

Compendio mensual de lecturas recomendadas

Puede enviar sus comentarios y sugerencias al correo electrónico goliger@cedestra.cl

Título: Política Nacional Logística Portuaria. Consolidado de Diagnósticos y Propuestas.

Fuente: Programa de Desarrollo Logístico - Subsecretaría de Transportes. Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Ministerio de Economía, Fomento y Turismo. Primera edición. Santiago, abril de 2023.

<https://www.subtrans.gob.cl/wp-content/uploads/2023/04/Pol%C3%ADtica-Nacional-Log%C3%ADstico-Portuaria-Consolidado-diagn%C3%B3stico-y-propuestas-base-1.pdf>

Resumen: Este documento expone el contexto, tanto nacional como a nivel de la industria en general, del actual desarrollo portuario (y actividades relacionadas), así como los desafíos que enfrentará en los años venideros.

Se destaca, por ejemplo, que el transporte marítimo constituye el “93% del tonelaje del comercio exterior chileno” (Política Nacional Logística Portuaria, p. 6); que Chile cuenta con 72 instalaciones portuarias en operación, 44 de las cuales son privadas de uso privado, representando casi el 50% del tonelaje movilizado del comercio exterior del país (op. cit., pp. 7 y 8); y que se ha perdido el impulso inversor en infraestructura portuaria, que enfrenta una fuerte competencia de proyectos importantes en desarrollo, como el puerto de Chancay (op. cit., pp. 10 y 11).

Esta política aborda temáticas que se podrían sintetizar en las siguientes preguntas: ¿Qué normativas e institucionalidad requerimos para un desarrollo eficiente, competitivo y sostenible? ¿Cómo mejoramos la relación entre la actividad portuaria y su entorno? ¿Cómo organizamos el sistema portuario y planificamos su futuro? ¿Cómo mejoramos las condiciones del trabajo portuario, actual y futuro? (Política Logístico-Portuaria - Eje 1, p. 4).

El documento está estructurado en 4 ejes:

1. Institucionalidad y regulación del sector logístico-portuario.

En este eje se abordan la institucionalidad del sector, la asimetría en la creación y operación de los puertos, así como la ordenación de las cadenas logístico-portuarias (op. cit. p. 10).

2. Facilitación y desarrollo económico.

Se propone fortalecer la estrategia de desarrollo portuario, con condiciones de concesión que aseguren el equilibrio público-privado; mejorar la prestación de servicios de apoyo a las maniobras de naves; impulsar la planificación y coordinación de la cadena logística, extendiendo las competencias de las Autoridades Portuarias a las áreas extraportuarias; fomentar la resiliencia y multimodalidad del transporte de carga; reducir la incidencia de condiciones climáticas adversas en los puertos y; promover la transformación digital del sector (Eje estratégico II: Facilitación del desarrollo económico, p. 8).

3. Planificación Territorial y sostenibilidad integral.

Este tercer eje discurre sobre la planificación armónica entre las cadenas logístico-portuarias y el resto del territorio; la mejora de la relación ciudad-puerto y; mayores estándares ambientales de las actividades logístico-portuarias (Política Logístico-Portuaria - Eje 3, p. 7).

4. Modernización laboral.

En este eje se abordan temáticas vinculadas con las labores de apoyo a las actividades portuarias; jornada y descansos entre turnos de trabajadores portuarios permanentes; regulación del trabajo portuario eventual; mecanismos de diálogo en caso de conflicto; equidad de género; fiscalización de acceso a áreas portuarias y seguridad de labores en dichas áreas; condiciones de seguridad y salud en el trabajo portuario, y desarrollo de carreras en este ámbito, entre otras (Política Nacional Logística Portuaria, pp. 41 a 45).

Recomendación: Para una mejor y más rápida comprensión del texto en comento, puede leer los siguientes documentos:

- a) Política Logístico-Portuaria - Eje 1. (subtrans.gob.cl). <https://www.subtrans.gob.cl/wp-content/uploads/2023/04/PNDLP-Eje-1-vF.pdf>
- b) Política Logístico-Portuaria - Eje 2. (subtrans.gob.cl). <https://www.subtrans.gob.cl/wp-content/uploads/2023/04/PNDLP-Eje-2-vF.pdf>
- c) Política Logístico-Portuaria - Eje 3. (subtrans.gob.cl). <https://www.subtrans.gob.cl/wp-content/uploads/2023/04/PNDLP-Eje-3-vF.pdf>

Tanto el diagnóstico como las propuestas contenidas este texto son objeto de debate, como los es, por ejemplo, el cabotaje marítimo en sede legislativa (Proyecto de ley que modifica la ley de fomento a la marina mercante y la ley de navegación, para fomentar la competencia en el mercado del cabotaje marítimo, Senado.

