FECHA: 16/11/2026	**LUGAR**: Videoconferencia
ASISTENTE: **Sociedad Concesionaria PTLA:** Ricardo Giorzi (RG) Miguel Palacio (MP) Mauricio Calderón (MC) Rodolfo Vélez (RV) **MOP – Inspección Fiscal:** Caren Silva (CS) Rodrigo Esquivel (RE) **DGC:** Germán Moncada (GM) **Steer:** Julio Mora (JM) Eugenio Caldentey (EC) Ernesto Valderrama (EV) Sergio Valenzuela (SV) Daniel Godoy (DG) Paulina Soriano (PS) **IKONS:** Sergio Hinojosa (SH) **TYPSA:** Alejandro Lagos (AL) Álvaro Galarce (AG) Marcelo Perez (MP) Mauricio Ruz (MR)	**EXCUSADOS:**
DISTRIBUCIÓN A: Según acta de asistencia.	

Motivo de la reunión o acciones pendientes de reuniones anteriores	**Responsable**	**Fecha**
Primera reunión aclaratoria entre el equipo consultor TYPSA–Steer y la Sociedad Concesionaria del Puerto Terrestre Los Andes (PTLA), con participación de la Inspección Fiscal del MOP, para conocer la visión estratégica, operativa y de sistemas del recinto como insumo para los estudios de demanda, modelo de negocios y fiscalización y tecnología.	**TYPSA / Steer**	16/11/2026

Tema / Discusión	**Responsable**	**Fecha**
1. Apertura y presentación de los participantes **AG** da inicio a la reunión e indica que su objetivo es resolver consultas de las especialidades de demanda y modelo de negocios respecto de alcances que puede aclarar la Sociedad Concesionaria (SC). Consulta si existe inconveniente en grabar la reunión y en activar una herramienta de apuntes. Los asistentes no presentan objeciones. **JM** se presenta como jefe de proyecto por parte de Steer y presenta al equipo: EC, coordinador del estudio de fiscalización y tecnología; EV, director de	Inf.	16/11/2026

Tema / Discusión	**Responsable**	**Fecha**
proyectos; SV, encargado del modelo de simulación; DG, a cargo de tecnología y sistemas de información; y PS, experta legal. **EC** señala que también se invitó al Servicio Nacional de Aduanas y a GM, quienes no se encontraban conectados al inicio. Se indica que con Aduana ya se sostuvo una reunión y que podrá coordinarse otra, y que el objetivo de esta reunión es el primer acercamiento con la SC. GM se incorpora posteriormente. **RE** presenta a CS, Inspectora Fiscal del contrato de concesión del PTLA, y a la asesoría a la Inspección Fiscal, que cuenta con especialistas jurídicos y operativos, entre otros. **RG** se presenta como gerente general de la SC y presenta a MP, gerente de operaciones; MC, jefe de operaciones; y RV, del área de informática. **MP** aclara, ante una consulta, que TYPSA y Steer no conforman un consorcio: TYPSA es el consultor a cargo del contrato y Steer está definido en la propuesta como subcontrato a cargo del estudio de demanda, modelación y evaluación, conformando ambos un equipo conjunto.		
2. Conducto formal y metodología de consultas **RG** manifiesta la disposición de la SC a colaborar en el diseño del puerto para los próximos 20 a 30 años, pero precisa que, por disposición legal, la SC se rige por lo que indique la Inspección Fiscal, por lo que el conducto formal de comunicación es la IF y el MOP, salvo que estos indiquen otra cosa. **RE** sugiere que las consultas se formulen por escrito, de forma concreta y explicada, tal como se ha hecho con TYPSA, para que la IF o la SC puedan responderlas y quede trazabilidad documental. **MP** indica que parte de los antecedentes ya solicitados por TYPSA corresponden a requerimientos de Steer, que las consultas se han canalizado oficialmente a través de GM y que el equipo tiene acceso al enlace de información que se ha ido alimentando. **CS** propone que se envíe previamente una pauta de consultas, ya que muchas respuestas dependen de procesos y procedimientos previos. Como ejemplo, señala que la permanencia de los camiones depende del diseño del modelo, de los horarios de oficina de los servicios públicos frente a la operación 24/7 del puerto, de la dotación de personal de dichas entidades, de los tiempos de las agencias de aduana y del uso de procedimientos digitales en lugar de papel. **EC** concuerda en que para las próximas reuniones se enviará una pauta previa, e indica que esta primera reunión busca conocer cómo ven los actores el problema: el rol fiscalizador y operacional del PTLA, la coordinación entre actores, la congestión tras los cierres de la cordillera, los camiones que esperan en la carretera y si el dimensionamiento del PTLA es adecuado. Señala que hará llegar la pauta utilizada. **GM** señala que la consultoría debe proyectar el PTLA a futuro, con un equipo de más de 40 profesionales, y que es muy relevante conocer la visión de la IF, su asesoría y la SC sobre la operación diaria. Indica que ha solicitado información directamente a la IF, con copia a RE. **PS** señala que en un sistema complejo como el PTLA concurren autoridades con atribuciones específicas, cuyas intersecciones generan roces si no está claro quién coordina. A diferencia de los puertos marítimos, que cuentan con	Inf.	16/11/2026

