

Desarrollo y Modernización Portuaria

Si hubiera que destacar los elementos principales que caracterizan el escenario económico internacional, habría que mencionar la clara definición que existe hoy en favor del sistema de mercado, el rol cada vez más preponderante que se le asigna a la empresa privada y la tendencia hacia la integración de las economías.

La transición de un número creciente de países desde un modelo de economía planificada y centralizada a uno más abierto y competitivo, con fuerte énfasis en las exportaciones, como observamos hoy en el mundo, está generando, y va a provocar aún más en el futuro, una enorme competencia sobre los mercados que todos desean conquistar y sobre el propio mercado interno.

Este nuevo enfoque del desarrollo económico, bastante reciente en nuestro continente, es hoy compartido por la mayoría de las naciones, y está siendo aplicado con resultados promisorios en casi todo los países latinoamericanos.

El entorno económico mundial está sufriendo profundos cambios a los que tenemos que reaccionar con presteza. Estamos ahora frente a un cuadro mucho más competitivo y complejo que el de hace algunos años y, por lo mismo, las posiciones ya ganadas servirán sólo como un estímulo para seguir avanzando. Por tanto, es necesario redoblar los esfuerzos, tanto en el plano interno como externo, para abordar el desafío de competitividad que enfrenta nuestra economía, para seguir siendo exitosa en el contexto de un comercio cada vez más libre e integrado.

Desde el punto de vista de nuestra infraestructura de puertos, debe tenerse presente que en materia de comercio internacional más importante que las distancias son los costos, y que estos están asociados a la eficiencia de los servicios de transporte y de los demás servicios conexos. En este sentido, la competitividad será la variable esencial para nuestro desarrollo portuario.

A futuro, este debe pensarse en función de las exigencias de las grandes empresas navieras internacionales que manejan las cargas, adecuando las tecnologías a tales demandas, tomando en cuenta que el desarrollo naviero se orienta cada vez más al uso de grandes naves y a la diferenciación portuaria entre puertos mayores y menores, siendo sólo los primeros los que tendrán el carácter de terminales de embarque y desembarque del comercio internacional, y de los segundos más orientados al cabotaje y como terminales de transferencia desde los puertos mayores.

El océano Pacífico se ha convertido en el escenario de una gran actividad económica, que se ha iniciado en el hemisferio norte y está progresivamente incorporando a toda la cuenca oceánica. Las altas tasas de crecimiento económico, con el consiguiente aumento de la participación de las naciones del Asia-Pacífico en el producto mundial, reflejan el dinamismo de esta zona del mundo, donde destaca el grupo de países asiáticos de reciente industrialización .

En su participación en ENADE 96, el 14 de noviembre recién pasado, el Ministro Lagos graficó la situación señalando que el fuerte desarrollo asiático ha desplazado a la cuenca del pacífico el principal eje del comercio internacional, con lo que «de repente Chile se encuentra en la primera fila de la platea del escenario del comercio mundial, lo que le da la oportunidad histórica de convertirse en la moderna Venecia en América latina, para lo que, o somos capaces de crear un megapuerto, de los cuales habrán sólo 12 a 14 en todo el mundo, o perdemos una vez más la oportunidad histórica de dar un salto en nuestro desarrollo económico».

En efecto, la estratégica posición geográfica de Chile, unida a la estabilidad política y económica, a la calidad empresarial, la disponibilidad de empresas eficientes en los distintos tipos de servicios portuarios, financieros, telecomunicaciones y hoteleros, nos dan no sólo la oportunidad, sino que una tremenda ventaja para convertirnos en un corredor comercial entre Asia y Oceanía y América del Sur.

La asociación de Chile al Mercosur tiene el potencial de generar, a corto plazo, significativos impactos en nuestro comercio exterior, pero estos efectos pueden ser más sustantivos respecto del flujo de mercaderías en tránsito entre Asia y el cono sur, si logra-



mos posicionarnos como un corredor de comercio internacional entre estas dos regiones. Para ello es preciso, como lo ha planteado el Ministro Aninat, mejorar no sólo las vías terrestres que hagan posible la integración física con los países del Mercosur, sino también ampliar nuestra capacidad portuaria y mejorar la gestión.

