



Memoria del proyecto para optar al Título de
Ingeniero Civil Oceánico

**ESTUDIO DEL IMPACTO ECONÓMICO SOCIAL DE LA
ACTIVIDAD MARÍTIMA PORTUARIA, EN LA CIUDAD
PUERTO DE QUINTERO, CHILE.**

PROFESOR GUÍA:

SERGIO E. BIDART LOYOLA

IGNACIO A. LAZO PINO

Enero 2016

ESTUDIO DEL IMPACTO ECONÓMICO SOCIAL DE LA ACTIVIDAD
MARÍTIMA PORTUARIA, EN LA CIUDAD PUERTO DE QUINTERO,
CHILE.

IGNACIO ANDRÉS LAZO PINO

COMISIÓN REVISORA

Nota

Firma

NOMBRE REVISOR 1
Sergio Bidart Loyola

6.0



NOMBRE REVISOR 2
Felipe Caselli Benavente

5,4

Felipe Caselli Benavente

NOMBRE REVISOR 3
Mario Beale Esquivel

5.4





DECLARACIÓN

Este trabajo, o alguna de sus partes, no han sido presentados anteriormente en la Universidad de Valparaíso, institución universitaria chilena o extranjera u organismo de carácter estatal, para evaluación, comercialización u otros propósitos. Salvo las referencias citadas en el texto, confirmo que el contenido intelectual de este Proyecto de Título es resultado exclusivamente de mis esfuerzos personales.

La Universidad de Valparaíso reconoce expresamente la propiedad intelectual del autor sobre esta Tesis. Sin embargo, en caso de ser sometida a evaluación para los propósitos de obtención del Grado, el autor renuncia a los derechos legales sobre la misma y los cede a la Universidad de Valparaíso, la que estará facultada para utilizarla con fines exclusivamente académicos.

Dedicado

Dedicado al amor eterno de mi vida, mi amada hija, Martina Ignacia Lazo Inostroza. Te amo hasta el infinito y más allá....

A la mujer que me dio la vida y que siempre, a pesar de todo, está conmigo, en las malas y en las buenas. Te amo, Mamita hermosa. María Isabel Pino Parra.

Al hombre que me dio la vida, gracias por darme los valores necesarios para ser un hombre de bien. Te amo Papá. Miguel Ángel Lazo Osorio.

A mis hermanos, Javier Ignacio Lazo Pino por siempre cuidarme desde el cielo y a mi amado hermano, Miguel Ángel Lazo Pino.

A mi sobrino amado, Benjamín Andrés Lazo Tapia.

En especial, se lo dedicó a mi familia y a Dios, por siempre darme la fuerza y la luz para salir adelante.

“A veces sentimos que lo que hacemos
es tan solo una gota en el mar,
pero, el mar sería mucho menos
si le faltara una gota”

Madre Teresa de Calcuta

AGRADECIMIENTOS

En primera instancia, quiero agradecer a mis padres, por cobijarme y darme ese amor incondicional.

Quiero expresar mis agradecimientos personales, a todos mis tíos, en especial a dos de ellos, por siempre guiarme y darme el apoyo para lograr finalizar la presente Memoria de Título. Gracias Mauricio Lazo Osorio y Rodrigo Lazo Osorio.

Quiero agradecer a Dios, por mandar, a ese buen hombre, de noble corazón y que desinteresadamente, fue el guía de mis dudas y temores. Muchas gracias Don Juan Mira Z.

Gracias a la hermosa mujer, que me enseñó a luchar por mis sueños y que incondicionalmente siempre me ayudo. Gracias Katherine Fernández Chandia.

Agradecer a mi profesor guía, por darme las herramientas necesarias para lograr el término de mi carrera. Gracias Sergio Bidart Loyola.

A mis compañeros de carrera universitaria, en especial, a mi amigo y compañero Matías Quezada Fernández. Gracias por tu paciencia y disposición.

Agradecer al Sr. Mauricio Carrasco Pardo, por brindarme la estabilidad laboral, que me permitió terminar mis estudios.

Gracias a mis primos, en especial a mi querida prima, por siempre tenderme una mano. Gracias Sandra Bustamante Rueda.

Agradecer a los docentes encargados de la revisión de la presente Memoria, por siempre gentilmente aclarar mis dudas.

Y en general, agradecer a todos mis amigos y personas, que de alguna u otra forma son y serán parte de este hermoso proceso.

Gracias Totales...

CONTENIDOS

1	INTRODUCCIÓN	1
2	MARCO REFERENCIAL	3
2.1	ANTECEDENTES DE LA CIUDAD PUERTO DE QUINTERO	3
2.1.1	HISTORIA.....	3
2.2	ANTECEDENTES DE LA COMUNA DE QUINTERO	6
2.2.1	UBICACIÓN GEOGRÁFICA DE LA BAHÍA DE QUINTERO.....	7
2.2.2	INFORMACIÓN GEO-REFERENCIAR, POBLACIONAL E INDUSTRIAL.....	7
2.3	LA ACTIVIDAD MARÍTIMA PORTUARIA EN QUINTERO	10
2.3.1	ANTECEDENTES DE TRANSPORTE.....	10
2.3.2	MOVIMIENTOS DE CARGA EN LA BAHÍA DE QUINTERO.....	10
2.3.2.1	Importaciones.....	10
2.3.2.2	Cabotaje.....	11
2.3.2.3	Exportaciones.....	11
2.4	PROCESO DE MODERNIZACIÓN SECTOR PORTUARIO NACIONAL	12
2.5	QUINTERO, CIUDAD PUERTO DE CARÁCTER CONCESIONADO	14
2.5.1	RELACIÓN CON LAS CIUDADES PUERTO DE CARÁCTER ESTATAL.....	14
2.5.2	DIFERENCIA CON PUERTOS DE CARÁCTER ESTATAL.....	14
2.5.3	PAGO A LA MUNICIPALIDAD Y AL FISCO.....	15
3	PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA Y SUS OBJETIVOS	16
3.1	PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	16
3.2	OBJETIVOS	17
3.2.1	OBJETIVO GENERAL.....	17
3.2.2	OBJETIVOS ESPECÍFICOS.....	18
4	MARCO TEÓRICO	19
4.1	MARCO JURÍDICO DE LA CIUDAD PUERTO DE QUINTERO	19
4.1.1	NORMAS.....	19
4.1.2	CONCESIONES MARÍTIMAS, OTORGAMIENTO Y TRAMITACIÓN.....	20
4.1.3	LEY 19.300 SOBRE BASES DEL MEDIO AMBIENTE. RELACIÓN CON OTORGAMIENTO CONCESIONES MARÍTIMAS.....	23
4.1.4	RENTA Y TARIFAS DE CONCESIONES MARÍTIMAS.....	24
4.2	RESPONSABILIDAD SOCIAL EMPRESARIAL	25
4.2.1	CADENA DE VALOR.....	26
4.2.2	DESARROLLO SUSTENTABLE.....	26
4.2.3	GRUPO DE INTERÉS.....	27
4.2.4	MODELO DE GESTIÓN DE RESPONSABILIDAD SOCIAL EMPRESARIAL.....	27
4.2.5	HERRAMIENTAS DE MEDICIONES.....	29
4.2.6	APLICACIÓN RSE EN LA COMUNA DE QUINTERO.....	29

4.3	REVISIÓN DE LA LITERATURA	30
5	<i>METODOLOGÍA</i>	40
5.1	IDENTIFICACIÓN del SECTOR INDUSTRIAL MARÍTIMO-PORTUARIO	42
5.2	IDENTIFICACIÓN DE LAS FIRMAS PARTICIPANTES	43
5.3	NIVEL DE EMPLEOS DEL SECTOR INDUSTRIAL	43
5.4	TRIBUTACIÓN A LA ILUSTRE MUNICIPALIDAD DE QUINTERO	43
5.5	DIMENSIONES Y VARIABLES DEL ESTUDIO.....	44
5.5.1	DIMENSIÓN ECONÓMICO SOCIAL.....	44
5.5.2	DIMENSIÓN RESPONSABILIDAD SOCIAL EMPRESARIAL.....	44
6	<i>ANÁLISIS DE DATOS</i>	45
6.1	IDENTIFICACIÓN DE LAS FIRMAS PARTICIPANTES	45
6.2	IDENTIFICACIÓN DE LAS EMPRESAS QUE TRIBUTAN EN LA COMUNA DE QUINTERO	46
6.3	IDENTIFICACIÓN TOTAL DE LAS EMPRESAS VIGENTES EN LA ACTIVIDAD MARÍTIMA Y PORTUARIA DE QUINTERO	47
6.3.1	ENCUESTA	49
6.3.2	FOCUS-GROUP.....	51
7	<i>RESULTADOS</i>	52
7.1	INFORMACIÓN OBTENIDA DE LA ENCUESTA.....	52
7.2	FOCUS-GROUP	52
8	<i>CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES</i>	59
8.1	CONCLUSIONES.....	59
8.2	RECOMENDACIONES	60
9	<i>BIBLIOGRAFÍA</i>	61
10	<i>GLOSARIO DE TÉRMINOS</i>	66
11	<i>ANEXOS</i>	68
11.1	TONELADAS COMERCIO EXTERIOR 2012	68
11.2	FORMATO DE LA ENCUESTA	69
11.3	CARTA CONSTANCIA.....	73
11.4	MÉTODO DELPHI	74

LISTA DE TABLAS

TABLA 1: INFORMACIÓN GENERAL DE LA COMUNA DE QUINTERO.	8
TABLA 2: CARGA A GRANEL LÍQUIDO MOVILIZADA EN TONELADAS, POR PUERTOS DE SERVICIO PRIVADO CON ADMINISTRACIÓN PRIVADA	11
TABLA 3: TRATADOS COMERCIALES CHILENOS	13
TABLA 4: FORMACIÓN DE LAS NUEVAS EMPRESAS PORTUARIAS	14
TABLA 6: REGISTRO DE EMPRESAS SEGÚN ADUANA DE QUINTERO	45
TABLA 7: EMPRESAS QUE TRIBUTAN EN LA COMUNA DE QUINTERO	46
TABLA 8: CATASTRO DE EMPRESAS VIGENTES, QUE GESTIONAN SU ACTIVIDAD EN LA BAHÍA DE QUINTERO	47
TABLA 9: CONSOLIDADO DE ENCUESTA	50
TABLA 10: EXPERTOS DEL PANEL DEL FOCUS GROUP	52
TABLA 11: CANTIDAD DE TRABAJADORES DE LAS EMPRESAS DEL SECTOR MARÍTIMO Y PORTUARIO	53
TABLA 12: PAGO DE PATENTES Y CAPITAL DECLARADO. (2014)	54
TABLA 13: PAGO DE CONCESIONES A LA ILUSTRE MUNICIPALIDAD DE QUINTERO Y AL FISCO.	55
TABLA 14: IMPUESTO TERRITORIAL DE LA COMUNA DE QUINTERO.....	56
TABLA 15: VOLUMEN DE TRANSFERENCIA ANUAL POR IMPORTACIÓN	56
TABLA 16: NAVES QUE RECALAN EN LA BAHÍA DE QUINTERO	57

LISTA DE FIGURAS

FIGURA 1: REPLICA DEL BARCO SANTIAGUILLO, CONSTRUIDA EN MAULE 1986.....	3
FIGURA 2: PLANO GENERAL LEVANTADO POR BAJO LA DIRECCIÓN DE GMO. O. BARREE.....	4
FIGURA 3: EX ESTACIÓN DE TRENES DE LA CIUDAD DE QUINTERO.....	5
FIGURA 4: AVIÓN CATALINA N° 405 "MANUTARA".....	6
FIGURA 5: UBICACIÓN DE LA BAHÍA DE QUINTERO, NACIONAL, REGIONAL Y LOCAL.....	9
FIGURA 6: COMUNIDADES PROTESTARON POR DERRAME DE PETRÓLEO EN QUINTERO.....	16
FIGURA 7: MODELO DE CADENA DE VALOR.....	26
FIGURA 8: MODELO DE GESTIÓN DE RSE.....	28
FIGURA 10: MATRIZ DE RELACIÓN ENTRE ORGANIZACIONES PÚBLICAS Y PRIVADAS.....	32
FIGURA 12: FASES DEL MÉTODO DELPHI.....	41

RESUMEN

La presente Memoria de Título, consiste en el proyecto: "Estudio del Impacto Económico Social de la Actividad Marítima Portuaria, en la Ciudad Puerto de Quintero, Chile". En él se aplicó una metodología descriptiva, que permitió identificar y catastrar (2014-2015), el sector industrial marítimo y portuario en la comuna de Quintero, se consideraron dimensiones como: Impacto Económico Social; y Responsabilidad Social Empresarial. Y variables simples como: Tributación, Rubro de Empresa, Movimiento de Carga, Nivel de Remuneraciones y Empleabilidad.

La ciudad de Quintero tuvo una época de esplendor que aún hoy se recuerda. De Quintero se recuerda que fue residencia de Lord Cochrane, de la familia Cousiño, de elegantes casas construidas por generaciones de veraneantes, y que allí vivieron famosos artistas y escritores, como Francisco Coloane. Esta imagen, es también, la de un lugar que fue paulatina y sostenidamente decayendo, en paralelo con el proceso de industrialización.

En la actualidad, casi la totalidad del borde costero de la bahía de Quintero, está asignada a las actividades marítimas y portuarias, siendo considerada como el principal puerto granelero de Chile, en ella recalán cientos de embarcaciones para abastecer a las principales industrias de graneles del país. No obstante aquello, es una de las comunas con más altos índices de pobreza. Declarada zona saturada mediante el D.S. N° 252/93. El pasado 24 de septiembre del 2014, la bahía fue afectada por un derrame de petróleo, dejando bajo la óptica ciudadana y de autoridades nacionales y locales, una insatisfacción respecto a los beneficios económicos y sociales que aporta esta actividad a la comuna de Quintero.

Finalmente la investigación de esta memoria, permitió cuantificar: los empleos que la actividad marítima y portuaria otorga a la comuna; los volúmenes de transferencia de carga; los niveles de remuneraciones; los tributos a la Ilustre Municipalidad de Quintero, el aporte al comercio local, entre otras. Lo anterior, permitió reflexionar sobre los distintos destinos alternativos de uso del borde costero y la importancia de la actividad marítima y portuaria, en el desarrollo económico actual y futuro de la Ciudad Puerto.

1 INTRODUCCIÓN

En la última década y como consecuencia de la globalización, el comercio internacional ha presentado un alto incremento en el transporte marítimo y en la actualidad de Chile el 94% de la carga de nuestro comercio exterior, se moviliza por vía marítima,¹ donde la actividad marítima y portuaria de mayor importancia para el país se encuentra ubicada en la quinta región, con presencia de tres grandes puertos: Valparaíso, San Antonio y Quintero. Este último durante los primeros nueve meses del año 2012, movió más de 10 millones de toneladas de carga, superando a San Antonio que movió más de 9 millones y Valparaíso con solo 6.5 millones.² Quintero es la Ciudad-Puerto³ de mayor actividad marítima y portuaria por los volúmenes de transferencias de carga a granel.

Ningún país puede pensar en su progreso económico sin el desarrollo de una infraestructura de transporte eficiente.⁴ En especial, cuando se requiere para ello transportar mercancías y producto de intercambio comercial de la forma más económica posible. Los puertos forman parte de una industria globalizada como lo es la marítima.⁵ En el mundo, las ciudades puertos son entradas de las mercancías, además, las ciudades portuarias ostentan una posición estratégica y su eficiencia influye directamente en las economías nacionales.

En Chile, el sistema portuario se compone de tres tipos de puertos según su propiedad, ellos son: Públicos de uso Público, Privados de uso Público y los Privados de uso Privado. Existen 10 empresas estatales y autónomas, además de 23 Puertos Privados. (Panel de Expertos del Sistema de Empresas Públicas, 2008, pág. 6)

En el caso de la comuna de Quintero, casi la totalidad del borde costero de la bahía, está asignado en gran parte a concesionarios que definen a la comuna como un "Puerto con Carácter Concesionado", esta comuna, sólo percibe el pago de tarifas y/o rentas en algunos casos de concesiones marítimas y además, el pago de la respectiva patente municipal de acuerdo a lo que dispone el artículo 23 y siguientes del DL 3063 del año 1979 que establece las normas sobre rentas municipales. "Los concesionarios otorgan los beneficios directamente al gobierno central y éste los distribuye según políticas locales y no necesariamente a las ciudades-puertos.

En la actualidad, no existen mediciones que permitan identificar y analizar el impacto económico y social de la actividad marítima y portuaria en la comuna de Quintero, ni tampoco se ha medido la variable "Responsabilidad Social Empresarial".

¹ (Camara Marítima y Portuaria de Chile A.G., 2013). (Ver Anexo: 11.1)

² García, 2013. (Rodolfo García Sánchez, vicepresidente de la Cámara Marítima y Portuaria de Chile.)

³ El término de Ciudad-Puerto, se aplica a aquellas ciudades, en que sus habitantes presentan actividades marítimos-costeras, en especial en la zona portuaria o puerto. (Facultad de Ciencias Marinas, Universidad Colima, Mexico, 2014)

⁴ (Deshmukh, 2003).

⁵ (Cipoletta-Sanchez, 2010)

La encuesta Casen, indica que existe una escasa participación laboral de los habitantes de la comuna en los procesos productivos; en términos socioeconómicos, posee un alto índice de pobreza.⁶

Se realizó esta investigación conociendo las empresas involucradas y su localización, por tener residencia en la comuna de Quintero. Esta investigación, contó con el patrocinio del actual Alcalde⁷ de la Ilustre Municipalidad de Quintero en su función de Presidente de la Asociación Nacional de Ciudades Puertos Concesionados,⁸ lo que permitió un mejor acceso a la información fidedigna, totalizada y desagregada. En síntesis mediremos los beneficios económicos que otorga la actividad marítima portuaria a la comuna de Quintero.

Se utilizó una metodología de tipo descriptiva, las variables a medir son de tipo cuantitativo, donde el universo del estudio queda determinado por la cantidad de empresas que respondieron dicha encuesta. Esto nos permite, tomar el universo total y así realizar un censo de las empresas. Se utiliza el método Delphi, que por la vía de un Focus-group nos proporcionó la información adicional, requerida y necesaria para la investigación del presente estudio.

Se envió a las empresas involucradas, una encuesta, con el objetivo de identificar y analizar el impacto económico social de la actividad marítima portuaria en la comuna de Quintero, Chile. Se analizó la relación entre el Puerto y la Ciudad, apoyándonos en dimensiones tangibles. Datos que puedan ser comprendidos y asimilados por los habitantes de la comuna y particularmente a quienes definen las políticas públicas de la comuna de Quintero.

Se consultó en el Servicio de Impuestos Internos y a la Ilustre Municipalidad de Quintero, Aduana, entre otros; Para identificar nombres de firmas que se relacionen con el sector industrial marítimo y portuario.

Teniendo presente estas consideraciones, esta memoria de título tiene su motivación centrada en la necesidad de identificar y analizar el impacto económico social de la actividad marítima portuaria en la comuna de Quintero, Chile.

Este trabajo se basa en líneas de investigación de los conceptos que se relacionan directamente con la tipología de estudios denominada "La Interface de Ciudad Puerto",⁹ es decir, la vinculación que existe entre la industria portuaria y la comuna. Se utiliza como guía apoyo, la tesis doctoral¹⁰ del Dr. Sergio Enrique Bidart Loyola de la Universidad Politécnica de Madrid (2012) y otros documentos, los que están referenciados en este estudio.

⁶ Antecedentes avalados por el Censo 2002 y la encuesta Casen 2003, cuyos resultados fueron entregados en Septiembre de 2004 (INE, 2012).

⁷ Mauricio Carrasco Pardo, electo el 28 de octubre del 2012.

⁸ Creada el 11 de junio del 2014 y la constituyen ocho municipalidades, estas son: Puchuncaví, Caldera, Mejillones, Huasco, Los Vilos, Coronel, Calbuco y Quintero.

⁹ (NORCLIFFE, 1981-1982-1983-1982)

¹⁰ (Bidart, METODOLOGIA PARA MEDIR BENEFICIOS DE LA CIUDAD PUERTO VALPARAISO CHILE, CON RELACION A LA ACTIVIDAD MARITIMA PORTUARIA, 2012)

2 MARCO REFERENCIAL

2.1 ANTECEDENTES DE LA CIUDAD PUERTO DE QUINTERO

2.1.1 HISTORIA¹¹

Los orígenes de Quintero se remontan al año 1536, con el arribo del español Don Alonso de Quintero al mando de la embarcación "Santiaguillo", la cual era una de las tres naves que zarparon del Perú con abastecimientos, armas, animales y semillas para la expedición del descubridor de Chile Don Diego de Almagro y Gutiérrez¹². Las otras dos naves eran el "San Pedro" y la "Santa María". En la Figura 1, se muestra una réplica de la embarcación "Santiaguillo".

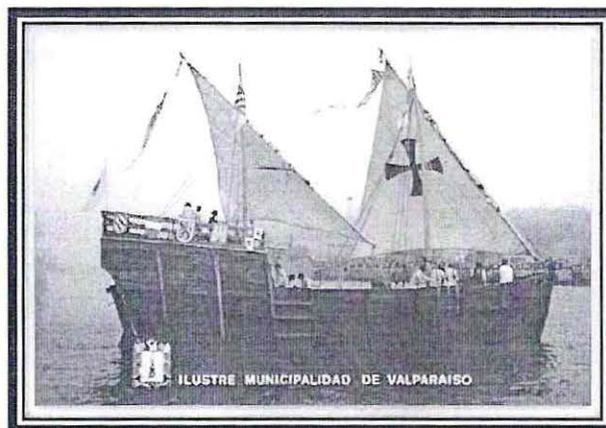


FIGURA 1: Replica del Barco Santiaguillo, Construida en Maule 1986
Fuente: http://www.rutavalparaiso.cl/sitio_ruta_historia.htm

En esos años los marinos españoles confeccionaban cartas de navegación, es por ello, que Don Alonso de Quintero junto a Don Diego de Almagro a ese pedazo de tierra con forma de herradura le dan el nombre de "Bahía de Quintero".

