

# Reducir el número de empresas estatales y fortalecer la autoridad: los cambios que prepara Kast para la industria portuaria



■ Una de las alternativas en evaluación es aglutinarlas en una sola entidad con un directorio central u organizarlas en tres zonas: norte, centro y sur.

POR LAURA GUZMÁN

Para Chile, los puertos no son solo puertas de entrada y salida al comercio exterior: son el canal por donde se moviliza buena parte de las exportaciones e importaciones del país y, con ello, uno de los pilares logísticos más relevantes de la economía.

Considerando el rol que cumplen, los terminales portuarios fueron rápidamente ubicados por el equipo del Presidente electo José Antonio Kast entre los temas a intervenir durante los primeros meses de Gobierno. Sobre la mesa ya hay ideas para ordenar la institucionalidad, elevar la eficiencia y reactivar inversiones en el sector.

Una de las iniciativas que toma más fuerza es la reconfiguración de la estructura de las empresas portuarias estatales. Hoy existen 10: Arica, Iquique, Antofagasta, Coquimbo, Valparaíso, San Antonio,

Talcahuano-San Vicente, Puerto Montt, Chacabuco y Portuaria Austral. Todas cuentan con sus propios directorios y equipos ejecutivos.

Fuentes conocedoras del trabajo que está llevando adelante el equipo del futuro Gobierno señalaron que una de las alternativas en evaluación es reducir ese número, e incluso aglutinarlas en una sola entidad con un directorio central, desde donde se definirían lineamientos comunes, en vez de 10 corporaciones operando con criterios distintos.

Otra fórmula que se ha considerado apunta a organizarlas territorialmente -norte, centro y sur- con tres directores en reemplazo de los 10 actuales.

La lógica detrás de este rediseño responde a simplificar la estructura institucional, disminuir costos administrativos, evitar duplicidades y generar mayor coherencia estratégica.

## Otras medidas

La simplificación estructural no es la única idea en desarrollo. Otra discusión instalada apunta a fortalecer la figura encargada de conducir la política portuaria

mediante una subsecretaría dentro de esa cartera o un organismo externo con dedicación exclusiva, del cual dependan directamente las empresas portuarias.

Incluso se está explorando la idea de trasladar el dominio de los puertos al Ministerio de Obras Públicas y agruparlos bajo la Dirección de Obras Portuarias -que ya existe en esa cartera- para potenciar el diseño y ejecución de infraestructura vinculada al sistema marítimo-portuario.

Si no se hace este traspaso, las fuentes comentaron que la idea de este nuevo Gobierno es darle igual un

jurídica, uno de los temas que el sector marítimo ha planteado en reiteradas ocasiones y que se vuelve especialmente sensible en un contexto en el que durante el próximo quinquenio deben comenzar los procesos de licitación de varios terminales.

La mirada del entorno del Presidente electo es que existen cuellos de botella que han retrasado inversiones relevantes, lo que dificulta ejecutar obras y, con ello, responder a las necesidades de capacidad del sistema portuario.

Esta preocupación no es casual. Para el equipo de Kast, Chile se

## Las propuestas

Las medidas que analiza el nuevo Gobierno conversan con diagnósticos que el sector marítimo ha transmitido desde hace tiempo. De hecho, hace pocos días la Cámara Marítima y Portuaria de Chile (Campport) -junto a la Sofofa- presentó un documento con 99 propuestas para fortalecer la competitividad del sistema marítimo-portuario.

Dentro de ellas, Campport pidió analizar mecanismos para acotar el uso reiterado de acciones judiciales que generan retrasos significativos en proyectos ya evaluados ambientalmente y con participación

**Otra discusión instalada apunta a fortalecer la figura encargada de conducir la política portuaria del país, ya sea con una nueva entidad o con mayores atribuciones.**

mayor peso a la Dirección de Obras Portuarias, y mayor injerencia en la toma de decisiones.

El objetivo transversal detrás de estas alternativas es dar más orden, visibilidad, fuerza regulatoria y capacidad de planificación estratégica, además de una autoridad específica que piense y ejecute política portuaria, y que haga de contrapeso a los desafíos logísticos del comercio exterior, explicaron las personas.

Otro flanco en el que existe interés es el de la permisología y la certeza

está quedando atrás respecto de la evolución de la industria en la región, especialmente frente a la aparición del Puerto de Chancay en Perú. En ese marco, describen como "insólito" que las ampliaciones en los puertos de Valparaíso y San Antonio lleven años trabadas por contingencias judiciales, administrativas o ambientales.

Así, al destribar permisos y acortar plazos, "el país pueda avanzar en modernización de infraestructura y competitividad logística", señaló una fuente al tanto.

ciudadana completada.

En la misma línea, solicitaron que los procesos de licitación se inicien con las evaluaciones ambientales ya aprobadas, de manera de evitar períodos muertos entre adjudicación y construcción.

La industria también insistió en la necesidad de fortalecer el rol coordinador del Estado en la planificación logística-portuaria, mejorar la articulación entre actores públicos y privados, y avanzar hacia una Política Nacional Portuaria vinculante.