

# PUERTOS Y EL PERÚ

## ¿PERDIMOS LA BATALLA?



Por Jorge Inostroza Sánchez  
@JorgeJis  
Expresidente Grupo EFE  
Septiembre 2023

Alrededor del año 2010, con una inversión de USD 3.500 millones, **Chile dio sus primeros pasos en el proyecto de construcción del Gran Puerto en San Antonio** (ampliación). **Coincidentemente, el Perú también dio la partida a su Mega Puerto de Chancay**, (adicional al del Callao), con inversión de USD 3.600 millones. **Estos grandes puertos se caracterizan por atender naves con capacidad para más de 20.000 contenedores.**

**A esta fecha, el Puerto de Chancay** que inició sus obras el 2016, y que cuenta con la participación de empresas chinas ("de Chancay a Shanghái" – dice el dicho), **será inaugurado en noviembre de 2024** con motivo de la reunión cumbre del Foro Económico Asia-Pacífico (APEC). En cambio, el **Gran Puerto Exterior de San Antonio, sin fecha aún para inicio de obras, se debate en indefiniciones del proyecto y vacíos de autoridad y poder.**

**Chile**, con una población de 19,5 millones de habitantes y un PIB de USD 300.000 millones (2022), **registra estabilidad política y un ambiente propicio para sus inversiones.** El **Perú**, con 33 millones de habitantes y un PIB de USD 242.000 millones, **registra notoria inestabilidad (de los últimos 10 presidentes, 8 han acabado enjuiciados o en prisión). ¿Entonces?**

En el año 1997 (Gobierno de E. Frei) se eliminó la Empresa Portuaria de Chile (Emporchi) y se crearon 10 puertos fiscales, los que, a su vez, concesio-

naron sus operaciones. Mas allá de la concesión, se produjo una **gran fragmentación de las actividades y del desarrollo portuario chileno**, llegando incluso, a hacer competir entre si a los puertos fiscales.

Una formulación estratégica mínima exige **un espacio organizacional único que diagnostique, diseñe, con una mirada de país y de sus recursos, y que luego conduzca un plan de desarrollo.** Chile no cuenta ya con esta institucionalidad.

Seguidamente, **los 10 puertos fiscales chilenos, cada 4 años, cambian sus directivos**, iniciándose otra vez los debidos aprendizajes, más tiempos y también errores. Estos cambios son efectuados por el Sistema de Empresas Públicas (SEP), un Comité de Corfo, con muy limitadas competencias.

**Sin la debida institucionalidad que se encargue del desarrollo logístico-portuario, sin dirección ejecutiva permanente, compitiendo entre sí y en definitiva "sin nadie a cargo", pareciera hemos perdido la batalla para convertirnos en el gran punto de importaciones y exportaciones del cono sur, hacia el Asia. ¿O de verdad, nunca hemos estado en condiciones de competir?**

Los Puertos dependen del Ministerio de Transportes. Reiteramos la sugerencia de crear una nueva organización, con efectivas atribuciones y poder, que intervenga en el desarrollo estratégico y que cuente con el necesario liderazgo y conducción.

**Reiteramos la sugerencia de crear una nueva organización, con efectivas atribuciones y poder, que intervenga en el desarrollo estratégico y que cuente con el necesario liderazgo y conducción.**

