda o en situaciones peores, lo cual se ha incrementado recientemente en casi 40 millones en comparación a las cifras máximas registradas en 2020. Estos antecedentes se verían agravados por el creciente aumento de los precios registrados durante los

últimos meses en diversos productos alimenticios de la canasta básica, afectando el patrimonio de las familias con menores ingresos, por lo que disminuyen la cantidad o dejan de consumir algunos de ellos.

De esta forma, señala la Moción que se ha entendido que existe seguridad alimentaria cuando todas las personas tienen, en todo momento, acceso físico, social y económico a alimentos suficientes, inocuos y nutritivos que satisfacen sus necesidades energéticas diarias y preferencias alimentarias para llevar una vida activa y sana (Plan de Acción de la Cumbre Mundial sobre la Alimentación).

De lo anterior, se entiende que una de las dimensiones primordiales de la seguridad alimentaria es la disponibilidad física de los alimentos, esto es lo correspondiente a la “oferta” y es función del nivel de producción de alimentos, los niveles de las existencias y el comercio neto, y que también comprende el acceso económico y físico a los alimentos, lo cual se ve favorecido en la medida que exista una adecuada oferta nacional o internacional de productos.

En cuanto a la disponibilidad de alimenticios en Chile, se hace presente que los alimentos tienen su origen tanto en la producción nacional, especialmente de la zona centro sur, como también en la importación de distintos productos desde diversos países de la región y otros continentes. Lo que ha sido favorecido por la suscripción de más de 30 acuerdos comerciales que han permitido una mayor disponibilidad de productos alimenticios y proveedores (tanto en ferias libres y centrales de abastecimiento, como en establecimientos comerciales), una disminución en los precios de mismos y una reducción en el riesgo por falta de disponibilidad de alimentos para la población. Así también, los acuerdos comerciales han permitido incrementar los ingresos nacionales y crear múltiples empleos en el sector rural, dada la actual posibilidad de exportar sus productos al mundo y con ello ampliar sus posibles compradores y mejorar sus precios de venta.

Igualmente, indican los patrocinantes que resulta necesario considerar que nuestro país y la producción agrícola nacional, depende en gran medida de la importación de distintos insumos, tales como los fertilizantes e insumos fitosanitarios, los cuales han registrado durante el último tiempo una creciente falta de disponibilidad y consecuente escalada de precios

En ese contexto, los autores del proyecto de ley informan que la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) sugirió, en su Informe Especial sobre los efectos del Covid-19 en comercio internacional y logística, que se debería avanzar en la facilitación del comercio y de la logística internacional, ya que una logística eficiente y fluida es fundamental para asegurar el suministro oportuno de insumos y alimentos, así como para reducir distorsiones y sobreprecios que afectan desproporcionadamente a la población más vulnerable.

Sin perjuicio de lo anterior, consignan, durante los momentos más duros de la pandemia, en nuestro país se evidenció parte de la crisis en la cadena de suministros, en la imposibilidad de que los agricultores pudieran disponer de los insumos necesarios para la producción agrícola nacional, debido a los impedimentos que se produjeron para que estos fueran descargados en los puertos marítimos, con el consecuente aumento de precio y riesgo de disminución en la producción y en la calidad final de los alimentos.

Asimismo, exponen que se produjo un retraso en la distribución de algunos productos alimenticios, por la falta de disponibilidad de transporte terrestre, y situación similar se verificó con múltiples productores nacionales que requerían embarcar sus productos alimenticios perecibles y que no contaban con una debida priorización para su exportación, debiendo asumir los riesgos de aumentos de costos y eventuales pérdidas de toda la producción.

Por todo lo anterior, quienes suscriben la iniciativa legal proponen incorporar, en la legislación nacional relacionada con el comercio internacional, un principio orientador sobre “seguridad alimentaria”, en particular respecto de los servicios portuarios y de transporte de carga terrestre, con la finalidad de otorgar la máxima priorización posible en la exportación e importación de productos alimenticios, y de los insumos necesarios para su producción, pues estiman que la disponibilidad de alimentos en Chile y el resto del mundo, debe ser un principio rector en la toma de decisiones del comercio internacional, especialmente en el ámbito logístico.

- - -

ASPECTOS CENTRALES DEL DEBATE

La Comisión tomó conocimiento del concepto de seguridad alimentaria y sus diversas dimensiones. Asimismo, se analizaron los múltiples problemas que se presentan en la cadena de transporte de los alimentos y los insumos para su producción, sobre todo en lo que atañe al retraso en la carga y descarga de los productos alimenticios, y cómo ello afecta la calidad y el precio de los mismos.

- - -

DISCUSIÓN EN GENERAL[1]

[1] A continuación, figura el link de cada una de las sesiones, transmitidas por TV Senado, que la Comisión dedicó al estudio del proyecto:
https://tv.senado.cl/tvsenado/comisiones/permanentes/agricultura/comision-de-agricultura/2022-09-07/100451.html
https://tv.senado.cl/tvsenado/comisiones/permanentes/agricultura/comision-de-agricultura/2022-09-14/100909.html

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

La Honorable Senadora señora Aravena comentó que, en la Comisión de Economía, se analizó un asunto similar a propósito de los molineros, puesto que una de las causas del alza de precios del pan es la demora que se produce en la descarga de los insumos en los puertos, y propuso invitarlos a una próxima sesión.

A continuación, dio la palabra a los invitados.

El señor Iván Marambio, Presidente de la Asociación de Exportadores de Frutas de Chile A.G., ASOEX, informó que se trata de una organización gremial privada sin fines de lucro, fundada en 1935. Sus miembros son exportadores y productores de fruta fresca de todas las especies. Agregó que son alrededor de 300 compañías asociadas, mayoritariamente pequeñas y medianas, y representan el 90% del volumen exportado por el país y el 57% de la superficie frutícola. Por lo anterior, constituyen la principal industria exportadora de alimento del país y el segundo sector exportador después del cobre. La entidad cuenta un directorio de alta representatividad, integrado paritariamente por grandes, medianas y pequeñas empresas, que apoya y coordina actividades con sector público.

En seguida, comentó que el sector frutícola exportador apoya el proyecto de ley en tanto presenta una oportunidad para la priorización de productos altamente perecibles. Indicó que comparten el enfoque de seguridad alimentaria de la iniciativa y manifestó que les parece valioso que se contribuya al aumento de la oferta y acceso físico a alimentos nutritivos, a la promoción de dietas saludables y a la reducción de las pérdidas y desperdicios de alimentos, producto de inconvenientes logísticos en la cadena exportadora.

Por otra parte, relevó el enfoque de sistema alimentario en el proyecto de manera de mirar la cadena logística en toda su extensión, especialmente, en lo referido a la disponibilidad de bienes y servicios públicos para la facilitación del comercio internacional. Detalló que la cadena logística agroalimentaria está compuesta por los productores, procesadores, distribuidores y consumidores de los alimentos.

Asimismo, destacó la estacionalidad como elemento clave de en la producción de alimentos frescos y apuntó que para la industria es importante que se apoye la priorización de los alimentos perecibles, por medio de mecanismos que se activen en determinados momentos, por ejemplo, ante desastres naturales, paralizaciones de gremios o sociales, entre otros.

---

https://tv.senado.cl/tvsenado/comisiones/permanentes/agricultura/comision-de-agricultura/2022-09-28/080608.html

Luego, comentó que existen otros factores que deberían dar pie a la priorización de alimentos perecibles, que son de tipo comercial y que tienen que ver con restricciones de otros países, como Estados Unidos, México o Corea, en que, después de determinadas fechas se produce un alza de aranceles o de requisitos de calidad.

Igualmente, agregó que, para facilitar el comercio internacional en momentos complejos, y como medio de soslayar los obstáculos de la cadena logística, la mencionada priorización requeriría una mayor disponibilidad de algunos servicios públicos, como el Servicio Agrícola y Ganadero y el Servicio Nacional de Aduanas.

Para finalizar, hizo presente que ASOEX ha estado impulsando un trabajo colaborativo con los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Economía, Fomento y Turismo, de manera de avanzar en aquellas materias identificadas como esenciales.

El Honorable Senador señor Flores señaló que los temas que motivan la iniciativa legal han sido planteados a los distintos gobiernos en cuanto a relevar la actividad agropecuaria a niveles de seguridad alimentaria. Así, todos los gremios del sector agroalimentario han reclamado por la postergación que han sufrido en los puertos nacionales.

Además, reflexionó que Chile difícilmente podría ser una potencia agroalimentaria mundial si los gobiernos no impulsan políticas públicas para defender la producción nacional.

