

## Editorial

# Valparaíso ya no es el puerto principal y San Antonio no sólo lo duplica, sino es más eficiente

**L**os puertos de Valparaíso y San Antonio son manejados por el Estado de Chile a través de empresas independientes entre sí. Como tal su directorio es elegido políticamente y no técnicamente, de hecho, hace muchos años existía una sola gran empresa portuaria en el país que era Emporchi, pero luego del retorno a la democracia se fueron creando múltiples empresas portuarias, algunos afirman que fue justamente para dejar contentos a todos los sectores políticos, el Puerto de Coquimbo, por ejemplo era voz populi que quedaba en manos de los radicales, San Antonio de Socialistas y el de Valparaíso por la Democracia Cristiana.

**El directorio de esta se elige justamente por una suerte de cuoteo político como otras empresas estatales, el mejor ejemplo es TVN, aunque tienen un asiento para un representante de los trabajadores, lo cierto que este no tiene mucha injerencia en la toma de decisiones. Esto no es menor y puede explicar las diferencias en los manejos de los puertos, sobre todo los de nuestra región.**

No es menor la parte ejecutiva del manejo de estas empresas portuarias, que independiente a preocuparse de la expansión o de

la proyección de los mismos, sólo deben administrar concesiones y arriendos, por eso no se entiende tanta diferencia entre los resultados económicos entre una y otra como publicamos en nuestra nota principal de hoy.

En la línea ejecutiva existen notables diferencias de estilos, sobre todo en lo que respecta a sus gerentes generales. Este cargo no es menor, independiente al directorio quien toma las decisiones del día justamente es el Gerente General y aquí existen dos estilos diferentes. **Un personaje clave en cómo San Antonio creció de sobre manera puede estar en la mano de Aldo Signorelli que ocupó ese cargo entre los años 2001 y 2005 y luego entre el 2012 y el 2019. Su estilo es muy distinto por ejemplo al que tiene hoy Franco Gandolfo.** Si bien este último es un hombre de carrera en la empresa portuaria tiene un estilo más pasivo, quizás más preocupado de justamente cuidar el cargo que ejercerlo en plenitud en pos del desarrollo de la empresa portuaria de Valparaíso.

La forma en que se manejan las empresas portuarias de Valparaíso y San Antonio son diferentes y sus resultados están a la vista. De acuerdo a cifras de la Comisión para el Mercado Financiero (CMF),

en el periodo enero septiembre de 2024, por ejemplo, **Puerto San Antonio tiene un ingreso acumulado de US \$57.180, con una variación porcentual del 18,49%**; mientras que **Puerto Valparaíso alcanza alrededor de la mitad de aquello, con US \$27.808, con una variación de 5,96%**.

En cuanto a los resultados acumulados entre enero y septiembre de este año, la diferencia nuevamente es casi de la mitad entre ambos puertos: **San Antonio alcanzó US \$15.085, con una variación de 3,77%, y Valparaíso obtuvo US \$8.282, con una variación negativa de -12,94%**.

Si bien la alta temporada de la fruta aún no comienza, el futuro de San Antonio y Valparaíso es dispar también. El primero proyecta una construcción de un **Megapuerto a 10 años**, mientras que en el expuerto principal recién se entregaron las bases de la expansión portuaria al Tribunal de Libre Competencia para ver cómo se avanza en su proyección, aún se discute si debiera haber **uno o dos operadores en Valparaíso** por ejemplo.

Está claro que no existe mucho interés en el segundo sitio a operar en Valparaíso y que cuando el 2030

termine la actual concesión a TPS lo más atractivo será un escenario distinto, pero que aún resulta poco claro inclusive si existirían nuevos inversionistas interesados.

San Antonio superó a Valparaíso, pero no sólo en tamaño y movimiento de cargas, también en eficiencia, los resultados económicos están a la vista, lo más preocupante es que también lo supera en proyectos futuros. **El ex puerto principal y la joya del pacífico hoy parece más destefiada que nunca, sin claridad, con una gerencia más ocupada de mantenerse en el cargo que imponer una visión y proyecto futuro que permita al país y a la región enfrentar los próximos diez años con una mirada distinta. Es de esperar que existan cambios y quizás el timón será lo que necesita Valparaíso y su empresa portuaria para dar certezas que se está avanzando y no seguir hablando de acuerdos o planes o estudios que llevan años sin tener un resultado eficiente.** Hay que poner ojo al futuro de Valparaíso, ya quedó segundo, ya dejó de ser eficiente y ahora quizás **tampoco sea claro que tenga un futuro donde las cosas puedan cambiar.**

