

Oficio N° 21693/2024 CDL

Santiago, 23/07/2024

ANT.: Sin antecedentes.

MAT.: Informa respecto Expediente
Rol D-290-2023.

**DE : ANTONIO DOURTHÉ CASTRILLÓN
COORDINADOR GENERAL PROGRAMA DE DESARROLLO LOGÍSTICO**

**A : MARÍA PAZ CÓRDOVA VICTORERO
FISCAL INSTRUCTORA DIVISIÓN SANCIÓN Y CUMPLIMIENTO
SUPERINTENDENCIA DEL MEDIO AMBIENTE**

El Programa de Desarrollo Logístico dependiente de la Subsecretaría de Transportes del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, ha tomado conocimiento que mediante expediente rol D-290-2023, actualmente se cursa un procedimiento sancionatorio en contra de la Empresa Portuaria Valparaíso, sustentado en denuncias que señalan la existencia de ruidos molestos producto de las actividades de transferencia de carga contenedorizada hacia/desde el ferrocarril en el interior del recinto portuario. Considerando especialmente la aplicación de los principios de coordinación y eficacia indicados en la Ley de Bases Generales de Administración del Estado, me dirijo a Ud. con la finalidad de plantear argumentos técnicos que a juicio de este Programa deben ser considerados en el proceso. Lo anterior, dada la relación directa del procedimiento en curso y su relación con otros eslabones de la cadena logístico-portuaria.

1. Es de la esencia de la actividad portuaria la ejecución de sus actividades durante las 24 horas del día, en horarios diurnos y nocturnos. Tal estructura de prestación de servicios es clave, especialmente en instalaciones de servicio público como son los puertos amparados por la Ley N° 19.542. Ello explica que dicho marco legal, en su art. 3°, establezca como obligación que «*Los puertos y terminales que administren las empresas [...] prestarán servicios en forma **continua y permanente***» (énfasis añadido). Tal obligación es trasladada, a su vez, a los contratos de concesión que las Empresas Portuarias celebran con los concesionarios de frentes de atraque, siendo uno de los aspectos esenciales del pacto entre ambas partes.
2. La cadena logística asociada a los puertos es compleja y está integrada por una gran variedad de actores, tanto públicos como privados, que intervienen en las diferentes operaciones, tanto físicas como documentales, sobre la carga. De forma particular, las operaciones que se realizan al interior de los recintos portuarios requieren una amplia coordinación y eficiencia, dado que dependen de unas infraestructuras con capacidad limitada por sus condiciones físicas. De esta forma, la recepción y despacho de la carga, tanto en camión como en ferrocarril, deben llevarse a cabo en condiciones tanto seguras como eficientes, de manera de evitar el riesgo de congestión de las instalaciones y los impactos consiguientes hacia los usuarios, en términos de mayores costos y tiempos de servicio.
3. Las operaciones objeto del procedimiento en curso se realizan al interior del recinto portuario administrado por Empresa Portuaria Valparaíso. En virtud de la ley N° 19.542, estos recintos disponen de una protección específica para amparar el desarrollo de estas actividades, toda vez que se definen, según lo señalado en el artículo 53, como «*una área litoral delimitada por condiciones físicas o artificiales*

que permite la instalación de una infraestructura destinada a la entrada, salida, atraque y permanencia de naves, **y a la realización de operaciones de movilización y almacenamiento de carga**, a la prestación de servicios a las naves, cargas, pasajeros o tripulantes, actividades pesqueras, de transporte marítimo, deportes náuticos, turismo, remolque y construcción o reparación de naves» (énfasis añadido). De esta forma, las operaciones de movilización objeto del procedimiento quedan amparadas por este régimen normativo, siendo parte integral de la actividad portuaria y su relación con el resto de la cadena logística.