Tema / Discusión	**Responsable**	**Fecha**
autoridad portuaria y reglamentos de coordinación, en el PTLA cada autoridad tiene su propio ámbito, por lo que la gobernanza es un tema central frente a desafíos distintos a los de 2004, como la bioseguridad y la seguridad. Consulta qué autoridad o decisiones faltaron durante el cierre de 34 días y su posterior despeje. **PS** agrega que la información recibida corresponde a un conjunto de oficios, resoluciones y decretos sin contexto, y propone realizar un taller en que el Estado explique su contenido, debilidades y antecedentes. **CS** indica que no existe inconveniente en que, una vez subida la información, se realice una reunión para explicar lo que contiene y la línea de tiempo de la documentación contractual. La operación del día a día puede trabajarse directamente con la SC.		
3. Permanencia de los camiones y medidas de mejora **EC** consulta cuáles serían las tres medidas que más reducirían la permanencia de los camiones y la congestión si la SC diseñara la segunda concesión. **RG** señala que la permanencia depende de una definición previa sobre el rol del puerto: si se mantiene como zona primaria de control aduanero y sanitario, no corresponde que los camiones pasen de largo. Identifica como foco recurrente la transmisión de información, tanto con Aduana y con los países con que existe interconexión (Argentina, Brasil y Paraguay), como entre los servicios nacionales, que hoy no están del todo conectados entre sí. **RG** indica que el flujo anual es bastante parejo, pero existe estacionalidad semanal: del total, cerca de 80 % es importación y 20 % exportación; la importación llega concentrada de domingo a martes, se descarga miércoles y jueves y los camiones regresan entre viernes y domingo. Emparejar la semana depende de los consignatarios, y las interrupciones de frontera deforman este patrón. **EC** indica que, según los antecedentes revisados, a los camiones que llegan antes de las 11:00 h se les asigna andén en promedio unas 8 horas después de su llegada, mientras que los que llegan pasado el mediodía quedan para el día siguiente, con una estadía de unas 22 horas. Consulta si dichos tiempos son razonables y cuáles son las áreas de mejora. **RG** señala que el rango va desde camiones que permanecen 5 minutos hasta otros que permanecen 4 días, y que solo cerca del 25 % de los camiones es inspeccionado. Los camiones con predespacho (aprox. 30 %) permanecen entre 5 y 10 minutos, independientemente de la hora de ingreso; la principal diferencia se da entre quienes realizan trámite anticipado y quienes tienen inspección con trámite normal. La permanencia promedio se sitúa entre 14 y 16 horas, aunque la mayoría de los camiones permanece pocos minutos. **RG** agrega que los camiones que permanecen 3 o 4 días lo hacen generalmente por falta de documentos, y que, al tratarse de zona primaria y recinto de depósito aduanero, un camión puede permanecer hasta 90 días en el puerto.	Inf.	16/11/2026
4. Gobernanza operativa y coordinación en contingencias **EC** consulta quién tiene hoy la última palabra operativa ante situaciones de saturación, considerando que existen cinco actores con atribuciones propias (Servicio Nacional de Aduanas, SAG, Salud, SC y MOP a través de la IF), sin	Inf.	16/11/2026