Luego durante la conquista y la colonia por parte de los españoles, la bahía de Quintero fue utilizada como un puerto de salida de productos agrícolas y otros tipos de mercaderías que eran producidas por los sacerdotes y frailes del sector de Quillota y Limache. Además la bahía en los siglos XVI y XVII, fue utilizada como base de reabastecimiento de agua, leña y víveres por parte de los numerosos Piratas y Corsarios que asolaban los mares del mundo. Luego en el año 1820 arriba a la Bahía de Quintero el vicealmirante Ingles Lord Thomas Alejandro Cochrane, a quién el Gobierno chileno de O'Higgins en reconocimiento a sus

¹¹ (Riveros, LA COMPAÑÍA DE FERROCARRIL, PUERTO, 1999)

¹² Participó en la conquista del Perú y se le considera oficialmente el descubridor de Chile, fue también el primer europeo en llegar al actual territorio de Bolivia.

2 MARCO REFERENCIAL

2.1 ANTECEDENTES DE LA CIUDAD PUERTO DE QUINTERO

2.1.1 HISTORIA¹¹

Los orígenes de Quintero se remontan al año 1536, con el arribo del español Don Alonso de Quintero al mando de la embarcación “Santiaguillo”, la cual era una de las tres naves que zarparon del Perú con abastecimientos, armas, animales y semillas para la expedición del descubridor de Chile Don Diego de Almagro y Gutiérrez¹². Las otras dos naves eran el “San Pedro” y la “Santa María”. En la Figura 1, se muestra una réplica de la embarcación “Santiaguillo”.



FIGURA 1: Replica del Barco Santiaguillo, Construida en Maule 1986
Fuente: http://www.rutavalparaiso.cl/sitio_ruta_historia.htm

En esos años los marinos españoles confeccionaban cartas de navegación, es por ello, que Don Alonso de Quintero junto a Don Diego de Almagro a ese pedazo de tierra con forma de herradura le dan el nombre de “Bahía de Quintero”.

Luego durante la conquista y la colonia por parte de los españoles, la bahía de Quintero fue utilizada como un puerto de salida de productos agrícolas y otros tipos de mercaderías que eran producidas por los sacerdotes y frailes del sector de Quillota y Limache. Además la bahía en los siglos XVI y XVII, fue utilizada como base de reabastecimiento de agua, leña y víveres por parte de los numerosos Piratas y Corsarios que asolaban los mares del mundo. Luego en el año 1820 arriba a la Bahía de Quintero el vicealmirante Ingles Lord Thomas Alejandro Cochrane, a quién el Gobierno chileno de O’Higgins en reconocimiento a sus

¹¹ (Riveros, LA COMPAÑÍA DE FERROCARRIL, PUERTO, 1999)

¹² Participó en la conquista del Perú y se le considera oficialmente el descubridor de Chile, fue también el primer europeo en llegar al actual territorio de Bolivia.

servicios al país, le obsequio una hacienda en Quintero. Fue el primero en pensar en convertir a la Bahía de Quintero en "El Gran Puerto de Chile". Luego en 1823, cuando toma la decisión de irse de Chile, vende sus terrenos a Don Francisco Salas.

Poco a poco Quintero va tomando importancia como Puerto de salida y entrada de diversos productos en menor escala, por lo que su proyección se consolida el 24 de noviembre de 1865, cuando el Presidente de Chile, don José Joaquín Pérez dicta un decreto que señala en su artículo primero: "Créase el Puerto Mayor de Quintero, en la bahía que lleva ese nombre". En la Figura 2, se muestra un Plano general de la bahía de Quintero en el año 1929.

Pero quizás lo más importante en la historia de Quintero es la llegada en 1871 de don Luis Cousiño Squella, dueño de extensos terrenos de la península. Cousiño formaba parte de una de las familias más ricas de Chile, quienes tenían grandes inversiones en Lota con el negocio del carbón. Para ese entonces ya existía la idea de crear "La Sociedad de Ferrocarril, Puerto y Balneario de Quintero", para este proyecto se necesitaban grandes capitales que la familia Cousiño estuvo dispuesta asumir.

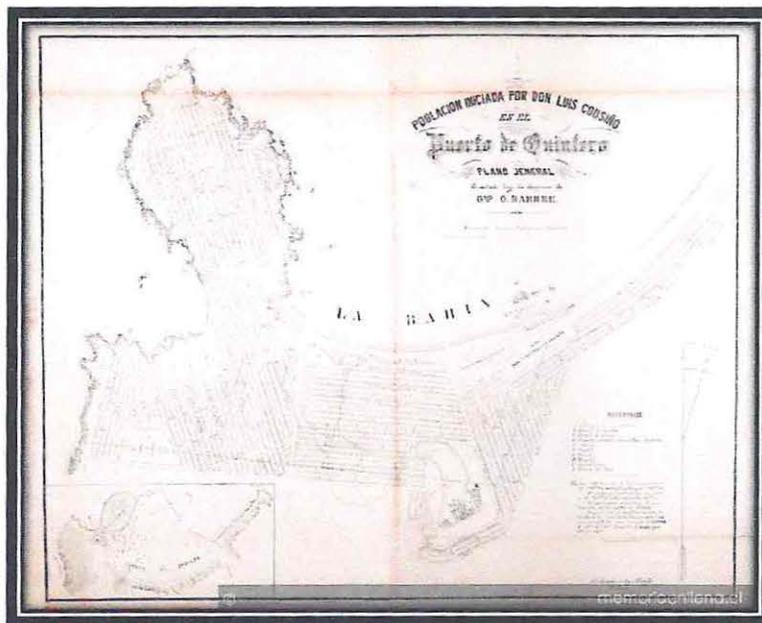


FIGURA 2: Plano General Levantado por Bajo la Dirección de Gmo. O. Barree
Fuente: <http://www.memoriachilena.cl/602/w3article86.html>

Además en ese entonces también se visualizaba el potencial de Quintero como balneario, debido a sus numerosas playas y sus bellezas naturales. El Intendente de Santiago, Don Benjamín Vicuña Mackenna, asiduo visitante de Quintero, destacaba y gozaba de sus bellezas, siendo uno de los que pensó en convertir a Quintero en el primer balneario de Chile, junto a Don Francisco Vergara, quien sería Ministro de Guerra en campaña durante la "Guerra del Pacífico" reemplazando a Don Rafael Sotomayor Baeza, el que también deseaba lo mismo para Viña del Mar.

El empresario Cousiño inmediatamente captó que Quintero como Puerto podía representar la solución perfecta para el comercio exportador chileno, debido a la excelente ubicación geográfica de la Bahía, características que le dan a Quintero ser hoy y en aquel entonces un Puerto natural.

Otros hitos importantes para Quintero, ya en el siglo XX, fue la construcción del actual Muelle Asimar (ex muelle fiscal) cuyo nombre fue dado oficialmente el año 1993 por el SHOA¹³, el que sería el Terminal del ferrocarril, y el malecón que es el actual Embarcadero, que fueron construidos por el ingeniero Don Jorge Alessandri Rodríguez en 1923.¹⁴ En la Figura 3, se muestra la casa Estación en el año 1950.

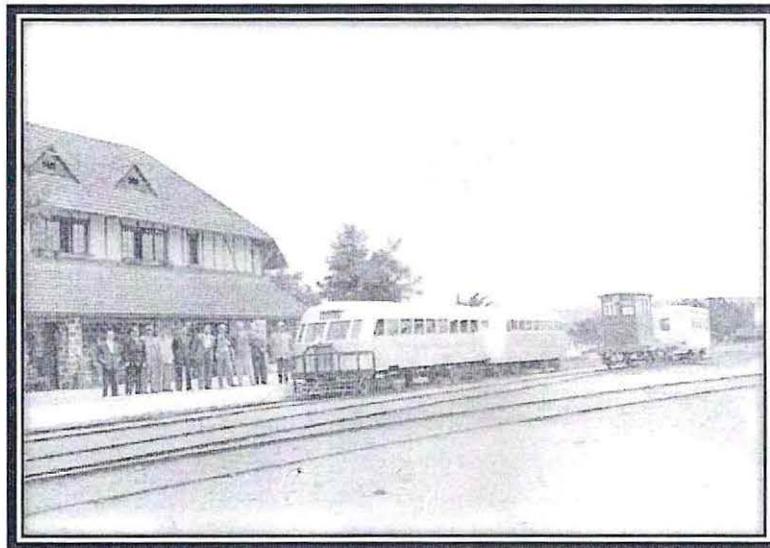


FIGURA 3: Ex Estación de Trenes de la Ciudad de Quintero.
Fuente: Corporación Municipal de Cultura y Turismo de Quintero

¹³ Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada.

¹⁴ Presidente de Chile en el periodo 1958-1964.

Se suma a este hecho histórico, otro que tuvo resonancia incluso fuera del país como una hazaña de la aviación mundial. De la base Aérea de Quintero, de la Fuerza Aérea de Chile, creada el 21 de Marzo de 1930 y nacida de la fusión de la Aviación de la Armada y del Ejército, sale un 20 de enero de 1951 el legendario avión Catalina llamado "Manutara", piloteado por el entonces Capitán Roberto Parraguéz, quien unió el Continente con la "Isla de Pascua". En la Figura 4, se muestra el avión "Manutara".

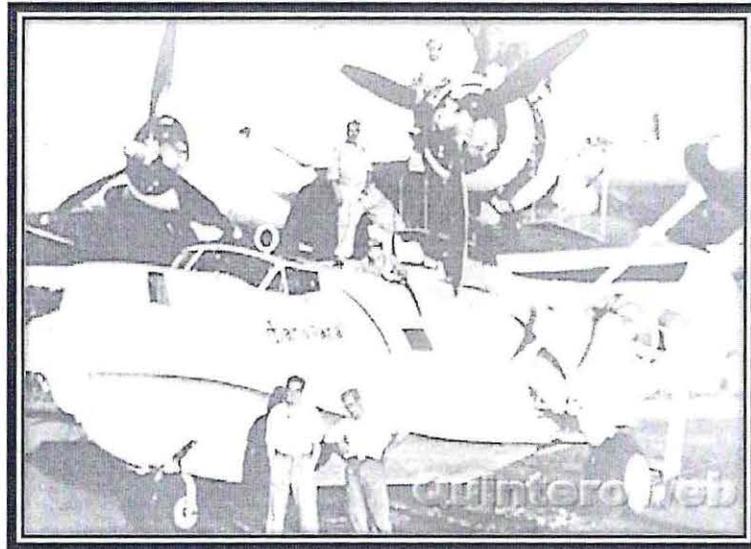


FIGURA 4: Avión Catalina N° 405 "Manutara"

Fuente: <http://www.quinteroweb.cl/ala2/hazanas.htm>

2.2 ANTECEDENTES DE LA COMUNA DE QUINTERO

La comuna de Quintero se ubica en la costa de la Vª región en un territorio al norte de la conurbación que conforman en el eje norte sur Valparaíso, Viña del Mar y Concón, territorio diferenciado y separado radicalmente por el accidente geográfico que constituye el Río Aconcagua, y que conforma una unidad territorial independiente.

En este territorio que conforma esta unidad territorial independiente se define como el Litoral Norte de la Vª Región, y que lo ocupan las comunas de Quintero, Puchuncaví, Zapallar y Papudo, y se encuentra constituido por una diversidad de lugares diferenciados y conformados por localidades y poblados con connotaciones geográficas y morfológicas especiales, la comuna de Quintero aparece y se constituye como la única urbe de envergadura del sector.

En la actualidad es una comuna con múltiples roles, entre ellos se encuentran: industrial, portuario, turístico, de servicios y residencial. Desde la visión nacional y regional de la

comuna de Quintero, se puede observar la importancia que se atribuye al rol Portuario e Industrial que debe jugar la comuna en la zona central del país y en el complemento como puerto granelero que constituye el sector puerto de Quintero a la actividad portuaria que se realiza tanto en Valparaíso como San Antonio.

Forma parte del área intercomunal metropolitana del Gran Valparaíso integrando dicha conurbación junto con el balneario y zona industrial de Ventanas en el "Satélite Borde Costero Quintero - Ventanas".¹⁵

2.2.1 UBICACIÓN GEOGRÁFICA DE LA BAHÍA DE QUINTERO

La Bahía de Quintero que se encuentra ubicado en la Vª Región de Chile, Provincia de Valparaíso, Comuna y Ciudad de Quintero.

Quintero se ubica a 68 km al norte de Valparaíso. La comuna posee una configuración geográfica del tipo bahía con una amplia boca de acceso y sin obstrucciones que afecten el acercamiento de las naves, limpia de escollos submarinos, fondo de arena con profundidades que varían entre los 10 y 40 m. Presenta atributos únicos en la costa chilena, una bahía cerrada por el norte Punta Ventanillas y protegida del oleaje y los vientos reinantes del Sur y Suroeste por la península de los Molles.

Debido a la excelente ubicación geográfica de la Bahía de Quintero, ya que se encuentra protegido por un molo de abrigo de forma natural llamado "Península de los Molles" que permite tener aguas abrigadas, para las operaciones portuarias en un alto porcentaje de días durante el año. Sus coordenadas geográficas aproximadas son:

Latitud	:	32° 46' 59" S
Longitud	:	071° 31' 59" 0

2.2.2 INFORMACIÓN GEO-REFERENCIAR, POBLACIONAL E INDUSTRIAL

La comuna de Quintero tiene una superficie de 174 Km², lo que representa el 1% de la superficie regional de los cuales 10,2 pertenecen al área urbana y 163,8 corresponde a superficie rural.¹⁶ Esta comuna, de acuerdo a las proyecciones de población,¹⁷ tendría del orden de 26,6 mil habitantes el año 2013, lo que representa el 1,5% de la población proyectada para la región de Valparaíso y 0,2% de la población proyectada en el país.¹⁸

¹⁵ Concebido en el Plan Intercomunal y Ordenanza de Valparaíso de 1965, ratificado y ampliando su destinación urbana hasta al río Aconcagua por el Plan Regulador Metropolitano de Valparaíso de 2012.

¹⁶ (Municipalidad de Quintero, 2006)

¹⁷ Proyecciones al 30 de junio de 2013, basadas en Censo de Población 2002. Instituto Nacional de Estadísticas.

¹⁸ Reporte Comunal: Quintero, Región de Valparaíso. (2014).

Quintero acoge al 1,56% de la población total de la región. Un 14,33% (3.753 habitantes) corresponde a población rural y un 85,67% (22.433 habitantes) a población urbana. Y por cada Km² existen 180,35 habitantes en la comuna. En la Tabla 1, se muestra la información general de la comuna de Quintero.

Tabla 1: Información General de la Comuna de Quintero.

Superficie Comunal (Km ²)	174
Población Comunal Proyectada	26.186
Población Comunal/Región	1,56%
Población Rural	14,33%
Población Urbana	85,47%
Densidad Poblacional	180,35

Fuente: Elaboración propia a partir de Diagnóstico Comuna Quintero (2008)

Sus deslindes territoriales son:

- al Norte con Comuna de Puchuncaví.
- al Oriente con Comuna de Quillota.
- al sur con Comuna de Concón.
- al poniente con Océano Pacífico.

La ubicación geográfica del sector industrial - portuario existentes se localiza a lo largo del borde costero, específicamente en el sector central de la bahía de Quintero, ocupando aproximadamente 300 hectáreas, con tendencias diferenciadas y sin competencia entre sí, permitiendo de esta forma la expansión de cada una de ella independientemente. En la siguiente Figura 5, se muestra la ubicación de la bahía de Quintero en el contexto nacional, regional y local.

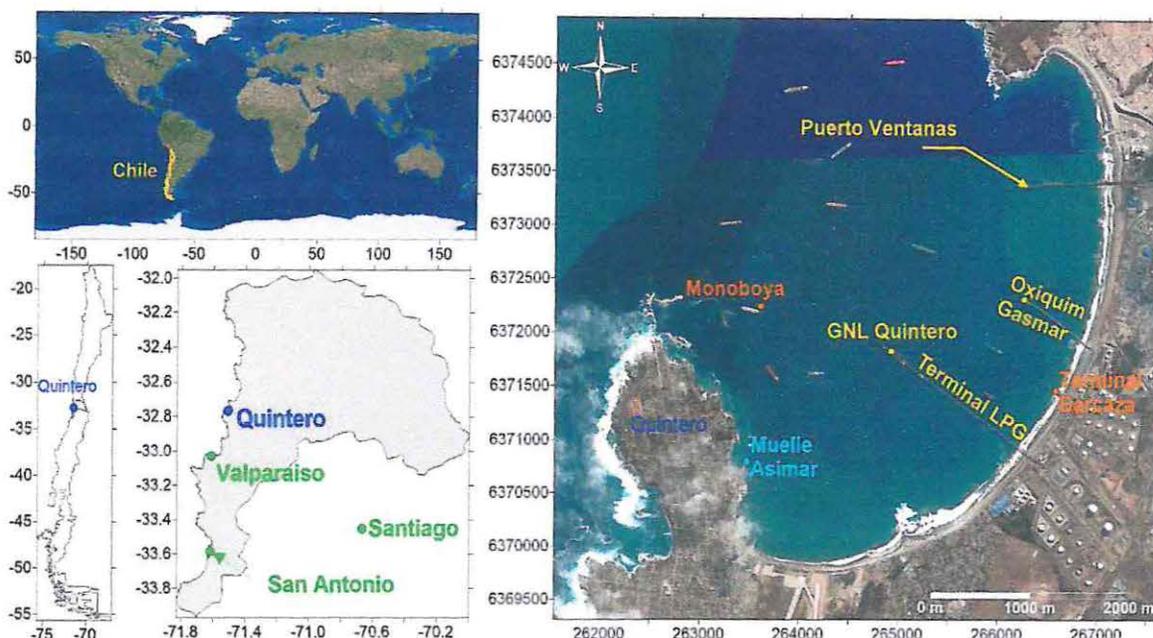


FIGURA 5: Ubicación de la Bahía de Quintero, Nacional, Regional y Local.
Fuente: Elaboración Propia

El complejo industrial de la bahía de Quintero se compone de una red de empresas relacionadas con el ámbito energético nacional. El sector industrial de la comuna de Quintero ha tenido un fuerte crecimiento en el último tiempo, y este crecimiento beneficia especialmente al grupo de empresas peligrosas.¹⁹ La calificación industrial de las empresas señaladas indica que 37% de ellas (7/19) están calificadas como Peligrosas y 15,8% (3/19) como contaminantes. (Rojas, 2014).

Los puertos emplazados en la bahía de Quintero, son recursos estratégicos para el desarrollo del país y de la región, estructuran el frente portuario regional y no solo forman parte de la cadena del comercio exterior, sino que también constituyen una plataforma para el desarrollo de múltiples actividades industriales y de servicios, orientadas a satisfacer tanto el mercado nacional como internacional.

En la zona de la Bahía de Quintero se encuentran instalaciones de un total de más de quince empresas. Entre las principales: Copec, Enap, Oxiquim y GNL Quintero; entre otras.

La industria dentro de la comuna es muy importante, debido a su gran tamaño y a su fundamental relevancia para el desarrollo de la comuna, principalmente en términos económicos, tales como el empleo y el impacto social que ello significa, su efecto en el medio ambiente, y en otros aspectos de gran trascendencia en nuestros tiempos como la responsabilidad social empresarial.

¹⁹ (Comisión de Recursos Naturales, Bienes Nacionales y Medio Ambiente, 2011)

El año 2011, se estima que el 14,8% de la población²⁰ comunal se encontraba en situación de pobreza lo que no difiere significativamente de la tasa registrada a nivel regional (16,9%) y nacional (14,4%).

2.3 LA ACTIVIDAD MARÍTIMA PORTUARIA EN QUINTERO

2.3.1 ANTECEDENTES DE TRANSPORTE

El aumento del movimiento de carga de los puertos se debió al desarrollo del comercio exterior chileno, con una importante relación de las políticas macroeconómicas del país y por la eficiencia de los puertos, que no sólo se orientaba al transporte de carga destinado al mercado chileno, sino también una importante participación de carga a mercados de países limítrofes, cuyo servicio era demandado por las ventajas competitivas que el sistema ofrecía en cuanto al costo, cobertura y tiempos de espera de la carga para llegar al consumidor final. Lo anterior, permite un alto desarrollo de actividades relacionadas con el sistema de suministros, desarrollándose la industria de tres servicios relacionados:

1. El servicio a la nave; se relaciona con todos los servicios asociados a la atención de buques de carga, entre otros; agenciamiento naviero, mantención, reparaciones, combustible, servicio a las dotaciones, etc.
2. Servicio a la carga; almacenaje, transporte, descarga, carga, estiba, muellaje, entre otros
3. El desarrollo de operadores logísticos; Navieras, transporte especializado, entre otros.

2.3.2 MOVIMIENTOS DE CARGA EN LA BAHÍA DE QUINTERO²¹

2.3.2.1 Importaciones

En el año 2014, se desembarcaron un total de 51.649.227 toneladas métricas, siendo los puertos de Quintero, San Antonio y Mejillones los que concentran mayor movimiento de carga con un 22,0%; 16,3% y un 14,5% respectivamente, sumando los tres puertos con mayor presencia en su transferencia de carga un total del 52,8% del total de carga importada.

Los desembarques del tipo de carga Líquida correspondieron a 21.926.999 toneladas, concentrando el mayor porcentaje de carga importada con un 42,5%, siendo los terminales marítimos de Quintero, San Vicente y Mejillones, los que muestran mayores desembarques con un 51,8%; 20,4% y un 18,6% respectivamente.

El valor FOB, de la carga importada por vía marítima, ascendió a US\$ 53.556.466.000, lo que representa el 79,5% de participación del total importado a nivel país, siendo los puertos de San Antonio, Valparaíso y Quintero, los que presentan mayor porcentaje de participación, con un 32,7% ; 26,5% y un 14,8% respectivamente.

²⁰ (CASEN, 2011)

²¹ (Análisis estadístico portuario, 2014)

2.3.2.2 Cabotaje

Se embarcaron y desembarcaron en los puertos del litoral un total de 27.425.874 toneladas, cargas movilizadas por naves de Armadores Nacionales con presencia de naves nacionales y reputadas, siendo los puertos de Quintero, San Vicente y Huasco los que concentraron la mayor transferencia de carga con un 16,8%; 16% y 7,5% respectivamente.

La transferencia de carga del tipo Líquida correspondió a 14.884.260 toneladas, concentrando el mayor porcentaje de carga movilizada con un 54,3%, siendo los terminales marítimos de Quintero, San Vicente y Mejillones, los que muestran mayores transferencias de carga con un 31%; 27% y un 9,1% respectivamente.

2.3.2.3 Exportaciones

La mayoría de las exportaciones que hay en la bahía de Quintero son realizadas mediante el Puerto de Ventanas S.A. en la carga de concentrado de cobre; Pero esta empresa se excluye del análisis del estudio, ya que pertenece a la comuna de Puchuncaví, región de Valparaíso.