Por otra parte, hizo presente que una de las grandes causas de la crisis actual del sector tiene que ver con la falta de fertilizantes en el país.

Consideró que, eventualmente, habría que modificar el proyecto de ley para abarque, también, los insumos de la agricultura.

Luego, hizo un llamado al Ejecutivo para actualizar los procesos, de manera que la burocracia sea soslayada, ya que, de acuerdo al último Informe de Política Monetaria, IPoM, del Banco Central, la inflación está sobre el 13%, lo que conllevará a un decrecimiento en 2023 y gran desempleo, lo que impactará a toda la población, por ende, el consumo. Por ello, estimó que el Gobierno debe flexibilizar los procesos para viabilizar la producción y reactivar la economía. Además, criticó que la ejecución presupuestaria a fines de julio de los Ministerios sectoriales alcanza solo el 32%.

La Honorable Senadora señora Aravena expresó que el proyecto de ley en debate permite sacar a la luz ciertos asuntos que requieren el patrocinio del Ejecutivo, como las competencias del Servicio Agrícola y Ganadero y del Servicio Nacional de Aduanas.

El señor Marcos Mora, ingeniero Agrónomo, Dr. en Economía de la Empresa Agraria y académico de la Universidad de Chile, sostuvo que el proyecto de ley le parece razonable y adelantó que la seguridad alimentaria afecta tanto a la importación como a la exportación.

Luego, señaló que la agricultura es la principal fuente de producción de alimentos, pues constituye el engranaje principal de la cadena de valor alimentaria. Respecto del producto interno bruto, representa un 4,5% promedio, pero el ampliado a sus repercusiones en otros rubros se sitúa por encima del 14%.

Indicó que, en el último tiempo, la agricultura se ha visto afectada fuertemente por alzas en los precios de los insumos, derivados de costos de logística y transporte más altos.

Asimismo, informó que los alimentos derivados de la agricultura tienen 3 categorías: los almacenables (más de 6 meses y hasta 1 año), por ejemplo, lentejas y leche en polvo; los semi almacenables (3 a 6 meses de duración), que corresponde a los congelados, y los perecibles, que tienen días de duración, como los ajos, tomates, papas, entre otros. De ellos, los que se han visto más perjudicados con la falta de priorización en los puertos son los productos perecibles y los semi almacenables, que son, además, fundamentales en la dieta de los seres humanos. Por lo anterior, sostuvo que, aun cuando dichos alimentos puedan resistir, deben, también, llegar en la oportunidad correcta a sus consumidores.

En cuanto a la priorización, destacó que la iniciativa legal viene a mejorar la disponibilidad de alimentos respecto de la oportunidad requerida para el consumo de los productos.

Asimismo, tal priorización evita la pérdida de calidad en aquellos alimentos perecibles como frutas y hortalizas en fresco, pues, apuntó, ha habido esperas de entre 10 y 20 días en puertos chilenos y, en puertos de destino, se ha llegado a perder fruta por el retraso.

Igualmente, la priorización o falta de ella repercute en los costos y, por ende, en precio final que llega al consumidor.

Luego, comentó que en los patrones de alimentación de las personas más jóvenes (menos de 40 años) se evidencia que tienen una alimentación basada en una componente vegetal importante, básicamente de hortalizas y frutas o derivados de la misma (veganos y vegetarianos).

En el ámbito de oferta y demanda alimentaria doméstica, resaltó:

- El principal fertilizante empleado en la agricultura chilena es la urea, que ha aumentado su precio al doble, desde 0,5 US$ a casi 1 dólar,

desde la pandemia y agravado por la crisis de Ucrania y el aumento de tipo de cambio.

- El trigo es la principal materia prima para la elaboración de pan. Aun cuando es un producto relativamente almacenable, su retraso en la salida del puerto aumenta los costos y finalmente repercute sobre el precio del pan.

- Una de las legumbres importadas más consumidas por la población chilena, post pandemia ha tenido un alza del orden del 100%.

- Ajos son producto perecible, y de gran consumo en la población chilena, ha subido un 100% de precio, tasa de crecimiento promedio de precio de 0,14 US$ año.

- Leche en polvo, producto almacenable y altamente consumido en las personas pertenecientes a los estratos socioeconómicos más vulnerables, ha subido a una tasa promedio anual del orden de los 0,2US$.

- Corte de carne de gama media, producto de gran consumo y relativamente perecible. En los últimos 3 años ha subido 1,2 US$ por kilo.

Respecto a la demanda exterior, destacó:

- La exportación de maíz dulce, producto fresco y perecible, registra valores unitarios tendientes al alza, en el último año, casi 16 US$/kilo.

- Lechugas frescas y refrigeradas, su nivel de ventas en los últimos dos años ha sido nulo. Es un producto altamente perecible, por lo que una eventual espera no resulta atractiva para la exportación.

Para concluir, planteó:

1.- El proyecto de ley es razonable y positivo, por cuanto concede seguridad alimentaria, en sus dimensiones física, económica y social, tanto en su dimensión doméstica como internacional.

2.- En el orden económico, la priorización puede disminuir los costos de importación (Ej. contenedor reefer 40’ US$ 200 a 600 día mantener conectado, “más días más costos y mayor precio en el mercado doméstico”). En el caso de exportación de frutas y hortalizas en fresco, es necesario tener presente, si se agiliza esto en puerto de origen (Chile) se tendrá más tiempo para “resistir” en puerto de destino, ya que, de hecho, ha habido perdidas de fruta por deterioro producto de una espera más prolongada.

3.- Con relación al orden físico, la priorización de la gestión portuaria de importación y exportación (son productos de primera necesidad), mejora la

disponibilidad y calidad de alimentos importados, específicamente aquellos que tienen una perecibilidad mayor.

4.- En cuanto a lo social, disponer de una alimentación accesible para la población en la cantidad, calidad, inocuidad y oportunidad adecuada, permite una sociedad más sana.

5.- A nivel de gestión en puerto, además, del proyecto de ley, es importante avanzar en regulaciones en la aplicación de la normativa y procedimientos portuarios, las cuales pueden contribuir a disminuir los plazos.

Finalmente, sugirió estandarizar los formatos de los formularios que emplean las Agencias de Aduana.

El señor Sebastián Gómez, asesor legislativo del Ministerio de Agricultura, expresó que el Ejecutivo ve con buenos ojos la priorización de la descarga de los alimentos en los puertos, de hecho, constituye uno de los acuerdos de la Comisión de Seguridad y Soberanía Alimentaria.

La señora Andrea García, Secretaria Ejecutiva de la Comisión Nacional de Seguridad y Soberanía Alimentaria, expuso que la crisis de inseguridad alimentaria mundial fue ocasionada, en sus inicios, por la pandemia, pero que tiene otros componentes que han ido agravando la situación, como el cambio climático y la guerra en Ucrania.

Posteriormente, hizo notar que el Ministerio de Agricultura ha liderado procesos para identificar medidas que permitan enfrentar la contingencia alimentaria en respuesta, en parte, a las solicitudes de esta Comisión.

En cuanto al diagnóstico, informó que las operaciones portuarias han traído impactos significativos en la seguridad alimentaria, tanto en la disponibilidad de insumos y alimentos, como en el ámbito del acceso. Sobre este último, aclaró que se refiere al acceso físico y económico. Además, señaló que hay coincidencia en el parecer de las asociaciones de molineros, en cuanto a la incidencia del aumento del costo del flete, a raíz de la demora en la descarga de los productos importados, en los precios finales.

Luego, indicó que la moción en análisis es valorada por la Comisión que representa por proponer la priorización de la descarga de alimentos, medida que también fue planteada en aquella instancia; de hecho, informó, ya se han iniciado las conversaciones con el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones para avanzar en el mismo sentido.

Asimismo, manifestó que el proyecto de ley puede ser enriquecido, ámbito en el que coincidió con lo antedicho respecto de la posibilidad de activar el mecanismo de la priorización de la descarga de alimentos en determinados

momentos. Por lo mismo, propuso incorporar un sistema de indicadores que permita la priorización de la carga y descarga de alimentos cuando se requiera y, especialmente, en situaciones de inseguridad alimentaria.

Finalmente, valoró que en la iniciativa legal se incluyan los insumos necesarios para la producción alimentaria, ya que su carencia compromete el desarrollo futuro de la actividad.

La Honorable Senadora señora Sepúlveda estimó que la materia regulada por el proyecto de ley en debate es de toda lógica.

