

Sistema portuario: actores analizan cambios a discutir durante la próxima administración

ECONOMÍA. La reducción en el número de empresas estatales y el fortalecimiento de una autoridad para agilizar la ejecución de proyectos son algunas de las opciones que el gobierno entrante puede poner sobre la mesa.

Claudio Ramírez
cramirez@mercuriovalpo.cl

En el último debate previo a la elección presidencial, al entonces candidato -y finalmente Presidente electo- José Antonio Kast se le consultó por cambios que haría para hacer más eficientes las empresas públicas.

Su respuesta apuntó directamente al sector portuario. "Hoy tenemos una cantidad de empresas portuarias. (...) ¿Necesitamos un directorio para cada empresa portuaria o podemos tener un directorio general con un gerente muy eficiente en cada puerto?", señaló.

Agregó que "podríamos plantear tener una sola gran empresa portuaria, con un directorio y todos los gerentes que sean necesarios. Bueno, es algo que hay que discutir, debatámoslo en el Congreso".

Con estos y otros antecedentes se estima que la próxima administración analiza una serie de modificaciones en el sistema portuario que pasan también por ajustar la gobernanza de manera de mejorar la eficiencia y, a la vez, agilizar la tramitación de proyectos, evitando, por ejemplo, experiencias como las vividas por Valparaíso con el proyecto de expansión del T2, cuya tramitación ambiental está cerca de cumplir 12 años. Frente a esto, expertos de la academia, actores del sector y parlamentarios analizaron los cambios que a su juicio se requieren.

"La discusión es correcta, pero incompleta. Reducir el número de empresas estatales o crear una autoridad portuaria con mayor poder puede ser positivo si se traduce en decisiones más rápidas, coordinación real y ejecución eficiente. Si no cambia la forma en que se gobierna el sistema, sólo estaremos reorganizando el organigrama", comentó Gabriel

Gurovic, chief evangelist officer de la plataforma de logística Klog.co.

Agregó que el problema de fondo no es cuántas entidades existen, sino cómo se diseñan y se gestionan los puertos como sistema logístico nacional. "Hoy, Chile sufre cuellos de botella estructurales: permisología lenta, fragmentación de responsabilidades entre ministerios, débil planificación de largo plazo y escasa integración entre puerto, accesos terrestres y cadena logística. Sin resolver eso, ninguna reforma institucional tendrá impacto material".

Remarcó que es positivo ordenar y fortalecer la gobernanza, pero a su juicio, el verdadero salto está en convertir a los puertos en plataformas logísticas integradas, con planificación de largo plazo, digitalización operativa y reglas claras para la inversión. "Si la reforma no apunta ahí, será cosmética. Si apunta ahí, puede ser transformadora", dijo.

Caupolicán Guerra, académico de la UNAB y experto, indicó que es factible centralizar la administración portuaria. "Hoy las comunicaciones son expeditas y rápidas. En consecuencia, se debería centralizar en Santiago como lo era antes, lo que reduciría costos en forma sustantiva", apuntó.

"Desde hace muchos años a la política chilena no le ha interesado reducir costos, por lo contrario, han perseverado en mantener un sistema que dé cabida a puestos y cargos con el propósito de retribuir favores políticos y otros, en lugar de abogar por un sistema austero que permita una reducción de costos y destinar los recursos a tantas y urgentes necesidades sociales", indicó.

"PALOS DE CIEGO"

El economista, exconsultor de la Cepal y exasesor del MTT, Felipe Ulloa, subraya que más allá de la cantidad de directorios que existan, la autoridad política debe tener una mirada clara respecto de lo que se va a necesitar para los puertos. "Nosotros, en Chile, hemos venido dando palos de ciego los últimos 20 años en materia de



LA GRAN MAYORÍA DE LOS CONSULTADOS COINCIDE EN QUE LA LEGISLACIÓN REQUIERE AJUSTES PARA AUMENTAR LA EFICIENCIA.

"Si ponemos gente que no tiene las calificaciones para ser director de puerto, da lo mismo si tenemos diez o un directorio".

Felipe Ulloa
Economista y exconsultor Cepal

"Todo lo que sea mejorar está bien, porque la gobernanza que tenemos hoy en día no es eficiente".

Sergio Bidart
Académico UV

"Cualquier cambio que mejore la autoridad portuaria, tiene que ir de la mano de incorporar un royalty o algún mecanismo similar".

Juan Ignacio Latorre
Senador (FA)

desarrollo de infraestructura. Nadie toma una decisión política y técnica respecto de lo que el país necesita porque hemos judicializado todos los proyectos de inversión", indicó, agregando que hay otro elemento que se relaciona con el recurso humano.

"Ha ocurrido de forma sistemática que no necesariamente la gente que los gobiernos ha puesto en los directorios de las empresas públicas, como los puertos, ha sido la gente más calificada y con mayor, digamos, experiencia en el ámbito. Entonces, eso hay que señalarlo con fuerza", agregó.

"Si ponemos gente que no tiene las calificaciones y cualificaciones necesarias para ser director de puerto, da lo mismo si tenemos 10 directorios, uno por cada puerto o tene-

mos una gran entidad pública", insistió.

Sergio Bidart, académico de la UV, advierte que todo lo que sea mejorar está bien, porque la gobernanza hoy en día no es eficiente. "De hecho, la prueba está que llevamos más de 10 años esperando ampliar los puertos. O sea, nuestra gobernanza es muy mala. Cosas tan puntuales como contar con un lineamiento rector de tener espacios reservados a futuro en las bahías de la costa chilena, no existen. (...) Debería haber un plan de inversiones de largo plazo en todo lo que es infraestructura marítimo-portuaria estatal", manifestó el director del magister en Administración y Gestión Portuaria.

El secretario ejecutivo del Consejo Regional Logístico (Corelog), Javier León, recalca

que el sistema portuario del país requiere una reestructuración. "Necesitamos recapitular, reorganizar y reestructurar el plan logístico portuario de Chile, y ya lo venimos diciendo hace tiempo y creo que una de las cosas pasa por reestructurar el tema de las empresas portuarias. (...) Lo óptimo, a mi juicio, sería dejarla en una sola, que quede centralizado con poder de ejecutar los proyectos. O al menos ir en forma paulatina y quizás dejándola en tres macrozonas para el norte, centro y sur del país".

Leopoldo Santibáñez, académico, experto en transportes y doctor en Economía, se manifestó de acuerdo, por ejemplo, en agrupar los puertos en macrozonas. "Resulta una excelente iniciativa a fin de reducir burocracias que se

visibilizan en sus directorios portuarios, que sumados a ministerios y subsecretarías, llevan a nuestra industria marítima a convertirse en zonas complejas y de lentos desarrollos", dijo el profesor del magister en Gestión Portuaria de la UV, añadiendo que también está de acuerdo con la aplicación de modelos de concesiones que incluyan a las ciudades donde se desarrolla esta industria.

En el ámbito legislativo, para el diputado Andrés Longton (RN) "lo que ha faltado en este país y en esta región es una gobernanza, una cabeza que pueda ordenar el sistema portuario, y eso es algo que está pendiente y tiene que ver con la modernización de la ley de puertos, pero también con la ley de rentas regionales, para que parte de lo recaudado se quede acá".

En tanto, el senador Juan Ignacio Latorre (FA) subrayó que "me parece que cualquier cambio que implique racionalizar empresas estatales o mejorar la autoridad portuaria, tiene que ir de la mano de incorporar un royalty o algún mecanismo similar. (...) Me parece que eso es lo central".

10

puertos estatales existen en el país, que se derivan de la disolución de la Emporchil.