En este contexto, la variación del movimiento portuario de Quintero, es el mayor en carga movilizada a granel líquido, respecto a los puertos de servicio privado con administración privada.²² En la Tabla 2, se muestra la carga a granel líquidos de comercio exterior, movilizado por estos tipos de puerto.

Tabla 2: Carga a granel líquido movilizada en toneladas, por puertos de servicio privado con administración privada

Puertos	Carga a granel líquidos Año 2011	Carga a granel líquidos Año 2012
Quintero	11.268.145	13.112.862
Caleta Michilla	531.502	527.722
Huasco	3.958.551	4.206.899
Patache	1.954.282	1.954.007
T.P. San Vicente	4.571.632	1.344.801
Bahía Gregorio	0	353.666

Fuente: Elaboración propia a partir de Boletín n°69 de la Cámara Marítima y Portuaria de Chile A.G.

²² (Análisis estadístico portuario, 2014)

2.4 PROCESO DE MODERNIZACIÓN SECTOR PORTUARIO NACIONAL

El sector portuario nacional, adoptó un modelo de reformas administrativas, que permitió a los puertos del Estado ser entregados en concesiones a privados para su explotación hasta por treinta años, lo que ha permitido importantes inversiones en infraestructura y tecnología, logrando mejoras en la eficiencia y productividad de éstos.²³

Hasta el año 1997 la gran mayoría de los puertos multipropósito del país eran de propiedad y operación del Estado, quien los administraba a través de la Empresa Portuaria de Chile (EMPORCHI).²⁴ En el año 2009, fue promulgada la Ley 19.542 de "Modernización del Sector Portuario Estatal", la cual buscaba impulsar y dinamizar el proceso de inversión en infraestructura, tecnología, gestión portuaria, y promover la competencia en el sector. Esto se ejecutó en base a las tres siguientes líneas de acción: descentralización de la Empresa Portuaria de Chile, participación de los privados en el desarrollo de los puertos estatales y modernización de los aspectos laborales.

Este proceso implicó costos sociales acotados, sin grandes conflictos laborales y una profunda modernización de la gestión portuaria estatal. Se desarrolló mediante un modelo, en el cual se mantuvo la propiedad de los puertos en manos del Estado, a través de 10 empresas estatales autónomas y se tercerizó la administración de los servicios portuarios.

Un segundo hecho relevante fue el establecido al desarrollar un procedimiento claro y competitivo del proceso de licitación de concesiones portuarias a inversionistas privados, en el marco de un mecanismo diseñado para conceder al sector privado la explotación de frentes de atraque bajo la modalidad de monopropietario, al mismo tiempo, con el objeto de evitar monopolios regionales, las empresas portuarias estatales mantenían la administración de otros frentes de atraque bajo el esquema de multipropietario, permitiendo así la participación de otras empresas operadoras portuarias en el mercado de transferencia de carga.

Finalmente, las acciones antes descritas, han permitido que el sistema portuario nacional cumpla con estándares de calidad de nivel mundial, lo que ha sido fundamental en su funcionamiento y desarrollo, pues se ha reposicionado para ocupar un lugar destacado dentro de la costa oeste sudamericana. Esto constituye un tercer hito destacable que puede sintetizarse como la consolidación del proceso de transformación y modernización, sustentado ampliamente en los resultados obtenidos, sobre todo en cuanto a la notoria superación de los niveles históricos de volúmenes de transferencia de carga y de pasajero/as, y al mejoramiento sostenido de la eficiencia operativa, ello sin necesidad de expandir la infraestructura portuaria estatal.

Luego de más de 10 años desde que se implementó este modelo, Chile ha reducido las tarifas portuarias en un 30%, ha invertido en infraestructura portuaria, grúas y equipamiento con tecnologías de punta por parte de las empresas concesionarias por más de US\$341

²³ (Camara Marítima y Portuaria de Chile A.G., 2013)

²⁴ Empresa Portuaria de Chile.

millones,²⁵ ha aumentado la velocidad de transferencia portuaria en un 51%, la eficiencia de los terminales en un 100% y ha generado una inyección de recursos al país de más de USD\$ 300 millones e ingresos anuales por más de US\$26 millones.

Esta modernización portuaria estatal se realizó teniendo como base las grandes obras de infraestructura portuaria construidas durante el siglo XX, las cuales fueron optimizadas en su gestión con inversión privada, principalmente en equipamiento y nueva tecnología. El crecimiento del comercio exterior y las nuevas tendencias del transporte marítimo internacional, apuntan a que en la próxima década deban realizarse nuevas obras de abrigo para duplicar la capacidad portuaria.

La economía chilena se ha caracterizado en los últimos años por una profunda apertura comercial, fortalecida con la firma de un conjunto de Tratados de Libre Comercio y acuerdos comerciales con los principales socios comerciales y las principales economías del mundo. En la Tabla 3, se muestran los tratados vigentes del país.

Tabla 3: Tratados Comerciales Chilenos

Tratados de Libre Comercio	Acuerdos de Asociación	Acuerdos de Complementación	Acuerdos de Alcance Parcial
Panamá	P-4 (Nueva Zelanda, Singapur, Brunei, Chile)	Argentina	India
Japón		Bolivia	
EEUU		Cuba	
Canadá		Ecuador	
México		Mercosur	
Korea		Venezuela	
Centro América			
EFTA			
(Asoc. Europea de Libre Comercio)			
Perú			

Fuente: Elaboración Propia, a Partir de (DIRECON)²⁶

²⁵ (Camara Marítima y Portuaria de Chile A.G., 2008)

²⁶ (Gobierno de Chile, Ministerios de Obras Públicas., 2009)

2.5 QUINTERO, CIUDAD PUERTO DE CARÁCTER CONCESIONADO

Al día de hoy, las ciudades puerto de carácter concesionado, son testigos de cómo crece día a día la actividad portuaria, lo que significa miles de millones de pesos en ganancias para las empresas concesionarias. Sin embargo, las ciudades aludidas, no son partícipes de las ganancias generadas por la actividad portuaria.

2.5.1 RELACIÓN CON LAS CIUDADES PUERTO DE CARÁCTER ESTATAL

Es posible observar que hay una gran cantidad de normativa que rige el actuar de los puertos concesionados, a diferencia de lo que sucede en el ámbito público en donde la Ley 19.542 que moderniza el sector portuario estatal es la que regula los temas.

La similitud entre los 2 sistemas: puertos públicos y concesionados, es que las empresas pagan una tarifa correspondiente al pago de patente municipal.

2.5.2 DIFERENCIA CON PUERTOS DE CARÁCTER ESTATAL

En los puertos de carácter estatal podemos encontrar:

- a) Empresas portuarias (continuadoras legales de EMPORCHI), que tienen un directorio designado por el Consejo de la Corporación de Fomento de la Producción (CORFO), Art. 7 DFL 211 de 1960.

Los puertos de carácter concesionado, obtienen la concesión solicitándola al Ministerio de Defensa; y su Directorio lo designa íntegramente la empresa solicitante. En la Tabla 4, se muestra las actuales empresas portuarias estatales.

Tabla 4: Formación de las Nuevas Empresas Portuarias

EMPRESA PORTUARIA	Inicio Operaciones
Arica	30-abr-98
Iquique	30-abr-98
Antofagasta	01-jul-98
Coquimbo	01-oct-98
Valparaíso	31-ene-98
San Antonio	31-ene-98
Talcahuano-San Vicente	01-abr-98
Puerto Montt	01-jul-98
Austral	01-ago-98
Chacabuco	01-sep-98

Fuente: Elaboración Propia

- b) Las concesiones a las empresas en los puertos de carácter estatal es hasta 30 años. En los puertos concesionados es hasta 50 años, dependiendo del tipo de concesión.
- c) Otra diferencia consiste en que a las empresas portuarias estatales se les exige que cuenten con un instrumento de planificación estratégica llamado Plan Maestro, en el cuál se deben considerar otras actividades distintas a las portuarias propiamente tal, como las de carácter industrial, pesqueras, turísticas, recreativas, etc. En el caso de los puertos concesionados esta exigencia no existe.

2.5.3 PAGO A LA MUNICIPALIDAD Y AL FISCO

Sólo corresponde el pago a la municipalidad para las concesiones marítimas otorgadas sobre sectores de terrenos de playa y/o playa. Las rentas y/o tarifas correspondientes a concesiones otorgadas sobre sectores de fondo de mar y/o porción de agua, ceden en beneficio del Fisco.

Además, las municipalidades perciben el pago de la respectiva patente municipal de acuerdo a lo que dispone el artículo 23 y siguientes del DL 3063 del año 1979 que establece las normas sobre rentas municipales. El pago de patentes, se justifica en la retribución que debe tener el municipio por el uso de los bienes que la comuna pone a disposición de la empresa para su funcionamiento: tendido eléctrico, calles, seguridad, entre otros.

El sistema funciona en base al "capital propio" (activos menos pasivos exigibles) declarado por la empresa en el formulario 22 del Servicio de Impuestos Internos. Para que no se pague dos veces respecto de un mismo patrimonio, se ideó que a ese monto se descontara todo lo invertido en otros negocios o compañías que deban, a su vez, pagar patentes. La declaración de inversiones la deben realizar los contribuyentes en la municipalidad donde la empresa tiene su casa matriz. Al Servicio de Impuestos Internos no le corresponde recabar esa información para efectos de las patentes municipales.

Sobre el monto resultante, se debe cancelar el 0,5% , aunque a veces, por estar la casa matriz emplazada en zonas que al municipio le interesa potenciar, el porcentaje afecto puede ser de 0,25%. El mínimo, en todo caso, es una UTM (\$42.052 al mes de junio 2014); y el máximo, 8 mil de esas unidades, que equivalen hoy a unos \$336 millones aproximadamente.

3 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA Y SUS OBJETIVOS

3.1 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

El problema a investigar es la relación de la actividad marítima portuaria y la incidencia económica y social en la comuna de Quintero.

En la actualidad, la bahía de Quintero, declarada zona saturada mediante el D.S. N° 252/93, ha tenido un fuerte crecimiento en la actividad marítima y portuaria, dejando bajo la óptica ciudadana y de algunas autoridades una insatisfacción respecto a los beneficios económicos que aporta esta actividad a la comuna de Quintero.

Con esta investigación se busca establecer la cuantía en términos monetarios que ingresan a la comuna de Quintero por la actividad marítima y portuaria y la incidencia social de esta actividad en la ciudad y en general en la comuna de Quintero.

El día 24 de septiembre 2014 se produjo un derrame de petróleo en la Bahía de Quintero que ha afectado varios kilómetros de costa de las comunas de Puchuncaví y Quintero. El crudo fue derramado desde un barco abastecedor de la refinería de Enap. En un comienzo se estimó por parte de la empresa Enap que el derrame era de alrededor de tres mil litros. Actualmente se reconoce que la realidad del derrame fue de treinta y ocho mil litros de petróleo en la Bahía de Quintero.²⁷ En la Figura 6, se muestra a manifestantes protestando por el derrame de petróleo en Quintero.



FIGURA 6: Comunidades Protestaron por Derrame de petróleo en Quintero
Fuente: (semillas de agua, 2014)

²⁷ (Fundacion Terram, 2014)

Por demás, diferentes tipos de encuestas, como por ejemplo la encuesta Casen, avalan que la bahía de Quintero es una de las comunas con más altos índices de pobreza del país y además indican que existe una escasa participación laboral de los habitantes en la actividad marítimo y portuaria. La situación de desempleo se atribuye, según la percepción ciudadana, a la disminución de mano de obra en la actividad portuaria, producto de la privatización y modernización de estas actividades, que solo permiten el acceso de una pequeña dotación de trabajadores calificados.

Estos antecedentes dan cuenta de la importancia de llevar a cabo acciones que permitan ordenar y gestionar el espacio del borde costero, desplegando herramientas que establezcan estrategias claras que apunten al desarrollo sustentable de las Ciudades-Puertos.

Las expectativas de mejor calidad de vida que tiene la población del país, plantean demandas y exigencias de infraestructura y espacios públicos costeros destinados al turismo, la recreación y esparcimiento, los cuales necesariamente deben estar en armonía con la identidad y tradición de las ciudades costeras.

La comuna de Quintero no participa de las ganancias que produce la actividad marítima portuaria, dado que, los concesionarios otorgan los beneficios directamente al gobierno central, y éste los distribuye según las políticas locales y no necesariamente a las ciudades-puertos; hoy en día, no existen antecedentes que permitan medir los beneficios de la actividad marítima y portuaria en la comuna de Quintero.

3.2 OBJETIVOS

3.2.1 OBJETIVO GENERAL

El objetivo general es identificar y analizar el impacto económico social de la actividad marítima portuaria, en la comuna de Quintero, Chile.

La investigación se centra en la actividad marítima y portuaria del puerto concesionado de Quintero y la magnitud del impacto económico social, que esta provoca en la ciudad puerto y en la comuna.

Los datos obtenidos fueron entregados por las empresas en un periodo más extenso del propuesto, la recolección y procesamiento de la información relativa al tema, fue realizada entre los años 2014-2015 y apuntaron hacia los objetivos propuestos, que eran medir el impacto económico social-empresarial en la comunidad.

3.2.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

1. Identificar las firmas participantes de la actividad marítima y portuaria de Quintero, en el periodo 2014-2015. Con esto se establece un catastro que no existe, en la actualidad.
2. Identificar la cantidad de vacantes de empleos que otorga la actividad marítima y portuaria a la comunidad de Quintero.
3. Identificar y cuantificar la importación de graneles líquidos expresados en metros cúbicos de la actividad marítima y portuaria de la comuna de Quintero, para determinar y comparar el porcentaje de participación del puerto de Quintero a nivel nacional y regional, en el periodo 2014-2015.
4. Identificar y cuantificar la tributación directa e indirecta de la actividad marítima y portuaria a la Ilustre Municipalidad de Quintero.
5. Enumerar dimensiones y variables, insertas en la relación económica entre las empresas y la Ilustre Municipalidad de Quintero.
6. Identificar y evaluar los beneficios de la Responsabilidad social empresarial de las firmas participantes, en la comuna de Quintero.

4 MARCO TEÓRICO

El marco teórico para el desarrollo de la presente memoria de título, se relaciona directamente con las normas jurídicas chilenas, con la responsabilidad social empresarial y con la revisión bibliográfica relacionada en su mayoría con la vinculación Ciudad-Puerto.

Según, Bidart (2012), determina que la relación de ciudad-puerto presenta cinco grandes áreas a investigar:

1. La primera se refiere a la relación urbanística y arquitectónica del puerto y la comuna, este tema está desarrollado en diversas publicaciones dentro de la categoría arquitectura y urbanismo, si bien no tiene una relación directa con los beneficios económicos de la actividad marítima portuaria, si tiene relación con la asignación de espacios y estructura de un terminal portuario.
2. La segunda área se relaciona con el campo de oceanografía y geografía, esta línea se vincula con los aspectos morfológicos y de condiciones naturales de los puertos en las ciudades, su referencia se encuentra en la revistas de geografía y oceanografía.
3. La tercera área se relaciona con los aspectos legales de ordenamiento del territorio, dentro de esta también se incluye los aspectos ambientales bajo la óptica legal.
4. La cuarta área es una línea muy amplia de investigación relacionada con aspectos de gestión, planificación, económicos y políticos, que se presentan en las ciudades puertos, esta información se presenta en las áreas de administración, economía y políticas públicas. Siendo ésta la que presenta mayores antecedentes para el estudio con relación al objetivo de la investigación.
5. La quinta área es una línea relacionada con los aspectos socio cultural, que relacionan los aspectos de naturaleza de los habitantes de la ciudad puerto.

4.1 MARCO JURÍDICO DE LA CIUDAD PUERTO DE QUINTERO

Conjunto de disposiciones, leyes, reglamentos y acuerdos a los que debe apegarse una dependencia o entidad en el ejercicio de las funciones que tienen encomendadas.

4.1.1 NORMAS

Los puertos de carácter concesionado se regulan por una gran cantidad de normativa que deben respetar desde el momento del otorgamiento de la concesión hasta su término. Entre dichas normas encontramos:

- a) Constitución Política de la República de Chile de 1980.
- b) Ley 19.300, ley sobre bases generales del medio ambiente.
- c) Decreto con Fuerza de ley N° 340 de 1960 del Ministerio de Hacienda sobre concesiones marítimas.
- d) Decreto 2 de 2005 de Ministerio de Defensa que sustituye reglamento sobre concesiones marítimas fijado por Decreto 660 de 1988.

- e) Decreto ley 1939 de 1977 normas sobre adquisiciones, administración y disposición de bienes del Estado.
- f) Decreto ley 3063 sobre rentas municipales, entre otras.

4.1.2 CONCESIONES MARÍTIMAS, OTORGAMIENTO Y TRAMITACIÓN

- I. Decreto con Fuerza de Ley (DFL) N° 340 de 1960 del Ministerio de Hacienda sobre concesiones marítimas.

Dispone en su artículo 1 y 2 que al Ministerio de Defensa Nacional, Subsecretaría de Marina, (actual Subsecretaría para las Fuerzas Armadas), corresponde el control, fiscalización y supervigilancia de toda la costa y mar territorial de la República y de los ríos y lagos que son navegables por buques de más de 100 toneladas.

A este Ministerio, a través de la Subsecretaría de Marina (actual Subsecretaría para las Fuerzas Armadas), le corresponde conceder el uso particular en cualquier forma de:

- a) Playas y terrenos de playas fiscales dentro de una faja de 80 metros de ancho medidos desde la línea de más alta marea de la costa del litoral;
- b) Concesión de rocas, fondos de mar, porciones de agua dentro y fuera de las bahías;
- c) Concesiones en ríos o lagos (que sean navegables por buques de más de 100 toneladas registro grueso, o en los que no siéndolo, siempre que se trate de bienes fiscales, en la extensión en que estén afectados por las mareas, de las playas de unos y otros y de los terrenos fiscales riberaños hasta una distancia de 80 metros medidos desde donde comienza la ribera).

El artículo 3 señala que: Son **Concesiones Marítimas**, las que se otorgan sobre bienes nacionales de uso público o bienes fiscales cuyo control, fiscalización y supervigilancia corresponde al Ministerio de Defensa Nacional, Subsecretaría de Marina (para las FFAA), cualquiera que sea el uso a que se destine la concesión y el lugar en que se encuentren ubicados los bienes.

Son permisos o autorizaciones aquellas concesiones marítimas de escasa importancia y de carácter transitorio y que sólo son otorgadas hasta por el plazo de un año.

Las autorizaciones o permisos serán otorgados directamente por la Dirección del Litoral y de Marina Mercante. Las demás concesiones se otorgarán por decreto supremo del Ministerio de Defensa Nacional, Subsecretaría de Marina (para las FFAA).

- II. DFL N° 2 de 2006 de Ministerio de Defensa, que sustituye reglamento sobre concesiones marítimas fijado por Decreto 660 de 1988.

El decreto 2 de 2006 parte señalando definiciones básicas para la aplicación de este reglamento, tales como: borde costero, fondo de mar, muelle, etc.

Destinaciones. Consisten en el otorgamiento de bienes fiscales y bienes nacionales de uso público sometidos a tuición del Ministerio Defensa Nacional (Subs. para las FFAA) a servicios fiscales. Se mantiene vigente mientras se cumpla con el objeto de la misma. (Art 6).

Derechos adquiridos por terceros. No podrá otorgarse concesión o deberá ésta dejarse sin efecto cuando terceros acrediten derechos adquiridos a cualquier título legítimo sobre el objeto de la concesión, siempre que ésta impida, obstaculice o sea incompatible con el libre ejercicio de tales derechos. Sin perjuicio de lo anterior, podrá denegarse una solicitud de concesión marítima cuando terceros aleguen que ella les irrogará perjuicio. En tal caso, el solicitante dispondrá de un plazo de 30 días para lograr con los afectados un acuerdo sobre el particular. (Art. 8).

Otorgamiento. Las concesiones marítimas se otorgarán sin perjuicio de los estudios, declaraciones y permisos o autorizaciones que los concesionarios deban obtener de los organismos públicos y/o municipales para la ejecución de ciertas obras, actividades o trabajos, de acuerdo con las leyes o reglamentos vigentes, incluidos los de impacto ambiental cuando corresponda. (Art. 11).

Los beneficiarios de concesiones marítimas otorgadas para la construcción de terminales marítimos, muelles, malecones, astilleros para naves mayores u otras obras marítimas de envergadura similar, dentro del plazo que al efecto se les fije, deberán presentar a la autoridad marítima un estudio y planos ilustrativos sobre vientos, mareas, corrientes, oleaje, sondaje y detalles del fondo del mar, del lugar en que se instalarán dichas obras, los cuales previamente deben haber sido revisados y autorizados por el S.H.O.A. Estos antecedentes serán remitidos a la Dirección para su aprobación. Además, tratándose de esas mismas concesiones, la autoridad marítima podrá exigir al concesionario que presente, dentro del plazo que al efecto se fije, un estudio sobre la maniobrabilidad de las naves que ocupen la instalación, teniendo el concesionario la obligación de proporcionar los antecedentes técnicos que le sean requeridos para su revisión y aprobación por la Dirección. (Art. 13).

Lo anterior, sólo podrán iniciarse una vez que el concesionario entregue a la autoridad marítima la correspondiente aprobación del proyecto por parte de la Dirección de Obras Portuarias del Ministerio de Obras Públicas. (Art. 14).

Las concesiones podrán ser modificadas, prorrogadas, renovadas o ampliadas previo decreto o resolución de la autoridad correspondiente, con las formalidades, condiciones y requisitos de acuerdo con el procedimiento aplicable a las solicitudes de otorgamiento, en lo que fuere procedente. (Art. 15).

Garantías. Todo concesionario cuyo proyecto considere obras o construcciones en el lugar otorgado en concesión, deberá constituir, previo a la reducción a escritura pública del decreto respectivo, una garantía a favor del Fisco, consistente en una boleta bancaria o póliza de seguro a la orden del Director, por el equivalente al 5% del presupuesto de la obra o construcción, la que se deberá mantener vigente por un período igual al plazo de la concesión más 6 meses. Al término de la ejecución de las obras o construcciones, el concesionario reemplazará dicha garantía por otra en iguales términos y porcentaje, calculada esta vez sobre el monto de la tasación comercial de las obras o construcciones practicada por el Servicio de Impuestos Internos. Esta nueva garantía deberá ser entregada a la autoridad marítima dentro del plazo de 90 días contados desde la fecha de término de las obras o construcciones. La garantía tendrá por finalidad cubrir el costo de retiro de las obras o construcciones adheridas al suelo que quedaren instaladas o sin retirar al término o caducidad de la concesión marítima, como asimismo de todos aquellos gastos inherentes a la operación de la concesión, cuyo pago se encuentre pendiente. La autoridad marítima

recibirá la garantía y la entregará en custodia en la Tesorería Provincial. Todo concesionario tiene la obligación de comunicar por escrito a la Capitanía de Puerto, para el evento que desee proceder a la construcción o instalación de elementos fijos adheridos al suelo, siempre que no impliquen la modificación o ampliación de la respectiva concesión. (Art. 19).

