

3. Asegurar que el modo de funcionamiento de las Administraciones portuarias integrales corresponda al de una empresa bajo condiciones de competencia, incluso cuando no sean privadas.

PROBLEMA

La Administración Portuaria Integral (API) es una sociedad mercantil paraestatal cuyo objeto es la construcción, administración, operación y prestación de servicios portuarios; además, tiene autonomía administrativa y financiera. La SCT es la encargada de otorgar las concesiones a las API para el “uso, aprovechamiento y explotación de la infraestructura portuaria existente, así como de las áreas de terreno y aguas que forman los recintos portuarios”.

De tal suerte que, en la práctica, las API son empresas paraestatales operando la infraestructura y el desarrollo del puerto. Esto no es un problema en sí mismo, pero existen dificultades en la autonomía para actuar ante las señales del mercado, es decir, con los incentivos que permitan lograr una mayor eficiencia y competencia entre los puertos.

Por ejemplo, al funcionar las API como empresas paraestatales, al final de ejercicio deben regresar los excedentes generados a la Secretaría de Hacienda, lo cual genera incentivos perversos para gastar todos estos excedentes con tal de no regresarlos, incurriendo en un riesgo de sobreinversión, entrando en una dinámica no propia del funcionamiento de una empresa.

Además, al ser las API empresas paraestatales, se cae en una situación en la que el regulador es el principal accionista de la empresa regulada, ocasionando un conflicto de interés, que afecta sus decisiones de inversión y de negocios.

¿QUÉ SE TIENE QUE HACER?

Las API deberían funcionar como empresas para que funcionen bajo incentivos de eficiencia propios. No es necesario llevar a cabo una privatización, basta con que se otorgue independencia de gestión a los administradores. Es decir, es necesario que las API compitan entre sí por los clientes y por la inversión, en lugar de que estas decisiones se tomen con base en criterios políticos que muchas veces resultan en inversión mal focalizada y puertos con poca actividad.

La tarea está en establecer incentivos para que las API operen como empresas. Por ejemplo, si se les permitiera conservar las ganancias generadas para reinversión o para operar en el próximo periodo las Administraciones Portuarias tendrían más incentivos para declarar y utilizar dichas ganancias.

¿QUÉ SE LOGRA CON LA PROPUESTA?

Si las API funcionaran bajo un esquema de calidad propio de una empresa, se crearía presión para que los puertos fueran más eficientes, lo cual las incentivaría a contar con personal más calificado, evitando corrupción en la asignación de administradores de puertos. Además, esto dinamiza la competencia entre puertos en los que es posible, lo cual también contribuye a la eficiencia portuaria. Si las API compitieran por los proyectos se lograría una mejor asignación de los recursos, evitando así tener puertos con poca actividad que respondan a intereses políticos. Si las API tienen que competir entre sí se lograría

una mejor asignación de la inversión en infraestructura y se podría lograr una especialización de los puertos.

¿QUÉ SE HA HECHO?

Veinte años después de la promulgación de la Ley de Puertos, los avances presentan ciertos “claroscuros”. El éxito ha estado en llevar a cabo una serie de licitaciones y contratos que han permitido el ingreso de agentes privados en la oferta de servicios portuarios, promoviendo importantes inversiones en terminales e instalaciones portuarias, mismas que han incrementado significativamente la capacidad y eficiencia portuaria. Sin embargo, hay tareas pendientes en materia de las propias administraciones portuarias, así como de competencia en los mercados de servicios portuarios. Se bien se ha logrado crear un conjunto de empresas portuarias, éstas todavía dependen en cierto grado de la SCT.

FUENTE: PRIVATIZACIÓN DE PUERTOS EN MÉXICO. VÍCTOR PAREDES. 2006.