LITORALPRESS

Fecha: 24-11-2024
Medio: El Mercurio de Valparaíso
Supl. : El Mercurio de Valparaíso - Edición Especial I
Tipo: Noticia general
Título: ¿Asimetría portuaria? El debate crece a medida que se acercan las nuevas concesiones

Pág. : 9
Cm2: 659,2
VPE: $ 1.585.376

Tiraje: 11.000
Lectoría: 33.000
Favorabilidad: No Definida

EMV

¿Asimetría portuaria? El debate crece a medida que se acercan las nuevas concesiones

Las diferencias regulatorias entre los terminales 100% privados y aquellos estatales generan opiniones encontradas entre académicos y gremios, que tienen distintas visiones sobre cómo debería el Estado abordar el futuro del sistema cuando comienzan a expirar actuales contratos de concesión y aumenta la necesidad de aprovechar el borde costero nacional con actividad de este tipo.

En Chile, los puertos se clasifican en públicos (estatales), administrados por las empresas portuarias creadas mediante la Ley 19.542 de Modernización del Sistema Portuario, y privados, que solicitan el uso del espacio marítimo y borde costero a través de la Ley de Concesiones. Los estatales tienen la potestad, a su vez, de entregar en concesión espacios portuarios a empresas privadas.

De esa diferencia surgen implicancias que han derivado en un fuerte debate sobre las consecuencias y perjuicios de esta asimetría de origen.

Uno de los puntos en discusión es la transparencia: "Los puertos públicos están obligados a proporcionar información y a responder requerimientos emitidos desde el MTT (Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones), mientras que los privados no. Esta asimetría genera una ventaja competitiva para los puertos privados, permitiéndoles adaptarse más rápidamente a las necesidades del mercado y atraer mayor inversión, en contraste con los puertos públicos que deben operar bajo un marco regulatorio más estricto y complejo", apunta el académico Felipe Caselli, director de la Escuela de Ingeniería Oceánica de la Universidad de Valparaíso.

En tanto, la profesora asistente de la Escuela de Gobierno de la Universidad Adolfo Ibáñez, Ana Montoya, deja ver también que el sistema de concesiones marítimas "es un mecanismo para autorizar la ocupación de áreas del borde costero, sin un proceso de licitación pública ni lógica de optimización de usos del borde costero".

Agrega que estas infraestructuras se pueden declarar de uso privado o público. En este último caso, el terminal portuario queda sujeto a una normativa de carácter general, como el Código de Comercio, "pero no a regulación específica que recoja la naturaleza de oligopolio natural que suele tener la infraestructura portuaria". Aclara que los permisos otorgados pueden durar hasta 50 años, con las restricciones que impone dicho plazo a inversiones de la envergadura portuaria.

Desde la Cámara Marítima y Portuaria de Chile (Camport), su presidente, Daniel Fernández, refuta a Caselli y precisa que "los puertos privados están obligados a cumplir el marco general existente para toda actividad económica. En Chile existe la FNE (Fiscalía Nacional Económica) y el TDLC (Tribunal de Defensa de la Libre Competencia), organismos con amplias atribuciones para investigar y sancionar los comportamientos contrarios a las normas de libre competencia".

SERVICIOS CONTINUOS

Montoya hace otro alcance sobre este punto: "La Ley 19.542 establece la obligación a los puertos de prestar servicios sin discriminación arbitraria, de manera continua y con prioridades objetivas. Los controles de cumplimiento los realizan las empresas portuarias estatales. Esta figura de autoridad portuaria está ausente en los puertos regidos por el DFL N° 340, al igual que sucede en el caso de otras regulaciones".

"Exceptuando los terminales especializados asociados al sector minero, el resto de los puertos privados son en general de uso público y, al igual que los puertos estatales, prestan servicios en forma continua y permanente, tienen libre acceso a sus instalaciones y, en la mayoría de los casos, sus tarifas son públicas. ¿Cuál es la diferencia? Los puertos privados que no son de uso público están asociados a una actividad productiva específica, cuya logística no puede ser satisfecha por las instalaciones estatales y, por tanto, no hay competencia posible", señala Fernández.

> **"Las nuevas concesiones debieran otorgarse en procesos de licitación pública,** con una regulación específica en materia de competencia".
>
> Ana Montoya
> Escuela de Gobierno UAI

LICITACIONES 2030

Para Montoya, hay un punto concreto a tratar en el marco de las nuevas concesiones portuarias que reemplacen a las actuales a fines de esta década: "Ddebieran otorgarse a través de procesos de licitación pública, con una regulación específica en materia de competencia y obligaciones para las partes (pública y privada), tal como ya sucede en las concesiones portuarias de las empresas portuarias estatales".

"Es clave que los procesos de licitación resguarden y fortalezcan la competencia intra e interportuaria. Es a través de la tensión competitiva entre los concesionarios que se genera el mayor espacio para mejorar las prestaciones a los usuarios y reducir las tarifas", agrega Montoya. Para ello, la especialista de la UAI considera que se debe "incluir aspectos que han dificultado un control exhaustivo e instantáneo de las concesiones y la eficiencia del funcionamiento del puerto. Las tecnologías hoy permiten un nivel de análisis en línea de la información, para esto los contratos deben dar las facultades para ello".

En tanto, Caselli agrega que "las modificaciones que se hacen necesarias corresponden al marco legal y regulatorio general, no es solamente a los contratos de concesiones. Ya se han realizados diagnósticos y recomendaciones para poder actualizar al sistema completo, ahora queda avanzar en implementar esas recomendaciones".

¿NORMATIVAS OBSOLETAS?

Es aquí donde se abre la discusión sobre el marco normativo. Camport insiste en que "no hay una falta de equilibrio entre empresas estatales y privadas. Hay diferencias que no alteran ni ponen en riesgo la competitividad, por el contrario, así como tampoco un uso deficiente o alejado del óptimo de los espacios costeros actualmente usados en la actividad portuaria, sean estos para puertos estatales o privados. Sin perjuicio de lo anterior, es posible, si así se estimara, modificar el DFL 340 agregando algunas exigencias a los puertos privados de manera de resguardar de mejor forma las normas de libre competencia, sin necesidad de uniformar el marco legal".

Para Montoya, en cambio, hay una clara asimetría que "impide tener un sistema portuario nacional cohesionado y que tenga una planificación eficiente en cuanto a las capacidades requeridas y evitar, por ejemplo, una dispersión de infraestructura portuaria desarrollada sobre un bien nacional de uso público escaso como es el borde costero".

Caselli, por su parte, concluye que "si entendemos a los puertos como componentes de un único sistema portuario nacional, se hace conveniente, y positivo, generar mayor equilibrio entre las empresas públicas y privadas para poder generar condiciones propicias para una competencia justa y condiciones de operación equitativas que faciliten la optimización del servicio (de los costos operativos y de la eficiencia logística), incentivar la inversión (nacional e internacional) y, en definitiva, maximizar la eficiencia en toda la cadena logística".■