Tramitación. Reducción a escritura pública. Cuando se trate de concesiones marítimas mayores o menores, el concesionario deberá reducir a escritura pública el decreto de concesión, renovación o modificación, dentro del plazo de 30 días contados desde la fecha en que la autoridad marítima notifique oficialmente al interesado el correspondiente decreto, por carta certificada. El plazo anterior podrá ser ampliado en el mismo decreto, por 30 días, cuando se trate de concesiones otorgadas en islas o zonas aisladas.

Previo al cumplimiento de esta obligación y cuando proceda, deberá pagar en la Tesorería correspondiente la renta y/o tarifa anual o semestral que fija el decreto. La autoridad marítima tendrá un plazo de 30 días para notificar el respectivo decreto de concesión, renovación o modificación, a contar de la fecha en que éste haya sido ingresado en la respectiva Capitanía de Puerto. (Art. 31).

Pago a beneficio municipal. Si la concesión comprende terrenos de playa y/o playa, una copia de la escritura pública deberá remitirse por la autoridad marítima al SII²⁸ correspondiente, para los efectos del cobro y pago del impuesto territorial, de acuerdo con la Ley N° 17.235. (Art. 33).

Requisito previo a entrega concesión. Sin perjuicio de lo establecido en el inciso segundo del artículo 5° de este reglamento, no podrá hacerse efectiva la entrega de ninguna concesión, sino una vez tramitado el decreto o resolución respectiva y reducido a escritura pública, cuando corresponda. (Art. 39).

Transferencias, cesión y arriendo de concesiones. Las concesiones podrán ser transferidas o cedidas a cualquier título, o arrendadas, en todo o en parte, previa autorización del Estado, otorgada por decreto supremo y de acuerdo con las condiciones que establece el presente reglamento. Carecerá de todo efecto jurídico y no tendrá ningún valor la transferencia, cesión o arriendo, que no haya sido previamente autorizada por decreto supremo. El Estado podrá aceptar o rechazar cualquiera transferencia, cesión o arrendamiento, por motivo fundado. (Art.40).

Caducidad de las concesiones. Art. 53°.- Son infracciones graves, y por consiguiente causales de caducidad de la concesión, las siguientes:

- a) El atraso en el pago de la renta y/o tarifa de la concesión, correspondiente a un período anual o a dos períodos semestrales.
- b) La infracción de cualquier disposición del D.F.L. N° 340, de 1960, o del presente reglamento, siempre que la Autoridad Marítima no la califique de menos grave, en cuyo caso de aplicarán las medidas contempladas en el artículo 47.
- c) El incumplimiento de alguna de las obligaciones establecidas en el decreto que otorgó la concesión.

²⁸ Servicio de Impuestos Internos.

4.1.3 LEY 19.300 SOBRE BASES DEL MEDIO AMBIENTE. RELACIÓN CON OTORGAMIENTO CONCESIONES MARÍTIMAS

Evaluación ambiental. Se someterán a evaluación ambiental estratégica las políticas y planes de carácter normativo general, así como sus modificaciones sustanciales, que tengan impacto sobre el medio ambiente o la sustentabilidad, que el Presidente de la República, a proposición del Consejo de Ministros, señalado en el artículo 71, decida. En todo caso, siempre deberán someterse a evaluación ambiental estratégica los planes regionales de ordenamiento territorial, planes reguladores intercomunales, planes reguladores comunales y planes seccionales, planes regionales de desarrollo urbano y zonificaciones del borde costero, del territorio marítimo y el manejo integrado de cuencas o los instrumentos de ordenamiento territorial que los reemplacen o sistematicen. En esta situación el procedimiento y aprobación del instrumento estará a cargo del Ministerio de Vivienda y Urbanismo, el Gobierno Regional o el Municipio o cualquier otro organismo de la Administración del Estado, respectivamente.

Del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (SEIA). Los proyectos o actividades señalados en el artículo 10 sólo podrán ejecutarse o modificarse previa evaluación de su impacto ambiental, de acuerdo a lo establecido en la presente ley. Todos los permisos o pronunciamientos de carácter ambiental, que de acuerdo con la legislación vigente deban o puedan emitir los organismos del Estado, respecto de proyectos o actividades sometidos al sistema de evaluación, serán otorgados a través de dicho sistema, de acuerdo a las normas de este párrafo y su reglamento. Sin perjuicio de los permisos o pronunciamientos sectoriales, siempre se requerirá el informe del Gobierno Regional, del Municipio respectivo y la autoridad marítima competente, cuando corresponda, sobre la compatibilidad territorial del proyecto presentado. Corresponderá al Servicio de Evaluación Ambiental, la administración del sistema de evaluación de impacto ambiental, así como la coordinación de los organismos del Estado involucrados en el mismo, para los efectos de obtener los permisos o pronunciamientos a que se refiere el inciso anterior. (Art. 8).

Estudio y declaración de impacto ambiental. El titular de todo proyecto o actividad comprendido en el artículo 10 deberá presentar una Declaración de Impacto Ambiental o elaborar un Estudio de Impacto Ambiental, según corresponda. Aquéllos no comprendidos en dicho artículo podrán acogerse voluntariamente al sistema previsto en este párrafo. Las Declaraciones de Impacto Ambiental o los Estudios de Impacto Ambiental se presentarán, para obtener las autorizaciones correspondientes, ante la Comisión establecida en el artículo 86 o Comisión de Evaluación en que se realizarán las obras materiales que contemple el proyecto o actividad, con anterioridad a su ejecución. (Art. 9).

Relación. Los proponentes de los proyectos o actividades, en sus Estudios o Declaraciones de Impacto Ambiental, deberán describir la forma en que tales proyectos o actividades se relacionan con las políticas, planes y programas de desarrollo regional, así como con los planes de desarrollo comunal. La Comisión señalada en el artículo 86 deberá siempre solicitar pronunciamiento al Gobierno Regional respectivo, así como a las municipalidades del área de influencia del proyecto, con el objeto de que éstos señalen si el proyecto o actividad se relacionan con las políticas, planes y programas de desarrollo regional y con los planes de desarrollo comunal, respectivamente. (Art. 9 ter)

Casos sometimiento a SEIA. Los proyectos o actividades susceptibles de causar impacto ambiental, en cualquiera de sus fases, que deberán someterse al sistema de evaluación de impacto ambiental, son los siguientes: f) Puertos, vías de navegación, astilleros y terminales marítimos. (Art. 10).

Plazo de pronunciamiento. La Comisión establecida en el artículo 86 o el Director Ejecutivo, en su caso, tendrá un plazo de ciento veinte días para pronunciarse sobre el Estudio de Impacto Ambiental. La calificación favorable sobre un Estudio de Impacto Ambiental será acompañada de los permisos o pronunciamientos ambientales que puedan ser otorgados en dicha oportunidad por los organismos del Estado. (Art. 15).

Recepción definitiva. Las Direcciones de Obras Municipales no podrán otorgar la recepción definitiva si los proyectos o actividades a los que se refiere el artículo 10 no acreditan haber obtenido una resolución de calificación ambiental favorable. (Art. 25 bis).

4.1.4 RENTA Y TARIFAS DE CONCESIONES MARÍTIMAS

En caso concesión a beneficio municipal. Una copia de la escritura pública deberá remitirse por la autoridad marítima al SII correspondiente, para los efectos del cobro y pago del impuesto territorial, de acuerdo con la Ley N° 17.235. (Art. 33 Decreto 2).

El artículo 4 del DFL 340 dispone: Todo concesionario pagará por semestres o anualidades anticipadas una renta mínima de un 16% anual sobre el valor de tasación de los terrenos, practicadas por la SII. En ningún caso esta renta podrá ser inferior a la suma de E° 5,00 (cinco escudos) anuales, con excepción de la provincia de Chiloé. El artículo 61 del Decreto 2 de 2005 dispone: Las mejoras fiscales comprendidas en una concesión pagarán una tarifa anual equivalente al 10% del avalúo comercial de las mejoras, según tasación que practicará SII. Cualquier otra concesión a la que por su objeto o fines, no le sea aplicable la modalidad de pago señalada en el inciso primero precedente, pagará por semestres o anualidades la tarifa anual que determina este reglamento.

Los concesionarios serán responsables de las rentas y/o tarifas, sin perjuicio de otras responsabilidades que pudiesen ser perseguidas (judicialmente) por las vías legales que procedieren. (Art 20 Decreto 2).

El artículo 62 del mismo decreto dispone: La renta y/o tarifa se pagará en la Tesorería Provincial o en cualquier banco o institución autorizados para recaudar tributos en los meses de enero o julio de cada año, según corresponda. Siempre se pagará como mínimo la renta y/o tarifa correspondiente a un semestre completo, sin importar la fecha de inicio o término de la concesión.

Fijación renta. La renta y/o la tarifa serán fijadas en el acto administrativo respectivo, en Unidades Tributarias Mensuales, debiendo pagarse por anualidad o semestre anticipado, en moneda corriente, de acuerdo con el valor de ella a la fecha de pago. (Art 63).

La extensión de fondo de mar, río o lago ocupada en cualquiera forma y que no esté gravada en este Reglamento con tarifas especiales, pagará una renta anual igual a la que corresponda a la playa o terrenos de playa contiguos. (Art 67).

Art 68°.- Señala el detalle de las tarifas que deben pagar las concesiones:

- A. Astilleros y Varaderos. Pagarán por m² de superficie total concedida 0,006 UTM
- B. Muelles, Malecones, Chazas, Atracaderos y Embarcaderos. Pagarán por metro utilizable 0,40 UTM.
- C. Los muelles y malecones semimecanizados pagarán por metro utilizable 0,70 UTM
- D. Los muelles y malecones mecanizados pagarán por metro utilizable 1,00 UTM
- E. Los atracaderos y embarcaderos y en general las construcciones menores pagarán por metro utilizable 0,08 UTM

4.2 RESPONSABILIDAD SOCIAL EMPRESARIAL

El 1 de noviembre de 2010 el Instituto Nacional de Normalización, (INN), pública en Chile una de las normas más esperadas a nivel mundial, la ISO²⁹ 26.000 y su correlato en norma chilena NCh-ISO 26.000, Guía de Responsabilidad Social, cuyo objetivo primordial es contribuir al desarrollo sustentable.

La Norma chilena ISO 26.000, está destinada a ayudar a las organizaciones para contribuir al desarrollo sostenible, ofrece una guía en RS y provee una definición universal de RS.

Según la ISO 26.000, define que los principios que deben guiar la aplicación de la Responsabilidad Social Empresarial (RSE) en las organizaciones son la rendición de cuentas, la transparencia, el comportamiento ético y el respeto por las expectativas de los grupos de interés; el principio de legalidad; la normativa internacional de comportamiento y los derechos humanos.

La RSE debe estar estrechamente conectada al principal negocio de la compañía e integrar las expectativas de los grupos de interés, para que pueda agregar valor económico, social y ambiental tanto al negocio, como a la sociedad en la cual se inserta.

De esta manera, la empresa asegura su éxito y sustentabilidad, al mismo tiempo que contribuye al desarrollo de la comunidad, en el entendido de que no existen compañías exitosas en sociedades fracasadas.

No existe una receta única de RSE, sino que el modelo debe ser adaptado al contexto, estrategia y especificidades de cada empresa.

Para comprender este enfoque es necesario considerar tres ámbitos básicos: la cadena de valor de la empresa, el desarrollo sustentable y los grupos de interés.

²⁹ International Organization for Standardization

4.2.1 CADENA DE VALOR³⁰

La cadena de valor es un método de análisis para examinar sistemáticamente todas las actividades del desempeño de una compañía.

El modelo desagrega la empresa en actividades discretas estratégicas que crean valor al negocio:

- actividades primarias involucradas directamente en la creación del producto o servicio como logística de entrada, operaciones, logística de salida, marketing y ventas, y postventa;
- actividades de apoyo como abastecimiento, innovación, gestión de recursos humanos y gobernanza.

En la Figura 7, se muestra el modelo de cadena de valor.



FIGURA 7: Modelo de Cadena de Valor
Fuente: (Porter, 1985)

4.2.2 DESARROLLO SUSTENTABLE

El desarrollo sustentable de la ciudad es aquel que "garantiza las necesidades presentes sin comprometer las posibilidades de las generaciones futuras para satisfacer sus propias necesidades".³¹ Está asociado a la idea de triple balance, es decir, a la necesaria responsabilidad que debe existir sobre los impactos económicos, sociales y ambientales que pueden generar las decisiones y actividades humanas. (Keiner, 2008)

³⁰ (Porter, 1985)

³¹ (Naciones Unidas, 1987)

La RSE es la forma en que las empresas contribuyen al desarrollo sustentable, pero alcanzar este fin no se agota en ellas, sino que debe ser transversal a todas las organizaciones y personas que conforman nuestra sociedad. Por esta razón es tan importante el trabajo colaborativo y sinérgico entre empresas, gobiernos, sociedad civil y academia, entre otras.

4.2.3 GRUPO DE INTERÉS

La guía ISO 26.000 define a los grupos de interés o stakeholders como un "individuo o grupo que tiene interés en cualquier decisión o actividad de la organización". Por otra parte, el estándar de relacionamiento con stakeholders los define como "aquellos grupos que afectan y/o podrían ser afectados por las actividades de una organización". (Freeman, 2007)

Esta última definición es la más completa, según la ISO 26.000, pues asume que la relación entre empresa y grupo de interés es bidireccional y ambos se pueden afectar mutuamente, de manera positiva o negativa.

4.2.4 MODELO DE GESTIÓN DE RESPONSABILIDAD SOCIAL EMPRESARIAL

Una vez identificados estos tres ámbitos claves, es necesario gestionarlos de manera adecuada integrándolos entre sí para un desarrollo exitoso de la RSE. Y para lograrlo es indispensable contar con un Modelo de Gestión de RSE, la siguiente ilustración modela las relaciones entre cadena de valor, Desarrollo Sustentable y grupos de interés. La sección izquierda representa la empresa y sus actividades de cadena de valor (logística, operaciones, abastecimiento, ventas, etc.). La sección central muestra las tres clases de impactos de acuerdo a la idea de triple equilibrio del desarrollo sustentable (impactos sociales, ambientales y económicos) y la sección derecha muestra ejemplos de diferentes grupos de interés.

La siguiente Figura 8, muestra la relación entre "Cadena de valor", "Desarrollo Sustentable" y "Grupo de interés".



FIGURA 8: Modelo de Gestión de RSE
Fuente: (ACCION RSE, 2010)

El modelo ilustra que cada proceso de la cadena de valor de la empresa genera impactos económicos, sociales o ambientales, que pueden ser negativos o positivos, en los diferentes grupos de interés. A su vez, estos pueden impactar los procesos de la cadena de valor.

De acuerdo a este modelo, una estrategia de Responsabilidad Social Empresarial debiera controlar los impactos sociales, económicos y medioambientales negativos de las actividades de su cadena de valor, y ser capaz de maximizar los impactos positivos en los grupos de interés.

Además, la estrategia de RSE debe apuntar a controlar los potenciales riesgos que los grupos de interés pudieran implicar para cada actividad de la cadena de valor y a maximizar el aporte de estos a la empresa.

Una estrategia de Responsabilidad Social Empresarial requiere de planes concretos con metas claras, que respondan a las políticas de sustentabilidad de la empresa. Es por ello, que un adecuado plan de RSE, según ISO 26000. (2010). Guía de Responsabilidad Social., debe: estar basado en un diagnóstico preliminar. Este diagnóstico debe dar cuenta de los impactos que las actividades de la cadena de valor generan en los grupos de interés, de las oportunidades y riesgos que estos presentan y de sus expectativas y necesidades.

4.2.5 HERRAMIENTAS DE MEDICIONES

Se integra una evaluación finalizado el plan, que incluye medidas de desempeño de la empresa en la ejecución del mismo. Por ejemplo, medir si se lograron los objetivos, si los procesos eran los apropiados, lo que funcionó, lo que falló y qué se podría haber hecho mejor. Idealmente, la evaluación final del plan debe medir de nuevo los impactos de la empresa en los grupos de interés, de manera de constatar si han aumentado los impactos positivos y si se han mitigado los negativos.

La medición de las políticas de sustentabilidad y el control de su gestión es un desafío permanente. Aunque existen algunas metodologías y herramientas para este efecto, es siempre necesario adaptarlas a la realidad de la empresa.

El diseño y aplicación de los sistemas de medición y control requiere de creatividad, inteligencia y asertividad por parte de la empresa y del equipo evaluador.

La herramienta más utilizada en el mundo y en Chile es Global Reporting Initiative (GRI) de elaboración de Reportes de Sustentabilidad tiene por objeto ayudar a las organizaciones a elaborar informes que den cuenta de su desempeño económico, social y ambiental. La guía cuenta con indicadores y protocolos de medición y es flexible a la realidad de la organización. Se puede usar no solo como una herramienta de reporte, sino también para control de gestión.

4.2.6 APLICACIÓN RSE EN LA COMUNA DE QUINTERO

El presente estudio, aplico la RSE, como la contribución al desarrollo humano sostenible, a través del compromiso y la confianza de la empresa a sus empleados y familias de estos, hacia la sociedad en general y hacia la comunidad local, en pos de mejorar el capital social y la calidad de vida de la comunidad.

La Responsabilidad Social se puede clasificar en dos ámbitos, estos son ámbito interno y externo. Dentro de ámbito interno se encuentran las acciones orientadas a la responsabilidad económica y en materia laboral para con los trabajadores. En otras palabras lo que considera esta parte es que la empresa debe ser rentable económicamente, ya que de esta manera podrá aumentar el nivel de empleo; y si sus empleados trabajan en un buen ambiente de trabajo, con buenos beneficios e integración de la familia, la empresa podrá alcanzar mayores niveles de productividad, con un personal motivado y de mayor rendimiento.

Dentro del ámbito interno las acciones que han sido consideradas en este catastro son:
Acciones responsables hacia los empleados y ambiente laboral: equilibrio entre trabajo y descanso, posibilidad de formación, crecimiento personal, condiciones de trabajo saludables.
Acciones responsables hacia la familia de los empleados: preocupación de la empresa para que los empleados no descuiden dedicar tiempo a su familia, fomentar espacios de recreación familiar.

En cuanto a la responsabilidad social externa, ésta se refiere a acciones, políticas y programas orientados a la comunidad, a cualquier grupo o problema social, no directamente relacionado con la empresa mediante una relación contractual o económica.

Las acciones externas y que generan un costo para la empresa son aquellas que están orientadas a apoyar actividades desarrolladas en escuelas, patrocinar proyectos de desarrollo local, hacer donaciones, etc. Lo que dependerá, sin duda, de la fortaleza financiera de la empresa.

Las acciones externas que no generan costos para la empresa son la participación en la acción comunal (junta de vecinos, eventos sociales, etc.), respetar espacios públicos, tener en cuenta la contratación de mano de obra a discapacitados físicos o gente excluida laboralmente, realización de campañas de publicidad que promuevan valores éticos y hábitos positivos, patrocinio de deportistas, eventos comunales, etc.

Si bien el cuidado del medio ambiente es considerado una acción de responsabilidad social en el ámbito externo, este tema para el presente estudio, no será tratado en la profundidad que lo merece.

4.3 REVISIÓN DE LA LITERATURA

Las clasificaciones de (J.A.D. Fernandez, 2004) (B.S. Hoyle, 1989), proponen un resumen de actores en líneas de investigación según la tipología de estudios denominada "Typology of port studies (after Bird)" las cuales se clasifican en:

- Estudios Históricos y Genéricos: (Bird, Historicos y genericos de la actividad portuaria, 1963), (Hoyle, 1968), (Hilling, 1969); entre otros.
- Estudios Económicos: (Goss, 1968), (Gilman, 1977); entre otros.
- Desarrollos Regionales de Puertos: (Taaffe et al. 1963), (Pinder, 1981) Hoyle and Pinder, 1981; entre otros.
- Transporte Marítimo y Tecnologías y Asociadas: (Couper, 1972), (Takel, 1974), (Slack, 1980); entre otros.
- Estudios Comparativos de Puertos: (Ogundana, 1972), (Robinson, 1976); entre otros.
- Planificación Portuaria: (Bird and Pollock 1978), (Wiese, 1981); entre otros.
- Transporte Marítimo Internacional y Sistemas de Transporte: (Odell, 1963), (Vallega, 1981), (Verlaque, 1975); entre otros.
- La Interface de Ciudad Puerto: (Norcliffe, 1981), (Hatuth, 1982), (Calla, 1983)(Hall et al. 1982).

La línea de investigación para nuestro caso de estudio, según las clasificaciones antes mencionadas, se relaciona directamente con "La Interface de Ciudad Puerto", donde las dificultades y experiencias que existen entre la vinculación industria portuaria y comuna son el marco teórico para el desarrollo de la presente memoria de título.

La Association for the collaboration between Ports and Cities,³² que tiene como misión construir una red internacional de ciudades portuarias y de puertos con especial referencia, aunque no exclusiva, a los de la Europa meridional, mediterránea y de América Latina, su objetivo es desarrollar la colaboración entre ciudades puertos, para conseguir un desarrollo equilibrado en los ámbitos urbanos y portuarios. Al igual que la red mundial de ciudades puertos AIVP³³, que promueve el intercambio de experiencias a través de actividades de difusión. Otra organización como OVPOI³⁴ cubre una zona entre África y Asia. A través de su red, el OVPOI posee objetivos similares.

Estas organizaciones, como otras, buscan intercambiar experiencias para lograr un desarrollo armónico entre la ciudad y el puerto. En general existe una conciencia Universal de lograr que las ciudades que albergan puertos desarrollen una sinergia entre todos sus actores.

Vleugels, Harbors, & Conference (1969) expresaron una visión optimista, planteando que las regiones de puertos parecen haber sido siempre una ventaja en comparación con las regiones que no se encuentran junto al mar. Situación que en la actualidad parece no ser tan cierta, ya que la globalización y la concentración del transporte no han privilegiado a todos los puertos.

