

LA COLUMNA DE...



**ANA MARÍA
MONTAYA**

ECONOMISTA, RED
PROCOMPETENCIA,
ACADÉMICA ESCUELA
DE GOBIERNO UAI

Desafíos críticos para la industria portuaria

En Chile tenemos dos sistemas para puertos: uno de titularidad privada, a través del sistema de concesiones marítimas (instalaciones que mayoritariamente forman parte, por ejemplo, de operaciones mineras, forestales o de generación eléctrica) y otro de puertos estatales, por donde se transfiere la mayor parte de la carga y el valor de nuestro comercio exterior. Este último existe bajo un modelo de participación público-privada, según la Ley 19.542 y sus instrumentos derivados, que recoge muy adecuadamente las especificidades propias del sector respecto a otros para la provisión de infraestructura de servicio público.

Desde la creación en 1998 de las 10 empresas portuarias estatales a partir de la antigua Emporchi y las primeras

licitaciones en 1999, este modelo ha sido sumamente virtuoso en atraer inversión, mejorar la gestión y, en definitiva, aumentar la calidad de servicio a los usuarios -la economía en su conjunto. Hoy, contamos, así, en el sistema portuario estatal con terminales altamente competitivos en el contexto de la costa oeste de Latinoamérica e incluso más allá.

Recuperada y potenciada substancialmente la infraestructura pre-existente, hoy el sector se aproxima al término del primer ciclo de concesiones portuarias, que por ley no puede exceder los 30 años. En el proceso de diseño de las nuevas licitaciones me parece que será crítico mantener y fortalecer uno de los pilares clave del modelo durante el primer ciclo: la competencia intra e interportuaria. Es a través de la tensión competitiva entre concesiona-

“El sector se aproxima al término del primer ciclo de concesiones portuarias, que por ley no puede exceder los 30 años. En el proceso de diseño de las nuevas licitaciones hay aspectos estratégicos que considerar”.

rios que se genera el mayor espacio para mejorar las prestaciones a los usuarios y reducir las tarifas.

Los puertos chilenos, tal como señala el MTT, producto de su competitividad han sido la puerta de entrada a la Costa Oeste

de Sudamérica. Si queremos mantener esta relevancia estamos obligados a mantener una operación logística competitiva, hacia el comercio exterior y generar la discusión sobre la asimetría regulatoria existente entre puertos privados y públicos.

Otro aspecto relevante del escenario que enfrenta el sector portuario estatal es la necesidad de fortalecer el rol de autoridad portuaria, lo cual incluye una fiscalización permanente de las unidades concesionadas; la actualización regular de los reglamentos para la coexistencia eficiente y equitativa de distintos actores al interior de los recintos portuarios; el control del marco normativo específico de las concesiones existentes (por ejemplo niveles de integración vertical admitidos); y por supuesto la planificación de nuevas inversiones propias y por parte de terceras

partes. Es crucial crear una Autoridad Logístico-Portuaria Nacional que, a su vez, cuente con información oportuna que permita una fiscalización comprensiva de la situación del sector y así se eviten riesgos de prácticas anticompetitivas.