Por otra parte, observó que el principio de seguridad alimentaria no se encuentra establecido en nuestra legislación, por lo que sugirió conceptualizarlo.

Igualmente, consideró que en esta discusión se debe analizar las consecuencias que tendría la iniciativa legal a la luz de los tratados internacionales portuarios.

Luego, advirtió que a los fiscalizadores se les debe dotar de herramientas, como equipos modernos para escanear las cargas.

En cuanto al texto del proyecto de ley, reflexionó sobre la utilización del verbo “respetarán” y advirtió que no contendría una obligación objetiva y exigible.

En base a lo expresado, reiteró su acuerdo con el proyecto de ley, sin embargo, requiere perfeccionamientos en los que debe involucrarse el Ejecutivo.

La Honorable Senadora señora Aravena coincidió con Su Señoría y consideró que la moción constituye una invitación a esta Comisión a trabajar la materia en detalle por la gran cantidad de aristas que se han planteado.

La señora Andrea Collao, Directora (s) del Servicio Agrícola y Ganadero, en primer lugar, manifestó que concuerda con las opiniones vertidas.

Luego, sostuvo que la declaración del principio de seguridad alimentaria tendrá que ser complementada con otros preceptos que lo desarrollen.

En cuanto al Servicio Agrícola y Ganadero, en tanto organismo que controla el ingreso de las mercancías vegetales y animales, entre otras, al territorio nacional, consideró que efectivamente es el llamado a aplicar el principio dentro de su órbita de atribuciones.

Posteriormente, sugirió evaluar la incorporación de los aeropuertos, ya que el Arturo Merino Benítez tiene un alto flujo, un 13% del total de la mercancía estratégica, siendo una de las principales cargas las semillas.

Sobre la operación, reconoció que el Servicio que lidera es parte de una cadena de actores que se articula para la importación de las mercancías.

Así, explicó que el flujo consiste en una solicitud que realiza un usuario, que es revisada y validada por funcionarios del SAG, lo que generalmente ocurre previo arribo de la carga al territorio nacional. Una vez que llega, el usuario por medio de su agencia de aduanas tramita el espacio en andenes del terminal para que la carga sea inspeccionada. El Servicio toma conocimiento de la carga que revisará cuando el terminal le informa la programación del día siguiente.

Señaló que lo consignado tiene por objeto dejar de manifiesto la participación de otros actores en el ingreso de productos, por lo que sería evidente la necesidad de integrar los sistemas y flujos de información, y la implementación de tecnología, por la complejidad de la logística. Lo anterior, para mejorar el control y la seguridad que el SAG debe cautelar, así como generar mayor eficiencia en la utilización de los recursos que impactará en la reducción de los tiempos de tramitación de las solicitudes.

Por otra parte, apuntó que se debe modernizar la infraestructura en los centros portuarios, lo que causaría una optimización de los plazos.

Finalmente, manifestó su disposición para llevar a cabo un levantamiento de las situaciones a mejorar, en conjunto con el Servicio Nacional de Aduanas.

El Honorable Senador señor Flores consideró que otras instituciones que deben participar en el debate de este proyecto de ley son: el Servicio Nacional de Aduanas, el Ministerio de Obras Públicas con la Dirección de Aeropuertos y la Dirección de Obras Portuarias.

Además, comentó que, en el periodo legislativo anterior, en la Cámara de Diputados se discutió un proyecto de ley de cabotaje, en que salió a la luz la existencia de un monopolio de empresas que se dedican a encarecer las cargas marítimas.

El Honorable Senador señor Castro Prieto reconoció que en un primer momento no dimensionó la magnitud de la iniciativa en análisis; sin embargo, luego de las intervenciones de los expertos, considera que amerita una labor exhaustiva que involucre a todos los actores y conlleve una política pública, por lo que estimó necesario la generación de una mesa de trabajo.

La Honorable Senadora señora Aravena solicitó al Ejecutivo que presente una propuesta de trabajo, que coordine los esfuerzos de todos los involucrados, lo que contó con el apoyo de los Honorables Senadores señora Sepúlveda y señores Castro Prieto y Flores.

El señor Santiago Rojas, Director del Instituto de Desarrollo Agropecuario, expresó que se ha estado trabajando en varios asuntos levantados por la Comisión, y agradeció el apoyo a los Senadores en cuanto a los cultivos tradicionales, lo relativo a los fertilizantes, entre otros asuntos.

Respecto al proyecto de ley, opinó favorablemente y planteó abarcar los sistemas agroalimentarios sostenibles, observando las conversaciones a nivel europeo, trascendiendo a objetivos medio ambientales, sociales y económicos del país.

En la sesión del 14 de septiembre, **la Honorable Senadora señora Allende** agradeció la gran acogida que ha tenido la moción en examen.

Luego, comentó sobre una reunión sostenida en la comuna de Los Andes en que participaron representantes de la Federación Nacional de Productores de Fruta, FEDEFRUTA, y valoró la importancia de celebrar sesiones en terreno para conocer, de primera fuente, las realidades que deben enfrentar los diversos rubros involucrados en la seguridad alimentaria del país.

A su vez, manifestó que es relevante priorizar y facilitar los embarques y desembarques, sobretodo, de productos perecibles, ya sea para importar como para exportar, puesto que los agricultores ya han sufrido las graves consecuencias de las demoras en los distintos puertos.

Finalmente, indicó que la tramitación del proyecto de ley debe avanzar, independientemente del desarrollo que logre la mesa de trabajo impulsada por el Gobierno.

La señora Eve Crowley, representante para Chile de la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y Agricultura, FAO, en primer lugar, advirtió que el contenido de su exposición es preliminar e intenta proveer de ciertos elementos a la discusión de la materia.

En seguida, explicó que, de acuerdo a la definición del Alto Panel de Expertos del Comité de Seguridad Alimentaria Mundial, la seguridad alimentaria y nutricional implica que todas las personas tengan, en todo momento, acceso físico, social y económico a suficientes alimentos sanos y nutritivos para satisfacer las necesidades alimenticias y sus preferencias en cuanto a los alimentos, a fin de llevar una vida activa y sana.

Así, observó que se ponen de manifiesto las cuatro dimensiones tradicionales: estabilidad, acceso, disponibilidad y utilización, y se adicionan dos nuevas, que son las dimensiones de arbitrio o agencia y sostenibilidad.

Posteriormente, apuntó que el comercio internacional de alimentos influye directamente en las dimensiones de la seguridad alimentaria, por lo que los Estados tienen la obligación de proteger el derecho a la alimentación adecuada de las personas, es decir, adoptar medidas para velar para que terceros no las priven de tal derecho.

En base a lo antedicho, señaló que una primera recomendación es articular la definición de seguridad alimentaria propuesta con los demás instrumentos y normativa para lograr una conceptualización estándar con vocación de generalidad. Mencionó, como ejemplo, el proyecto de ley que fija un marco de promoción para la seguridad y la soberanía alimentaria y nutricional, Boletín N° 15.212-01, actualmente en la Comisión de Agricultura, Silvicultura y Desarrollo Rural de la Cámara de Diputados.

En seguida, informó que, debido, principalmente, al cambio climático, a la guerra en Ucrania y a la pandemia por COVID 19, la seguridad alimentaria está en riesgo. Agregó que desde el 2015 a la fecha se ha duplicado el número de personas que padecen hambre en la región de Latinoamérica, lo que calificó de inaceptable ya que se trata de países que tienen superávit de producción de alimentos.

Respecto de Chile, señaló que se ha observado una gran mejora en las últimas décadas, pero aún hay hambre e inseguridad alimentaria crónica, siendo prevalente en mujeres, hogares rurales, con jefatura femenina, con hijos. El 3,8% de la población padece inseguridad alimentaria severa: entre 600.00 y 800.000 personas pasaron hambre entre el 2019 y el 2021; el 17,4% sufrió algún tipo de inseguridad alimentaria (moderada o grave) durante los peores momentos de la pandemia, lo que equivale a 3.3 millones de personas, y casi 20% de la población tiene algún grado de inseguridad alimentaria. Por lo mismo, recalcó que el derecho a la alimentación implica solucionar los problemas ahora, con una política nacional urgente.

Luego, indicó que, ciertamente, la pandemia afectó el comercio mundial, decreciendo en un 21%; sin embargo, el comercio mundial de alimentos solo disminuyó en un 5%, lo que fue esencial para impedir que aún más personas se vieran afectadas por inseguridad alimentaria moderada o grave. Lo anterior se logró gracias a la rápida acción de los gobiernos y el apoyo de los organismos internacionales que adoptaron medidas para facilitar el comercio y mantener la cadena de suministros tanto de alimentos como de insumos para su producción.