(Bird, central place, 1971), expreso en la teoría de central place la necesidad de establecer una metodología de planificación regional para medir los beneficios que otorga un puerto a la región o ciudad. Sin embargo, existe dificultad para cuantificar los beneficios. En los estudios de James Bird (1977, 1983) se plantea "la teoría del lugar central Dominante", plantea que los puertos constituyen un punto neurálgico dentro las ciudades. Esta situación presenta una ventaja comparativa a las ciudades que no poseen puertos. La existencia de puertos configura polos de desarrollo que mejoran los beneficios de las ciudades-puertos. (Bird, 1963), (Bird, 1977), (Bird, 1983).

Ducret, Koster & Van der (Beek, 2010), desarrollaron estudios sobre Commodity Variety and Seaport Performance, con base en la especialización, diversificación de los puertos y su relación con la economía local de la ciudad que alberga al puerto. Esto se refiere a que puerto especializado en diferentes tipos de carga, conlleva a la especialización de los sectores industriales de la ciudad.

Según (Hall & Jacobs, 2012), plantearon el establecimiento de los espacios urbanos de las ciudades puertos asociados a las políticas gubernamentales relacionadas con el mercado del transporte marítimo y sus beneficios a las ciudades. Propone un sistema de administración único y centralizado para la ciudad y el puerto. Respecto a la ciudad puerto de Quintero, esta situación no es aplicable en consideración al marco legal chileno.

Según (Basset, Griffiths, & Smith, 2002), analizaron el desarrollo de la bahía de Bristol, con relación a las políticas gubernamentales en cuanto a lo urbano, comercio e industria con una óptica histórica de su desarrollo. Este artículo evidencia la gestión de políticas coherentes

³² (ciitiessonwater, 2012)

³³ (aivp, 2014)

³⁴ (indianocean-aivp, 2014)

para el desarrollo armónico del puerto de Bristol y las regiones que integran la bahía de Bristol.

Para el caso de Singapur (T.C. Chang & Huang, 2011) analizaron la distribución de espacios del borde costero que conlleva a la disputa del uso de los espacios urbanos entre las comuna y la industria marítima portuaria. Esta situación es similar al caso de Quintero, con la diferencia que la ciudad de Singapur está integrada en las actividades marítimas portuarias y se beneficia de ella.

Huang et al., 2011 presenta una matriz de la relación existente entre organizaciones públicas y privadas asociadas a la colaboración en una ciudad puerto. Donde los mayores beneficios se presentan en la colaboración asociada a un "plan maestro" de horizonte estratégico de todas las organizaciones que interactúan en la ciudad puerto. Para el caso de Quintero como puerto de carácter concesionado, no existe un plan maestro de desarrollo que permita que todas las industrias marítimas y portuarias interactúen con la ciudad puerto. Estas industrias poseen planificaciones independientes, ya que no existe ningún marco legal o política gubernamental que obligue a desarrollar planes integrados.³⁵ En la Figura 10, se muestra una matriz de la relación existente entre organizaciones públicas y privadas.

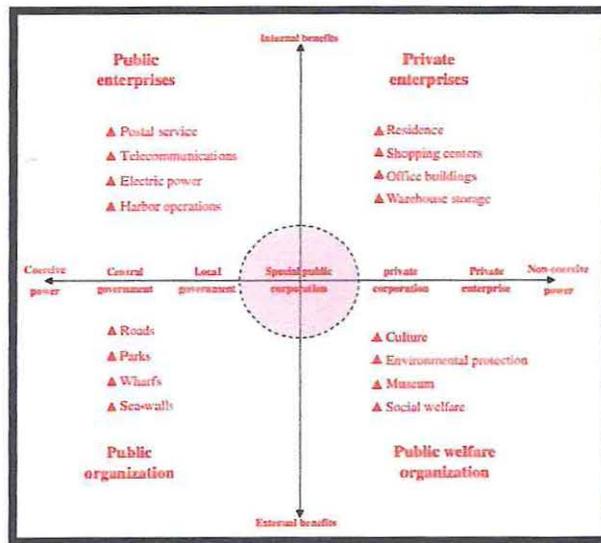


FIGURA 9: Matriz de Relación entre Organizaciones Públicas y Privadas
Fuente: (Huang_et_al., 2011)

Según (Almazán, 2011), propone la creación de valor asociado a la empleabilidad en el Sistema Portuario Español, mediante la disminución de barreras de entrada en las funciones de los trabajos de estiba portuaria. En este contexto analiza la estructura de concentración de firmas relacionadas con la actividad portuaria y la necesidad de realizar cambios legales que permitan la participación de nuevas empresas que otorguen mayores fuentes laborales.

³⁵ (proa, abril)

En cambio (Llover, 2004) estableció los beneficios de las relaciones ciudad-puerto con la integración urbanística de las zonas portuarias en las ciudades de los Estados Unidos y el Reino Unido durante los años setenta. La integración urbanística de los recintos portuarios constituye la clave para el logro de un desarrollo local equilibrado y sostenible en las grandes ciudades portuarias. Lo anterior plantea un crecimiento portuario con la creación de nuevos espacios urbanos, transformándolos en polos de desarrollo que contribuyen a la economía local. Actualmente GNL Quintero, primer Terminal del hemisferio sur de recepción, descarga, almacenamiento y regasificación de Gas Natural Licuado (GNL), construirá el 2015 un borde costero de dos mil millones de pesos, con el fin, de entregar a la comuna un paseo costero que una a ambas localidades (Quintero y Loncura), destinado a potenciar el turismo y consolidar esta zona de la comuna³⁶.

Para Bidart, "el concepto de Ciudad Puerto implica sinergia entre el desarrollo de la actividad portuaria y los beneficios que obtiene la ciudad que lo alberga". De ello, entendemos que la comuna de Quintero debe desarrollarse en armonía con el crecimiento portuario, tanto en lo económico, cultural y urbanístico.

Bichou & Gray (2005) establecieron un esquema de unidades de negocios asociados al transporte marítimo, que pueden ser utilizados como referencia para medir los niveles de actividad relacionados con los volúmenes de importación de graneles en la bahía de Quintero.

Grossmann (2008), analizo al puerto de Hamburgo y los beneficios que obtiene la ciudad puerto al interactuar en el transporte marítimo bajo el concepto de metrópolis, donde los beneficios económicos involucran una región más que una ciudad local.

Pardali (2008), analizo el desarrollo de la industria marítima portuaria bajo los modelos basados en el Keynesianismo que constituye la idea básica de la propiedad, la infraestructura, la inversión política de precios, el papel de los puertos y el neoliberalismo como un nuevo modelo de desarrollo asociado a la generación de empleo. El estudio se basa en variables cualitativas que pueden aportar para el diseño de la metodología.

En la 10a Conferencia Internacional de Ciudades y Puertos en Sydney, Australia, se acordaron algunos principios rectores como asegurar la coherencia de los proyectos en los territorios de las ciudades y regiones portuarias".

En la (carta para el desarrollo sostenible de ciudades portuarias, 2006), indica en su preámbulo, que los flujos de bienes y servicios que se producen de manera creciente en todo el mundo son fundamentales de cara a potenciar la política social y económica de ámbito internacional. En consecuencia, las estrategias esgrimidas entre los Estados, las regiones y ciudades de cara a la obtención del máximo beneficio de los flujos económicos se vuelven cada vez más complejas e intensas.

Lo que está en juego a escala mundial en términos de desarrollo y conservación de los recursos naturales, y la constatación de su casi impotencia para atajar egoísmos colectivos e individuales, exige aunar esfuerzos para establecer una gestión correcta de nuestros recursos y necesidades. Esta mejor gestión de los recursos tiene igualmente por corolario la

³⁶ (Mercurio de Valparaíso, 2014)

búsqueda de nuevos equilibrios sociales en la perspectiva de mejorar la calidad de vida para cada uno, así como el desarrollo del empleo. Supone esto la adopción de normas internacionales y la creación de organismos fuertes que sean capaces de dejarse oír e influir en los foros mundiales.

El papel que juegan las ciudades portuarias como protagonistas y testigos de la globalización las legitima para dejar oír su voz e influir en la toma de decisiones colectivas. Conscientes de su papel en la planificación territorial y económica las ciudades portuarias reunidas en Sydney Australia, el año 2006, con ocasión de la 10a Conferencia Internacional de Ciudades y Puertos confirman, trece años después de la Carta de Montreal, su voluntad de proseguir con sus acciones a favor del desarrollo sostenible en la implementación de su proyecto. Por esta razón, las ciudades portuarias se comprometen a:

1. Asegurar la coherencia de los proyectos en los territorios de las ciudades y regiones portuarias.

Artículo 1.1 Acercarse a las instituciones

Diálogo entre los actores locales y transparencia son fundamentales para la realización de proyectos de desarrollo sostenible para las ciudades portuarias. Con el fin de asociar mutuamente los socios a los procesos de decisión, respetando siempre las legislaciones nacionales, cada uno de ellos, ciudad y puerto, favorecerá la representación de la otra parte en sus principales órganos de decisión.

Artículo 1.2 Erigir la concertación como principio de gobernabilidad

La concertación ciudad / puerto / actores socioeconómicos a favor de proyectos en las ciudades portuarias se impone a todos como una necesidad absoluta. Se utilizarán todos los procesos de consulta posibles para llegar a la definición de proyectos de interés común.

Artículo 1.3 Dialogar con las poblaciones de manera permanente

La adhesión de las poblaciones a los desafíos de desarrollo sostenible es indispensable en todas las etapas de los proyectos conducidos por la comunidad ciudad / puerto. Esto supone acciones previas de sensibilización de los ciudadanos, la puesta en práctica de procedimientos permanentes de información y de evaluación del proyecto y sus objetivos.

Artículo 1.4 Trabajar a escala del área metropolitana

La recepción en las ciudades portuarias de tráfico marítimo en constante crecimiento va hoy más allá de los desafíos de ordenación de las ciudades portuarias históricas. En aras de la integración de los escenarios de desarrollos portuarios y urbanos, y de la coherencia de los proyectos con los medios y organizaciones de transportes regionales, el área metropolitana deberá constituir la escala espacial de referencia. Se dará prioridad en particular a los nuevos desarrollos portuarios y urbanos de antiguas instalaciones, con el fin de evitar la ocupación de nuevos espacios.

2. Tratar las interfaces portuarias desde el punto de vista del carácter mixto

Artículo 2.1 Respetar la identidad de los lugares

Los espacios de interfaz ciudad / puerto poseen una fuerte identidad histórica, económica y social. La memoria de los lugares constituye uno de los soportes fundamentales de la reflexión sobre los procesos de recuperación urbana de los antiguos espacios portuarios. Se pondrá especial atención a la calidad de los proyectos y a la búsqueda de la integración de las funciones urbanas y portuarias. La animación de las dársenas mediante la continuidad de actividades portuarias compatibles será una baza complementaria.

Artículo 2.2 Establecer nuevos principios de cohabitación ciudad / puerto

En las zonas de contacto y de interfaz, se favorecerá el carácter mixto ciudad / puerto mediante la adopción de nuevos principios de cohabitación relacionados, principalmente, con las normas de construcción de la trama urbana, la organización de la circulación, el control de las molestias ligadas a la actividad portuaria y la organización del trabajo en los terminales.

Artículo 2.3 Manejar los distintos ritmos de la vida portuaria y de la vida urbana

Los ritmos de la vida portuaria y los de la vida urbana son distintos. A la capacidad de reacción que le exigen los usuarios a los puertos, y a las reservas en materia de terreno que ello conlleva, se opone la prudencia de las ciudades encargadas de la ordenación a largo plazo. Para evitar el desarrollo de terrenos abandonados, los actores se preocuparán por aplicar una política de ordenación temporal de espacios intermedios a la espera de futuros desarrollos. En los sitios más estratégicos, las ciudades y los puertos darán prioridad a proyectos reversibles que ofrezcan posibilidades de alternancia de actividades portuarias y urbanas a medio y largo plazo.

3. Respetar los equilibrios entre ciudad portuaria y medio ambiente natural

Artículo 3.1 Asegurar la protección del medio natural

Un conocimiento preciso de los medios marítimos, fluviales y de los estuarios, junto con su seguimiento, es la primera condición para una evaluación del impacto de los proyectos ciudad / puerto en el entorno natural. De este modo, será posible identificar zonas de interés ecológico mayor y poner en práctica su protección frente a los riesgos industriales y se atenuarán, si fuese necesario, los efectos negativos de los proyectos en el entorno natural a través de medidas de mitigación adaptadas.

Artículo 3.2 Garantizar un transporte marítimo y fluvial limpio

La utilización razonada del transporte marítimo y fluvial es una alternativa económica y ecológica al desarrollo del transporte por carretera. Esta alternativa, ventaja de las ciudades portuarias, debe ser valorada por todos los actores. En este contexto, los puertos y las autoridades marítimas y fluviales se preocuparán por limitar las emisiones contaminantes de las embarcaciones y por organizar el tratamiento de sus desechos. Las colectividades territoriales harán sus mejores esfuerzos por integrar la vía navegable en la organización de ciertos servicios urbanos.

Artículo 3.3 Desarrollar energías renovables

Las actividades industriales y portuarias son grandes consumidoras de energía. En la frontera de los medios marinos y continentales, las ciudades portuarias cuentan con importantes ventajas geográficas para el desarrollo de energías renovables. Las ciudades, los puertos y sus socios económicos trabajarán juntos desde ahora en pos del desarrollo de estas energías renovables, involucrándose en su producción y generalizando progresivamente su utilización en los espacios ciudad / puerto y en los terminales.

4. Reforzar la cohesión social y dinamizar el empleo

Artículo 4.1 Abrir los espacios ciudad / puerto a todos

Las dársenas y otras extensiones de agua están en el corazón de la vida de las ciudades portuarias. Las ciudades y los puertos se aplicarán para ordenar en el frente costero espacios públicos que ofrezcan al ciudadano un legítimo acceso al agua. Asimismo, organizarán el acceso público a los espacios portuarios que no sean sensibles y desarrollarán en el puerto senderos, paseos y otros miradores.

Artículo 4.2 Diversificar la oferta de viviendas

Basándose en las enseñanzas de más de treinta años de operaciones de transformación de las interfaces ciudad / puerto, las ciudades portuarias asegurarán en estos espacios ciudad / puerto el carácter mixto entre poblaciones residentes y recién llegadas, y controlarán los procesos de rehabilitación. La oferta de vivienda se adaptará y se diversificará en consecuencia.

Artículo 4.3 Apuntar hacia el conocimiento y la formación de los hombres

Las ciudades portuarias viven a la velocidad acelerada del comercio internacional. La apertura hacia el mundo es constante, las técnicas y los oficios experimentan una evolución perpetua. Las cooperaciones entre colectividades territoriales / puertos / universidades / empresas se verán reforzadas tanto en el ámbito de la investigación como en el de la capacitación, con el fin de hacer emerger nuevos conocimientos y nuevas competencias.

Artículo 4.4 Integrar el comercio equitativo

El comercio equitativo forma parte de la puesta en práctica de un desarrollo sostenible. Más allá de la creación de actividad económica, los actores del comercio equitativo declaran la necesidad de adoptar nuevos comportamientos sociales y medioambientales. Las ciudades portuarias, actores estratégicos de esta nueva solidaridad Norte/Sur, asegurarán que se articulen con las políticas locales de cohesión social para dar más sentido a la misión de la colectividad ciudad/puerto.

5. Favorecer desarrollos económicos portuarios y urbanos innovadores

Artículo 5.1 Estimular la actividad económica

Puertas de entrada de las mercancías al continente, las ciudades portuarias ostentan una posición estratégica y su rendimiento influye directamente en las economías nacionales. Las ciudades portuarias participarán en la implantación de redes de transporte generando nuevas dinámicas económicas locales y regionales potencialmente creadoras de empleos.

Artículo 5.2 Favorecer y apoyar la intermodalidad

Para reforzar un servicio de comunicación sostenible de los territorios interiores, las colectividades territoriales apoyarán a puertos y empresas en el desarrollo de plataformas logísticas multimodales. Respalدارán, incluso en materia financiera, las iniciativas orientadas a utilizar en mayor medida el transporte fluvial y ferroviario, en particular en distancias cortas para las que se consideran poco rentables.

Artículo 5.3 Garantizar la seguridad de los lugares portuarios

Desde 2001, la seguridad del transporte marítimo, de los puertos y de la cadena logística es un elemento clave de la actividad industrial. Las ciudades portuarias son un eslabón esencial de ese entorno industrial. Es por tanto indispensable que las autoridades e instituciones locales, regionales y nacionales, las ciudades portuarias, los puertos, las industrias marítimas y los demás miembros de la cadena logística pongan especial atención a este tema y busquen juntos el modo de reforzar la seguridad e incrementar los beneficios económicos.

Artículo 5.4 Posicionarse como interlocutor de los operadores marítimos mundiales

La carrera por el gigantismo de los buques, en la que se han lanzado los operadores marítimos mundiales, influye directamente en las estrategias de ordenación de las ciudades portuarias, obligándolas a tomar decisiones económicas, medioambientales y sociales difíciles. El hecho de compartir conocimientos debiera abrir un camino hacia la construcción de una nueva oferta económica que sea coherente, coordinada y respetuosa para con las futuras generaciones.

Artículo 5.5 Aprovechar las nuevas tecnologías

Las nuevas tecnologías permiten una óptima circulación de la información entre los actores institucionales y económicos. A través de la innovación tecnológica y la implementación de tales sistemas de información, las ciudades portuarias cuentan con los medios para optimizar la gestión de los transportes y limitar los impactos en el entorno natural y urbano.

Artículo 5.6 Implementación de una estrategia turística original

Más allá de su función comercial, las ciudades portuarias -en su mayoría ciudades litorales-, deben imaginar un posicionamiento turístico original del que la ciudad, el puerto y el ciudadano puedan obtener beneficios. El turismo industrial, la recepción de cruceros, la valoración del patrimonio, el descubrimiento de medios naturales son otras tantas bazas que permiten conducir un desarrollo equilibrado de la actividad turística.

6. Cooperar entre ciudades portuarias

Artículo 6.1 Colaborar para alcanzar un desarrollo más sostenible

La puesta en práctica del desarrollo sostenible requiere una mayor colaboración entre las plazas portuarias con el fin de favorecer la transferencia de las competencias y tecnologías necesarias. Para este propósito, y más allá de las diferencias de niveles de desarrollo de cada una, las ciudades portuarias, en el marco de la red de la AIVP en particular, buscarán multiplicar las posibilidades de intercambios de experiencias y prácticas.

Artículo 6.2 Predicar con el ejemplo

Las ciudades portuarias miembros de la Asociación Internacional de Ciudades y Puertos se preocuparán por elaborar proyectos ciudad / puerto que «satisfagan sus necesidades sin comprometer la capacidad de las futuras generaciones de satisfacer sus propias necesidades (Informe Brundtland, 1987). Tendrán el papel de precursores y de innovadores en la aplicación de este principio fundamental del desarrollo sostenible. Motivarán a toda la comunidad internacional de ciudades y puertos, que podrá inspirarse con sus ejemplos.

Artículo 6.3 Apoyar las acciones de la AIVP

Las ciudades y los puertos signatarios de esta Carta se comprometen a trabajar por la ampliación de la red de la Asociación Internacional de Ciudades y Puertos, a participar en forma activa en los intercambios de experiencias de las ciudades portuarias y a trasladar los mensajes de la AIVP a los organismos internacionales.

Mateo-Mantecon, Coto-Millan, Villaverde-Castro, & Angel Pesquera-Gonzalez (2012), presentaron un modelo para medir el impacto económico del Puerto de Santander en la región de Cantabria. Donde la variable del empleo y la creación de valor son el fundamento del modelo. El estudio utilizó la metodología denominada "Metodología de Impacto" la que permite estimar los efectos directos, indirectos e inducidos, basada en la aplicación de un análisis de input-output, existiendo múltiples versiones. Una de las más conocidas es la realizada por la Administración Marítima del Departamento de Comercio de los Estados Unidos, denominada Port Economic Impact Kit. Esta metodología ha sido utilizada en el puerto de Dublín (1988), también fue adoptado por la organización Puertos de Estado, en España. La metodología fue la base para el estudio del Puerto Santander y su impacto en la región de Cantabria.

El método puede ser aplicado al caso de la comuna de Quintero, sin embargo, el objetivo del presente estudio es analizar el impacto económico social de las actividades marítimas portuarias de la comuna de Quintero.

La evolución histórica entre la ciudad y el puerto, desde el siglo IX al XX, es el resultado de la necesidad de los puertos por aumentar sus aéreas de operación, las que siempre presentan conflictos con el uso del borde costero que se relaciona con cinco variables: tecnológicas, normativa legales, ambientales, políticas y económicas. Situación que se relaciona directamente con la problemática del Puerto de Quintero.

Es importante señalar, que de las cinco variables mencionadas, relacionadas con el puerto, existe una extensa variedad de publicaciones, sin embargo, al compararla con otras áreas de investigación como por ejemplo biología, salud, antropología, arquitectura; entre otras, su desarrollo investigativo es escaso.

Uno de los autores que ha investigado el tema marítimo-portuario desde los años sesenta a la fecha, es Brian Hoyle de la Universidad de Southampton. Según (B. Hoyle, 2000), en el artículo "Global and local change on the port-city waterfront" que hizo referencia a la experiencia de relaciones entre las ciudades y sus puertos, en especial los casos de Canadá y del Este de África. En estos casos especiales se destacaron los cambios de infraestructura portuaria y relación de los espacios del borde costero como una posible solución al conflicto. Situación que hoy se refleja en la comuna de Quintero.

En la revisión, además se detectan que existen varias organizaciones y centros de estudios relacionados con el tema, algunos de ellos son:

- En Francia la Asociación de Ciudades Puertos (AIVP).
- En Japón el Centro de Olas, que provee información sobre las ciudades puertos japonesa.
- En Italia el Centro Internazionale Citta d' Acqua.
- En U.S.A. Waterfront Centel in Washington D.C.
- Y otros centros de investigación de Universidades en distintas partes del mundo.

