

# La saturación del puerto de Valparaíso

Señor Director:

Se está licitando el puerto de Valparaíso (ambos terminales), y las decisiones que se adopten nos amarrarán por un largo período. En 30 años, la tecnología, los mercados y múltiples otras variables cambian; por ello, los contratos deben contemplar mecanismos de adaptación durante su vigencia.

En el caso de Valparaíso, tanto el diseño del puerto futuro como la licitación no proveen incentivos a la eficiencia en el contexto actual ni aseguran una relación espacial armoniosa con la ciudad.

Hace una década, los puertos de la V Región —especialmente, el de Valparaíso— contaban con una mejor gestión, lo que permitía aprovechar de mejor manera sus limitadas dimensiones (15 hectáreas operacionales versus 60 en San Antonio).

Esto se demuestra porque actualmente, los terminales de Valparaíso se encuentran saturados, según lo señalado por la empresa portuaria de esa ciudad a través de su presidenta, incluso después —y a pesar— de las inversiones de su última modernización. En 2014, antes de esas inversiones, el puerto llegó a transferir 1.010 mil TEUs. Hoy estaría saturado con apenas 920 mil TEUs. Esto es un ejemplo de una gestión portuaria deficiente. Las inversiones realizadas con posterioridad a 2014 debieron haber aumentado la capacidad hasta, aproximadamente, 1,3 - 1,4 millones de TEUs, lo que habría reducido la congestión que se avecina en la V Región y en particular en el puerto de Valparaíso.

Las empresas portuarias del Estado deben exigir altos niveles de eficiencia a sus concesionarios. La declaración de saturación de Valparaíso contraviene la misión de la empresa portuaria, ya que su obligación era evitar que ocurriera, incentivando la eficiencia en el uso del puerto y sus inversiones.

Cuando los terminales operan a plena capacidad, se reduce la tensión competitiva, ya que no hay incentivos para competir por la carga de otro terminal. Por lo tanto, la menor eficiencia reduce la competencia portuaria en la Región. Si bien esto puede beneficiar a operadores y trabajadores, resulta perjudicial para el país. Eleva los costos portuarios y aumenta los tiempos de espera de las naves en gira que deben aguardar que se desocupe un sitio de atraque.

En conclusión, es necesario licitar los puertos al término de sus contratos actuales, con reglas que incorporen un análisis riguroso de las deficiencias actuales, comprendiendo sus causas y responsabilidades, para no perpetuar por décadas las ineficiencias de hoy. Asimismo, se deben introducir mecanismos de ajuste en los contratos ante cambios tecnológicos o de otro tipo en las condiciones del sector. Un primer paso es que la presidenta del Directorio explique las razones de la saturación de un puerto que debería ser capaz de transferir mucho más carga que la actual.

FRANCESCO SCHIAFFINO

Ingeniero civil industrial Universidad Católica de Valparaíso