

Industria eléctrica:
¿Cambios regulatorios para
enfrentar coyunturas?

Señor Director:
Carlos Finat, ex presidente de ACERA, sugiere en carta a este diario que al proyectar riesgos, aquellas empresas de generación hoy en dificultades habrían descansado más en los propósitos que inspiraron un proyecto de ley aprobado en 2016, que en las realidades de la industria y los preceptos legales o contractuales que la regulan. Hoy, en hora buena, se cuentan en más de 150 las empresas generadoras que compiten en el sector, y lo hacen con diversas estrategias y niveles de riesgo. Frente a riesgos de larga data como son los relacionados al rezago de los sistemas de transmisión respecto de la capacidad de generación; al descalce temporal y espacial entre la generación renovable de fuente variable y el consumo de los clientes; a la volatilidad de un mercado spot determinado por una hidrología seca proyectada hace décadas y precios de los combustibles siempre cambiantes; a los costos sistémicos crecientes asociados a la mayor complejidad de la red eléctrica, entre otros, hubo generadores que tomaron más o menos riesgos, ambas estrategias legítimas. Algunos se expusieron sin cobertura al mercado spot al asumir compromisos comerciales 24/7 en la zona centro sur del país, en base a capacidad de generación variable en la zona norte; otros, optaron por una mayor calce temporal y geográfico entre sus contratos y capacidad de generación, y por compartir los costos sistémicos. ¿Cuál de los riesgos mencionados no estaba en ningún escenario posible? ¿Qué precepto legal o de las bases de licitación de las empresas distribuidoras establecía que tales riesgos no serían asumidos por la empresa generadora y, en vez, serían transferidos a los consumidores

de energía?
Son preguntas que deben guiar el debate sobre si corresponde transferir ingresos tarifarios que según la ley vigente les corresponden a los consumidores, a algunos generadores deficitarios como propone Finat.

BERNARDO LARRAÍN
VICEPRESIDENTE DEL DIRECTORIO DE COLBÚN

Telecomunicaciones: reducir
plazos para reducir brechas

Señor Director:
Chile tiene una posición aventajada en telecomunicaciones, en parte por la acelerada implementación del 5G, que alcanzó 2,4 millones de conexiones en marzo. Pero, para el óptimo funcionamiento de esta tecnología, se debe densificar la red, duplicando la infraestructura digital. Nos preocupan los resultados del estudio de la Comisión Nacional de Evaluación y Productividad, respecto de que el proceso de instalación de este tipo de infraestructura demora, en promedio, más de un año. Como gremio, creemos que una eventual modificación de la norma de emisiones radioeléctricas puede afectar la cobertura actual y, en consecuencia, la calidad del servicio. A esto se suma la moción parlamentaria que busca modificar la Ley General de Urbanismo y Construcciones, igualando los requisitos para la instalación de torres de soporte de antenas y sistemas radiantes de transmisión de telecomunicaciones, para zonas urbanas y rurales. La “Ley de antenas” se elaboró en un contexto, pero hoy se debe avanzar en la simplificación administrativa de la tramitación de los permisos, de cara al futuro de las telecomunicaciones y los desafíos que nos impone nuestra posición de liderazgo como país. Así, no se afectarán las

inversiones, la productividad, ni las políticas públicas que han estado enfocadas en reducir la brecha digital a cero y categorizar internet como un servicio público.

DANIELA CASTILLO AGUIRRE
VICEPRESIDENTA CÁMARA CHILENA DE INFRAESTRUCTURA DIGITAL

Subsidiariedad en boga

Señor Director:
Los cuestionamientos al principio de subsidiariedad desaparecen cuando este se practica con fondos públicos y sin boletas de garantía.

IGNACIO GARAY P.
ABOGADO

Segundo Tribunal Ambiental:
¿tercera instancia de evaluación
o control de legalidad?

Señor Director:
El 18 de julio el Segundo Tribunal Ambiental (2TA) emitió sentencia en el caso de las invalidaciones solicitadas por vecinos y el Municipio de Peñalolén en contra del proyecto Inmobiliario Hijueltas Quilín, siendo determinante la ponderación que hace la judicatura del impacto vial. En su análisis, el Tribunal cuestiona la evaluación de impacto vial efectuada por el SEA y el Estudio de Impacto al Sistema de Transporte Urbano (EISTU) aprobado por la Seremi de Transportes. En este sentido, la sentencia estima que se generan incertezas en cómo se evaluó el impacto vial y la determinación del peor escenario del proyecto, concluyendo que la inexistencia de efectos sobre sistemas de vida y costumbres descansarían en hechos no debidamente justificados, acogiendo las reclamaciones de ilegalidad. Lo anterior nos demuestra que el

Tribunal excede el ámbito de su competencia y no fundamenta adecuadamente en vicios de legalidad su decisión. Lo anterior nos lleva a reflexionar en cuanto al rol de los Tribunales Ambientales, sobre cómo funciona la institucionalidad ambiental y las señales que estamos dando con relación al análisis que se realiza en el ámbito administrativo versus el jurisdiccional.