En la actualidad, la Ilustre Municipalidad de Quintero, en el marco de la búsqueda de un equilibrio entre el desarrollo portuario y las necesidades de las comunas que acogen esta actividad, está liderando, una nueva Asociación de Ciudades con Puertos Privados a nivel nacional, conformada hoy en día, por siete municipalidades, las cuales son: Mejillones, Caldera, Chañaral, Huasco, Los Vilos, Puchuncaví y Quintero. Cabe recordar que esta organización nace en respuesta a la imposibilidad de ingreso de los puertos concesionados a la Asociación Nacional de Ciudades Puerto y Borde Costero de Chile, constituyéndose, así, esta nueva instancia frente a las autoridades del Estado. En el país, existen veinticinco ciudades con puertos concesionados que a futuro se espera puedan sumarse a esta asociación, fortaleciendo esta organización y transformándola en una herramienta de dialogo con el gobierno y las empresas, de manera de conseguir un justo crecimiento económico y un gran desarrollo social para estas comunas.³⁷

Existen autores, que presentan referencias históricas que relacionan las variables de movimiento de carga portuaria en toneladas con la cantidad de empleo asociada. En nuestro caso de estudio mediremos el movimiento de carga importada en volúmenes métricos, ya que la mayor actividad marítima y portuaria de Quintero es la importación de graneles líquidos.

³⁷ (Municipalidad de Quintero, 2014)

5 METODOLOGÍA

El presente estudio trabajó con un diseño de tipo descriptivo, que grafica con precisión las características de un determinado individuo, situación o grupo (con o sin hipótesis específicas iniciales), se determina la frecuencia con la que algo ocurre o con la que algo se halla asociado o relacionado con otro factor. Las variables a medir son de tipo cuantitativo, (Ej. Cantidad de empresas, Nivel de remuneraciones, Cantidad de operarios, Cantidad de movimiento de carga, etc.).

Para identificar las firmas participantes, se utilizó información proveniente de: La organización gubernamental del Servicio Nacional de Aduanas; El Departamento de Transparencia de la Ilustre Municipalidad de Quintero; La Policía de Investigaciones; La Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante; La guía telefónica; Y páginas web. A estas empresas ya identificadas, se les envía la encuesta previamente elaborada. (Ver Anexo 11.2).

El universo es el conjunto de elementos de referencia sobre el que se realizan las observaciones. Este estudio, queda determinado el universo, por la cantidad de empresas que respondieron dicha encuesta. Esto nos permite, tomar el universo total y así realizar un censo³⁸ de las empresas. Se utiliza el método Delphi, que por la vía de un Focus-group nos proporcionó la información adicional, requerida y necesaria para la investigación del presente estudio.

El método Delphi (ver Anexo 11.4), se engloba dentro de los métodos de prospectiva, que estudian el futuro, en lo que se refiere a la evolución de los factores del entorno tecno-socio-económico y sus interacciones. (Ver Figura 12)

Es un método de estructuración de un proceso de comunicación grupal que es efectivo a la hora de permitir a un grupo de individuos, como un todo, tratar un problema complejo. (Linstone&Turoff, 1975)

El Focus-group, se basa en la interrogación a expertos con la ayuda de cuestionarios, a fin de poner manifiesto convergencias de opiniones y deducir eventuales consensos. Es una consulta a un grupo de expertos en forma individual por medio de la interacción sucesiva de un cuestionario apoyado por los resultados a fin de generar convergencia de opiniones. Es importante destacar que para este método, la medición o instrumento de recolección de datos debe reunir dos requisitos básicos: "Confiable" y "Validez".

³⁸ El censo se lleva a cabo a través de la aplicación de un instrumento estandarizado o encuesta a toda la población objetivo. (Vivanco, 2005)



FIGURA 10: Fases del Método Delphi

Fuente: <http://www.rioei.org/deloslectores/804Bravo.PDF>

Las variables relevantes a obtener fueron:

1. Rol único tributario de iniciación de actividades.
2. Giro o actividad principal de la empresa.
3. Cantidad de empleados.
4. Lugar de residencia de los empleados.
5. Derecho Municipal.
6. Venta anual en unidades monetarias.
7. Listado de proveedores.
8. Pago a proveedores.
9. Recepción de volumen transferido por importación a granel

La encuesta fue enviada por correo certificado y correo electrónico, con el patrocinio de la Ilustre Municipalidad de Quintero, se adjuntó la carta de respaldo de la Universidad de Valparaíso, de la carrera Ingeniería Civil Oceánica, indicando, que la encuesta solo tiene un carácter académico, por parte del memorista encargado. (Ver Anexo 11.3)

Las respuestas a la encuesta de cada empresa se recabaron personalmente. Se diseñó un solo tipo de encuesta para todas las firmas participantes del sector marítimo y portuario; A las empresas concesionarias de Muelles y Terminales marítimos, se les sumó a este cuestionario dos preguntas relevantes, respecto a los volúmenes de transferencia de carga y la cantidad de naves recepcionadas anualmente.

5.1 IDENTIFICACIÓN DEL SECTOR INDUSTRIAL MARÍTIMO-PORTUARIO

Según (Bidart, 2012) se identifican cuatro sectores industriales claves:

1. Servicio a la nave.
 2. Servicio a la carga.
 3. Operadores Logísticos.
 4. Servicios de Fiscalización.
- En primer lugar identificar un sector industrial que abarque todas las actividades asociadas a la nave (buque) que tengan relación con todas las actividades con excepción de la carga. Por ejemplo, repuestos de maquinarias, servicio de lavandería, aprovisionamiento de víveres (comida); entre otros.
 - En segundo lugar utilizando la misma lógica identificar un sector industrial que abarque todas las actividades relacionadas con la transferencia de carga desde el barco al puerto y del puerto al barco. Por ejemplo, servicios de embarque y desembarque, servicios de terminales portuarios, servicios de maquinaria portuaria; entre otros.
 - En tercer lugar el sector industrial que abarca todos los operadores logísticos, este punto contempla todas las firmas que actúan con la carga en el ingreso y egreso de los terminales portuarios. Por ejemplo, servicios de bodegaje, servicios administrativos de aduana, comunicaciones; entre otros.
 - Como cuarto lugar, todos los servicios de focalización y control de las actividades marítimas portuarias. Por ejemplo, Servicio Nacional de Aduanas, Policía, Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante; entre otros.

Cada uno de estos sectores está conformado por firmas (empresas) cuya actividad está circunscrita a un sector industrial, tampoco se descarta que mantenga actividades en varios sectores industriales, por ejemplo, que la firma ofrezca productos como terminal portuario y además posea servicios de reparación de naves.

El definir el sector industrial, como parte de la metodología, tiene como objeto identificar las firmas que integran el sector, ya que, de no existir la actividad marítima-portuaria, estas empresas no existirían. Sin embargo, no basta solo con identificarlas, sino también, con tener acceso a la información de la empresa. En general para las empresas este tipo de datos son de acceso reservado, es por ello, que la Universidad de Valparaíso apoyo está memoria de título con una carta de constancia para el alumno memorista.

5.2 IDENTIFICACIÓN DE LAS FIRMAS PARTICIPANTES

Se consultó en el SII, para identificar nombres de firmas cuya iniciación de actividades se relacione con el sector industrial marítimo-portuario. Por otra parte, se recabaron datos de la Ilustre Municipalidad de Quintero conforme a lo establecido en la Ley 20.285,³⁹ con el fin de obtener las empresas que tributan en la comuna y que se encuentran vigentes en el borde costero de la bahía de Quintero. (Ver Tabla 8)

Además, se obtuvo información de las organizaciones gubernamentales como Servicio Nacional de Aduanas, Policía de Investigaciones, Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante; Guía telefónica y páginas web. Para conocer su nivel de actividad administrativa en la comuna de Quintero, se requirió obtener información calificada y muchas veces privada, entre ellas se encuentran:

- Dotación de personal asignada a la actividad marítima-portuaria.
- Lugar de residencia de los empleados.
- Pago de renta y/o tarifas.
- Venta anual.
- Listado de proveedores.
- Porcentaje de venta a sus proveedores.
- Cantidad de Importación, Exportación y Cabotaje.

5.3 NIVEL DE EMPLEOS DEL SECTOR INDUSTRIAL

Se determinó la cantidad de empleos del sector industrial marítimo portuario (Ver Tabla 11). Mediante la información entregada por las empresas de carácter reservado, se consultó utilizando un solo tipo de encuesta, con algunas preguntas que consideraron escalas de rangos asociados. (Ver Anexo 11.2)

También, se preguntó por el lugar de residencia, ya que los empleados que tienen residencia en la comuna de Quintero, gastan gran parte de su remuneración en la comuna, produciéndose un aporte directo al comercio y a servicios de la comuna.

5.4 TRIBUTACIÓN A LA ILUSTRE MUNICIPALIDAD DE QUINTERO

La Ilustre Municipalidad de Quintero es la organización de carácter gubernamental que no posee ninguna facultad legal para administrar o interferir en la actividad marítima-portuaria, tampoco posee tuición sobre los espacios geográficos del borde costero. El marco legal chileno le otorga la facultad al Ministerio de Defensa Nacional, a través de la Subsecretaría de Marina la administración de las concesiones marítimas. Por lo anterior, la municipalidad no percibe ningún ingreso relacionado con esta actividad, con excepción del pago de los tributos basados en patentes y tasas por derecho y participación en impuestos territoriales. Al

³⁹ La presente ley regula el principio de transparencia de la función pública, el derecho de acceso a la información de los órganos de la Administración del Estado, los procedimientos para el ejercicio del derecho y para su amparo, y las excepciones a la publicidad de la información.

respecto todas las firmas que participan en el sector industrial deben pagar a la municipalidad algún tipo de tributo.

Por lo anterior, fue necesario identificar de forma cuantitativa el pago de tributos que realiza cada firma del sector industrial en estudio. La forma que se evaluó esta variable se realizó a través de la siguiente metodología.

- a) Identificar en la página web del Servicio de Impuestos Internos los tributos asociados al impuesto territorial de las empresas que poseen inmuebles asociados al tributo de contribuciones territoriales.
- b) Identificar y cuantificar las empresas que pagan tasas y patentes asociadas a su actividad comercial en la Ilustre Municipalidad de Quintero.

5.5 DIMENSIONES Y VARIABLES DEL ESTUDIO

Las dimensiones centrales del estudio son: El impacto económico social de la actividad marítima y portuaria en la comuna de Quintero y la Responsabilidad Social Empresarial.

5.5.1 DIMENSIÓN ECONÓMICO SOCIAL

Las variables medidas de la dimensión Económica Social son:

- Tributación: Cantidad en pesos, que las empresas cancelan a la I. Municipalidad de Quintero.
- Rubro de empresa: Correlación de la magnitud de las empresas con su tributación a las arcas municipales.
- Movimiento de carga: Cantidad de volúmenes transferidos por concepto de carga a granel en la comuna de Quintero.
- Empleabilidad: Cantidad de empleos, que las empresas ofertan a la comuna de Quintero.
- Nivel de remuneraciones: Son las estratificaciones, producto de las prestaciones de servicios, expresados en dinero.

5.5.2 DIMENSIÓN RESPONSABILIDAD SOCIAL EMPRESARIAL

Las variables medidas de la dimensión Responsabilidad Social Empresarial son:

- Responsabilidad social empresarial: Contribución activa y voluntaria al mejoramiento social, económico y ambiental de las empresas hacia la comuna de Quintero.
- Impacto de empleabilidad: Es la incidencia de la empresa en la captación de mano de obra e intelectual en la comuna de Quintero.
- La demanda por la explotación del borde costero.

Una vez obtenidas las dimensiones con sus respectivas variables, se establecieron relaciones micro y macro económicas, con el propósito de medir los beneficios que otorga la actividad marítima-portuaria en la comuna de Quintero.

6 ANÁLISIS DE DATOS

6.1 IDENTIFICACIÓN DE LAS FIRMAS PARTICIPANTES

Tabla 5: Registro de Empresas Según Aduana de Quintero.

N°	NOMBRE DE LA EMPRESA	DIRECCIÓN	GIRO COMERCIAL
1	GNL Quintero S.A.	Camino costero 901 El Bato, Quintero.	Terminal de Regasificación de Gas Natural Licuado
2	OXIQUIM S.A.	Playa El Bato 271, Quintero.	Recepción y almacenamiento RECEP- ALMAC. DES. LIQUIDO
3	Compañía de Petróleos de Chile (Copec S.A.)	Camino Costero 1111 Loncura.	Planta de Lubricantes
4	Asociación de Servicios Integrales Marítimos y Portuarios S.A. Muelle (Asimar S.A.)	21 de Mayo 1011, Quintero.	prestación de servicios marítimos y portuarios
5	ENAP Refinerías Aconcagua S.A. (Terminal Quintero)	Camino costero Loncura.	Importación, elaboración y comercialización de hidrocarburos.
6	Gasmar	Camino Concón Puchuncavi S/N, Quintero.	Almacenamiento, comercialización y distribución de gases.
7	Pesquera Quintero Uno S.A.	Avenida 21 de Mayo 1057 Quintero.	Pesca Industrial
8	Ultramar Agencia Marítima Ltda.	San Guillermo 121, Quintero.	Agencia de Naves
9	SAAM	21 de Mayo 1112, Quintero.	Agencia de Naves
10	Agencia Universales S.A. (AGUNSA)	Pasaje Schubert 944, Quintero.	Agente de Naves
11	Adm. De Naves HUMBOLDT Ltda.		Servicios Asesorías Marítimas
12	SOMARCO Ltda.	Avenida Francia 979, Quintero.	Proveedor de Naves
13	IAN TAYLOR Y CIA. Ltda.	Avenida Francia 947, Quintero.	Agencia de Naves
14	AJ BROOM Y CIA. S.A.		Agente de Naves
15	B & M Agencia marítima S.A.	Avenida Francia 947, Quintero.	Agente de Naves
16	INCHCAPE SHIPPING SERV. B. V. CHILE Ltda.		Agente de Naves
17	N Y K SUDAMÉRICA Ltda.		Agente de Naves
18	Agental Ltda.	Hermanos Carrera 57, Quintero.	Agencia de Naves
19	Sociedad Nacional marítima S.A. (SONAMAR)	Avenida San Martín 429, Quintero.	Transporte Marítimo
20	Sociedad Naviera Islas del Sur Ltda.	Parque Aconcagua Lote 15 Km 2	Agentes de Naves
21	Said Scandar Garfe Dahdal	Avenida Normandie 1857, Quintero.	Proveedor de Naves
22	Soc. Trans. Atlantic Service	Avenida Francia 947, Quintero.	Transporte Marítimo y Cabotaje de Pasajero
23	Report Ltda.	Pasaje Ida Schubert 944, Quintero	Servicios Marítimos
24	Pacific Ships Ltda.	Avenida Francia 947, Quintero.	Servicios Marítimos
25	SGS Chile Ltda.	Avenida Francia 1682, Quintero.	Control de Calidad
26	OTI	Arturo Pratt 2224	Control de Calidad
27	Carreño Mar	Avenida 21 de Mayo Quintero.	Servicios Marítimos

Fuente: Servicio Nacional de Aduanas.

Se consultó en la organización gubernamental del Servicio Nacional de Aduanas y al SII. La información relevante que se identificó respecto a la Tabla 6, fue encontrar veinte y siete (27) empresas sobre la actividad marítima y portuaria en la comuna de Quintero. Existen empresas que representan a los cuatro sectores industriales, anteriormente mencionados. Es importante señalar, que no todas ellas tributan en la I. Municipalidad de Quintero, solo lo hacen, veinte y uno (21) de ellas. (Ver Tabla 7). Y las que realmente gestionan, en el borde costero de Quintero, son diez y siete (17). (Ver Tabla 8)

6.2 IDENTIFICACIÓN DE LAS EMPRESAS QUE TRIBUTAN EN LA COMUNA DE QUINTERO

Tabla 6: Empresas que Tributan en la Comuna de Quintero.

N°	NOMBRE DE LA EMPRESA	DIRECCIÓN	GIRO COMERCIAL
1	GNL Quintero S.A.	Camino costero 901 El Bato, Quintero.	Terminal de Regasificación de Gas Natural Licuado
2	OXIQUIM S.A.	Playa El Bato 271, Quintero.	Recepción y almacenamiento RECEPTION-ALMAC. DES. LIQUIDO
3	Compañía de Petróleos de Chile (Copec S.A.)	Camino Costero 1111 Loncura.	Planta de Lubricantes
4	Asociación de Servicios Integrales Marítimos y Portuarios S.A. Muelle (Asimar S.A.)	21 de Mayo 1011, Quintero.	prestación de servicios marítimos y portuarios
5	ENAP Refinerías Aconcagua S.A. (Terminal Quintero)	Camino costero Loncura.	Importación, elaboración y comercialización de hidrocarburos.
6	Gasmar	Camino Concón Puchuncaví S/N, Quintero.	Almacenamiento, comercialización y distribución de gases.
7	Pesquera Quintero Uno S.A.	Avenida 21 de Mayo 1057 Quintero.	Pesca Industrial
8	Ultramar Agencia Marítima Ltda.	San Guillermo 121, Quintero.	Agencia de Naves
9	SAAM	21 de Mayo 1112, Quintero.	Agencia de Naves
10	Agencia Universales S.A. (AGUNSA)	Pasaje Schubert 944, Quintero.	Agente de Naves
11	IAN TAYLOR Y CIA. Ltda.	Avenida Francia 947, Quintero.	Agencia de Naves
12	Agental Ltda.	Hermanos Carrera 57, Quintero.	Agencia de Naves
13	Sociedad Nacional Marítima S.A. (SONAMAR)	Avenida San Martín 429, Quintero.	Transporte Marítimo
14	Sociedad Naviera Islas del Sur Ltda.	Parque Aconcagua Lote 15 Km 2	Agentes de Naves
15	Said Scandar Garfe Dahdal	Avenida Normandie 1857, Quintero.	Proveedor de Naves
16	Soc. Trans. Atlantic Service	Avenida Francia 947, Quintero.	Transporte Marítimo y Cabotaje de Pasajero
17	Report Ltda.	Pasaje Ida Schubert 944, Quintero.	Servicios Marítimos
18	Pacific Ships Ltda.	Avenida Francia 947, Quintero.	Servicios Marítimos
19	SGS Chile Ltda.	Avenida Francia 1682, Quintero.	Control de Calidad
20	OTI	Arturo Pratt 2224	Control de Calidad
21	Carreño Mar	Avenida 21 de Mayo Quintero.	Servicios Marítimos

Fuente: Elaboración Propia, a Partir de la Información de Patentes Comerciales de la I. Municipalidad de Quintero.

En virtud del principio de transparencia de la función pública, se consultó a la Ilustre Municipalidad de Quintero y se encontraron veinte y uno (21) empresas que tributan en la comuna.

Respecto a la Tabla 5 y Tabla 6, se identificó, que un existen seis empresas, que desarrollan la actividad portuaria en la bahía, sin embargo, estas no tienen antecedentes comerciales en la I. municipalidad de Quintero. Al comparar ambas Tablas se establece que hay empresas que trabajan efectivamente en la bahía, y que no tienen la correspondiente patente municipal. Es decir, no tributan en la comuna donde realizan sus actividades comerciales.

6.3 IDENTIFICACIÓN TOTAL DE LAS EMPRESAS VIGENTES EN LA ACTIVIDAD MARÍTIMA Y PORTUARIA DE QUINTERO

Tabla 7: Catastro de Empresas Vigentes, que Gestionan su Actividad en la Bahía de Quintero.

Nº	NOMBRE DE LA EMPRESA	DIRECCIÓN	GIRO COMERCIAL
1	GNL Quintero S.A.	Camino costero 901 El Bato, Quintero.	Terminal de Regasificación de Gas Natural Licuado
2	OXIQUIM S.A.	Playa El Bato 271, Quintero.	Recepción y almacenamiento RECEP-ALMAC. DESP. LIQUIDO
3	Compañía de Petróleos de Chile (Copec S.A.)	Camino Costero 1111 Loncura.	Planta de Lubricantes
4	Asociación de Servicios Integrales Marítimos y Portuarios S.A. Muelle (Asimar S.A.)	21 de Mayo 1011, Quintero.	prestación de servicios marítimos y portuarios
5	ENAP Refinerías Aconcagua S.A. (Terminal Quintero)	Camino costero Loncura.	Importación, elaboración y comercialización de hidrocarburos.
6	Gasmar	Camino Concón Puchuncavi S/N, Quintero.	Almacenamiento, comercialización y distribución de gases.
7	Ultramar Agencia Marítima Ltda.	San Guillermo 121, Quintero.	Agencia de Naves
8	SAAM	21 de Mayo 1112, Quintero.	Agencia de Naves
9	Agencia Universales S.A. (AGUNSA)	Pasaje Schubert 944, Quintero.	Agente de Naves
10	IAN TAYLOR Y CIA. Ltda.	Avenida Francia 947, Quintero.	Agencia de Naves
11	Agental Ltda.	Hermanos Carrera 57, Quintero.	Agencia de Naves
12	Sociedad Nacional Marítima S.A. (SONAMAR)	Avenida San Martín 429, Quintero.	Transporte Marítimo
13	Sociedad Naviera Islas del Sur Ltda.	Parque Aconcagua Lote 15 Km 2	Agentes de Naves
14	Soc. Trans. Atlantic Service	Avenida Francia 947, Quintero.	Transporte Marítimo y Cabotaje de Pasajero
15	Report Ltda.	Pasaje Ida Schubert 944, Quintero	Servicios Marítimos
16	Pacific Ships Ltda.	Avenida Francia 947, Quintero.	Servicios Marítimos
17	SGS Chile Ltda.	Avenida Francia 1682, Quintero.	Control de Calidad

Fuente: Elaboración Propia.

Como consecuencia de la exhaustiva revisión, en la identificación de las empresas del sector marítimo y portuario de la bahía de Quintero, se verificó, direcciones para comprobar la existencia y vigencia de las firmas en estudio. Como resultado al requerimiento, mediante llamados telefónicos y consultas en páginas web, se obtuvo que solo diez y siete (17) empresas, estén operacionales al momento del estudio. A estas empresas se les envía la encuesta previamente elaborada.

Dentro del sector industrial marítimo-portuario analíticamente encontramos los siguientes subsectores:

- 1) Actividad relacionada con la nave.
- 2) Actividades relacionadas con los muelles y/o terminales marítimos.
- 3) Actividades relacionadas con los operadores logísticos.
- 4) Actividades relacionadas con organismos de fiscalización.

Muelles y Terminales portuarios: Se incluye a Oxiquim S.A.; Enap Refinerías Aconcagua S.A.; Muelle Asimar S.A.; Gasmar S.A. y GNL Quintero. Los muelles y terminales marítimos emplazados en la bahía de Quintero, son recursos estratégicos para el desarrollo del país y de la región; estructuran el frente portuario regional y se responsabilizan por las operaciones portuarias, coordinando las actividades con todos los participantes. Poseen un rol central en la gestión portuaria y en el impulso y modernización de las operaciones.

