

“Gobiernos han dejado a la deriva a la actividad portuaria”

ECONOMÍA. El presidente de la Asociación de Ciudades Puerto y Borde Costero, Mauricio Soria, subrayó falta de política y una estrategia nacional.

Claudio Ramírez
 cramirezr@mercuriovalpo.cl

El presidente de la Asociación de Ciudades Puerto y Borde Costero, Mauricio Soria, se mostró crítico del rol que ha tenido el Estado y los últimos gobiernos en materia de desarrollo portuario más allá de la reciente aprobación ambiental del T2 de Valparaíso. El alcalde de Iquique señaló que se requiere, junto con el aumento de la infraestructura, compensar a las ciudades, algo que, a su juicio, se debe enfrentar con una ley.

“La postergación de la licitación del Puerto de San Antonio y la aprobación ambiental para la ampliación del Frente 2 del Puerto de Valparaíso y su licitación como un solo operador de todos los frentes, nos confirma la falta de una Política Nacional y Estrategia Nacional Portuaria”, dijo el titular del gremio.

Explica que esto es “porque la concesión futura de San Antonio demandará una gran inversión y de igual modo Valparaíso. Y son dos puertos con la misma área de influencia”.

COMPENSACIÓN

Agregó que un tema que sigue pendiente es el *royalty*, cuyo avance en el Parlamento espera continuar bajo la siguiente administración, aunque no existe una claridad al respecto pues no existe consenso.

En opinión de Soria, esto nace como una idea para compensar a la ciudad, y en esos planos manifestó que debe buscarse un mecanismo que permita lograr este objetivo.

“Las empresas portuarias



EL ROYALTY FIGURA ENTRE LOS TEMAS PENDIENTES.

10 municipios que cuentan con puertos estatales en su territorio conforman la entidad.

estatales y las privadas velan de la puerta hacia adentro y toda la cadena de última milla se encuentra colapsada, congestionada y en conflicto con el tránsito urbano cotidiano. Y eso se debe de remediar por ley”, indicó.

Remarcó que los puertos no pueden ocuparse sólo de sus muelles y grúas en el recinto portuario. “Ya sea el *royalty* o el TUP (Tarifa Única Portuaria), debe servir para resolver los problemas de infraestructura entre el puerto y los accesos a la ciudad y los centros de aco-

pío”, puntualizó el titular de la asociación. En esa línea, comentó que tales indefiniciones revelan la falta de prioridad que, bajo su mirada, se le ha dado a este sector de la economía, lo que no se condice con la importancia que tiene.

“Una vez más refleja el abandono que el Estado y sus gobiernos de diferentes signos han dejado a la deriva la actividad portuaria de la cual depende el 95% de nuestro comercio exterior y que ahora con la Ley de Cabotaje puede también involucrar al comercio nacional”, recalzó Soria. En ese contexto, indicó que la preocupación se extiende a otras zonas del país como el norte pues, señala, se nota una carencia de una visión común.

“Los puertos del norte tienen el potencial de convertirse



“Ya sea el *royalty* o el TUP (Tarifa Única Portuaria), debe servir para resolver los problemas de infraestructura”.

Mauricio Soria
 Pdte. Asoc. Ciudades Puerto

en parte de los corredores logísticos del continente Sudamericano Central. Sin embargo, volvemos al mismo problema que es la falta de política pública. (...) Hoy dichos puertos se están licitando, pero cada uno según su propia visión, la de los gerentes y directores de turno. Falta que el Estado asuma una política pública para convertir a los puertos del norte en la gran plataforma portuaria en el centro del Pacífico sudamericano, con proyecciones a gran parte del continente”, dijo.

Sobre el impacto que puede tener la tensión entre EE.UU. y China en las inversiones portuarias que vienen, subrayó que lo que ocurra tendrá un fuerte efecto sobre el comercio chileno. “En materia portuaria, sería del mayor interés que empresas estadounidenses participen en la licitación de concesiones portuarias chilenas”.

C3