

Políticas portuarias

En una entrevista reciente, el gerente general de Dubai Ports Chile, uno de los principales operadores del país, describe los riesgos que enfrentamos por la falta de políticas portuarias eficaces. En un país abierto al comercio internacional como Chile, estos problemas podrían aumentar sus costos globales de comercio, con el consiguiente impacto en el desarrollo.

Una muestra de los efectos de la ausencia de políticas son los cierres de puertos. El principal, San Antonio, pasó 47 días cerrado el año pasado. Las rígidas regulaciones de la Armada en cuanto al oleaje máximo para operaciones, y los recurrentes paros de camioneros y trabajadores del sector explican esta mala experiencia. Además, los principales puertos tienen dificultades para el acceso de camiones y ferrocarriles. Por último, es difícil operar un tercer turno por problemas de seguridad. Esta combinación eleva el costo del transporte de nuestro comercio, y podría hacer que algunas de las principales empresas navieras mundiales abandonen ciertos recorridos que recalcan en los puertos nacionales. La incertidumbre sobre el tiempo que toma el proceso de transferencia de carga, incluyendo el período en que la nave puede estar a la gira, esperando que las marejadas o los paros concluyan, eleva en exceso los costos para navieras que realizan trayectos periódicos.

La responsabilidad es, en parte, del cambio climático: los especialistas señalan que está teniendo un efecto sobre la frecuencia y magnitud de las marejadas, las que seguirán aumentando. Esto requiere de políticas para reforzar las defensas portuarias (una pequeña inversión en esta dirección se está realizando en el molo de San Antonio) y de mejores procedimientos (nuevamente, algo se ha avanzado en el puerto de San Antonio para permitir operaciones con olas mayores). Pero la responsabilidad principal es de la falta de políticas portuarias convincentes y

del efecto generado por otras que han sido destructivas de la productividad. En contraste, durante la década de 1990 existió en Chile la convicción de que se debía mejorar la productividad de nuestros puertos y, con ese objetivo, se diseñaron políticas de concesiones de terminales que permitieron multiplicar la inversión en equipamiento. El resultado fue un aumento masivo en la eficiencia de las operaciones, lo que transformó a los puertos nacionales, por lejos, en los más eficientes del continente. En la última década, estos logros se disiparon con políticas laborales y ambientales adoptadas frívolamente por funcionarios y políticos, sin reflexionar sobre el impacto de largo plazo de esas decisiones. Los resultados están a la

vista, con nuestros puertos ubicados hoy en lugares secundarios en términos de eficiencia. La escasa preocupación por el tema se refleja también en la lentitud en el desarrollo de proyectos que

llevan años desde que fueran anunciados. En el intertanto, en Perú ya se construyó el puerto de Chancay, que entraría en operaciones a principios del próximo año, y se planean otros.

El actual Gobierno ha sido particularmente favorable a los intereses de los trabajadores portuarios y no ha querido intervenir mediante el uso de la fuerza pública, incluso en el caso del bloqueo ilegal de los accesos. Así ocurrió en la Región del Biobío, donde el paro en Coronel se extendió por larguísimas semanas y solo en una última fase se encargó al ministro de Transportes intermediar entre las partes. A todo esto se suma, además, una deficiente política antidrogas, que pone en juego la reputación de nuestros puertos.

Siendo Chile un país lejano, que depende del comercio internacional, la eficiencia portuaria debería ser un tema central de la discusión económica, resultando en políticas eficaces y de largo plazo.

En la última década se han disipado los logros que el país había llegado a alcanzar en la operación eficiente de sus puertos.