Empresas navieras: El rol que cumplen las empresas navieras y los armadores, se asimilan a la misma actividad de proveer naves para las operaciones de transporte internacional o cabotaje. La denominación de "armador" corresponde a una empresa que cuenta al menos con un barco con bandera nacional.

Agencia naviera: Son las encargadas de la contratación de naves, representación de armadores y empresas navieras, subcontratación de servicios a la nave y otras actividades propias del agenciamiento de la provisión de servicios y operaciones relacionadas con navieras y la relación con los clientes.

Agente de aduana: Son representantes de exportadores e importadores. Llevan a cabo la tramitación de documentos ante todos los agentes fiscalizadores. Coordinan operaciones con navieras y agencias de naves y terminales para facilitar las operaciones de sus clientes.

Proveedores a la Nave: Son empresas que cuentan con productos y servicios que la nave necesita. El husbanding se realiza por cuenta de la agencia de naves correspondiente. Entre otros: combustible, materiales, alimentación, atención a personas y otros. Es importante señalar que todas estas empresas provienen de la comuna de Valparaíso.

Empresas de Muellaje: Se encargan de proveer de servicios logísticos a la carga dentro de los recintos portuarios. Incluye movimientos de carga, estiba, desestiba y otros servicios. En oportunidades, las empresas de muellaje también ofrecen servicios de recursos humanos para sus clientes.

Agentes Fiscalizadores: El Servicio Agrícola y Ganadero (SAG), realiza la fiscalización fitosanitaria de cargas transferidas y naves; La Aduana realiza la fiscalización de aforo, documental y físico; El Servicio Nacional de Pesca (Sernapesca), emite certificados

específicos para productos de exportación; La Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante (Directemar), ejerce control sobre seguridad de instalaciones y tráfico marítimo, policía marítima, meteorología, telecomunicaciones; La Policía Internacional controla la recepción de naves.

6.3.1 ENCUESTA

La encuesta fue respondida por las diez y siete (17) empresas vigentes, por tanto, lo que se realiza es un censo. En consecuencia, el universo es de diez y siete (17) empresas.

En las encuestas respondidas por las empresas, se determinó que en alguna de ellas faltaba alguna información, porque estimaron que las preguntas apuntaban a datos sensibles y/o centrales de las empresas. No obstante, la información faltante, se obtuvo mediante un "Focus Group", de esta forma, la información recopilada por la encuesta se completó y se validó completamente.

Dada la magnitud y la gran incidencia de estas empresas en la economía regional y nacional, podemos inferir, que los datos obtenidos y analizados corresponden fielmente a la representación de las empresas marítimas y portuarias de la comuna de Quintero. A continuación se muestra la Tabla 9, consolidado de la encuesta realizada.

Tabla 8: Consolidado de Encuesta

Razón Social Empresa	Venta Anual Asociada a la actividad portuaria	Prof./Ejec	Téc. / Ejec.	Admin. / Sec.	Operarios	Total Obligatorio	Pago por derecho municipales (\$)	Pago a Proveedores (%)
Terminal Marítimo (Petróleo) 1	rango sobre \$ 500.000	10	15	2	33	27	33.788.418	.....
Terminal Marítimo (Gas) 1	rango sobre \$ 500.000	19	38	4	74	61	55.875	.....
Muelle (pasajeros)	rango sobre \$ 500.000	4	2	2	13	8	1.034.170	.....
Agencia Maritima 1	rango sobre \$ 500.000	1	3	1	2	7	707.475	.....
Naviera 1	rango sobre \$ 500.000	2	3	1	0	6	1.956.025	.....
Agencia Maritima 2	rango sobre \$ 500.000	2	3	4	2	9	1.682.531	.....
Inspección Marítima	rango sobre \$ 500.000	0	6	1	39	7	4.457.931	.....
Terminal Maritimo (Gas) 2	rango sobre \$ 500.000	5	8	2	14	29	94.261.466	.....
Combustible	rango sobre \$ 500.000	10	17	3	49	79	16.884.993	.....
Terminal Maritimo (Petróleo) 2	rango sobre \$ 500.000	6	10	2	15	33	287.233	.....
Agencia Maritima 3	rango sobre \$ 500.000	2	4	1	0	7	68.918	.....
Agencia Maritima 4	rango sobre \$ 500.000	1	3	1	0	5	72.751	.....
Naviera 2	rango sobre \$ 500.000	2	6	1	0	9	52.323	.....
Servicios Maritimos 1	rango sobre \$ 500.000	1	3	1	0	5	179.289	.....
Servicios Maritimos 2	rango sobre \$ 500.000	1	3	1	0	5	433.701	.....
Naviera 3	rango sobre \$ 500.000	2	3	1	0	6	2.672.667	.....
Agencia Maritima 5	rango sobre \$ 500.000	2	5	1	12	20	52.323	.....

Fuente: Elaboración Propia

6.3.2 FOCUS-GROUP

Se realizaron diversas entrevistas con actores relevantes del sector en estudio, con el propósito de obtener mayor información del funcionamiento del sector industrial marítimo portuario. Es importante señalar que estas entrevistas permitieron identificar a firmas que no figuran registradas en la Ilustre Municipalidad de Quintero, ya que la municipalidad solo posee registros de aquellas que están inscritas por algún pago de tributo o patente municipal.

Las entrevistas también buscaban obtener información del funcionamiento del sector industrial, donde los actores entrevistados manifestaron un alto conocimiento del sector industrial marítimo-portuario y de sus principales actores. La información de relevancia es que la mayor actividad marítima y portuaria de Quintero, es la importación de graneles líquidos y estas actividades son controladas por cinco empresas: OXIQUM S.A.; ENAP; COPEC; GASMAR S.A. y GNL Quintero.

Los principales productos importados por estas empresas son: petróleo crudo; diésel; aceites; gas natural licuado (GNL); LPG; combustibles para motores a reacción; gasolina de 93 y 97 octanos y químicos varios (solventes, ácidos, metanol, etc.).

Además se encuentran en la actividad marítima y portuaria de Quintero, agencias navieras encargadas de todas las actividades logísticas. Incluye cambios de tripulación, zarpes, arribos, servicios de abastecimientos, etc. Entre estas agencias navieras tenemos: ULTRAMAR, SONAMAR, AGUNSA, SOMARCO, IAN TAYLOR, AJ BROOM, B&M, INCHCAPE, NYK SUD y AGENTAL. Todas las operaciones de estas agencias navieras, los servicios de fiscalización y control de las actividades marítimas y portuarias, por ejemplo: Servicio Nacional de Aduanas, Policía de Investigaciones, Servicio Agrícola y Ganadero, Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante, entre otros; se realizan a través, del Muelle ASIMAR (ex-muelle fiscal), el cual se ubica colindante a la oficina de Aduanas y frente a la Capitanía de Puerto de Quintero.

Existen también los proveedores de naves, los cuales provienen de la ciudad de Valparaíso. Es importante destacar que ninguno de estos proveedores de naves, están establecidos en la comuna de Quintero, no tributan en la Ilustre Municipalidad de Quintero. Es por ello que se excluyen del estudio, dado que no tienen ninguna incidencia en la comuna.

7 RESULTADOS

7.1 INFORMACIÓN OBTENIDA DE LA ENCUESTA

Se desarrolló una encuesta, con un universo de diez y siete (17) empresas. Las respuestas del Terminal Oxiquim S.A.; GNL Quintero; ENAP; COPEC Y GASMAR, son representativas de las actividades marítimas y portuarias de Quintero, debido a los volúmenes de transferencia de cargas (m³), que representan una participación del mercado superior al 95%. (Ver Tabla 15)

7.2 FOCUS-GROUP

Con la obtención de la encuesta, se coordinó la materialización de un panel de expertos, invitando a los actores relevantes de: Navieras, terminales y/o muelles portuarios, municipalidad, operadores logísticos, sindicato de pescadores y representantes de organizaciones de fiscalizadores de los procesos de comercio exterior marítimo.

Tabla 9: Expertos del Panel del Focus Group

Nombres	Apellido	Organización	Cargo
Rubén	Gutiérrez	I. Municipalidad de Quintero	Administrador
Carlos	Bannen	I. Municipalidad de Quintero	Jurídico
Exequiel	Maldonado	Oxiquim S.A.	Gerente Seguridad y Medio Ambiente
Felipe	Manríquez	GNL Quintero	Subgerente Asuntos Corporativo
Marcelo	Farías	ENAP	Ingeniero de Abastecimiento Marítimo
Cesar	Lobos	ASIMAR S.A.	Contador
Jorge	Vegas	Agental Ltda.	Agente
Sandra	Ahumada	SAAM	Secretaria
Juan	Yañez	Cosem	Operador
Darinka	Aguirre	SGS Chile Ltda.	Asistente Administrativa
George	Carvajal	Servicio Nacional de Aduanas	Técnico en Comercio Internacional
Cristian	Morales	Ultramar	Agente
Pamela	Verdejo	Report Ltda.	Secretaria

Fuente: Elaboración Propia.

El objetivo del Focus Group:

A. Validar la información obtenida en la encuesta.

Se validó la información obtenida en la encuesta con un Focus Group, donde se encontraron coincidencias entre los datos obtenidos por la encuesta y la información entregada por los expertos.

B. Determinar la cantidad de empleos que ofrece la industria.

Tabla 10: Cantidad de trabajadores de las Empresas del Sector Marítimo y Portuario

N°	Empresa	Prof. / Ejec.	Téc. / Ejec.	Admin. / Sec.	Operarios	N° trab. Qtro.	*Total trab.	% Trab. En Qtro.
1	Terminal Marítimo (Petróleo)	10	15	2	33	10	60	17
2	Terminal Marítimo (Gas)	19	38	4	74	11	135	8
3	Muelle (pasajeros)	4	2	2	13	17	21	81
4	Agencia Marítima 1	4	3	0	0	2	7	30
5	Naviera 1	2	3	1	0	2	6	30
6	Agencia Marítima 2	2	3	4	2	3	11	30
7	Inspección Marítima	0	6	1	39	42	46	92
8	Terminal (Gas)	5	8	2	14	7	29	24
9	Combustible	10	17	3	49	12	79	15
10	Terminal (Petróleo)	6	10	2	15	10	33	30
11	Agencia Marítima 3	2	4	1	0	2	7	29
12	Agencia Marítima 4	1	3	1	0	0	5	0
13	Naviera 2	2	6	1	0	1	9	11
14	Servicios Marítimos 1	1	3	1	0	0	5	0
15	Servicios Marítimos 2	1	3	1	0	0	5	0
16	Naviera 3	2	3	1	0	1	6	17
17	Agencia Marítima 5	2	5	1	12	12	20	60
	Total	73	132	28	251	132	484	27

Fuente: Elaboración Propia.

La industria marítima y portuaria de la comuna de Quintero, ofrece cuatrocientos ochenta y cuatro (484) ocupaciones de trabajo. De los cuales ciento treinta y dos (132) son ocupados por habitantes de la comuna de Quintero. Siendo el 27% del total de trabajadores empleados.

C. Lugar de residencia de los empleados. Lo anterior se relaciona, con los empleados que viven en la comuna, por lo que tiene implicancia con el comercio local.

De acuerdo a lo señalado por el panel de expertos, se concluyó, que la cantidad de trabajadores de la comuna, asociados al sector marítimo y portuario, son ciento veinte y cinco (125), lo que representa un 95% de ciento treinta y dos de trabajadores (132) obtenidos por la encuesta. (Ver Tabla 11) Además, se concluyó que de los ciento veinte y cinco (125) trabajadores, el 90% de estos, es decir, ciento trece (113) son operarios y el 10% restante, doce (12) trabajadores, corresponden al área administrativa y profesional.

Según el panel, el sueldo promedio de un operario, es de trescientos cincuenta mil pesos (\$350.000) y el sueldo promedio, de empleos administrativos y profesionales es de setecientos mil pesos (\$700.000). Por consiguiente, si tenemos ciento trece (113) operarios y doce (12) administrativos y profesionales, el gasto en la comuna, del empleo directo, es de cuarenta y siete millones novecientos cincuenta mil pesos (\$47.950.000).

D. Cancelación por tributación y concesiones marítimas de las empresas a la Ilustre Municipalidad de Quintero.

Tabla 11: Pago de Patentes y Capital Declarado. (2014)

Nº	EMPRESAS	PATENTE 2014	CAPITAL 2014
1	GASES Y GRANELES LÍQUIDOS S.A. (GASMAR)	94.261.466	24.635.816.315
2	OXIQUIM	33.788.418	8.805.721.472
3	CIA DE PETRÓLEOS CHILE (COPEC)	16.884.993	6.373.517.973
4	GNL QUINTERO	55.875	-24.776.788.787
5	ASIMAR	1.034.170	403.198.847
6	ENAP	287.233	-2.599.125.244
7	SOCIEDAD NACIONAL MARÍTIMA S.A.	68.918	-2.147.483.648
8	IAN TAYLOR Y CIA LTDA	72.751	25.087.527
9	SGS CHILE LTDA	457.931	175.548.401
10	AGENCIA UNIVERSALES S.A. (AGUNSA)	52.323	18.392
11	SERV. MARÍTIMOS PACIFICS SHIPS	179.289	66.703.938
12	SOCIEDAD NAVIERA ISLAS DEL SUR	433.701	166.083.633
13	SOCIEDAD TRANS ATLANTIC SERVICE	2.672.667	1.040.679.779
14	REPORT LTDA	52.323	8.981.308
15	AGENCIA MARÍTIMA AGENTAL LTDA.	707.475	273.026.269
16	SAAM	1.956.025	764.143.075
17	ULTRAMAR AGENCIA MARÍTIMA LTDA	1.682.531	656.995.793
	TOTAL	154.648.089	

Fuente: Elaboración Propia, a partir de la información de la I. Lustre Municipalidad de Quintero.

El total de tributación anual por concepto de patentes comerciales de las empresas del sector marítimo y portuario, es de ciento cincuenta y cuatro millones seiscientos cuarenta y ocho mil ochenta y nueve pesos (\$154.648.089).

Existen empresas que declaran un capital negativo, con ello sólo pagan el mínimo de patente municipal, es decir, 0,5% de una UTM (\$42.052 junio 2014).

Tabla 12: Pago de Concesiones a la Ilustre Municipalidad de Quintero y al Fisco.

Nr.Ds.	Fecha Ds.	Concesionario	Valores Totales en U.T.M.		
			Total Municipal UTM.	Total Fisco UTM.	Total a Pagar UTM.
571	02-09-1991	ASIMAR	0	118,29175	118,29175
46	23-02-1994	ENAP	1870,597971	51,08	1.921,68
122	26-06-1998	ENAP	133,452475	107,71727	241,16975
162	19-05-2003	ENAP	0,241102	4,28099	4,52209
192	10-06-2005	GNL	0	225	225
325	29-09-2006	OXIQUIM S.A.	0	161,2229	161,2229
455	04-12-2007	INVERSIONES SAN JOSÉ S.A.	0	2.789,59	2.789,59
286	24-07-2008	GNL	0,5	3,925	4,425
332	19-10-2010	OXIQUIM S.A.	0	177,895	177,895
TOTAL			2004,791	3639,003	5643,794

Fuente: Elaboración Propia, a partir de Información de la Ilustre Municipalidad de Quintero.

El total de ingresos municipales, por concepto de concesiones marítimas es de 2004,791 UTM (\$42.052 junio 2014), equivalente a un valor de ochenta y cuatro millones trescientos cinco mil cuatrocientos noventa y cuatro pesos (\$84.305.494).

En comparación con el pago al fisco por este mismo concepto, es la cifra de 3639,003 UTM, equivalente a un valor de ciento cincuenta y tres millones veinte y siete mil trescientos cincuenta pesos (\$153.027.350).

Existe una empresa, Inversiones San José S.A. que inicio sus actividades en la comuna de Quintero, con un proyecto de desarrollo portuario que implica una inversión de doscientos ochenta millones de dólares (U\$280 millones) y considera la construcción de seis frentes de

atraque⁴⁰. Esta empresa, a la fecha, no ha comenzado construcción alguna, sin embargo está cancelando derechos de concesión.

Dentro de los datos recabados, se nos entregó el ingreso fiscal, por concepto de impuesto territorial de la comuna de Quintero.

Tabla 13: Impuesto Territorial de la Comuna de Quintero

AÑO	MONTO (\$)
2013	482.970.933
2014	600.320.753
2015	188.411.789

Fuente: I. Lustre Municipalidad de Quintero

Para el año 2015, los gastos recaudados en la I. Municipalidad de Quintero, corresponden a los meses de Enero- Mayo.

E. Estimación de volúmenes transferidos por concepto de importación de graneles líquidos mediante los muelles y/o terminales marítimos de las empresas del sector.

Tabla 14: Volumen de Transferencia Anual por Importación

	TERMINAL	MUELLE	Nº DE NAVES	PROMEDIO DE TRANSFERENCIA POR BUQUE (m ³)	DESCARGA ANUAL (m ³)
GNL QUINTERO		SI	56	200.000	8.640.000
OXIQUIM S.A.		SI	72	150.000	7.500.000
ENAP	SI		97	150.000	30.600.000
COPEC	SI		80	50.000	3.600.000
GASMAR S.A.		SI	49	80.000	3.920.000
TOTAL			354		54.260.000

Fuente: Elaboración Propia. (Encuesta y Focus Group)

⁴⁰ (El Mercurio de Valparaiso, 2007)

El volumen de transferencia de carga a granel líquida por importación es de cincuenta y cuatro millones doscientos sesenta mil metros cúbicos (54.260.000 m³).

Se estima un promedio de transferencia por buque, respecto al tipo de carga que trabaja cada empresa. Las empresas de mayor actividad en volumen de transferencia, son: GNL Quintero (tipo de carga: gas natural licuado); Oxiquim S.A. (tipo de carga: petróleo y sus derivados, químicos varios) y ENAP (tipo de carga: diésel, gasolina 93 y 97 octanos, LPG; combustibles para motores a reacción).

La cantidad de naves totales anuales por importación que recalán en la bahía de Quintero es de trescientos cincuenta y cuatro (354) naves. (Ver Tabla 16)

Tabla 15: Naves que Recalan en la Bahía de Quintero

	Año		Bandera de Naves
	2013	2014	
Naves Importación	363	354	Internacional
Naves Cabotaje	206	238	Nacional

Fuente: Elaboración Propia (Encuesta y Focus Group)

Los mayores movimientos de carga (volúmenes transferidos) y naves recaladas en la bahía, son por concepto de importación, respecto a la actividad de cabotaje.

F. Caracterizar el impacto económico-social de las empresas mediante la responsabilidad social empresarial y el beneficio para la comuna de Quintero.

La Ilustre Municipalidad de Quintero construirá un museo en la ex Estación de Trenes; Las empresas Gasmar y Oxiquim -participantes del NEST⁴¹ Puchuncaví-Quintero- donarán \$120.000.000 para la creación y puesta en marcha de esta idea, mientras que el resto se financiará con la postulación del 2% al fondo de desarrollo cultural de la región.

En enero de 2013, Gasmar se unió a la Fundación Hogar de Cristo con el objetivo de habilitar un Centro de Encuentro para el Adulto Mayor (Ceam) en Quintero. Este se inauguró en julio de este año, causando un positivo impacto comunal.

En el caso GNL Quintero, la relación de GNL Quintero con la comunidad se ha hecho patente a través de distintas iniciativas, las que forman parte de sus políticas de Responsabilidad Social Empresarial. Distinguida por tres años consecutivos (2009, 2010 y 2011) por la Asociación de Empresas de la V Región (ASIVA) con el "Premio

⁴¹ Núcleo de Empresas para la Sustentabilidad Territorial:

Responsabilidad Social Empresarial", En este contexto, la empresa tiene proyectadas para el periodo 2014-2015, grandes obras en beneficio del desarrollo de la comunidad. Por ejemplo: Diseño Centro Cívico Quintero, Diseño Mejoramiento Feria Libre De Quintero y el más emblemático, la construcción de un borde costero que permitirá conectar Loncura y Quintero.

El proyecto, cuenta con un diseño innovador de un muro construido con moldajes flexibles de hormigón que simula las olas del mar y que implica bajos costos de mantenimiento, incluye plazas de esparcimiento, áreas verdes, estacionamientos, luminarias, espacio para puestos de venta y artesanía, y un diseño exclusivo e innovador. "Será una de las obras de infraestructura más importantes de Quintero de las últimas décadas y tendrá un gran impacto en el desarrollo futuro de la comuna hacia el norte y en la integración con Loncura". La inversión bordea los \$1.300 millones. Supera los estándares exigidos en la aprobación del proyecto y se acoge al compromiso que GNL Quintero asumió en su Programa "Buen Vecino".

Actualmente GNL Quintero está implementando un Plan de Sustentabilidad que le permitirá, en 5 años, certificar la sustentabilidad de sus operaciones, según las pautas contenidas en la ISO 26.000 y los indicadores de Global Reporting Initiative (GRI).

8 CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

8.1 CONCLUSIONES

El presente estudio, permitió identificar y analizar el sector industrial marítimo y portuario, en diez y siete (17) empresas. De las cuales cinco de ellas, son parte esencial del polo energético de Chile, debido a los altos volúmenes de transferencia de carga, en comparación de otros puertos de uso privado con administración privada. Por esta condición, el Estado de Chile debe otorgarle mayores beneficios económicos y sociales a la comuna de Quintero.

Se cuantificó la cantidad de empleos que otorga la actividad marítima y portuaria a la comuna de Quintero, identificándose cuatrocientos ochenta y cuatro (484) ocupaciones de trabajo, de los cuales ciento treinta y dos (132) son ocupados por habitantes de la comuna de Quintero, siendo el 27% del total de trabajadores empleados. Según el INE, la cantidad de ocupados total de la comuna de Quintero son de nueve mil trescientos veinte y cinco (9.325) trabajadores. Por consiguiente, sólo el 1,42% de los trabajadores de Quintero tiene su empleo en las actividades marítimas y portuarias.

En consecuencia, se detecta que las empresas otorgan un bajo nivel de empleos a los habitantes de la comuna, por ende, las alternativas de reasignar el borde costero a proyectos que otorguen mayores vacantes de empleo, debe ser prioridad.

Las empresas deben priorizar el otorgamiento de empleos a los habitantes de la comuna, ya sea, capacitándolos u otorgando becas de estudios que puedan contribuir al buen desarrollo técnico-profesional de sus futuros trabajadores. Actualmente en Quintero no existe, ningún tipo de formación técnica ni profesional para sus habitantes.