AMELIA SAGREDO
ABOGADA COORDINADORA DE PROYECTOS EN EELAW, EX JEFA DEL DEPARTAMENTO DE RECURSOS DE RECLAMACIONES DEL SEA

Equilibrio laboral y familiar

Señor Director:
Equilibrar la vida laboral con la familiar siempre ha sido un desafío tanto para los trabajadores como para las mismas organizaciones, sobre todo para quienes son padres y madres hoy en día. En este contexto, la nueva “Propuesta integral de políticas para la conciliación de la vida laboral, personal y familiar”, realizada por el Gobierno, sin duda es un avance en la materia, y más aún cuando busca fomentar la corresponsabilidad social, la parentalidad positiva, y la protección a la maternidad y la paternidad. Son cada vez más las opciones que tienen las empresas para dar flexibilidad en el trabajo, pues teletrabajar no significa exclusivamente trabajar desde la casa, sino también, en un espacio más cercano. Hoy el llamado es a otorgar estos beneficios a los colaboradores, y a que como organizaciones nos sumemos a estas tendencias por voluntad propia. Estos actos van ligados directamente a la retención de talento y al aumento en la productividad, por lo que es ganancia para todos.

VÍCTOR PARRA
COUNTRY MANAGER WEWORK CHILE

TRIBUNA LIBRE

Desafíos en la industria portuaria

Los cambios en una industria (y en cualquier organización humana) debe considerar dos factores: el primero es –como decía el profesor Maturana– definir qué queremos conservar; y el segundo, que los cambios sean consentidos (no necesariamente consensuados) por los actores participantes. Estos criterios aportan un buen balance entre estabilidad y cambio, apuntando a la sostenibilidad. La política portuaria vigente radica en la ley 19.542 de 1997 y el DFL 340 de 1960 (concesiones marítimas), definiendo que las inversiones de ampliación de capacidad en puertos estatales deben ser desarrolladas mediante concesiones a privados, y que las iniciativas privadas de puertos de uso público y privado deben hacerse al amparo de una concesión marítima otorgada por el Estado. Desde la vigencia de esta política hace 25 años, el sistema portuario ha movilizado 2.253 millones de toneladas de carga (118,2 millones en 2022), por un valor de 2.129 billones de dólares nominales (166.000 millones en 2022), ha recibido inversiones por aproximadamente 4.800 millones de dólares nominales en



DANIEL FERNÁNDEZ K.
PRESIDENTE CÁMARA MARÍTIMA Y PORTUARIA DE CHILE

“Entre 2025 y 2035 la mayor parte de los puertos alcanzarán tasas de ocupación estimadas eficientes para gatillar nuevas inversiones. Por eso los planes maestros portuarios y los calendarios de inversiones para nuevas concesiones deben ser actualizados ya mismo por la autoridad y ser ejecutados con rapidez”.

el período, y la eficiencia en la transferencia de carga ha aumentado entre 150% y 230%, dependiendo del terminal. Hoy existen 12 concesionarios de puertos estatales (11 nacionales y 1 extranjero) cuyas concesiones vencen mayoritariamente entre 2026 y 2034 (sólo una vence en 2042), siendo que seis de ellas ya fueron renovadas entre 2007 y 2020. El sistema portuario está integrado por 14 puertos privados de uso público, 49 de uso privado y 32 terminales marítimos para graneles líquidos (petróleo y gas) –sin incluir otras instalaciones menores– que generaron 1.970.000 hombres–turno para cerca de 11.500 trabajadores portuarios en el año 2022. Respecto de las necesidades de inversión en aumento de capacidad portuaria para atender el crecimiento de los volúmenes de carga, entre 2025 y 2035 la mayor parte de los puertos y terminales de contenedores y carga general alcanzarán tasas de ocupación superiores a 65%, cifra de consenso técnico eficiente a nivel internacional para gatillar nuevas inversiones. Por ello, los planes maestros portuarios y los calendarios de inversiones para nuevas concesiones deben ser actualizados ya mismo por la

autoridad y ser ejecutados con rapidez. La función de los puertos es articular la transferencia de carga entre mar y tierra. Desde el lado marítimo el desafío es mejorar los estándares de disponibilidad de terminales ante condiciones climáticas y de mar adversas, mejorando la capacidad de maniobras e incorporando tecnología. Del lado terrestre la conectividad es fundamental: una de las deficiencias del sistema es el transporte ferroviario, que moviliza tan sólo el 5% de la carga general nivel nacional (desde La Calera al Sur). Hay consenso mundial de que no se puede mejorar la eficiencia portuaria con un sistema ferroviario degradado. También es necesaria una mejor coordinación con los servicios públicos involucrados en el control de acceso de las cargas desde un punto de vista sanitario, de contrabando y narcotráfico. Si bien la industria portuaria tiene importantes desafíos en un mundo que cambia constantemente, conservar las bondades del sistema y buscar el consentimiento de los actores sobre qué cambiar son las claves para lograr un marco sostenible para el desarrollo del sector.