

El desafiante entorno que deberá enfrentar el nuevo gobierno para reformular la gestión portuaria

La sanción aplicada por el gobierno de Estados Unidos a funcionarios chilenos muestra la presión que está dispuesta a ejercer la potencia.

A menos de veinte días de asumir el Gobierno y con un entorno internacional cada día más desafiante con la serie de cambios y medidas que presionan al mercado chileno desde Estados Unidos, el gabinete de José Antonio Kast deberá definir cómo aplica algunas de las transformaciones pensadas para el ámbito marítimo portuario.

De hecho, el sistema portuario quedó entre las prioridades del próximo Gobierno, que ya evalúa ajustes profundos a su estructura e institucionalidad. Según informó Diario Financiero, el equipo del Presidente electo trabaja en una serie de medidas para modernizar el sistema portuario estatal, apuntando a ordenar su gobernanza, elevar la eficiencia y destrabar inversiones que hoy enfrentan retrasos.

Una de las ideas en evaluación es la reconfiguración de las actuales 10 empresas portuarias estatales, que hoy operan con directorios y equipos ejecutivos propios. De acuerdo con fuentes citadas por el medio, se analiza "reducir ese número o incluso aglutinarlas en una sola entidad con un directorio central", desde donde se definan lineamientos comunes. Otra alternativa es organizarlas por macrozonas -norte, centro y sur- con solo tres directorios. "La lógica detrás de este rediseño es simplificar la estructura institucional, disminuir costos administrativos y evitar duplicidades", señalaron fuentes conocedoras del proceso a Diario Financiero, agregando que también se busca una mayor coherencia estratégica en el desarrollo portuario.

En paralelo, se discute fortalecer la conducción de la política portuaria nacional. Actualmente, las empresas estatales dependen del Ministerio de Transportes, pero el equipo del futuro Gobierno evalúa crear una entidad con mayores atribuciones, ya sea una subsecretaría especializada o un organismo autónomo, similar a la Autoridad Portuaria Nacional que han planteado distintas autoridades vinculadas al rubro.



Incluso, se ha planteado trasladar los puertos al alero del Ministerio de Obras Públicas, bajo la Dirección de Obras Portuarias.

CUELLOS DE BOTELLA

El diagnóstico, según el entorno del Presidente electo, es que existen "cuellos de botella que han retrasado inversiones relevantes", situación que se vuelve crítica ante los próximos procesos de relicitación de terminales y frente a la creciente competencia regional, especialmente con el Puerto de Chancay, en Perú.

Estas propuestas dialogan con planteamientos del propio sector. Recientemente, la Cámara Marítima y Portuaria de Chile, junto a Sofía, presentó un documento con 99 medidas para fortalecer la competitividad del sistema, donde se insiste en mejorar la permisología, reducir judicializaciones y avanzar hacia una Política Nacional Portuaria con mayor coordinación y capacidad de planificación estratégica.

DESAFÍO INTERNACIONAL

Sin embargo, estos movimientos y transformaciones enfrentarán un escenario, al menos, desafiante. La decisión de Estados Unidos de sancionar a funcionarios chilenos vinculados al proceso de tramitación del cable submarino chino a Valparaíso es una muestra de la presión que está dispuesta a ejercer la principal potencia regional en su disputa con China.

El gobierno de Donald Trump podría extremar aún

más este criterio luego que la Corte Suprema decidiera eliminar las tarifas que había impuesto a los países con los cuales tenía un comercio exterior negativo. Tal decisión ocurriría cuando Chile enfrenta un ciclo de grandes inversiones portuarias, con licitaciones en San Antonio y Valparaíso que podrían atraer interés de inversores chinos.

COMITÉ INTERMINISTERIAL

Al Presidente Kasty a su ministro de Obras Públicas, Martín Arrau, les tocará despejar algunas de las dudas instaladas respecto de una nueva instancia: el Comité Interministerial de Infraestructura, que está presidido por el ministro MOP y tendrá el objetivo de asesorar al mandatario y servir de instancia coordinadora del desarrollo de infraestructura en distintas fases de la ejecución de obras del tipo.

De acuerdo al texto de sus objetivos, publicado esta semana en el Diario Oficial, su misión será "servir de instancia coordinadora del desarrollo de infraestructura, tanto en fases de planificación y programación de inversiones como diseño y ejecución de obras de infraestructura".

Algunos organismos, empero, han planteado sus dudas sobre la eficiencia de que la instancia esté anclada al MOP en vez de estar alojada en Presidencia, donde podría gozar de mayor autonomía para coordinar a los distintos ministerios involucrados en la cartera de proyectos del país. ■