

## Deficiencias en política portuaria

El megapuerto de San Antonio se ha venido planeando desde hace unos ocho años y desde entonces casi no hay avances. En Perú, por el contrario, el megapuerto de Chancay fue construido en pocos años, y hay además planes para otro puerto incluso más importante. De continuar la lasitud de nuestra política en este ámbito, habrá graves consecuencias para el comercio exterior y, por lo tanto, para el crecimiento y el desarrollo nacionales. Es un ejemplo de los costos de la llamada “permisología”. A esto se refería, hace algunos días, el alto ejecutivo tan rudamente criticado por el ministro de Hacienda al señalar que los tiempos de los permisos en Chile lo hacen un país poco atractivo como destino de inversiones.

Si bien es cierto que la ubicación de Perú es más apropiada para ser un importante centro de distribución de cargas a la costa oeste de Sudamérica —así como para exportar mercancías desde el *hinterland* de Brasil—, no disponer de un gran puerto nos dejaría en desventaja: ante la ausencia de puertos que puedan recibir las grandes naves provenientes de Asia, estas transferirían la carga en Perú y desde ahí se transportaría mediante naves más pequeñas hacia el centro y sur de Chile. Esto elevaría los costos y el tiempo de traslado, perjudicando a nuestro comercio exterior y operando como una política comercial proteccionista.

No solo no ha habido inversiones portuarias importantes en la última década, sino que nuestros puertos se han hecho menos competitivos, luego de haber sido los más eficientes en América Latina a partir de las concesiones de la década de 1990. Producto de la falta de inversión en frentes de atraque y sus zonas de respaldo, la transferencia de carga es lenta. Esto, en un contexto en que existe mayor incertidumbre debido a que el cambio

climático genera más oleaje, dificultando el ingreso a los puertos. Y a ello se agregan conflictos laborales —algunos apoyados incluso por partidos de gobierno— que involucran un verdadero chantaje al comercio exterior, como recientemente se vio en Coronel.

Por su parte, el megapuerto de San Antonio enfrenta oposición de los ambientalistas, que han retrasado el proyecto por años, defendiendo un humedal urbano creado por la mano del hombre, y también debe esperar los resultados de un proceso de consulta indígena de lentísimo avance, emergiendo como otro ejemplo de las trabas que deben enfrentar los proyectos de inversión, y en que no es solo el tiempo, sino también la incertidumbre lo que eleva el costo de los proyectos y los hace no rentables.

Una política portuaria eficaz debiera apuntar a eliminar las trabas al megapuerto por motivos de emergencia nacional, y así simbolizar un cambio de

paradigma en materia de permisos. Con ello, licitar la construcción del molo de abrigo y hacer un llamado internacional para la construcción del puerto. Esa política debiera considerar además la implementación de un sistema de escaneo inteligente de contenedores, para que los puertos de Chile dejen de ser un punto de transferencia de drogas. En forma complementaria, es fundamental aplicar efectivamente la ley en casos de paros no relacionados con negociaciones salariales y, además, proscribir la nombrada, un mecanismo con el que dirigentes sindicales controlan a los trabajadores.

Disponer de un megapuerto significa que Chile pueda seguir siendo un destino para las grandes naves que transportan bienes desde y hacia el continente asiático en forma directa, manteniendo bajos nuestros costos y tiempos de transporte. Tal debiera ser un objetivo nacional.

*De continuar la lasitud en este ámbito, habrá graves consecuencias para el comercio exterior y, por lo tanto, para el crecimiento y el desarrollo nacionales.*