

Opinión



MIGUEL CAMPOS

Modelo portuario vigente y el futuro de Valparaíso

Hace más de 25 años, el gobierno del Presidente Eduardo Frei Ruiz-Tagle impulsó un nuevo modelo portuario, subdividiendo los diez puertos públicos administrados por Emporchi en diez empresas individuales, bajo el principio de que eso estimularía la competencia y la mayor eficiencia de cada uno de ellos. A estas alturas, es dudoso que tal competencia se haya dado. Lo que parece más probable es que el mejoramiento del rendimiento de cada puerto público ha sido más bien una consecuencia de su autoestímulo a ser mejores y del empeño que en ello pone el Sistema de Empresas Públicas (SEP).

Como quiera que haya sido, la verdad es que donde ha habido algún nivel de competencia ha sido entre dos puertos públicos, como son San Antonio y Valparaíso, aunque eso ha sido históricamente así. En los años 90 y hasta fines de los 2000 ambos puertos se repartían casi por partes iguales esas cargas, situación que hoy es muy diferente, pues datos recientes muestran que San Antonio predomina significativamente y Valparaíso muestra un retroceso que parece ser tendencial.

Hay una diferencia estructural entre ambos puertos, que deja a Valparaíso en desventaja estratégica, que es la extensión de su área de respaldo para mover las cargas. El puerto de Valparaíso hasta ahora ha podido neutralizar, en cierta medida, el efecto de esta limitación estructural por el uso de avanzadas tecnologías informáticas y de un modelo de gestión ejemplar, que lo ha destacado mundialmente. Pero todo tiene un límite.

A estas alturas debería estar claro que mantener la competencia entre los dos principales puertos públicos del país o tratarlos como realidades aparte sólo está significando que uno va camino a su definitiva declinación, Valparaíso, mien-

tras el otro ya es y será el principal puerto del país, San Antonio, sobre todo cuando culmine el proyecto de su transformación en un megapuerto, decisión técnica y económicamente correcta, más aún ahora con la entrada en operaciones del megapuerto peruano en Chancay. Sin embargo, esa decisión, tomada en el segundo gobierno de la Presidenta Michelle Bachelet, siempre fue incompleta. Porque con esa decisión parcial el Estado estaba y está condenando, en la práctica, a Valparaíso y la subregión que funciona en su entorno, a la paulatina decadencia y permanente subdesarrollo. Las cifras ya lo están anunciando.

Como en su momento lo planteó y propuso el Consejo de la Infraestructura para una Movilidad Sustentable de la Región de Valparaíso, cuya coordinación me encargó el intendente Gabriel Aldoney en enero de 2016, ambos puertos deben ser parte de una misma plataforma logística portuaria y los dos deben estar ligados ferroviariamente a la Región Metropolitana de Santiago, donde se genera el 42% del producto nacional. Eso dio curso al proyecto de Plataforma Logística Ferroportuaria entre la Región Metropolitana de Santiago y los puertos de San Antonio y Valparaíso que impulsé entre 2016 y 2018 desde la presidencia de la Empresa de Ferrocarriles del Estado y que el gobierno siguiente mantuvo sólo en San Antonio. Tal propuesta implicaba que la dirección de ambos puertos debía ser una sola, con un solo directorio, con una sola política y una sola estrategia de desarrollo portuario y planificación, explotándose al máximo la vocación específica y las ventajas competitivas de uno y otro puerto, especializando cada uno en aquello que puede hacer mejor y a más bajo costo. Esto debe redundar en una reducción de costos logísticos, que es clave para la competitividad de los puertos y del país, como el sector privado insiste una y otra vez.

Por Germán Correa Díaz, profesor de la Universidad de Stanford en Programa BOSP-Chile, profesor de USACH, profesor de PUCV, exministro de Transportes y Telecomunicaciones, exministro del Interior, expresidente de EFE y de Metro Valparaíso, expresidente de EPV y expresidente de la Junta Directiva de la Universidad de Valparaíso, consultor internacional de Naciones Unidas y Banco Mundial



El Estado tiene la obligación constitucional de asegurar no sólo el desarrollo del país, sino también que este sea debidamente equilibrado territorialmente, como nos viene señalando la OCDE desde hace casi veinte años. Esto significa que, junto con que la construcción del megapuerto en San Antonio, el Estado debe impulsar, con la misma prioridad, una simultánea y equivalentemente financiada estrategia de desarrollo del puerto de Valparaíso y de su entorno. De hecho, si se lo mira bien, ello debiera ser parte de las mitigaciones ambientales estructurales del proyecto de megapuerto en San Antonio. Como parte de la estrategia de desarrollo única de ambos puertos, Valparaíso tiene que mantener una base mínima de movimiento de cargas que le otorgue sustentabilidad al puerto y la ciudad, como también transformarse en el gran terminal de cruceros de esta parte de Sudamérica, de estándar internacional y con el complemento de un innovador y agresivo plan de turismo regional, entre otros elementos, como propuso el señalado Consejo para la Infraestructura Regional.

Valparaíso y la región deben despertar. Es a todas las fuerzas vivas de Valparaíso, tanto públicas como privadas y de la comunidad, medios de comunicación, universidades, a quienes corresponde luchar mancomunadamente por esto. Los parlamentarios de toda la región, independientemente de su color político, tienen que ponerse espaldas contra espaldas, de una vez por todas, para dar esta lucha decisiva por su puerto y el área metropolitana Valparaíso-Viña y su entorno territorial funcional. Aquí no cabe ningún otro abanderamiento que ese. No basta con reclamar y refundar. Hay que actuar, todos juntos, para que el Estado nacional tome una decisión como la planteada, que es buena para ambos puertos, para la región y sus gentes como un todo y, en definitiva, para el país.