El gasto en la comuna, del empleo directo, es de cuarenta y siete millones novecientos cincuenta mil pesos (\$47.950.000). Este valor, se cuantificó en su mayoría de un sueldo promedio de trescientos cincuenta mil pesos (\$350.000), correspondiente a ciento trece (113) operarios. Si la cantidad de gasto en la comuna, se cuantificara en ciento trece (113) trabajadores administrativos y profesionales, con un sueldo promedio de setecientos mil pesos (\$700.000), el aporte en este concepto se duplicaría. Para que esto ocurra, es fundamental que las empresas otorguen lo antes posible, las herramientas académicas y de infraestructura señaladas anteriormente.

El total de tributación anual por concepto de patentes comerciales de las empresas del sector marítimo y portuario, es de ciento cincuenta y cuatro millones seiscientos cuarenta y ocho mil ochenta y nueve pesos (\$154.648.089).

Se identificó, que existen empresas pertenecientes al polo energético del país, que declaran un capital negativo, con ello sólo pagan el mínimo de patente municipal, es decir, 0,5% de una UTM (\$42.052 junio 2014). Tal es el caso de la empresa GNL Quintero que el 2014, cancela un monto de cincuenta y cinco mil ochocientos setenta y cinco pesos (\$55.875), por declarar un capital negativo de veinte y cuatro mil setecientos setenta y seis millones setecientos ochenta y ocho mil setecientos ochenta y siete pesos (\$ -24.776.788.787). Se

podría analizar, que esta empresa, respecto a la condición, de ser parte del polo energético del país, no tributa lo suficiente a las arcas municipales.

No obstante, finalizando el 2015, otorgó a la comuna de Quintero, bajo el concepto de Responsabilidad Social Empresarial, un proyecto emblemático, llamado Paseo Borde Costero Quintero/ Loncura considerando, la habilitación de dos (2) kilómetros de paseo al borde del mar, conectando la localidad de Loncura con la Ciudad de Quintero, terminando con la histórica separación geográfica y social de estas dos zonas dentro de la comuna. La inversión total del proyecto, fue de mil quinientos millones de pesos (\$1.500.000). En este contexto, lo recaudado por patentes comerciales, respecto de la actividad marítima y portuaria, corresponde al 10,3% de la inversión realizada por esta empresa.

Estos antecedentes, dan cuenta, que proponer un juicio de valor, sobre la tributación de una empresa, que cancela, un mínimo de patente comercial debido a declarar un capital negativo, es erróneo. Esto no quiere decir, que las demás empresas se comporten de igual manera.

Los aportes del sector empresarial al sector de la economía social de la comuna de Quintero, son todavía reducidos, pero variados, orientados a las actividades: de patrocinio de desarrollo local, donaciones, realización de campañas de publicidad que promuevan valores éticos y hábitos positivos, eventos comunales, etc.

Todas estas consideraciones, implican que las empresas, que realizan su actividad en el borde costero de la bahía de Quintero, se deban plantear, que no sólo deben obtener beneficios económicos con su actividad, sino que además apostar por beneficios económicos y sociales para la comunidad, que los alberga.

Como resultado de la encuesta y un posterior Focus Group, validamos completamente los resultados iniciales y constatamos el haber logrado nuestros objetivos de investigación; que era, "identificar y analizar el impacto económico social de la actividad marítima y portuaria en la comuna de Quintero",.

8.2 RECOMENDACIONES

Se recomienda a las autoridades gubernamentales, fortalecer las finanzas municipales respecto a ingresos propios, vinculadas con los volúmenes de transferencia de carga que se producen en la comuna, aplicando una tasa portuaria a las empresas portuarias concesionarias y no concesionarias, como lo sugiere la Comisión Asesora Presidencial en Descentralización y Desarrollo Regional.⁴²

Respecto a la entrada de nuevos participantes a la actividad marítima y portuaria de la comuna de Quintero, como es el caso de las Inversiones San José S.A., en el proyecto de parque frutícola, se recomienda, que debe garantizar y cuantificar los beneficios que produciría la puesta en marcha del proyecto, esto debería ser igual o mayor al que producen actualmente las empresas del sector marítimo y portuario de la comuna de Quintero.

⁴² (Comisión Asesora Presidencial en Descentralización y Desarrollo Regional, 2014)

9 BIBLIOGRAFÍA

- A.G., C. M. (2012). *Generación de aguas abrigadas para el desarrollo de nuevos terminales portuarios en Chile*.
- A.G., C. M. (2013). *"Nuevos Desafíos para el Sistema Portuario Chileno y Nuestra Propuesta de Soluciones"*. Valparaíso.
- ACCION RSE. (MAYO de 2010). ACCIONRSE. Obtenido de <http://www.accionrse.cl>
- aivp. (julio de 2014). Obtenido de <http://www.aivp.org>
- Análisis estadístico portuario. (2014). *Análisis estadísticas portuarias*. 2014.
- B.S. Hoyle. (1989). *Tipology of port studies (after Bird)*.
- Beek. (2010). *Commodity Variety and seaport performance*.
- Bidart, S. (2012). *METODOLOGIA PARA MEDIR BENEFICIOS DE LA CIUDAD PUERTO VALPARAISO CHILE, CON RELACION A LA ACTIVIDAD MARITIMA PORTUARIA*.
- Bidart, S. (2012). *Metodología para medir beneficios de la ciudad puerto Valparaíso Chile, con relación a la actividad portuaria*. Madrid.
- Bird. (1963). *Historicos y genericos de la actividad portuaria*.
- Bird. (1971). *central place*.
- (s.f.). C.
- Calla, M. (1983). *Interface de Ciudad Puerto*.
- Camara Marítima y Portuaria de Chile A.G. (2008). *Memoria Anual*.
- Camara Marítima y Portuaria de Chile A.G. (2013). *Memoria Anual N°69*. Valparaíso: 2013.
- carta para el desarrollo sostenible de ciudades portuarias. (2006). *10a Conferencia Internacional*. Sidney.
- CASEN. (enero de 2011). *ministerio de desarrollo*. Obtenido de www.ministeriodedesarrollo.cl

- CEPAL. (2013). En *Construyendo sinergias* (pág. 17).
- citiessonwater. (junio de 2012). <http://www.citiessonwater.com>. Obtenido de <http://www.citiessonwater.com>
- Cipoletta-Sanchez. (2010). *La industria del transporte marítimo y las crisis económicas*. Santiago de Chile: CEPAL.
- Comision Asesora Presidencial en Descentralizacion y Desarrollo Regional. (2014). *Propuesta de politica de estado y agenda para la descentralizacion y el desarrollo territorial de Chile*.
- Comision de Recursos Naturales, Bienes Nacionales y Medio Ambiente. (2011). *Protegiendo a la poblacion*. Valparaíso: Camara de Dioutados.
- COPEC. (2013). *Memoria*.
- Couper. (1972). *Transporte Maritimo y Tecnologias asociadas*.
- Deshmukh. (2003). Dividend Initiations and Asymmetric Information. En Deshmukh, *Dividend Initiations and Asymmetric Information* (págs. 351-368). Pakistan: The financial review.
- El Mercurio de Valparaiso. (28 de Marzo de 2007). [mercuriovalparaiso.cl](http://www.mercuriovalparaiso.cl). Obtenido de http://www.mercuriovalpo.cl/prontus4_noticias/site/artic/20070328/pags/20070328003541.html
- ENAP. (2013). *Memoria*.
- Facultad de Ciencias Marinas, Universidad Colima, Mexico. (2014). Manejo integral costero. *La Jornada Ecologica*, 3.
- Freeman. (2007). *stakeholders*.
- Fundacion Terram. (2014). *Balance*.
- Garcia, R. (17 de Septiembre de 2013). *edicionesespeciales on line*. Recuperado el 9 de junio de 2014, de

<http://www.edicionesespeciales.elmercurio.com/hoy/detalle/index.asp?idnoticia=201301171189827&idcuerpo=952>

Gilman. (1977). *Estudios Económicos*.

GNL Quintero. (2013). *Memoria*.

Gobierno de Chile, Ministerios de Obras Públicas. (2009). *Infraestructura Portuaria Chile 2020*. MOP.

Goss. (1968). *Estudios Economicos*.

Hatuth. (1982). *Interface Ciudad Puerto*.

Hilling. (1969). *Historicos y Genericos de la actividad portuaria*.

Hoyle. (1968). *Historicos y Genericos de la actividad portuaria*.

Huang, C. K. (2011). *SEIS TIPOS DE PUERTOS Y SU DESARROLLO EN EL TIEMPO*.

Huang_et_al. (2011). *Ocean & Coastal Management*.

indianocean-aivp. (mayo de 2014). *organizacion aivp*. Obtenido de <http://www.indianocean-aivp.org>

INE. (2012). *CASEN*.

J.A.D. Fernandez. (2004). *Tipology of port studies (after Bird)*.

Keiner. (2008). *Beneficio de la Responsabilidad Social*.

kramer. (1985). Cadena de Valor. En Kramer.

Linstone&Turoff. (1975). *The Delphi Technique: Making Sense Of Consensus*. Oklahoma: Practcal Assessment, Research & Evaluation.

Mercurio de Valparaiso. (sabado de febreo de 2014). *GNL Quintero Construirá este semestre un borde costero de dos mil millones de pesos*.

Municipalidad de Quintero. (2006). *Plan de desarrollo comunal Quintero*. Quintero.

Municipalidad de Quintero. (14 de junio de 2014). Obtenido de <http://www.muniquintero.cl>

- Naciones Unidas. (1987). *Informe de la Comisión Mundial de Medioambiente y Desarrollo*. Naciones Unidas.
- Norcliffe. (1981). *Interface Ciudad Puerto*.
- NORCLIFFE, H. . (1981-1982-1983-1982). *Interface Ciudad Puerto*.
- Octavio Doerr, R. J. (2006). *Indicadores de Productividad para la industria portuaria*. Santiago, Chile: CEPAL División de Recursos Naturales e Infraestructura.
- Ogundana. (1972). *Estudio Comparativos de puertos*.
- Panel de Expertos del Sistema de Empresas Públicas. (2008). *Sistemas Complejos y Gestión Pública*. Santiago: SEP.
- Pinder, H. a. (1981). *Estudios Económicos*.
- (2006). *Plan de Desarrollo Comunal*. Quintero: Ilustre Municipalidad de Quintero.
- Porter, M. (1985). "Competitive Advantage: Creating and Sustaining Superior Performance". proa. (abril). proa. Obtenido de [http://: www.elproa.cl](http://www.elproa.cl)
- Quezada, M. (2007). "ESTUDIO DE EROSIÓN COSTERA Y REGENERACIÓN DE ESPACIOS LITORALES."
- Riveros, C. G. (1999). *LA COMPAÑÍA DE FERROCARRIL, PUERTO*. Santiago.
- Riveros, C. G. (1999). *La Compañía de Ferrocarril, Puerto y Balneario de Quintero* . Historia.
- Rojas, D. J. (2014). *Protegiendo a la población*. Valparaíso: Secretario Regional Ministerial de Salud.
- Sanchez, F. (2012). *IMPLEMENTACION DE UN BALANCED SCORECARD EN EMPRESA PORTUARIA VALPARAISO*.
- semillas de agua. (septiembre de 2014). *semillasdeagua*. Obtenido de <http://www.semillasdeagua.cl>
- Slack. (1980). *Transporte Marítimo y Tecnologías y asociados*.
- Vallega. (1981). *Transporte Marítimo Internacional y sistema de transporte*.

VALPARAISO, S. M. (2007). *MODIFICACIÓN AL PLAN INTERCOMUNAL DE VALPARAISO EN SU AREA METROPOLITANA Y SATELITE BORDE COSTERO QUINTERO-PUCHUNCAVI*. Valparaíso.

Vivanco, M. (2005). *Muestreo estadístico: Diseño y aplicaciones*. Santiago: Universitaria.

Wiese. (1981). *Planificación Portuaria*.

10 GLOSARIO DE TÉRMINOS

CIF:

Las siglas CIF (acrónimo del término en inglés Cost, Insurance and Freight, «Coste, seguro y flete, puerto de destino convenido») se refieren a un incoterm o término de comercio internacional que se utiliza en las operaciones de compraventa, en que el transporte de la mercancía se realiza por barco (mar o vías de navegación interior). Se debe utilizar siempre seguido de un puerto de destino.

FOB:

Del inglés free on board, puesto a bordo. Fórmula de pago o clave utilizada en el comercio internacional para indicar que el precio de venta de un determinado artículo incluye el valor de la mercancía y los gastos de transporte y maniobra necesarios hasta ponerla a bordo del barco que ha de transportarla al país de destino, pero excluye el seguro y el flete.

IMPUESTO TERRITORIAL:

Impuestos sobre bienes inmuebles.

HUSBUNDING:

Receptor del buque.

PIB:

Producto Interno Bruto

PLAN MAESTRO:

Es el instrumento de planificación territorial en que se delimitan tanto las áreas marítimas y terrestres comprometidas, como las obras requeridas para el desarrollo previsto de un puerto o terminal, y sus usos, para un periodo mínimo de veinte años.

TRIBUTOS:

Prestaciones pecuniarias obligatorias, impuestas unilaterales, exigidas por una administración pública.

DERECHO MUNICIPAL:

Pago de un derecho por uso y usufructo de un lugar público municipal.

CONCESIONES:

Son uso y usufructo sobre monopolios naturales.

PATENTE MUNICIPAL:

Pago de un derecho para una realizar una actividad comercial.

MUELLE:

Obra a la orilla del mar, de un río o en un desnivel de terreno que facilita el embarque o la carga y descarga de barcos.

TERMINAL MARÍTIMO: Es un lugar brinda servicios de recepción de productos graneles líquidos desde y/o hacia naves especializadas, así como también servicios de almacenaje y carga y/o descarga desde/hacia camiones.

FRENTE DE ATRAQUE:

Es la infraestructura de un puerto que corresponde a un módulo operacionalmente independiente con uno o varios sitios y sus correspondientes áreas de respaldo, cuya finalidad es el atraque de buques, esencialmente para operaciones de transferencia de carga o descarga de mercaderías u otras actividades de naturaleza portuaria.

RECALADAS:

Llegar una embarcación a un puerto o a un punto de la costa, como fin de su viaje o para continuar la navegación después de un reconocimiento.

CABOTAJE:

Es el sistema de transporte marítimo, fluvial y lacustre, que tiene lugar entre dos puntos de una misma nación.

IMPORTACIÓN:

Son el transporte legítimo de bienes y servicios del extranjero.

EXPORTACIÓN:

Son el transporte legítimo de bienes y servicios al extranjero.

DIMENSIONES:

Son componentes que pueden ser deducidos analíticamente a partir del concepto general que los engloba, o empíricamente a partir de la estructura de sus intercorrelaciones.

VARIABLES:

Propiedad dimensional, de un objeto, hecho o fenómeno que pueden adquirir distintos valores.

CAPITAL PROPIO:

Corresponde a la diferencia existente entre el activo y el pasivo exigible a la fecha en que se inicia el ejercicio comercial.

UTM:

Unidad Tributaria Mensual.

CASA MATRIZ:

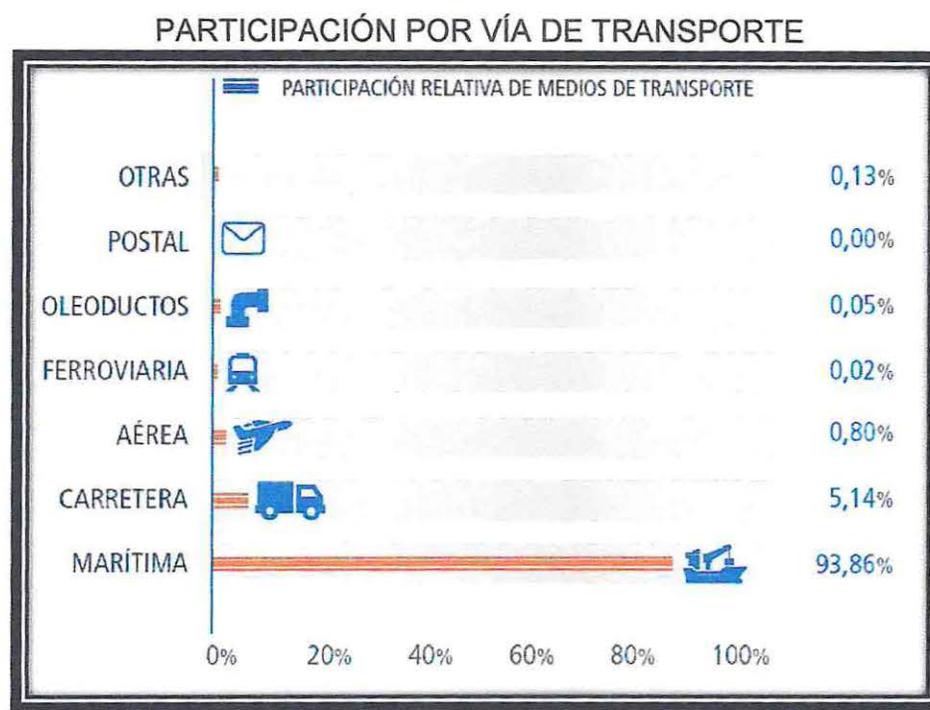
Entenderemos, la oficina, local o establecimiento en que funciona la gerencia de la empresa o negocio o su dirección general.

DECLARACIÓN DE CAPITAL PROPIO:

El Servicio de Impuestos Internos ha dispuesto en el formulario de impuestos anuales a la renta (F-22) los códigos 645 y 646, para que los contribuyentes registren el monto del capital propio. Si el monto es positivo se debe registrar en el código 645, de lo contrario se registra en el código 646.

11 ANEXOS

11.1 TONELADAS COMERCIO EXTERIOR 2012



11.2 FORMATO DE LA ENCUESTA

Mauricio Carrasco Pardo, Alcalde de la Ilustre Municipalidad de Quintero en su función de Presidente de la Asociación de Ciudades Puertos Concesionados se encuentra apoyando un estudio destinado a conocer el impacto económico que ejercen las empresas portuarias ubicadas en el satélite Quintero – Puchuncaví sobre la comuna de Quintero.

Para dicho estudio solicitamos responder esta encuesta, cuyos resultados serán estrictamente confidenciales, el encargado de dicho estudio es el profesional Egresado de Ingeniería Civil Oceánica, Señor Ignacio Lazo Pino. Para cualquier consulta relacionada con el desarrollo de este estudio, le sugerimos contactarse con Administrador de la Ilustre Municipalidad de Quintero, Señor Rubén Gutiérrez, teléfono: 61201207 y correo electrónico: rgutierrez@muniquintero.cl.

IDENTIFICACIÓN

Razón Social Empresa: _____

Giro / actividad: _____

Dirección: _____ Comuna: _____

Persona encuestada: _____

Cargo: _____

Teléfono: _____

E-mail: _____

TRABAJADORES

Profesionales / ejecutivos	N°
Técnicos / supervisores	N°
Administrativos / secretarias	N°
Operarios / obreros / choferes	N°
* Total	N°
*Porcentaje del personal que reside (vive) en la comuna de Quintero.	%

DERECHOS MUNICIPALES

* Costo anual de derechos municipales que la empresa cancela a la Ilustre Municipalidad de Quintero por concepto de: aseo, ornato, • Tránsito. • Transporte. • Vehículos. • Patentes. • Concesiones. • Permisos por construcciones. • Instalaciones. • Urbanización. • Publicidad. • otros:	\$Valor en peso
--	-----------------

Para poder dimensionar el tamaño de la organización en la industria, se requiere conocer ¿cuál es el valor de la venta anual?

Rango en millones de pesos

- a) Menor de \$30
- b) Entre \$30 y \$250
- c) Entre \$250 y \$1.000
- d) Entre \$1.000 y \$2.500
- e) Entre \$2.500 y \$5.000
- f) Sobre 5000M

Para poder determinar la cadena logística es necesario conocer a todos los integrantes del sector industrial marítimo portuario.

Indique los nombres de al menos 3 proveedores importantes en cuanto a paga de servicios.

1. _____

2. _____

3. _____

¿Qué porcentaje del total de las ventas de su empresa corresponden a pagos a sus PROVEEDORES?

11.3 CARTA CONSTANCIA



SERGIO BIDART LOYOLA, Director Escuela de Ingeniería Civil Oceánica de la Facultad de Ingeniería de la Universidad de Valparaíso. *DEJA CONSTANCIA QUE* el Sr. Ignacio Lazo Pino, RUT 14.178.822-6, está realizando su memoria de título denominada "Impacto económico de la actividad marítima portuaria en la comuna de Quintero, Chile". Por lo cual, se entrega la presente constancia con el fin de que pueda ser presentada en firmas y organizaciones del ámbito marítimo-portuario de la Bahía de Quintero. Lo anterior, especifica que la información recopilada por el alumno memorista solo tiene un carácter académico. En este contexto se solicita el apoyo para otorgar información relevante para que el Sr. Lazo pueda elaborar su memoria de título que lo conduce a obtener el título profesional de Ingeniero Civil Oceánico.

Se extiende el presente documento a petición del interesado, sin que éste constituya un certificado.

VALPARAÍSO, Diciembre 02 de 2014

Constancia de realización de Tesis 02/12/14 Auto del Sr. Bidart

11.4 MÉTODO DELPHI

El primer estudio de Delphi fue realizado en 1950 por la Rand Corporation para la fuerza aérea de Estados Unidos, y se le dio el nombre de Proyecto Delphi.

OBJETIVO: Aplicación de la opinión de expertos a la selección de un sistema industrial norteamericano óptimo y la estimación del número de bombas requeridas para reducir la producción de municiones hasta un cierto monto.

El método Delphi utiliza como fuente de información un grupo de personas a las que se supone un conocimiento elevado de la materia que se va a tratar. Este método se emplea bajo las siguientes condiciones:

- No existen datos históricos con los que trabajar
- El impacto de los factores externos tiene más influencia en la evolución que el de los internos
- Las consideraciones éticas y morales dominan sobre las económicas y tecnológicas en un proceso evolutivo.

VENTAJAS DEL MÉTODO:

- Permite obtener información de puntos de vista sobre temas muy amplios o muy específicos. Los Ejercicios Delphi son considerados "holísticos", cubriendo una variedad muy amplia de campos.
- El horizonte de análisis puede ser variado.
- Permite la participación de un gran número de personas, sin que se forme el caos.
- Ayuda a explorar de forma sistemática y objetiva problemas que requieren la concurrencia y opinión cualificada.
- Elimina o aminora los efectos negativos de las reuniones de grupo "Cara-Cara".