



Opinión

Por

Alberto Undurraga

Ex ministro de Obras Públicas y asesor del Consejo de Políticas de Infraestructura (CPI).

Una propuesta peligrosa

Ante la expiración de las concesiones portuarias en Iquique, San Antonio, Valparaíso y Talcahuano en 2030, hace pocos días surgió la propuesta por parte de uno de los representantes de la industria el extender los contratos vigentes para que continúen en manos de los actuales operadores. La idea no es solo discutible: es peligrosa.

El sistema construido a partir de la Ley N.º 19.542, que modernizó el sector portuario estatal, permitió separar adecuadamente el rol público del privado, estableciendo concesiones licitadas, con reglas claras y resguardos para la libre competencia. La propia ley establece que las concesiones deben adjudicarse mediante licitación pública y que los directorios de las empresas portuarias deben "promover la competencia" y "preservar y fortalecer los niveles de productividad, eficiencia y competitividad".

La propuesta va en sentido contrario. En la práctica, abre espacio para debilitar o eliminar la competencia en las futuras re-licitaciones portuarias y favorecer posiciones de incumbencia. Y aquí hay un punto especialmente delicado: no estamos frente a una discusión académica impulsada desde fuera del sistema, sino ante planteamientos formulados por los propios actores incumbentes del mercado portuario. Algunos podrán considerarlo un descaro; otros, una honestidad brutal. Pero en cualquier caso, el conflicto de intereses estructural es evidente.

La competencia no es un detalle técnico. Es la herramienta que permite seleccionar las mejores soluciones para cada puerto, obtener mejores inversiones, incentivar innovación y proteger el interés público. Cuando se debilita la competencia, se termina afectando no solo la eficiencia económica, sino también la legitimidad de la asociación público-privada.

Y ese es, precisamente, otro de los riesgos de esta propuesta. Si Chile optara por alterar el modelo vigente, no bastaría una re-interpretación administrativa: habría que modificar la ley y abrir un debate parlamentario de gran alcance. Eso implicaría reabrir las bases sobre las cuales se han desarrollado no solo las concesiones portuarias, sino también buena parte de la infraestructura concesionada del país. El efecto podría extenderse mucho más allá de los puertos, afectando la legitimidad y generando incertidumbre respecto de las reglas de la asociación público-privada en obras públicas y en infraestructura estratégica.

Por supuesto, las licitaciones portuarias presentan complejidades adicionales respecto a concesiones diferentes como son, por ejemplo, las autopistas. Hay que garantizar continuidad operacional, estabilidad laboral y procesos altamente competitivos al mismo tiempo. No son desafíos menores. Pero precisamente por eso se requiere fortalecer las instituciones y las reglas, no debilitarlas.

Chile necesita procesos de licitación exitosos, transparentes y competitivos. Se requiere que los actores públicos y privados crean en las reglas del juego y que las autoridades actúen rápidamente para despejar incertidumbres y comprometerse con el éxito de las futuras licitaciones portuarias.

Lo que está en juego no es solo el futuro de algunos terminales. Está en juego la credibilidad del sistema de concesiones chileno, la legitimidad de la colaboración público-privada y la capacidad del país para seguir desarrollando infraestructura estratégica para el crecimiento. ■