Tema / Discusión	**Responsable**	**Fecha**
que ninguno tenga autoridad sobre los demás. Señala que la respuesta sería un hallazgo central para el diseño de la segunda concesión. **RG** indica que la coordinación operativa ha estado desde el inicio a cargo de la SC, en coordinación con la IF, y que el PTLA se maneja como una comunidad. Señala que no existe una autoridad portuaria y que Aduana cumple un doble rol, como fiscalizador y como mandante. La SC ejerce funciones delegadas que podrían corresponder al Estado, como declarar contingencia, que se comunica a todos los organismos, y decidir la derivación de camiones. **RG** señala que el puerto tiene un doble rol que, a su juicio, no desaparecerá: el control aduanero es lo que da existencia al recinto, pero el rol logístico es indispensable, ya que de lo contrario los camiones esperarían en Santiago, y los conductores requieren servicios básicos tras viajes de hasta 30 horas. Agrega que las ampliaciones se deben a que el puerto quedó mal dimensionado en su origen y que, cuando está lleno, el margen de acción es reducido. **RG** precisa que la SC no es autoridad, sino un privado que aporta personal de apoyo; la fiscalización y su velocidad dependen de cada organismo público. EC señala que, aunque no sea un ente fiscalizador, la SC es quien ejecuta los procesos físicos del recinto.		
5. Ingresos de la concesión **EC** consulta si los ingresos de la concesionaria dependen del número de vehículos, de los tiempos de permanencia o de una combinación de ambos, y qué ocurriría si la espera media se redujera a la mitad. **RG** señala que la respuesta difiere entre el régimen vigente hasta el 23 de febrero de 2025 y el actual, posterior a la extensión de la concesión. Entendida como negocio, los ingresos son una mezcla: la mayoría corresponde a servicios logísticos (estadía), principalmente asociados a camiones con inspección. Agrega que cerca del 70 % de los camiones que han ingresado al puerto en toda su historia ha pagado cero, al salir antes de 24 horas. **RG** precisa, ante consulta de SH, que conforme al Decreto Supremo N.º 49 de 2025 y su resolución asociada, los ingresos dejaron de ser de la SC y se destinan a una cuenta de compensación que financia, entre otros, la construcción de las obras; a la SC se le pagan los costos de mantener operativo el recinto más un riesgo.	Inf.	16/11/2026
6. PTLA 2, recinto provisorio y transición **EC** consulta cómo opera el recinto provisorio, cómo se trasladan y notifican los camiones hacia el PTLA 1, y si las obras de ampliación estarán terminadas antes del término del contrato, en 2029. **CS** indica que la extensión del contrato contempló dos obras, una provisoria y una definitiva. La obra provisoria está terminada y recepcionada, pero no operativa, ya que Aduana debe definir y entregar el procedimiento de operación, lo que no ha concretado por inconvenientes administrativos y jurídicos. Parte de lo que solicita Aduana escapa al alcance del convenio y la IF no cuenta con recursos para exigirlo. Existe un borrador de procedimiento trabajado entre la SC, Aduana y la IF, y se constituyó una mesa de trabajo	Inf.	16/11/2026

Tema / Discusión	**Responsable**	**Fecha**
específica. Sugiere profundizar el tema con Aduana, por tratarse de un tema delicado. **GM** consulta para qué estaba destinado originalmente el recinto provisorio. CS indica que es de apoyo a la contingencia y no de funcionamiento permanente; la obra definitiva (PTLA 2) funcionará como espejo del PTLA 1. Aduana pretendía operar el provisorio a diario, pero ello no es posible con la infraestructura existente. **EV** Se consulta si el recinto provisorio evitaría la derivación de camiones a El Sauce. CS indica que las contingencias se generan por problemas de acceso o de congestión, y que se evalúa que los camiones que llegan al punto de control exterior sean derivados a predespacho o esperen en el provisorio, en lugar de la calzada, para luego ser llamados a inspección desde el PTLA 1. Su capacidad, de unos 150 camiones, cubre un porcentaje menor de las filas, que pueden alcanzar 800 camiones. **RG** señala que el PTLA 2 aportará cerca de 500 calzos adicionales, por lo que no será necesario derivar a El Sauce. Indica que la carga de exportación, cercana al 30 %, operará en el PTLA 2, donde se construirán andenes de sellaje, y que el resto funcionará como espejo del PTLA 1.		
7. Derivación de camiones a El Sauce **PS** señala que la Fiscalía Nacional Económica (FNE), en su segunda investigación, abordó la derivación de camiones en situaciones de congestión y, al cerrarla, solicitó incorporar en el nuevo proceso mecanismos objetivos para determinar la saturación. Propone tratar el tema en una reunión aparte. **RG** indica que, en la época de la investigación, se derivaban entre 2.000 y 3.000 camiones al mes, y que hoy, sin que opere el provisorio, la cifra no supera los 100, de los cuales unos 40 corresponden a camiones por sus propios medios declarados por Aduana; es decir, no más de 60 camiones al mes. Aduana ha manifestado su intención de terminar con la derivación cuando opere el provisorio, por lo que hoy no tiene relevancia operativa. **RG** precisa que la SC solo puede derivar camiones sin inspección, según categorías definidas por Aduana, y que El Sauce ha logrado que sus clientes le manifiesten la carga directamente. **PS** señala que la derivación masiva permitió a El Sauce consolidar y fidelizar una cartera de clientes que hoy le manifiestan directamente, por lo que el mecanismo debe quedar bien estructurado y regulado. **RG** aclara que los camiones derivados eran sin inspección, mientras que los que hoy manifiestan directamente en El Sauce sí la tienen. Agrega que El Sauce construyó hace 2 o 3 años nuevas instalaciones, entre ellas una instalación frigorífica. **EV** Se consulta cómo se toma la decisión de derivar. RG indica que Aduana autoriza la derivación al alcanzarse un nivel de ocupación del puerto, definido como porcentaje según la composición de la carga, ya que derivar con el puerto lleno no cumple el objetivo de evitar camiones en el exterior. En ese momento la SC queda facultada para derivar los camiones sin inspección incluidos en el listado de Aduana. Tras cierres prolongados del paso podría derivarse desde el primer camión, situación que hoy no ocurre.	Inf.	16/11/2026
8. Sistemas de información e interoperabilidad	Inf.	16/11/2026