Asimismo, mencionó que aun cuando el artículo 11.2 del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio, GATT, permite imponer

restricciones y prohibiciones a las exportaciones de forma temporal para prevenir y aliviar la escases crítica de alimentos para la parte contratante exportadora, ello siempre y cuando se haga de forma no discriminatoria y teniendo en cuenta el impacto de las medidas en la seguridad alimentaria de los demás países. Entonces, al menos, 28 países restringieron sus exportaciones al inicio de la pandemia, alegando que era necesario para resguardar la seguridad alimentaria doméstica. Afirmó que la pandemia y las medidas adoptadas para su contención afectaron todos los eslabones del sistema agroalimentario.

En Chile, informó, que el promedio de las exportaciones de los últimos tres años de productos agroalimentarios alcanzó el 23.2%, es decir, casi un cuarto de todas las exportaciones del país. Así, el aporte al producto interno bruto es del 4.7%.

Además, observó que el sector agropecuario genera 60 mil empleos directos en el país y la exportación del sector es el principal de los envíos, excluyendo el cobre, con alrededor de 970 productos diferentes que van a más de 170 destinos, siendo los más relevantes Estados Unidos, China y Japón. Los productos más exportados son las frutas, es decir, alimentos perecibles, por lo que vulnerables a las pérdidas por retrasos de los embarques y del transporte terrestre.

Ahora bien, en cuanto a las importaciones, el promedio de los últimos tres años de productos agroalimentarios alcanzó el 12.2%.

Hizo notar que un tercio de todos los productos alimenticios que se comercializan a través de cadenas globales de valor, pasan por, al menos tres países distintos, lo que da cuenta de la gran integración comercial que ostenta Chile, ya que se encuentra inmerso en un sistema de comercio global interdependiente. Además, uno de cada seis personas en el mundo se alimenta íntegramente gracias al comercio agroalimentario, por lo que al verse afectadas las cadenas de suministro, aumenta el riesgo de hambre e inseguridad alimentaria.

A raíz de lo anterior, sostuvo que podrían garantizar el buen funcionamiento de los sistemas agroalimentarios y redundar en el resguardo global de la seguridad alimentarias: la declaración de la producción, comercialización y distribución de alimentos como actividades esenciales en todos los países, la flexibilización de los requisitos para el paso transfronterizo de alimentos e insumos para la producción de los mismos, el monitoreo y evaluación constante de la cadena de suministros y la búsqueda de soluciones colectivas, dejando las proteccionistas como medidas de última ratio.

Ejemplificó que, en Asia central, a consecuencia de la pandemia, la logística para la comercialización de productos aumentó en horas y costos, tanto por carretera como en ferrocarril, lo que se vio manifestado en que los

tiempos de carga y descarga crecieron casi tres veces, así como los de control aduanero e inspección comercial. Las cuarentenas, restricciones de movilidad y baja de la mano de obra en aduanas, puertos y transporte afectaron el comercio internacional, provocando un aumento de costos y tiempos de espera, lo que conllevó a efectos nocivos, principalmente, al rubro agroalimentario, ya que muchos productos son perecibles.

Por lo consignado, recomendó, en segundo lugar, adoptar una mirada regional y global de la seguridad alimentaria, ya que toda medida que afecte las importaciones y las exportaciones debe tener en cuenta el impacto a los demás países, para ir en línea con los instrumentos internacionales suscritos por Chile, entre ellos el GATT, y con la cooperación internacional. Además, el fortalecimiento de las cadenas de suministro debe ir de la mano con la transparencia y previsibilidad.

Particularmente sobre el comercio internacional, señaló que se sustenta en diversos acuerdos internacionales que buscan abrir mercados y propiciar el intercambio de productos y servicios. Así, mencionó:

- el Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio, GATT, que es base del sistema de la Organización Mundial de Comercio;

- el Acuerdo sobre la Agricultura del GATT, que entrega el marco regulatorio para el comercio de productos agropecuarios con una vocación de apertura de mercados buscando transparencia y previsibilidad en las importaciones y exportaciones, y que contiene compromisos vinculantes sobre reducir el proteccionismo, entre otros.

Actualmente, las mayores barreras son las no arancelarias, como la no homologación de certificados, la burocracia aduanera y los obstáculos técnicos.

- el Acuerdo de Facilitación del Comercio de la OMC que busca mejorar la transparencia de las medidas adoptadas para cada país que afecten el comercio internacional, agilizar el movimiento, la liberación y el despacho de mercancías, mejorar la cooperación entre aduanas y la asistencia técnica, y desarrollar las capacidades. Se estima que su aplicación podría reducir los costos en 14.3% en promedio.

Por lo expresado, sugirió, en tercer lugar, que las medidas legislativas que se adopten en Chile deben ser concordantes con los acuerdos internacionales suscritos y ratificados por el país que se encuentran vigentes.

Finalmente, planteó la necesidad de reflexionar sobre las siguientes materias:

- la aplicación del texto propuesto por el proyecto de ley en los estados de excepción constitucional;

- principio de seguridad alimentaria en relación con las bases de licitación en curso y futuras.

- definir insumos necesarios para la producción.

- determinar qué productos no alimentarios pueden verse afectados por la normativa propuesta por la iniciativa legal.

- analizar qué otras leyes, relacionadas con el comercio terrestre, se vinculan con el proyecto de ley.

- aclarar qué mecanismos judiciales y administrativos se contemplan para la exigibilidad de la nueva normativa propuesta.

El Honorable Senador señor Castro consultó sobre el mecanismo utilizado para determinar que en Chile hay entre 600 mil y 800 mil personas que carecen de alimentos.

La señora Eve Crowley, representante para Chile de la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y Agricultura, contestó que se trata de un trabajo complejo que implica una fórmula utilizada para todos los países del mundo, en base a una encuesta que se aplica a las personas. Se comprometió a enviar el mecanismo antedicho.

El señor Jorge Valenzuela, Presidente de la Federación Nacional de Productores de Fruta, FEDEFRUTA, informó que la entidad agrupa a cerca de 30 asociaciones rurales y regionales ligadas al mundo de la producción frutícola, desde Atacama hasta Chile Chico.

En seguida, comentó que, durante el proceso constituyente, se hizo presente la importancia de la agricultura dentro del concepto de seguridad alimentaria.

Luego, indicó que esta crisis frutícola no tiene precedentes en la historia, pues ha tenido efectos muy perniciosos y ha afectado a la mayor parte de las especies, debido a: la crisis logística, el aumento de costos, la crisis hídrica estructural, la inflación y la guerra en Ucrania.

Posteriormente, señaló que para recabar información la organización que representa aplicó una encuesta sobre impacto de la crisis logística y alza de costos en la temporada de los productores frutícolas, la que fue contestada por un gran número de agricultores del país.

Así, una de las preguntas de tal encuesta fue: “¿Tuvo pérdida de ingresos debido a la convulsión logística interna y mundial?”, lo que arrojó como resultado que más del 90% contestara que sí, independientemente del tamaño del agricultor.

Por otra parte, mencionó que el impacto de la crisis logística en la temporada de los productores frutícolas se tradujo en puertos colapsados, retrasos en tiempos de tránsito, transporte interno escaso y más caro, cada vez menos navieras y falta incentivo para mejorar servicios, lo que derivó en la afectación de la condición de la fruta, pues se convirtió en alimento perdido que no se podía consumir.

Como muestra de lo anterior, informó que la mitad de los agricultores tuvo entre un 30% y un 60% de pérdida de las condiciones de su producción para ser vendida; el 60% tuvo un aumento de costos de mano de obra entre un 20% y 30%, y el 65% de los productores se vio afectado por el aumento de costos de transporte interno (flete), que varió entre el 20% y el 40%. Además, hubo un aumento generalizado de costos de insumos primarios, como agroquímicos y fertilizantes.

Igualmente, apuntó que antes de la crisis, el gremio manejaba cuatro factores que podían afectar el comercio agroalimentario: eventos climáticos, disponibilidad de mano de obra, plagas y el tipo de cambio. Sin embargo, actualmente, se debe sumar el asunto logístico.

Agregó que la uva de mesa es uno de los productos más perecibles, por lo que desde su cosecha hasta que es puesta en las góndolas de los supermercados no pueden transcurrir más de 25 días, pero los retrasos llegaron a los 75 días. Además, dentro del país, también se produjeron demoras, por los desvíos del transporte, lo que provocó que las frutas y verduras se pudrieran antes de llegar a sus destinos.

