

Santiago, 01 de Febrero de 2022

**DE: CONVENCIONAL CONSTITUYENTE TANIA MADRIAGA.****A: MESA DIRECTIVA CONVENCION CONSTITUYENTE.**

De acuerdo al del Reglamento General de la Convención Constitucional y según lo dispuesto en los artículos 81, 82, 83 y 84, las y los convencionales constituyentes firmantes, presentamos la siguientes iniciativas de norma constituyentes llamada **“De los puertos, la actividad marítimo portuarios y el borde costero”**, para ser enviadas a la Comisión Temática número 1 sobre **Sistema Medio Ambiente, Derechos de la Naturaleza, Bienes Naturales Comunes y Modelo Económico.**

Nombre	Run	Firma
Tania Madriaga Flores	12.090.826-k	
Ivanna Olivares	17.486.167-6	
Alejandra Pérez	13.251.766-5	
Manuel Woldarsky	15.781.322-6	
Lisette Vergara	18.213.926-2	
Giovanna Grandon	12.888.957-7	

Nombre	Run	Firma
Isabel Godoy	11.204.087-0	
Eric Chinga	11.617.206-2	
Elsa Labraña	12.018.818-6	
Margarita Vargas	9.759.494-5	
Victorino Antilef	10.635.125-2	
Wilfredo Bacian	12.161.528-2	
Maria Rivera	8.515.540-7	

## Propuesta de Norma Constitucional

### “De los puertos, la actividad marítimo portuarios y el borde costero”

De acuerdo al del Reglamento General de la Convención Constitucional y según lo dispuesto en los artículos 81, 82, 83 y 84, las y los convencionales constituyentes firmantes, presentamos la siguientes iniciativas constituyente llamada **“De los puertos, la actividad marítimo portuarios y el borde costero”** para ser enviadas a la Comisión 5, sobre **Medio Ambiente, Derechos de la Naturaleza, Bienes Naturales Comunes y Modelo Económico.**

La presente propuesta de norma constituyente ha sido construida con la participación de la alcaldesa de la comuna de San Antonio, Doña Constanza Lizana y por el Alcalde de Valparaíso, Don Jorge Sharp. Quienes recogen la inquietud popular de ambas ciudades puertos para ponerlas a disposición del debate constituyente.

#### I. Fundamentos:

1. En CHILE no existe Ley de Puertos, sino una serie de instrumentos jurídicos inorgánicos que tratan en forma parcelada la materia. Se erige como la principal fuente normativa la ley N° 19.542 que constituyó 10 empresas estatales, continuadoras de Emporchi, más una serie de leyes y reglamentos. El más relevante, en segundo orden, es el D.F.L. 340 de 1960, que establece las concesiones marítimas. Además, es necesario atender el Decreto N°87, del Ministerio de Telecomunicaciones que aprueba la creación de los Consejos de Coordinación Ciudad-Puerto.

2. Menos aún existe una norma constitucional que reconozca el dominio Estatal de los puertos, aun cuando por aplicación de las normas de dominio público, al situarse en el mar territorial y franja adyacente, es un bien público.

3. Poco o nada inciden las comunas en que se ubican los puertos en Chile, respecto de su administración, recursos, reinversión y otros aspectos relevantes. De esta forma, gran parte de los recursos que genere la actividad portuaria no quedan en las ciudades y gobiernos locales respectivos, sino que van directo al erario nacional. También los instrumentos de regulación de las ciudades no tienen ninguna injerencia en los planes de expansión y desarrollo portuario de las empresas públicas y privadas.

4. Los puertos y la actividad marítimo-portuaria generan efectos negativos en los ecosistemas y territorios donde se desarrollan, contribuyendo a generar las llamadas "zonas de sacrificio".

5. En el derecho comparado, es posible identificar como determinadas Constituciones recogen a los puertos en su articulado. Así, la Constitución de Ecuador establece en su artículo 314 inciso primero, que: "El Estado será responsable de la provisión de los servicios públicos de agua potable y de riego, saneamiento, energía eléctrica, telecomunicaciones, vialidad, infraestructuras portuarias y aeroportuarias, y los demás que determine la ley". Por su parte, el artículo 315 del mismo cuerpo normativo, dispone que: "El Estado constituirá empresas públicas para la gestión de sectores estratégicos, la prestación de servicios públicos, el aprovechamiento sustentable de recursos naturales o de bienes públicos y el desarrollo de otras actividades económicas".

En el ordenamiento jurídico de Argentina, se sigue un modelo de delegación de la administración de los puertos a las provincias donde se ubican. Se administran por un ente no estatal, quien delega esta facultad en un directorio con participación del Municipio, Trabajadores y otros actores relevantes, como sucede con el puerto de Buenos Aires.

6. Dado lo anterior, debe incorporarse a la nueva Constitución una norma que reconozca al Sector Portuario como un sector estratégico de la economía, del desarrollo del país y el bienestar de las comunidades. Además, que su propiedad le pertenezca al Estado de manera inalienable, con incorporación de trabajadores y trabajadoras portuarios, y los gobiernos locales en su administración.

7. Por mandato constitucional se debe ordenar al legislador dictar una Ley Marco de Puertos, en razón de lo específica e importancia de la materia. De esta forma, la nueva Constitución deberá señalar los objetivos de dicha ley, y además establecer que su administración recaiga en el Gobierno Local donde se ubiquen, beneficiando de manera directa y cierta al territorio en que se encuentren emplazado, cuestión que es independiente de los beneficios indirectos que la actividad portuaria trae aparejado a la economía local.

