

El primer comentario provino del Presidente José Antonio Kast, cuando durante su campaña planteó la posibilidad de modificar la configuración de los directorios en las empresas estatales, con el objetivo de imprimirles mayor eficiencia organizativa a un menor costo.

“Hoy existe una cantidad de empresas portuarias y me pregunto: ¿necesitamos un directorio para cada empresa? ¿O podremos tener un directorio general con un gerente muy eficiente en cada puerto?” expuso el Mandatario, quien reiteró la idea en algunos debates, pero no la volvió a mencionar.

El planteamiento consiste en reducir los diez directorios actuales (Arica, Iquique, Antofagasta, Coquimbo, Valparaíso, San Antonio, Talcahuano, Puerto Montt, Chacabuco y Austral) a uno solo o, al menos, agruparlos por zonas geográficas de coordinación estratégica, como establecía el espíritu de la ley que creó las empresas portuarias tal y cual se conocen en la actualidad.

Esto significa que cualquier modificación requiere un cambio al marco legal que pase por el Parlamento. La Ley N°19.542 de modernización del sector portuario, publicada el 19 de diciembre de 1997, creó y dio personalidad jurídica y patrimonio propio a las diez empresas portuarias vigentes, continuadoras legales de EMPORCHI en todas sus atribuciones, derechos, obligaciones y bienes.

Esta normativa impone mandato a los directores, fija principios y orientaciones de la política portuaria. Además, otorga a las empresas portuarias un objetivo doble, en su rol de empresa estatal y de autoridad sectorial. Por ello, se relacionan con el Estado a través de la Subsecretaría de Transportes y su Programa de Desarrollo Logístico. Eto significa que cualquier proyecto de ley para materializar la idea expuesta por el Presidente Kast surgirá del equipo que encabeza el ministro Louis de Grange Concha y el subsecretario Martín Mackenna Rueda.

Cualquier movimiento en estos días coincidirá con el tradicional cambio que hacen los gobiernos entrantes en los directorios de las empresas portuarias estatales, habitualmente durante el mes de mayo.

Hay otros puntos mencionados por algunos medios antes que asumiera el Gobierno. El Diario Financiero, por ejemplo, publicó durante enero pasado que el equipo de Kast analizaba cambiar la dependencia



EL MINISTRO DE TRANSPORTES, LOUIS DE GRANGE, EN CONJUNTO CON EL SUBSECRETARIO DE LA CARTERA, DEBE DEFINIR EL FUTURO DE LOS PUERTOS ESTATALES.

La configuración de las empresas portuarias bajo análisis por futuro cambio

Dos académicos y un parlamentarios plantean sus puntos de vista ante el posible movimiento de los directorios y los cambios a la constitución de las firmas estatales que administran los terminales, a la espera de que el Gobierno impulse un proyecto de ley que materialice la idea del Presidente.

de los puertos desde Transportes a Obras Públicas, fortaleciendo el rol de la Dirección de Obras Portuarias.

Todos estos puntos provocan cierta incertidumbre entre algunos personeros. El diputado frenteamplista Jaime Bassa, miembro de las comisiones de Defensa, Medio Ambiente y Régimen Interno, dice sentir una profunda preocupación por la falta de definiciones claras: “Hasta la fecha, el gobierno de Kast no ha hecho una propuesta clara sobre su reforma a las empresas portuarias. Solo tenemos anuncios de campaña”.

Para el diputado, el enfoque del Ejecutivo es “sumamente ideológico y preocupante”. Sostiene que cualquier intento de reforma debe observarse con desconfianza: “Creo que hay

que mirar con mucha precaución lo que intente hacer con las empresas públicas, porque no parece tener en vista el interés de todos los chilenos”.

GARANTIZAR AUTONOMÍA

Se plantea aquí un primer dilema, sobre si estas decisiones van de la mano con el espíritu de la creación de este sistema. Para el doctor en economía y académico de la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso (PUCV), Leopoldo Santibáñez, resulta relevante mantener los directorios de las empresas públicas en un ciclo distinto al ciclo político, para fortalecer su orientación técnica.

La solución, plantea, radica en los nombramientos. “La forma de garantizar la plena autonomía es a través de concursos

públicos donde el Gobierno, la sociedad empresarial, la academia y los actores del trabajo realicen procesos abiertos, plenos e informados” para elegir nuevos integrantes de directorios, explica.

Santibáñez considera que el destino de estos “motores de desarrollo” debe estar en manos de un cuerpo colegiado seleccionado por competencias y no por afinidades partidarias. “La transparencia y la eficiencia son los mecanismos centrales; solo así Chile asegurará estrategias estables en logística y comercio internacional”, añadió.

FALSA DICOTOMÍA

En el debate sobre si las mesas directivas de los puertos deben ser más pequeñas y estrictamente técnicas, Santibáñez ad-

vierte que, si bien una mesa directiva técnica fortalece la eficiencia y reduce la politización, existe un riesgo: “Hay que cuidar que no se debilite el rol social por sobre el mandato público. Las empresas del Estado en Chile no solo buscan utilidades, sino desarrollo y equidad territorial”.

Esta visión es desafiada por el director del Magíster de Administración Marítima y académico de Ingeniería Civil Oceánica de la UV, Sergio Bidart, quien propone una mirada más pragmática sobre la gestión. Para él, la división entre lo técnico y lo político es, en muchos sentidos, artificial. “Toda organización tiene una misión y para cumplir la gestión debe ser eficiente y eficaz. No hay diferencias entre una gestión técnica o política; ambas se miden por sus resultados”, señala.

Bidart rechaza la idea de que lo técnico solo optimiza procesos mientras lo político busca estabilidad. Y pone como ejemplo instituciones de otra índole: “El Hogar de Cristo no tiene fines de lucro, pero su misión de acoger a los pobres con dignidad también requiere métricas de eficiencia”. Para el académico, el problema no es la naturaleza del director, sino su integridad: “Si un directorio es capturado por intereses externos y no cumple sus objetivos, es un directorio

deshonesto y no merece permanecer en el cargo”.

Y amplía: “Es una falacia afirmar que un político gestiona pensando en lo social y un técnico en el rendimiento. Ambos deben ser capaces de tener muñeca política para el bien social y ser eficientes”, sostiene.

CONSTRUIR GOBERNANZA

Aunque su coordinación es con el Ministerio de Transportes, los directorios de las empresas portuarias dependen directamente del Sistema de Empresas Públicas, el SEP, que está liderado por nueve consejeros, tres de los cuales son designados por el Presidente de la República y entre quienes se encuentra el presidente del SEP. Hacienda elige otros dos integrantes y Economía, uno. Corfo, por su parte, nombra a su representante.

El académico de la Escuela de Gobierno UC, Felipe Morandé, fue designado hace un mes como nuevo presidente del consejo directivo del SEP. Morandé liderará la supervisión de 20 empresas estatales, como Metro de Santiago, Correos de Chile y la Empresa de los Ferrocarriles del Estado (EFE), además de las portuarias.

Para Santibáñez el impacto de los cambios dependerá del diseño institucional, los incentivos y los profesionales que integren la mesa. ■