

Por: Sergio Bidart Loyola □

Director de la Escuela de Ingeniería Civil Oceánica de la Universidad de Valparaíso

La ley de modernización de los Puertos del Estado, cuyo modelo de gestión permitió la inversión privada en infraestructura habilitante y mejoras en eficiencia de transferencia de cargas, se implementó como solución a una creciente economía, con una fuerte orientación al comercio exterior, que se realiza en un 90% por vía marítima. Sin embargo, presenta importantes vulnerabilidades estratégicas para el país. Un conflicto laboral en un pequeño puerto, con una dotación de 480 personas, cuyo movimiento de carga no supera las 50 mil toneladas, es capaz de parar la economía nacional y producir enormes daños económicos y de imagen país. Sin emitir juicios de valor sobre la pertinencia de las demandas laborales, a todas luces el modelo no funciona. Sectores industriales que dependen del comercio marítimo en su cadena logística, como las industrias vitivinícolas, de salmones, agrícolas, mineras, comercio y todo el sector productivo del comercio exterior nacional, que presenta el 60% del PIB del país, tienen importantes pérdidas económicas. Si se considera que el conflicto laboral de Puerto de Angamos se radica en una negociación en un rango cercano a los \$46 millones de pesos anuales (\$400 diarios para 480 trabajadores), en comparación a los US\$70 millones de pérdidas en la industria vitivinícola o si se relaciona con las cuantiosas pérdidas del sector frutícola y su costo social en la pérdida de empleos, parece absurdo que el país haya llegado a estos extremos. Chile depende de la industria marítima portuaria para implementar su cadena logística, donde un sistema de administración portuaria no puede poner en riesgo los factores productivos ni la credibilidad de un país. El modelo debe ser corregido, porque un segundo evento similar podría poner en juego la estabilidad económica del país, cuyo motor de desarrollo se basa en nuestro comercio exterior, el que ha costado años de esfuerzo desarrollarlo. Para Valparaíso, la actividad marítimo portuaria es el aspecto económico más importante, con 17.800 empleos. El puerto de Valparaíso debe desarrollarse explotando su ventaja comparativa de aguas profundas y cercanías a los centros de distribución logística del País. Se dan todas las condiciones para que la Ciudad Puerto se convierta en un polo de desarrollo de operaciones logísticas. No sigamos haciéndonos autogoles de media cancha y trabajemos en planes estratégicos.

Fuente: El Mercurio de Valparaíso, revisado el 19-04-13 - [link de noticia](#)