Boletín

Nº

14532-15.

https://www.senado.cl/appsenado/templates/tramitacion/index.php?boletin_ini=14532-15).

Título¹: **Actualización de la Estrategia de Seguridad Marítima de la UE y su Plan de Acción.**

Fuente: **Comisión Europea.** (3 de octubre de 2023). https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:9e3d4557-bf39-11ed-8912-01aa75ed71a1.0006.02/DOC_1&format=PDF

Resumen: La seguridad marítima es vital para la Unión Europea (UE) y sus Estados miembros. De esta forma inicia la introducción de la actualización de la Estrategia de Seguridad Marítima de la UE y su Plan de Acción, aprobada en octubre del año 2023, que viene a reforzar lo establecido en el año 2014. La actualización se fundamenta, principalmente, en la necesidad de enfrentar nuevos desafíos asociados a cambios en el entorno estratégico, desde la perspectiva y autodefinición de que la UE desempeña un papel cada vez más importante como proveedor de seguridad marítima mundial. Ejemplifica lo anterior con operaciones propias como “ATALANTA” (contra la piratería e ilícitos frente a las costas de Somalia) e “IRINI” (para aplicar el embargo de armas a Libia).

Los desafíos y amenazas a la seguridad marítima que se identifican tienen diversos orígenes y efectos. Por mencionar algunos: el intento de algunos países en redefinir los principios del orden multilateral, violaciones a la soberanía y fronteras nacionales, la crisis climática y la degradación medioambiental, la agresión militar ilegal e injustificada de Rusia a Ucrania, la competencia por recursos naturales, amenazas a la libertad de navegación, ataques a infraestructura crítica marina (como el caso del gasoducto Nord Stream o los cables submarinos), la presencia de vehículos no tripulados no autorizados en el mar del norte, la piratería, el tráfico de migrantes y armas, el terrorismo, la pesca ilegal, entre otros. Amenazas que no solo se presentan en un entorno cercano a la UE, sino que también en zonas alejadas como los golfos de Guinea y Adén, los estrechos de Ormuz y Malaca y el mar de la China Meridional, pero que de igual forma representan interés para la UE.

Luego de definir estas amenazas y desafíos, el documento establece los intereses de la UE en materia de seguridad marítima, entre los cuales destacan: preservar la paz y mantener libres y abiertas las rutas de transporte, proteger los recursos naturales y el medio marino, la protección de las infraestructuras marítimas críticas, reforzar la protección de los puertos, proteger las fronteras exteriores de la UE, entre otros. Finalmente, con el propósito de proteger estos intereses, el documento define seis objetivos estratégicos que coadyuvan tal cometido:

1. Potenciar las actividades en el mar.
2. Cooperar con los socios.
3. Liderar en materia de conciencia situacional marítima.

¹ Comentario efectuado por el Teniente 1° Sebastián Gutiérrez, Magíster en Relaciones Internacionales de la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso. Operador de Sistemas que se desempeña actualmente en la Fragata Almirante Lynch.

4. Gestionar los riesgos y amenazas.
5. Mejorar las capacidades.
6. Educar y formar.

Estos objetivos estratégicos se guiarán por los principios ya establecidos por el documento original del año 2014 y serán implementados en la práctica a través de un Plan de Acción.

Recomendación: Este documento plantea una actualización a la Estrategia de Seguridad Marítima de la UE y su respectivo Plan de Acción, acorde a un proceso de revisión del panorama estratégico y los cambios al entorno que afectan de alguna forma lo analizado en su versión original de hace casi una década. De lo anterior se desprenden dos aspectos claves: el primero, la capacidad de definir los intereses nacionales (colectivos en este caso), diagnosticar el entorno y las amenazas a estos intereses y, por último, establecer una estrategia que permita conectar estas dimensiones de manera tal de lograr mantener una condición de seguridad acorde a los objetivos de la UE. En segunda instancia, relacionado con lo anterior, la UE muestra un fuerte sentido realista y pragmático, que identifica la necesidad de efectuar un proceso de revisión a la estrategia en base a los cambios del entorno y al ordenamiento del sistema internacional, que le permitirá reorientar los esfuerzos y mantener la condición de seguridad buscada por los Estados miembros.

Para una mayor profundidad en cuanto a los aspectos identificados como amenazas y su entorno, la definición y alcances de los objetivos estratégicos y del Plan de Acción a ejecutar, se recomienda revisar el documento de referencia que contiene todos estos aspectos y sus respectivos fundamentos y definiciones.