Cambiando de asunto, señaló que el sector que representa ha caído en una situación de desfinanciamiento frutícola, que afecta productores de todos los tamaños y las regiones del país, por lo que varios productos han quedado descartados. Explicó que los agricultores se financian por medio de la banca, con las exportadoras y con créditos de los proveedores de insumos. Observó que, actualmente, los bancos manejan tasas altísimas; las exportadoras, como no han podido liquidar los retornos porque no ha habido pagos, tampoco dan anticipos para la fruta.

Mencionó que la uva de mesa es el segundo producto más exportado, después de la cereza. La uva implica un gran trabajo de mano de obra, al ser de cosecha artesanal, e implica packing, frigorífico, flete, entre otros ítems. Adicionalmente, tiene un problema de competencia con Perú.

Para finalizar, comentó que, debido a la crisis mencionada, los agricultores han solicitado nuevos créditos con aval del Estado, como el FOGAPE (fondo de garantía para el pequeño empresario), para la temporada 2022. Sin perjuicio de ello, llamó la atención en cuanto a la Agenda Pro Inversión del Ministerio de Hacienda dada a conocer recientemente, pues no contiene medidas en apoyo de la agricultura, por lo que solicitó ayuda a los miembros de la Comisión e interceder ante el Gobierno respecto a los asuntos que aquejan a su sector.

La Honorable Senadora señora Aravena hizo presente que la Comisión trabajó varios meses en transparentar las situaciones de diversos sectores productivos al Gobierno y quedaron asuntos sobre los que no hubo respuesta, aunque hubo un avance respecto de una solicitud nacional en cuanto a los créditos con garantía estatal que, además, contuviera condiciones extraordinarias, como más plazo para la devolución.

El Honorable Senador señor Coloma informó que la Comisión de Hacienda del Senado analizó el proyecto que modifica el fondo de garantía para pequeños y medianos empresarios y permite flexibilizar convenios de pago por impuestos adeudados, para apoyar la reactivación de la economía, Boletín N° 15.259-03. Agregó que se espera despachar la iniciativa durante septiembre. Asimismo, mencionó que dicho proyecto incluye la opción de re pactar deudas anteriores o generar un nuevo crédito con garantía del Estado.

La señora Gabriela Landeros, Subdirectora Técnica del Servicio Nacional de Aduanas, en primer lugar, expresó la opinión favorable de la institución que representa en cuanto al proyecto de ley en análisis.

Luego, señaló que el comercio internacional cambió por las distintas repercusiones de la pandemia y de la guerra en Ucrania. Apuntó que se perdió el miedo a la adquisición de productos mediante ecommerce o comercio electrónico, por lo que creció fuertemente la demanda.

Respecto del proyecto de ley, observó que su objetivo es otorgar la máxima priorización posible en la exportación e importación de productos alimenticios, y de los insumos necesarios para su producción, en los servicios portuarios y de transporte de carga terrestre.

Sobre ello, acotó que uno de los principales actores en esta discusión debe ser el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, básicamente porque la carga ingresa, principalmente, por los puertos que, aunque son concesionados, se rigen por la ley N° 19.542, que moderniza el sector portuario estatal. Explicó que el artículo 8° de dicha ley, en su numeral 2, establece que las empresas deberán realizar directamente la coordinación de la operación de los agentes y servicios públicos que intervengan o deban intervenir en el interior de los recintos portuarios.

En cuanto a lo anterior, explicó que en la priorización de la descarga hay una cadena de actores que intervienen: la naviera debe emitir el manifiesto de carga que contiene la nave. Tal documento debe ser entregado al Servicio Nacional de Aduanas y a los puertos. Se programa la descarga de acuerdo a las instrucciones de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Además, hay una serie de acuerdos internacionales que regulan la estiba y desestiba de la carga, que se relacionan con la seguridad de la nave, de la maniobra y de la carga.

También interviene el terminal portuario concesionado con su respectiva normativa para apilar los contenedores, ubicación de los mismos, entre otras directrices.

Luego, intervienen los almacenistas y los organismos fiscalizadores estatales.

Así pues, advirtió, en los puertos de Chile podría obstaculizarse la ejecución del objetivo del proyecto de ley por la falta de coordinación de los diversos intervinientes en el flujo.

Por otro lado, comentó que los entes fiscalizadores, Servicio Nacional de Aduanas y el Servicio Agrícola y Ganadero, precisan contar con mayor dotación para hacer frente a terceros turnos.

Hizo presente que en Chile no existe una “supra autoridad” que guíe a todos los actores del comercio para que no se vea entrampada en algunos de sus puntos. Señaló que la gestión fronteriza requiere coordinación, de modo de actuar con anticipación al arribo de la carga, y que los organismos estatales cuenten con procesos automatizados con la debida integración.

Cambiando de asunto, informó que el Servicio Nacional de Aduanas tiene una participación activa en la Comisión Nacional de Seguridad y Soberanía Alimentaria. Agregó que tal instancia creó tres subcomisiones: Subcomisión Disponibilidad de Insumos y Alimentos, Subcomisión Acceso a los Alimentos, y Subcomisión Logística de Insumos y Alimentos. En esta última actúa el Servicio levantando diversas brechas. Se detectaron las siguientes: baja prioridad descarga alimentos e insumos en puertos, baja disponibilidad camiones y discontinuidad en la recepción de descargas, baja eficiencia de las instituciones, baja coordinación inter e intra ministerial, bajo rendimiento en trabajo portuario y baja capacidad de bodegaje en puertos.

Agregó que, si bien es importante la dictación de una ley que consagre el principio rector de la seguridad alimentaria, actualmente, se puede comenzar a avanzar con los recursos existentes donde se están produciendo las pérdidas. Así, se inició un proceso de mejoramiento en el puerto de Valparaíso con medidas como: potenciar el uso de infraestructura ferroviaria subutilizada, fomentar la tramitación anticipada online para el ingreso de

productos, promover la digitalización de procedimientos y trámites de instituciones fiscalizadoras, crear comités portuarios de coordinación de servicios públicos, generar y potenciar almacenamiento extra portuario.

Por otra parte, informó que se está desarrollando un plan de logística colaborativa con el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Las medidas implementadas, dado el peak de demanda de cargas en los Puertos de Valparaíso y San Antonio, dicho Ministerio formuló el mencionado plan con cinco líneas de trabajo para implementar acciones de mitigación.

El Servicio Nacional de Aduanas en San Antonio ha gestionado las siguientes medidas: compromiso de los almacenistas para un aumento de personal; se extendió el horario de atención en los intra portuarios, hasta las 22.00 horas; se acordó programar aforos los domingos; los almacenistas informarán a Aduanas en cuanto se empiece a producir un atoche para adoptar en conjunto medidas que permitan en forma rápida superar la situación; Aduanas reforzará el personal para los aforos, principalmente en los almacenes extra portuarios; se categorizó la carga por jerarquía de riesgos (tráfico ilícito v/s evasión tributaria), identificando el tipo de empresa, dando prioridad a empresas catalogadas como PYMES, entre otras.

Aludió a la necesidad de que las navieras cuenten con una normativa, puesto que están excluidas de la regulación del Tribunal de la Libre Competencia. Mencionó que la importación de productos se ha encarecido bastante, no solo por el costo del flete en sí mismo, sino que porque las navieras cobran multas por *demurrage* y *detention*.

Finalmente, afirmó que una mayor agilidad portuaria rebaja los costos y genera más competitividad para los productos, explicó que respecto de los congelados se logró reducir el tiempo de traslado de 12 a 3 horas, por medio de una medida administrativa.

La Honorable Senadora señora Aravena valoró la exposición de la representante del Servicio Nacional de Aduanas y la convocó a continuar participando en el análisis del proyecto de ley.

Asimismo, señaló que recientemente se tomó conciencia de que los puertos mineros no tienen un doble propósito, cuestión que no parece tener lógica, puesto que las instalaciones podrían ser mejor aprovechadas.

El señor Gustavo Anríquez, académico de la Facultad de Agronomía de la Pontificia Universidad Católica de Chile, explicó que el concepto de seguridad alimentaria ha sido muy estudiado y analizado, intelectualmente hablando.

Entonces, señaló que existe 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.