Tema / Discusión	**Responsable**	**Fecha**
EC consulta qué sistema se usa para gestionar la operación, quién lo provee y administra, quién es dueño del software, los datos y los equipos, y qué ocurre con ellos al término de la concesión. **RG** indica que el sistema es propio, desarrollado por la SC, y que los datos son de la SC. RV señala que el sistema gestiona el camión desde que Aduana informa su paso por la frontera hasta su salida, asigna calzo dentro del puerto y gestiona las inspecciones. La mensajería con Aduana opera mediante un servicio web SOAP: Aduana envía cada 15 minutos los camiones que cruzan la frontera y la SC informa su llegada al puerto. La base de datos está en la nube, con respaldos locales. **CS** indica que los datos pasan a formar parte de los bienes afectos a la concesión y deben ser traspasados al nuevo concesionario; el software, no necesariamente. **GM** señala que, en otros contratos, se consideran bienes afectos aquellos adquiridos por la sociedad para el proyecto, lo que requiere un acto administrativo de la DGC que así lo declare. PS complementa que, conforme a la norma general de reversibilidad, los bienes de la concesión pasan al concedente, por lo que tanto el software como la información deberían pasar al MOP para la próxima licitación, y que la transición es uno de los temas más complejos de las licitaciones y debe trabajarse con anticipación. **PS** consulta por la integración con otros organismos. RG indica que solo existe mensajería con Aduana; no la hay con el SAG, que no cuenta con las condiciones tecnológicas, ni con la PDI, que solo participa en el control de personas, ni con Salud. Respecto de una eventual conexión con sistemas de manifiestos navieros, indica que no existe, pero que el sistema es dinámico y lo permitiría, y que el foco a futuro está en las capacidades de los organismos públicos. **EV** consulta si la falta de integración afecta la operación. RG indica que no demora la operación de la SC, pero sí impacta a los usuarios, citando el caso de un servicio que exige pago previo cuyo sistema de tesorería funcionaba mal. Agrega que hace cuatro años el sistema, antes cerrado y arcaico, fue renovado en conjunto con Aduana.		
9. Capacidad física y horarios de inspección **EV** Se consulta si algún espacio físico presenta mayor congestión. RG señala que el área de estacionamiento, de unos 590 calzos, quedó pequeña. Con los 500 calzos adicionales del PTLA 2, aún habrá días posteriores a cierres de frontera, con hasta 2.000 camiones, en que habrá camiones en la calle, aunque serán situaciones puntuales. **RG** indica que la metodología impuesta por el contrato arroja mensualmente una necesidad de 7 a 8 andenes, y existen 25; la falta se percibe solo en horas punta, cuando todos se atienden al mismo tiempo. **RG** señala que influyen las costumbres: los servicios públicos llegan a las 8:30 h, las agencias de aduana llegan a las 9:00 h y comienzan a atender a las 10:00 h, y al final de la tarde todos quieren retirarse, aunque el servicio está disponible hasta la noche. Un tercer turno de inspecciones solo actuaría sobre el 25 % de la carga. Agrega que, no obstante, hay mucho que mejorar. **RG** indica que la SC no registra el horario de llegada de las agencias, sino el inicio y término de las inspecciones, y que el puerto opera 24/7, salvo las	Inf.	16/11/2026

