

DESDE EL TRANSPORTE A LA LOGÍSTICA Y LA MOVILIDAD



Por Jorge Inostroza Sánchez
@JorgeJis
Expresidente Grupo EFE
Mayo 2024

El grave paro e incidentes con trabajadores en el Puerto de Coronel y la penosa **demora de más de 10 años** en la ampliación del puerto de San Antonio (versus Puerto Chancay - Perú), dan cuenta y **demandan una autoridad única que diseñe y gestione políticas y también el desarrollo integrado de los puertos**. La fragmentación portuaria, cada puerto por su lado (1997), ha sido grave e inconducente.

A su vez, la normativa para mejorar el transporte marítimo aumentando la competencia y la eficiencia al permitir el ingreso de naves internacionales para el transporte entre puertos chilenos - cabotaje - (hoy solo naves chilenas), está prácticamente detenida. **Los puertos, fundamentales para nuestro comercio exterior, el cabotaje y su relación con trenes, camiones y carreteras requiere una gestión de logística integrada, tanto para las Regiones como para el país.**

El modelo de concesiones de autopistas del Ministerio de Obras Públicas (MOP), hasta ahora, ha sido solo un negocio financiero. En total existen más de 33 concesiones de autopista, totalizando alrededor de 3.300 kilómetros en manos de privados, donde **el principal ingreso proviene del pago de peajes de automóviles** (no camiones-carga o buses-pasajeros). La tardanza y atraso del MOP en otros modos tales como Tranvías (Valparaíso, Rancagua, La Serena) y Teleféricos (Alto Hospicio, Puerto Montt, Valparaíso) **muestran un foco muy distante de las necesidades de desplazamiento de las personas**. Las obras de infraestructura vial, todas, deben ser diseñadas en base a criterios urbanos y de accesibilidad.

Otra muestra es el reciente anuncio de ampliación del aeropuerto en Concón que despierta

Quizás, solo como una señal y pequeño avance para los que vienen podría cambiarse el nombre del MTT a Ministerio de Movilidad, Logística y Transportes

rechazo por alta contaminación y efectos en una zona saturada y demasiado próxima a Santiago y que debe corresponder a un diseño de transporte integral (carreteras, trenes, buques) y **no solo una forma de concesión y financiamiento privado.**

Poner la gestión en medios como buses y subsidios olvida que **primero debemos poner el foco y atender las necesidades de las personas para desplazarse**. Satisfacer estas necesidades **se denomina "movilidad"** y como dimensión social ya se ubica **junto a salud, vivienda y educación, integrando las 4 variables centrales de calidad de vida y bienestar.**

La logística, los puertos, el cabotaje, las concesiones de autopistas, tranvías y teleféricos, los aeropuertos y la propia movilidad tienen al día de hoy otros fundamentos y otros objetivos. Estos nuevos objetivos y nuevas miradas requieren un cambio en la estructura e institucionalidad del viejo Estado en cuanto a alcances, responsabilidades y forma de gobernanza del Ministerio de Transportes (MTT). **Desde los años 80, la hiper fragmentación en las decisiones de infraestructura ha sido altamente ineficiente.**

Con el Gobierno en etapa de cierre, es prácticamente imposible efectuar ajustes institucionales de cierta profundidad. **Quizás, solo como una señal y pequeño avance para los que vienen podría cambiarse el nombre del MTT a Ministerio de Movilidad, Logística y Transportes.**