Por lo anterior, informó que tal concepto contiene distintas dimensiones: disponibilidad, acceso, utilización y estabilidad. Además, exhibió la imagen de una pirámide que en la base contiene la disponibilidad, puesto que lo primero que se requiere es que los alimentos existan, apuntando a la producción agrícola; luego, aparece el acceso, es decir, que los individuos cuenten con los ingresos económicos para adquirir alimentos; en seguida, tales alimentos deben ser inocuos, aportar nutrición a las personas y existir para satisfacer las diversas preferencias; finalmente, se precisa estabilidad en el tiempo, lo que se refiere a que durante todo el año se cuente con los productos alimenticios, no solo en época de cosecha.

En cuanto a la realidad chilena, afirmó que no hay problemas de disponibilidad, de hecho, somos un país exportador de alimentos, incluso con la actual crisis. Sin embargo, con la crisis aumentan las dificultades para acceder a los alimentos. Advirtió que sí existen problemas en la utilización, con la obesidad infantil creciente. Consecuencialmente, señaló que, en lo que atañe a la seguridad alimentaria, en Chile se debería trabajar en la utilización de los alimentos.

Posteriormente, reflexionó sobre si el proyecto de ley contribuye a la seguridad alimentaria en los términos explicados y opinó que no. Sostuvo que el dar prioridad a la carga de productos alimenticios implicará solo un aporte marginal a la seguridad alimentaria, dada la realidad chilena; pero sí provocará impactos más significativos en la logística de los puertos que podría conllevar a resultados negativos.

Luego, explicó que, no obstante dedicar su carrera profesional a la seguridad alimentaria, respecto de la iniciativa legal, considera que aun cuando su objetivo es positivo la medida que propone no lo es.

A continuación, exhibió un ranking de performance de los puertos del mundo, donde el de Coronel es el tercero en América latina y 39 en el mundo, el de Valparaíso es 18° en Latinoamérica y 108° en el mundo, el de San Antonio es 70° en América Latina y 320° a nivel mundial.

Por lo tanto, señaló que es cierto que Chile, en términos de eficiencia portuaria, debería tener un mejor estándar, pero el proyecto de ley no contribuye a solucionar los cuellos de botella que se evidencian en los puertos, incluso se podrían empeorar.

Finalmente, expresó que sería beneficioso apoyar a la agricultura con la importación de insumos, de manera de asegurar la producción de los

pequeños, aumentar la oferta de alimentos en el país y disminuir los precios de los mismos.

La Honorable Senadora señora Aravena comentó que, de acuerdo a la intervención de la representante de la FAO, la seguridad alimentaria debe ser trabajada con una mirada global y que, además, hay varios instrumentos internacionales que imponen ciertas obligaciones que se deben respetar.

A su vez, mencionó que los molineros habrían informado que entre el 20% y el 30% del aumento del precio del pan se vincula a la logística, justamente porque la espera de los camiones en los puertos es tan extensa que el costo del flete encarece el valor final del producto.

El señor Mario Schindler, Director Ejecutivo de la Asociación Nacional de Productores de Semillas, ANPROS, informó que la entidad nació en 1959, tiene 73 miembros y reúne el 98% de la actividad semillera de Chile.

En seguida, señaló que Chile es el octavo exportador de semillas del mundo, el primero del hemisferio sur, con US$343 millones en exportaciones en 2021, US$84 millones en importaciones en el mismo periodo, y el mercado interno se valorizó el 2020 en US$178 millones.

Luego, afirmó que las semillas son el primer eslabón de toda la cadena alimenticia, por lo que sin ellas no hay alimentos y eso las convierte en estratégicas para la seguridad alimentaria. Agregó que la semilla es un producto vivo y perecible.

Asimismo, observó que el 69% de los multiplicadores de semillas que trabajan junto a sus asociados son pequeños agricultores, que en promedio poseen menos de 12 hectáreas de riego básico. En el año peak de exportaciones se generaron más de 70.000 puestos de trabajo.

Por otra parte, informó que los principales alimentos producidos en Chile con semillas son las hortalizas, las forrajeras y los cultivos anuales. Dentro de las hortalizas, el 70% de las semillas de cebolla y el 99% de las semillas de tomate son importadas. De los cultivos anuales, el 100% del maíz que se siembra en Chile se hace con semillas importadas, así como el 99% de las semillas utilizadas para la producción de canola (se utiliza en los criaderos de salmón). En el caso de las forrajeras, el 90% de las semillas son importadas.

Cambiando de asunto, indicó que Chile tiene un importante rol en la seguridad alimentaria mundial, porque es uno de los principales exportadores de semillas y el primero del hemisferio sur y es un importante eslabón en el desarrollo de nuevas variedades de cultivos. Además, importan semillas de las

mejores variedades del mundo para la producción de alimentos en nuestro país.

Debido a lo antedicho, señaló que se requiere la mayor eficiencia en la importación y en la exportación de semillas, pues las demoras en la logística podrían bajar los rendimientos o incluso no permitir las siembras. Asimismo, afirmó que el potencial genético de las semillas solo se expresa si se cuenta con todos los insumos necesarios, como fertilizantes y plaguicidas.

Luego, expresó que ANPROS apoya el proyecto de ley y consideró indispensable incorporar en su texto a las semillas, ya que no se asocian ni a alimentos ni a insumos y son imprescindibles para la producción de alimentos, en Chile y el mundo. Solicitó tener presente que las semillas son un producto vivo y perecible.

Además, llamó a contemplar a los aeropuertos en la iniciativa legal, así como mecanismos de operación más eficiente en momentos como: mayor demanda o paros de los servicios. Igualmente, sostuvo que se precisa reemplazar el verbo respetar por otro que genere una obligación exigible. Finalmente, consideró necesario que se dicte un reglamento complementario para describir los protocolos para la aplicación de la ley.

La Honorable Senadora señora Aravena apuntó que la nomenclatura utilizada en el proyecto de ley se justifica en las limitaciones que tienen los parlamentarios respecto de materias que son de iniciativa exclusiva del Presidente de la República, como es el determinar funciones y atribuciones de los servicios públicos.

Por otro lado, expresó que se analizará la incorporación de las semillas y de los aeropuertos en el texto de la iniciativa legal.

La señora Andrea Collao, Directora (s) del Servicio Agrícola y Ganadero, rescató la definición de la representante de la FAO en términos de definir los insumos necesarios para la producción y qué productos podrían verse afectados.

Igualmente, coincidió con la intervención de la representante del Servicio Nacional de Aduanas, y comentó que el SAG está participando en todas las instancias mencionadas respecto de la seguridad alimentaria.

A su vez, estuvo de acuerdo con la inclusión de las semillas en el proyecto de ley, así como de los aeropuertos.

Recalcó la importancia de integrar los sistemas y flujos de información, potenciar la mejora de infraestructura y potenciar la coordinación entre los diversos intervinientes en la logística de la carga y descarga en puertos y aeropuertos.

En la sesión del 28 de septiembre de 2022, luego de la votación en general de la iniciativa legal que se consigna más adelante en este informe, expusieron representantes de la Asociación de Molineros del Sur, del Servicio Nacional de Aduanas, el Subsecretario de Obras Públicas, la Secretaria Ejecutiva de la Comisión Nacional de Seguridad y Soberanía Alimentaria, y la Directora (s) del Servicio Agrícola y Ganadero.

El señor Alonso Fuentes, Director de la Asociación de Molineros del Sur, se refirió a los problemas que han venido sucediendo los últimos años en los puertos de Chile, que derivan en un atraso en la descarga de las naves.

Luego, analizó la realidad de todos los puertos nacionales, desde su perspectiva, resaltando las fortalezas de cada uno y sus debilidades.

- El puerto de Arica da prioridad a todos los buques antes que a los que trasladan granos, y existen compromisos para dar preferencia a los que contienen productos cuyo destino es Bolivia, además se ve afectado por marejadas.

- El puerto de Coquimbo tiene problemas de calado, no se prioriza a los graneles y se requiere mejorar la velocidad de descarga, pero es protegido por lo que no se ve afectado por marejadas.

- El puerto de Ventanas tiene problemas de marejadas y retrasos.

- El puerto de San Antonio tiene menos calada que Ventanas, no permite trabajar con más de dos metros de olas y hay un retraso de 15 a 30 días, lo que implica US$40.000 diarios.

- Bahía de Concepción y Lirquén, los puertos están muy protegidos por lo que no se ven afectados por las marejadas.

- Bahía de Coronel, los puertos de Coronel y de Cabo Froward están protegidos por lo que tampoco se ven afectados por marejadas, el problema es el transporte terrestre, porque los ferrocarriles solo trasladan cobre y celulosa. Consideró que potenciar estos puertos solucionaría, en el corto plazo, algunos de los embrollos atingentes a la seguridad alimentaria.

