



Política portuaria

El gobierno anterior, unas horas antes del cambio de mando, introdujo una política nacional de logística portuaria que, de implementarse, alteraría significativamente el funcionamiento de ese sector. La Cámara Marítima y Portuaria ha criticado los planteamientos allí definidos y sus argumentos merecen ser examinados.

En el sistema portuario chileno hay tres tipos de puertos: los estatales, muchos de cuyos terminales han sido concesionados a operadores especializados; los puertos privados de uso público, abiertos a todo tipo de carga, pero que fueron desarrollados por el sector privado, y los privados de uso privado, asociados a cargas de una empresa, usualmente mineras o graneles agrícolas. En el primer tipo se encuentran puertos como San Antonio o Valparaíso; en el segundo, Coronel, Lirquén o Mejillones, y en el tercero, el puerto de Huasco para minerales de fierro de CAP.

El mensaje del documento gubernamental critica el desorden que crea el hecho de que los puertos privados se guíen por una ley de 1960 mientras que los del Estado lo hagan por la Ley de Puertos de 1997. Pero esta asimetría regulatoria tiene un sentido, pues el objetivo de la norma de 1997 es intentar evitar que los puertos del Estado, en que este invirtió grandes montos, se manejen en forma ineficiente o se usen para monopolizar el comercio marítimo. En los demás puertos —en que el Estado no invirtió— esto no es necesario, ya que basta con el interés de sus propietarios para manejarlos en forma eficiente (de lo contrario estarían malgastando sus propios recursos), y con el sistema de protección de la competencia para precaver este bien jurídico. Homogeneizar puertos de distinta índole solo significa aumentar la injerencia del Estado sobre el sector. Esto tendría un efecto negativo sobre la creatividad privada, que en el caso de los puertos se manifestó inicialmente en proyectos

de uso privado que luego han ido abriéndose a otras cargas.

Otro error conceptual aparece en la mención que el documento hace de las externalidades que las ciudades puerto supuestamente sufrirían y que deberían ser compensadas con la imposición de tasas a las cargas. Mirada con mayor detención, sin embargo, la externalidad va en la dirección contraria: fueron las ciudades las que crecieron en torno al puerto, los que ofrecen trabajo y actividad económica para sus habitantes. En cambio, son los puertos los que sufren una externalidad al quedar encerrados por la ciudad, lo que les impide expandirse y los hace enfrentar congestión y contingencias políticas. Visto así, un pago de las cargas navieras a las ciudades puerto significaría un doble cargo al comercio internacional. Por el mismo motivo, la propuesta incluida en el texto, de que representantes políticos zonales integren por derecho propio los directorios de las empresas portuarias estatales, solo aumentaría los problemas

políticos y los costos asociados que ya enfrentan.

Un tercer error es la visión que se expresa respecto de los trabajadores eventuales. Debido a la naturaleza de la actividad portuaria, su demanda por trabajo es variable y por ello es que se recurre a trabajadores eventuales. Estos están inscritos en un registro y tienen preferencia cuando se necesitan más trabajadores. Entre otras medidas laborales negativas para la eficiencia portuaria, el documento propone la ratificación del Convenio 137 de la OIT. Este convenio —de 1973— ha sido ratificado por solo 25 países en medio siglo, y uno de ellos, los Países Bajos, lo abandonó. También es inapropiada la creación de una nueva agencia gubernamental que coordine a los distintos actores del sistema y planifique el desarrollo portuario. Aunque sí es pertinente desarrollar de modo periódico planes de desarrollo en esta área, no hay necesidad de crear otra agencia pública y seguir multiplicando la burocracia estatal.

*Promulgada al cierre de la administración
 Boric, alteraría significativamente el
 funcionamiento del sector.*