8. Al respecto debería integrarse la nueva regulación de los Puertos con el sistema tributario nacional, de modo tal que se garantice vía ley de la República, que los impuestos o tasas que se impongan a las actividades portuarias sean administrados por los gobiernos locales o comunales.

9. Asimismo, resulta de vital importancia incorporar en la participación de la administración portuaria a los trabajadores, tanto por el alto nivel de organización que han alcanzado en la realidad nacional, como por el riesgo implícito de estas actividades, las cuales detentan una de las mayores tasas de accidentabilidad con resultado de muerte en nuestro país. Cabe señalar que la paz social entre trabajadores y grupos económicos que explotan la actividad portuaria garantiza la estabilidad de la economía nacional, toda vez que Chile es un país eminentemente exportador de materias primas e importador de bienes de consumo.

## **II. Propuesta de Articulado.**

**Artículo 1.** Los puertos del territorio nacional y la actividad marítimo-portuaria, constituyen un sector estratégico para la economía y desarrollo del país.

El Estado es el dueño absoluto, perpetuo e inalienable de toda la infraestructura portuaria.

**Artículo 2.** La actividad e infraestructura marítimo portuaria es fundamental para el abastecimiento y reproducción de la vida de pueblos y comunidades, por tanto, es una actividad de relevancia estratégica para su bienestar. El diseño, planificación, construcción, administración, operación y mecanismos de vinculación con el territorio y las comunidades de la infraestructura y actividad marítimo portuaria, son un asunto de interés público.

**Artículo 3.** La Ley establecerá un marco regulatorio general de Puertos, de Infraestructura y Actividad Portuaria y de Concesiones, que deberá prescribir y considerar y respetar, al menos, las siguientes normas y principios jurídicos:

1. La actividad portuaria deberá desarrollarse de forma sostenible ambientalmente, procurando reducir al máximo los impactos negativos en materia de contaminación a los ecosistemas y la naturaleza. La Ley y un Reglamento, regulará esta materia.

2. La actividad portuaria y los puertos están al servicio de la sociedad y destinada al desarrollo económico, por tanto, su desarrollo debe estar determinado por planes estratégicos de largo alcance, que integren los distintos puertos, de forma de fortalecer la economía nacional, protegiéndola de los procesos de concentración económica que tengan lugar en el mercado mundial.

3. La actividad marítimo-portuaria y los puertos, junto a las ciudades que los albergan, constituyen un complejo llamado Ciudad-Puerto, y por ello deben atender a los distintos problemas del desarrollo urbano sostenible en los distintos procesos de desarrollo y expansión portuaria, no sometiendo a las ciudades a los impactos negativos que resultan de los diferentes requerimientos portuarios.

4. La actividad portuaria y los puertos deberán siempre generar un beneficio o aporte económico a las ciudades donde se ubican.

5. La actividad portuaria deberá garantizar para los trabajadores y trabajadoras portuarios, condiciones laborales dignas y salarios proporcionales, al movimiento económico que genera el sector.

6. En la actividad marítimo-portuaria y los puertos, deberá asegurarse la participación con derecho a voz y voto en lo que respecta a su gobierno, administración y desarrollo, a los trabajadores y trabajadoras portuarios y a la comunidad de los territorios donde se ubican por intermedio de sus gobiernos locales.

**Artículo 4.** La actividad marítimo-portuaria y los puertos deberán generar un beneficio o aporte económico a los territorios o ciudades donde se ubican, debiendo la ley determinar la forma en que se llevará a cabo.

Cualquier sea el mecanismo, los recursos que genere la actividad marítimo portuaria, siempre serán reinvertidos en el porcentaje y la forma que determine la ley, a través de los Gobiernos Locales y Gobiernos Regionales.

**Artículo 5.** Los puertos deberán contemplar una forma de gobierno y administración que garantice la participación vinculante con derecho a voz y voto, de trabajadores y trabajadoras portuarias y de los Gobiernos Locales de la ciudad respectiva.

Todos los procesos de modificación de la infraestructura portuaria o su cadena logística que generen un alto, grave e irreversible impacto en el territorio o las ciudades en que se desarrolle deberán ser sometidos a consulta popular la cual tendrá carácter vinculante, de la forma que señale la ley respectiva.

**Artículo 6.** El Estado podrá ejecutar la actividad marítimo-portuaria por sí a través de las empresas públicas que se creen para tal efecto, o bien concesionar la administración y ejecución de la misma. Las Concesiones deberán siempre

contener en sus bases de licitación e instrumentos constitutivos, un respeto irrestricto a las normas y principios contenidos en este título.

**Artículo 7.** EL Estado tendrá el deber de fijar un Plan Nacional de desarrollo de la actividad marítimo-portuaria vinculada a la transferencia de carga, el cual se organizará en torno a los principios de eficiencia en el uso del borde costero; sostenibilidad ambiental, poniendo especial énfasis en el cuidado de la naturaleza y bienes comunes naturales, abordando de esta forma los efectos del cambio climático; la participación pública de los recursos que genere la actividad; la vinculación con territorios y comunidades donde se emplacen, siendo la actividad marítimo portuaria factor de mejoramiento de las condiciones de vida de quienes habitan dichos territorios; la carrera profesional portuaria, reconociéndose como Trabajo de Importancia Estratégica y de Alto Riesgo; y la colaboración entre recintos portuarios que integran la Red Nacional Portuaria y Logística para asegurar el oportuno abastecimiento de las comunidades.