- Puerto Montt es bien protegido, por tanto, no se ve afectado por las marejadas.

En seguida, expresó que el asunto portuario está desactualizado en Chile lo que conlleva a perder competitividad, sobre todo después del nuevo Canal de Panamá, pues los buques son cada vez más grandes y requieren mejores instalaciones portuarias.

Asimismo, se planteó potenciar el flete ferroviario hacia los principales centros de consumo, liberar el cabotaje nacional de carga. Para hacer frente al cambio climático, se requiere invertir en mejores instalaciones en Coquimbo, la Bahía de Concepción, Ventanas y San Antonio.

La Honorable Senadora señora Sepúlveda valoró los planteamientos de la Asociación de Molineros del Sur y sugirió analizar a fondo los puntos críticos de los puertos. Recalcó que una de las claves es disminuir los tiempos de embarque y desembarque, para disminuir los costos y que eso se refleje en los precios a los consumidores finales, que son las familias.

La Honorable Senadora señora Aravena propuso constituir una mesa de trabajo con los asesores, representantes del Ejecutivo y todos los intervinientes en los temas relativos a la seguridad alimentaria, para ir generando alternativas de solución a los diversos problemas presentes en este ámbito.

El Honorable Senador señor Castro solicitó antecedentes adicionales sobre las multas que se aplican por el retraso en la carga y descarga de las naves.

El señor Alonso Fuentes, Director de la Asociación de Molineros del Sur, explicó que cuando un barco llega a puerto listo para descargar por cada día de atraso, denominado “demurrage”, se cobra entre US$40.000 y US$60.000 por la empresa naviera. A modo de ejemplo, citó en Puerto Panul, San Antonio, hay barcos con una demora de 15 días, y el año pasado hubo hasta 35 días de atraso por cada uno.

La señora Andrea Collao, Directora (s) del Servicio Agrícola y Ganadero, señaló que este Servicio es uno más de los intervinientes en la logística de los puertos. Además, consignó que el problema es de gran envergadura y agradeció el apoyo que ha recibido la iniciativa legal, porque dará mayor relevancia a todos los procesos en que el SAG participa, como mesas de trabajo y reuniones con diversos actores públicos y privados.

Asimismo, hizo presente que las soluciones a los problemas relativos a la carga y descarga en los puertos y aeropuertos pasan por infraestructura y tecnología, lo que involucra recursos.

La Honorable Senadora señora Aravena coincidió con el diagnóstico y opinó que la implementación de nuevas tecnologías podría realizarse con mayor rapidez que dotar de mejores instalaciones a los puertos. Sin perjuicio de ello, sostuvo que los puertos deben ser proyectados a largo plazo.

Luego, manifestó que, respecto de los puertos que tienen una utilización exclusivamente minera, podría generarse una articulación público-privada para que, durante determinados periodos se permita una multifuncionalidad para atender a los barcos que transportan alimentos e insumos para producción de alimentos.

El señor José Herrera, Subsecretario de Obras Públicas, informó que se presenta en calidad de Ministro subrogante, puesto que el titular se encuentra en España.

En cuanto a la definición de seguridad alimentaria, indicó que una de sus dimensiones es la del acceso físico, que es donde interviene la Cartera de Obras Públicas. En ese contexto, recordó que la señora Eve Crowley, representante para Chile de la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y Agricultura, señaló anteriormente que una de las dificultades del acceso físico se genera en las fricciones de las cadenas productivas.

Por otra parte, aludió a los dichos de la señora Gabriela Landeros, Subdirectora Técnica del Servicio Nacional de Aduanas, en cuanto a que es absolutamente importante garantizar y establecer regulaciones operativas concretas y coordinadas.

En seguida, explicó que el Ministerio de Obras Públicas podría aportar en este asunto en lo que atañe a los puertos colapsados y en el retraso en los tiempos de tránsito.

Aclaró que la Cartera no construye puertos ni los opera, pero la Dirección de Obras Portuarias participa en el asesoramiento técnico y las autorizaciones de la construcción de los nuevos puertos y la expansión de los existentes, por lo que ofreció incorporar la definición de seguridad alimentaria en los procesos mencionados.

En cuanto al tránsito de la carga por la red vial en tierra, informó que su Cartera podría contribuir en lo relacionado con el pesaje de los camiones de transporte, ya que se realizan entre 9 y 12 millones de estas fiscalizaciones al año, y el 0.9% termina con una infracción. Actualmente, si un camión incumple con la normativa, lo que corresponde es impedir que continúe su traslado, independientemente de la naturaleza de la carga, y re estibarla, lo que ocurre en el mismo lugar en que se fiscaliza. Indicó que la solución sería garantizar que todas las empresas generadoras de carga cumplan con la regulación para que no se detengan en las plazas de pesaje. Ofreció aumentar las fiscalizaciones para que los camiones que transporten alimentos perecibles puedan transitar rápidamente. Una segunda opción es que si un camión, que transporta solo este tipo de carga, incumple con la normativa no se le saque de circulación, pero si vuelve a ocurrir se incrementa la sanción, como desincentivo.

La Honorable Senadora señora Aravena sostuvo que, en el ámbito portuario, al no ser incorporado el concepto de seguridad alimentaria éste no es prioritario en la planificación de puertos futuros. Además, indico que como Chile es un país exportador de cobre, no se ha dado mayor importancia a los alimentos, pero la crisis alimentaria global ha pasado a ser muy relevante.

Luego, solicitó que la Subsecretaría de Obras Públicas participe en la mesa de trabajo que se está conformando respecto del proyecto de ley, a lo que se comprometió el señor José Herrera.

La señora Andrea García, Secretaria Ejecutiva de la Comisión Nacional de Seguridad y Soberanía Alimentaria, valoró el proyecto de ley pues permite priorizar la descarga de alimentos y de insumos para la producción de alimentos ante situaciones excepcionales que pongan en riesgo la seguridad alimentaria.

Asimismo, reflexionó sobre si dicha priorización realmente resolverá los problemas de quienes exportan alimentos.

Para finalizar, propuso mejorar el proyecto de ley en los siguientes aspectos: priorización de la carga en situaciones excepcionales cuando la seguridad alimentaria esté en riesgo desde el punto de vista del acceso o disponibilidad y en términos económicos, como por ejemplo, en los retrasos de la descarga de trigo, que llegó a los 70 días en alguna oportunidad; limitar el alcance a glosas específicas, en función del territorio y desde el punto de vista marítimo, terrestre y aéreo; construir una gobernanza en que se consideren los Ministerios de Agricultura, de Transportes y Telecomunicaciones, de Economía, Fomento y Turismo, de Defensa Nacional, de Salud, de Relaciones Exteriores y de Interior y Seguridad Pública; que existan informes técnicos de las instituciones competentes de las diversas Carteras involucradas para activar el mecanismo de priorización ante situaciones excepcionales, e incluir el modo de fiscalización.

La Honorable Senadora señora Aravena coincidió con las sugerencias aportadas por la invitada. A su vez, le solicitó su participación en la mesa de trabajo que se constituirá.

La señora Gabriela Landeros, Subdirectora Técnica del Servicio Nacional de Aduanas, hizo alusión a ciertos planteamientos vertidos por los otros expositores.

Respecto del *demurrage* y *detention*, señaló que son tarifas que cobran las navieras e hizo hincapié que el rubro está excluido de las competencias del Tribunal de la Libre Competencia. Comentó que, en Estados Unidos, recientemente, se multó a Hapag-Lloyd por tarifas excesivas y abusivas, por afectar a la competitividad del país. Expresó que este punto fue

sugerido en la mesa ejecutiva en materia de productividad que lleva adelante el Ministerio de Economía, Fomento y Turismo.

En cuanto al Servicio Nacional de Aduanas, sostuvo que sería positivo facultarlo para aplicar medidas disciplinarias respecto al operador, porque las navieras no se encuentran reguladas por ninguna autoridad nacional.

Sobre la globalización, comentó que, en enero del año 2010, el Ministerio de Obras Públicas publicó un estudio, denominado “Chile 2020. Obras Públicas para el Desarrollo”, que tenía por objeto mejorar la infraestructura para enfrentar la globalización. A su vez, el Servicio Nacional de Aduana en conjunto con la División de Desarrollo Logístico, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, llevaron adelante un proyecto importante para levantar las brechas de la modernización portuaria hacia el 2030, particularmente, respecto del transporte ferroviario y el comercio exterior. Este último, por la situación crítica de los puertos y ciudades de Valparaíso y San Antonio.