Tema / Discusión	**Responsable**	**Fecha**
inspecciones, que funcionan desde las 8:30 h hasta la noche (entre 21:00 y 22:00 h), según el horario de los organismos públicos.		
10. Registro de datos y trazabilidad **EC** consulta qué datos de cada camión y carga se registran en el recinto. **RG** indica que se registran la patente del camión y del remolque, los datos del conductor, el CRT (equivalente al BL del transporte marítimo), el MIC, el ingreso, la salida, la entrega al almacenista y el inicio y término de cada fiscalización. **RG** señala que desde agosto o septiembre de 2023, gracias al cambio de sistema, la SC entrega mensualmente a la IF y a Aduana una planilla Excel de trazabilidad con todos los camiones del mes y sus pasos dentro del puerto; antes de esa fecha solo existe información agregada (valores promedio). EC indica que ha revisado esos datos y que son bastante completos.	Inf.	16/11/2026
11. Continuidad de los sistemas **EC** consulta con qué frecuencia cae el sistema o se pierde la conectividad y cómo se opera durante una caída. **RV** indica que la probabilidad de caída es baja, ya que se cuenta con tres servidores, dos locales y uno en la nube, y que las caídas han provenido principalmente del lado externo, en la conexión con Aduana. **RG** señala que la SC tiene contratadas cinco compañías de internet, incluida una conexión satelital, también en el recinto provisorio, mientras que Aduana depende de un contrato nacional con una sola compañía, por lo que, si esta falla, todos quedan sin conexión. Agrega que en Los Andes el tendido se ha visto afectado por incendios en verano.	Inf.	16/11/2026
12. Servicios complementarios y transporte ferroviario **SH** consulta si los servicios futuros deberían ser obligatorios para la concesionaria o permitidos como servicios comerciales, y si el potencial de servicios comerciales está agotado. **RG** señala que con mayor tecnología se podrán agregar servicios; los obligatorios son difíciles de definir, pero debe existir la posibilidad de ofrecer servicios complementarios comerciales. Como opinión de la SC, señala que el servicio ferroviario debiera formar parte de los servicios del PTLA. No se ha desarrollado por razones legales y porque sus beneficios son principalmente sociales más que privados, identificables en los puertos de Valparaíso y San Antonio, y asociados a la carga en tránsito. Precisa que hoy la carga en tránsito no ingresa al PTLA, sino solo la de internación y exportación, por lo que debiera poder ingresar para ser transferida al modo ferroviario. **RG** menciona además necesidades como la de conductores brasileños que en temporada viajan con su familia, a quienes no es posible acoger dentro del recinto sin instalaciones adecuadas. **SH** Se consulta si el PTLA 2 considera zonas comerciales. Se indica que solo contempla calzos y andenes de sellaje, sin servicios comerciales. **EC** consulta por la factibilidad técnica y comercial del tren. RG indica que técnicamente es factible: la vía férrea pasa a unos 300 m del puerto y opera diariamente hacia el puerto de Ventanas; existe una diferencia de trocha hasta el centro de la ciudad y falta una estación intermodal, y deben utilizarse	Inf.	16/11/2026

Tema / Discusión	**Responsable**	**Fecha**
las vías concesionadas existentes. Comercialmente, la oferta, no obligatoria, apuntaría a los contenedores en tránsito: hoy pasan cerca de 400.000 toneladas en cada sentido en tránsito hacia los puertos de Valparaíso y San Antonio, lo que equivaldría a del orden de 80.000 contenedores (cifra por confirmar), aportando toneladas-kilómetro al sistema ferroviario y beneficiando el acceso a los puertos.		
ACUERDOS Y COMPROMISOS		
1. Enviar a la IF y a la SC la pauta de consultas utilizada en la reunión y, para las próximas reuniones, remitir las consultas por escrito y con anticipación, a través del conducto formal (DGC / IF).	Steer / TYPSA	Por definir
2. Una vez subida la información solicitada, realizar una reunión o taller en que la IF explique los antecedentes (oficios, resoluciones y decretos) y la línea de tiempo contractual.	IF / TYPSA / Steer	Por definir
3. Coordinar una reunión con el Servicio Nacional de Aduanas sobre el procedimiento operativo del recinto provisorio y la gestión de contingencias.	TYPSA	Por definir
4. Tratar en una reunión aparte la derivación de carga a El Sauce y los mecanismos objetivos de saturación solicitados por la FNE.	Steer / IF	Por definir