El Gobierno ha declarado su propósito de convertir a Chile en un centro de negocios

en América latina, que sirva como puente de entrada a los países asiáticos y como eje del comercio internacional entre la región y las naciones de la Cuenca del Pacífico. Esta estrategia de desarrollo como una economía de servicios, que busca emular en América del sur los modelos que en Asia representan Hong Kong y Singapur, será presentada por el Presidente Frei en la próxima cumbre de APEC, el 25 de noviembre en Manila, capital Filipina, dentro del Plan de Acción Individual con que Chile se compromete a avanzar a una zona de libre comercio en la región del Asia-Pacífico. En la ocasión, en visita especial a Singapur, la delegación chilena encabezada por el Presidente de la República buscará desarrollar con ese país proyectos de cooperación e inversión en nuestro territorio, en áreas de interés que pueden resultar atractivos para los capitales asiáticos, entre los que se destacan obras de infraestructura portuaria.

La participación privada en la operación portuaria permitirá el desarrollo de una gestión más agresiva, que seguramente no sólo se orientará a la labor portuaria propiamente tal, sino también a la gestión comercial de búsqueda y generación de nuevas cargas en el contexto de la integración regional del cono sur.

Sin embargo, pese a los propósitos declarados, ya en septiembre pasado se cumplió un año desde que se iniciara la tramitación legislativa en el Congreso del proyecto de ley que moderniza el sector portuario estatal, que permitiría 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 en los principales puertos del país, actualmente administrados por EMPORCHI.

Durante su reciente visita al país con motivo de la Cumbre Iberoamericana, el Presidente Boliviano Gonzalo Sánchez de Lozada indicó que considerando su localización geográfica en el corazón de América, y teniendo en cuenta que los grandes estados productores del Brasil están a mitad de la distancia saliendo por el Pacífico que por su propia costa atlántica, el destino de la nación mediterránea es ser un país vinculante del cono sur, pero este destino se está viendo obstaculizado por la falta de voluntad de Chile por avanzar en la solución a sus problemas portuarios, donde no se ha producido la inversión necesaria y los actuales puertos se han quedado sumamente anticuados.

Uno de los expositores empresariales de ENADE, hizo notar que mientras en Chile se posterga la modernización portuaria, este proceso se está agilizando en el resto de los puertos de la región sudamericana, lo que fue ratificado en el mismo encuentro por el Ministro del Trabajo del Perú, Sr. Jorge González, quién informó que junto con otras áreas de la infraestructura, en los dos próximos años el vecino país privatizará todos los puertos peruanos a través de mecanismos de concesión.

En realidad, parece existir un claro y difundido consenso respecto de la urgencia de una modernización portuaria. La última encuesta a la administración superior de las empresas relativa a la Agenda Empresarial, señala un claro deterioro en la posición de la variable Infraestructura de Puertos como fortaleza de la economía nacional, y, muy por el contrario, después de la reforma educacional, la modernización del Estado y el aumento de las privatizaciones, la Infraestructura Vial y Portuaria aparecen como los principales factores faltantes para que Chile ingrese definitivamente al desarrollo. Por su parte, en el

mismo encuentro empresarial antes citado, el ex Ministro Boeninger destacó la necesidad de agilizar al máximo la modernización portuaria que permita a los privados invertir en puertos.

Más recientemente el Director de EMPORCHI ha señalado que si la nueva ley de modernización de esa empresa no es aprobada a más tardar durante el primer trimestre del próximo año, el futuro portuario puede verse afectado tanto porque los inversionistas privados interesados en el área pueden desalentarse, como porque las inversiones portuarias necesarias que se pretende que ejecuten los privados no alcanzarán a realizarse oportunamente.

Haciéndose eco de esta preocupación, así como del interés y urgencia que reviste una adecuada solución a este tema, en su último Consejo Nacional del 15 y 16 de Noviembre en Arica, entre otras conclusiones la Cámara Chilena de la Construcción acordó continuar la labor gremial y técnica hasta ahora desarrollada en torno a la tramitación del citado proyecto de ley, y reiterar con especial énfasis la urgente necesidad de dar inicio a la brevedad al proceso de privatización y modernización del sector portuario.