Ahora bien, en lo que atañe a la seguridad, sostuvo que hay horarios en que los camioneros no sacan las cargas de los puertos precisamente por la inseguridad de las rutas.

Luego, señaló que existen grandes carencias respecto del comercio exterior, pues se observa una preocupante falta de coordinación de los intervinientes, que son al menos 15 entidades públicas, porque cada una actúa según directrices propias y que atienden a riesgos distintos, por ejemplo, los riesgos del Servicio Agrícola y Ganadero son diferentes a los del Servicio Nacional de Aduanas.

Además, la regulación de los puertos genera asimetría, pues existen: puertos de la ex EMPORCHI, compuesta por 10 empresas portuarias estatales que tienen una función pública; puertos privados que ejercen funciones públicas, y puertos privados. Todos tienen actores distintos que los habilitan y controlan

Por otra parte, indicó que la ley N° 20.773, más conocida como Ley Corta de Puertos, creó una tarifa sobre las importaciones y exportaciones, ascendente al 0.025% del tonelaje de carga, que va en directo beneficio de ciertas demandas de los trabajadores portuarios y otras mejoras, que logró una gran recaudación. Por ello, señaló que, eventualmente, con una medida similar se podría reunir el dinero para mejorar la infraestructura de los puertos, ya que hay una responsabilidad del sector privado respecto de las funciones que desarrollan los entes públicos, como, por ejemplo, para que el Servicio Nacional de Aduanas pueda acceder a más camiones escáner o métodos no intrusivos de fiscalización, para que el privado gestione rápidamente su carga sin necesidad de abrir los contenedores refrigerados.

Hizo presente que el comercio exterior chileno ha ido avanzando, hay más de 23 acuerdos con más de 60 países, pero tanto el Servicio Agrícola y Ganadero como el Servicio Nacional de Aduanas cuenta con la misma dotación y tecnología desde hace años.

Finalmente, comentó que los problemas planteados los ha venido escuchando desde hace doce años, en diversas instancias, y opinó que lo que hace falta es tener una mirada integral del asunto en términos de lograr un avance en la política comercial.

La Honorable Senadora señora Aravena coincidió en que no existe coordinación ni una política pública integral que agrupe a todos los servicios intervinientes, sin embargo, expresó, se continúa promoviendo el comercio exterior, sin estar a la altura de la infraestructura, tecnología y planificación para abordar los obstáculos hechos presentes.

La Honorable Senadora señora Sepúlveda reflexionó acerca si la coordinación debe hacerse por medio de la ley o se relaciona más bien con un criterio.

A su vez, resaltó la importancia de contar con los equipos de escáner aludidos en pos de la seguridad nacional y la detección del tráfico de estupefacientes y armas, lo que fue planteado al Ministro de Hacienda hace un mes atrás, porque los actuales están obsoletos.

El Honorable Senador señor Castro sostuvo que la cantidad de problemas existentes respecto a las importaciones y exportaciones es abrumadora. Recalcó que lo que se requiere, urgentemente, es la tecnificación de los puertos y aeropuertos. Por lo que preguntó si el presupuesto del Servicio Nacional de Aduanas se hará cargo de las carencias expuestas.

La señora Gabriela Landeros, Subdirectora Técnica del Servicio Nacional de Aduanas, mencionó que en el presupuesto para el año 2023 se hizo hincapié en la seguridad fronteriza por el aumento del crimen organizado. Además, el Subsecretario Monsalve se habría comprometido con mejorar la capacidad tecnológica del Servicio. Aseguró que es distinto fiscalizar productos agrícolas o pesqueros que buscar droga, porque los primeros se deterioran si se corta la cadena de frío, afectando la calidad del producto, con los consecuentes daños económicos irreparables.

El Honorable Senador señor Flores comentó los diversos problemas estructurales que existen en torno a los procesos e instituciones del Estado. Todo este asunto pasa por decisiones políticas en cuanto a la valoración de los diversos ámbitos.

En el mismo sentido, hizo presente que los procesos de fiscalización en el país tienen muchos inconvenientes, porque, aunque se ha legislado, los reglamentos se atrasan.

Adicionalmente, de acuerdo a las exposiciones recibidas, los agricultores han denunciado la falta de priorización de sus productos frente a otras cargas más rentables.

Por otra parte, observó que los Gobiernos no han sido capaces de tener una mirada de largo plazo. Comentó que las estrategias de desarrollo de otros países radican en mejorar la infraestructura y tecnología. Además, se requiere que las instituciones funcionen, principalmente, las fiscalizaciones.

Asimismo, sostuvo que el Ministerio de Agricultura no tiene un presupuesto acorde a sus tareas y el Servicio Agrícola y Ganadero tiene muchas falencias que aquejan a sus funcionarios, lo cual va debilitando al Estado.

Finalmente, consideró apropiado consultar al titular de la Cartera de Agricultura su opinión técnica sobre el Tratado Integral y Progresista de Asociación Transpacífico (Boletín N°12.195-10) respecto de los agricultores chilenos, con lo que concordaron los Honorables Senadores señoras Aravena y Sepúlveda, y señor Flores.

B.-Votación en general y fundamento de voto.

- Puesto en votación el proyecto de ley, en general, fue aprobado por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señoras Carmen Gloria Aravena y Alejandra Sepúlveda, y señores Juan Castro Prieto y Juan Antonio Coloma.

El Honorable Senador señor Coloma, al fundamentar su votación favorable, hizo presente que la seguridad alimentaria conlleva principios cuyos alcances deben ser analizados minuciosamente, puesto que, eventualmente, podría acarrear efectos sobre asuntos de la Organización Mundial del Comercio. Entonces, reflexionó que esta materia conlleva numerosas oportunidades, pero también diversas complicaciones.

Adicionalmente, manifestó que este proyecto de ley podría dar origen a una nueva política de puertos, que consideró esencial para mejorar los estándares chilenos.

El Honorable Senador señor Castro Prieto, fundamentó su voto favorable y expresó que no había visualizado las diferentes aristas y la gran relevancia del proyecto de ley. Hizo hincapié en que, a partir de las presentaciones realizadas por los expositores, se ha tomado conciencia sobre las fallas en la coordinación de varios servicios que interactúan en la

importación y exportación de los productos, por lo que se requiere que los Ministros pertinentes se involucren, puesto que tales fallas ocasionan costos a cada habitante de nuestro país.

La Honorable Senadora señora Aravena, al fundamentar su voto positivo al proyecto de ley, indicó que coincide con lo señalado por Sus Señorías. Adicionalmente, señaló que, aun cuando se trata de una iniciativa que contiene un texto reducido éste tiene grandes implicancias, por lo que, eventualmente, se traducirá en una nueva política relevante en torno al asunto portuario, así como aeroportuario, para lograr mejoras en la logística.

La Honorable Senadora señora Allende agradeció el apoyo unánime al proyecto de ley de su autoría, y destacó la importancia de contar con una mirada integral de la seguridad alimentaria. Asimismo, sostuvo que se requiere abordar la logística de los puertos chilenos.

Con posterioridad, el Honorable Senador señor Iván Flores manifestó su intención de voto favorable al proyecto de ley.

\- - -

TEXTO DEL PROYECTO

En mérito de los acuerdos precedentemente expuestos, la Comisión de Agricultura 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 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.”.

\- - -

ACORDADO

Acordado en sesiones celebradas el día 7 de septiembre de 2022, con asistencia de los Honorables Senadores señoras Carmen Gloria Aravena (Presidenta), Alejandra Sepúlveda, y señores Juan Castro Prieto, Juan Antonio Coloma e Iván Flores; el día 14 de septiembre de 2022, con asistencia de los Honorables Senadores señoras Carmen Gloria Aravena (Presidenta), Alejandra Sepúlveda, y señores Juan Castro Prieto y Juan Antonio Coloma; y el día 28 de septiembre de 2022, con asistencia de los Honorables Senadores señoras Carmen Gloria Aravena (Presidenta), Alejandra Sepúlveda, y señores Juan Castro Prieto, Juan Antonio Coloma e Iván Flores.

Sala de la Comisión, a 7 de octubre de 2022.



XIMENA BELMAR STEGMANN
Abogado Secretario de la Comisión

RESUMEN EJECUTIVO

INFORME DE LA COMISIÓN DE AGRICULTURA, 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 (4x0).

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, Elizalde y Latorre.

VII TRÁMITE CONSTITUCIONAL: primero.

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

IX. TRÁMITE REGLAMENTARIO: primer informe, en general y en particular.

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 7 de octubre de 2022.



XIMENA BELMAR STEGMANN
Abogado Secretario de la Comisión