

# Algunos Comentarios en Relación al Proceso de Modernización del Sector Portuario Estatal

## 1. Antecedentes Generales

El notable desarrollo exportador que se ha registrado en Chile en los últimos años, ha dejado en evidencia la urgente necesidad de avanzar en la **modernización del sector portuario estatal**, a fin de enfrentar los cada día mayores requerimientos de infraestructura portuaria.

Para ello, se estima necesario efectuar inversiones del orden de US\$ 500 millones para el período 1996 - 2000<sup>1</sup>, cifra bastante moderada si se considera la magnitud y alcance de las actuales deficiencias portuarias. Ello, debido a que gran parte de dicha demanda puede ser abordada con la infraestructura existente, mejorando la eficiencia del servicio y con ello la productividad del sector.

Un claro ejemplo de lo anterior, es el caso del Puerto de San Antonio, el cual actualmente puede descargar aproximadamente 25 contenedores por hora y por nave, cifra que se duplicará con la instalación de dos grúas tipo Gantry por SAAM, AGUNSA y Ultramar. Si se instalarán seis equipos de esa tecnología se podría movilizar toda la carga contenerizada del país con sólo tres sitios de atraque y sin necesidad de expandir la infraestructura existente.

La velocidad de descarga de graneles en ese mismo Puerto fluctúa entre 6000 y 8000 ton/ día, lo cual significa que un barco debe permanecer en el puerto cinco días descargando, con un costo de día nave de aproximadamente US\$ 12 mil. Puerto Ventanas, de propiedad privada, tiene una capacidad de descarga de 15 mil ton / día, lo que permite disminuir la descarga de un barco a un máximo de dos días y medio.

Desde otro punto de vista, resulta fundamental que los puertos cuenten con vías de acceso y lugares de acopio que faciliten y no obstaculicen el proceso de carga y descarga de las naves. En efecto, la existencia de lugares de acopio permite dosificar y hacer más eficiente la entrada y salida de contenedores al puerto, lo cual, a su vez, hace posible que tales contenedores se encuentren a disposición antes de la llegada a la nave, pudiendo así planificarse las adecuadamente las faenas de estiba y lograr una mayor eficiencia del

---

<sup>1</sup> Cámara Chilena de la Construcción.

servicio portuario. Los puertos de Valparaíso y San Antonio deberían tener una capacidad mínima de acopio para aproximadamente 5000 contenedores.

## 2. Comentarios sobre el Proyecto de Ley

Hace ya más de un año el Gobierno envió al Congreso un proyecto de ley para modernizar el sector portuario, transformando la estructura legal y operativa de EMPORCHI de modo de promover la competencia entre cada uno de los 10 puertos que administra, terminar así con las ineficiencias y subsidios cruzados que hoy existen.

En este caso, según declaraciones de personeros de Gobierno, por consideraciones políticas y de otra índole se ha desechado la mejor alternativa, que a nuestro juicio era la de privatizar, optándose por mantener la propiedad estatal de los puertos, aunque se introducen importantes cambios, al descentralizar la gestión de EMPORCHI en nueve filiales autónomas, y abiertas a la participación de capitales privados en la inversión y administración portuaria a través de un sistema de concesiones, tanto de sitios de atraque existentes así como para el desarrollo de nuevos frentes de atraque.

Sobre el particular la Cámara Chilena de la Construcción ha observado lo siguiente:

- a) **Ambito de acción de las Empresas Autónomas:** De conformidad al principio de subsidiariedad del Estado que orienta nuestro sistema económico vigente, al Estado le corresponde desarrollar sólo aquellas funciones que los privados no puedan o no desean realizar y que son necesarias para el desarrollo del país.

En este contexto, creemos necesario restringir la acción directa de las empresas autónomas sólo a aquellas funciones que digan relación con la fiscalización de los respectivos contratos de concesión, correspondiendo en consecuencia, al sector privado llevar a cabo todas las otras actividades necesarias para dar cumplimiento al objeto social de tales empresas. (Sistema de asignación de sitios, fijación de tarifa a las naves).

- b) **Competencia:** Para promover una efectiva competencia en el sector portuario, es indispensable la licitación de todos y no sólo algunos frentes de atraque, así como también traspasar totalmente a la responsabilidad privada el desarrollo y operación del almacenaje.

En el evento que la autoridad adopte la decisión de licitar sólo algunos frentes de atraque, es fundamental que las empresas autónomas no gocen de ningún tipo de

privilegios o exenciones que induzcan a la existencia de una competencia desleal con las empresas privadas que exploten frentes de atraque.

- c) **Licitación Concesiones de Frentes de Atraque:** A fin de asegurar la debida transparencia del proceso de licitación de los frentes de atraque, consideramos indispensable que se utilice como variable de adjudicación el *"mayor precio ofrecido por los oponentes en la respectiva licitación"*.

En aquéllos casos en que el frente de atraque que se licite no sea económicamente rentable, se debiera adjudicar la concesión al oponente que ofrezca el menor subsidio, o en su defecto, se debiera entregar su administración al conjunto de concesionarios de los demás frentes de atraque. En ningún caso debiera optarse por la alternativa de facultar a las empresas autónomas para emprender las correspondientes inversiones, como lo estipula el Proyecto de Ley.

- d) **Plazo de Licitación de los Frentes de Atraque:** Es fundamental restituir la norma transitoria del Proyecto de Ley que establecía que los respectivos calendarios referenciales de inversiones debían contemplar el llamado a licitación para concesionar todos los frentes de atraque de una misma zona de influencia, en un plazo no mayor a 2 años contados desde su entrada en vigencia.

Dicha norma no sólo contribuye a agilizar el proceso de modernización del sector portuario, estableciendo al efecto plazos para efectuar dicha modernización, sino que también permite mejorar la valoración de los activos del Estado, puesto que sin duda será mayor el valor que le asignen los eventuales interesados en una determinada concesión, si se licitan conjuntamente todos los frentes de atraque de una misma zona de influencia. En relación a este último punto, nos permitimos sugerir se asimile el concepto "zona de influencia" a "Región".

### 3. Conclusiones

Las datos y cifras contenidos en este informe, nos permiten concluir, una vez más, que la solución del déficit de infraestructura del cual adolece nuestro país, dice relación fundamentalmente con un mejoramiento significativo de la gestión portuaria. Para ello, es indispensable la participación del sector privado, quien puede, con su dinamismo, contribuir a mejorar en forma importante la eficiencia del sector.



Es este el criterio que debiera inspirar el Proyecto de Ley propuesto por el Ejecutivo para la Modernización del Sector Portuario Estatal, el cual, sin embargo, introduce una serie de elementos que inhiben la capacidad creadora y de gestión del sector privado.

Por ello, estimamos conveniente revisar el enfoque dado a la actuación de los futuros concesionarios de frentes de atraque, el cual, en nuestra opinión, debería propender a dar las más amplias facultades a los inversionistas privados para desarrollar el negocio en la forma que consideren más adecuada.

En este sentido, el concesionario y no a la autoridad debiera definir si operará bajo el esquema de mono o de multioperador; el sistema de asignación de sitios y de fijación y de tarifas que utilizará y, en general, debiera definir todas aquellas materias que digan relación con la gestión y desarrollo del negocio.