4. Adicionalmente, cabe señalar que las actividades portuarias realizadas en el sector son coherentes con los usos previstos tanto el Plan Regulador Metropolitano de Valparaíso (PREMVAL) como en el Plan Regulador Comunal de Valparaíso, quedando amparado en ambos instrumentos no sólo la actividad portuaria sino también la transferencia de carga hacia/desde el ferrocarril. En consecuencia, la Empresa Portuaria Valparaíso está realizando una actividad que la propia ley le impone, en un recinto establecido para ello y habilitado para tales actividades por los instrumentos de planificación territorial, mismas actividades que debe desarrollar de forma permanente y continua por expresa disposición legal.
5. Por otra parte, sin perjuicio de las competencias que son propias de la autoridad que Ud. representa, cabe hacer presente que la definición del recinto portuario de Valparaíso como infraestructura de transporte, de acuerdo con lo establecido en la Ordenanza General de Urbanismo y Construcción, supone que, en los hechos, no es aplicable lo previsto en el Decreto Supremo N° 38, de 2011, sobre normas de emisión de ruidos. Así, el artículo 5° de dicho reglamento establece que la norma no es aplicable sobre «a) La circulación a través de las redes de infraestructura de transporte, como, por ejemplo, el tránsito vehicular, ferroviario y marítimo».

En el procedimiento en comento, los ruidos indicados son generados justamente por la circulación a través de la red de infraestructura de transporte de los vehículos que movilizan la carga contenedorizada, entre el buque y el ferrocarril, siendo, por tanto, aplicable la exclusión de la norma tanto por tratarse de infraestructura portuaria como ferroviaria. Asimismo, los ruidos objeto de las denuncias en el origen del procedimiento serían debidas a los sistemas de alarmas para la seguridad de las operaciones asociadas. En este sentido, el propio artículo 5°, en su literal e), excluye de la aplicación también a los «Sistemas de alarma y de emergencia», los que son de obligada aplicación en virtud del Decreto Supremo N° 594, de 1999, del Ministerio de Salud, que establece que «vehículos de carga y maquinaria móvil, deberán contar con alarma de retroceso de tipo sonoro».

6. En términos generales, el sistema logístico-portuario es esencial para la competitividad del comercio exterior de Chile y el abastecimiento de su población. De manera sostenida, cada año los puertos del país movilizan más del 90% de las mercancías que son exportadas o importadas en el país, prestando un servicio clave para el desarrollo económico del país. En particular, el puerto de Valparaíso se sitúa entre los principales complejos logístico-portuarios del país, registrando una transferencia durante el año 2023 de 8.236.570 [Ton]. De movilizarse únicamente por camión, este movimiento equivale a 274.552 camiones de 30 [Ton] cada uno; esto es, un promedio de 762 camiones/día.
7. Así, la sola magnitud del movimiento de carga portuaria exige no sólo una operación continua, sino también una diversificación modal, que permita reducir el impacto

vial y medioambiental, al tiempo que otorgue una mayor resiliencia a las redes de transporte. En este sentido, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones ha venido impulsando como política general alcanzar una meta de participación promedio del ferrocarril en el transporte de carga, a nivel nacional, del 30%. Ello exige hacer uso de la infraestructura existente en tiempos y formas compatibles con otros transportes esenciales para la actividad urbana, como es el de pasajeros, que por disposición legal tienen preferencia para su circulación.

8. En definitiva, por las razones sucintamente expuestas, la interpretación legal y fáctica que subyace a los cargos formulados a Empresa Portuaria Valparaíso derivan en una afectación grave del funcionamiento del transporte ferroviario de carga y del conjunto del sistema logístico-portuario en Chile, no sólo por imponerse restricciones graves al segundo mayor complejo portuario nacional, sino porque se sentaría jurisprudencia que podría afectar al objeto de las infraestructuras de transporte que son los recintos portuarios establecido por la propia Ley.

Sin otro particular, saluda atentamente a usted,



ANTONIO ALBERTO DOURTHE
CASTRILLÓN
COORDINADOR(A) DESARROLLO
LOGISTICO
COORDINACION DE DESARROLLO
LOGISTICO

DMM / HVA / icl

Oficio N° 21693/2024 CDL

Distribución:

COORDINACION DE DESARROLLO LOGISTICO

SUBTRANS – OFICINA DE PARTES

MARÍA PAZ CÓRDOVA VICTORERO FISCAL INSTRUCTORA DIVISIÓN SANCIÓN Y CUMPLIMIENTO SUPERINTENDENCIA DEL



Para verificar la validez de este documento debe escanear el código QR y descargar una copia del documento desde el Sistema de Gestión Documental.

1150976

E121726/2024