

## Concesión del puerto

### Forestales piden pronta decisión sobre Talcahuano

Presidente del gremio, Jorge Serón, manifestó que “no es prudente que se siga estirando en el tiempo”, porque el puerto requiere una modernización urgente, independiente de quién la realice.

Mientras ya se abrió el debate sobre la conveniencia de concesionar a privados el puerto de Talcahuano, el gremio forestal observa con preocupación la demora en la decisión al respecto, dada la creciente demanda del sector productivo.

Jorge Serón Ferré, presidente regional de la Corporación Chilena de la Madera (Corma), señaló ayer que independiente de cual sea la propiedad del puerto o quien lo administre, se requiere una pronta inversión en la modernización del terminal, porque el aumento de las exportaciones así lo exige.

El puerto de Talcahuano, administrado actualmente por la estatal Empresa Portuaria Talcahuano- San Vicente, sucesora de Emporchi, ha disminuido sus transferencias desde las 616.559 toneladas en 2000 a 144.590 toneladas el año pasado, lo que ha repercutido en una caída en su participación en el total regional, desde un 6,63% a un 1,16%.

El puerto requiere inversiones que le permitan modernizar su gestión y también la ampliación y mejoramiento de su infraestructura, para atender más y mayores naves. Por ejemplo, está contemplado que se debe dragar el sitio 1 para permitir el atraque de buques de mayor calado, así como aumentar el tamaño del mismo, pensando en la eslora de los buques.

En opinión de Serón, si el Estado puede hacer las inversiones, “que las haga”, pero si la concesión es la solución, “que se concesione”. Actualmente, la carga forestal se exporta principalmente por los puertos de Coronel (grupo Angelini), Lirquén (grupo Matte) y San Vicente (estatal, concesionado al grupo Claro), y en menor medida, por Talcahuano.

Aunque no quiso referirse al carácter político de la decisión y a las razones por las cuales aún no está claro el futuro del puerto, manifestó que “no es prudente que la decisión se siga estirando en el tiempo”.

#### Razones del estancamiento

El puerto de Talcahuano, propiedad de la Empresa Portuaria Talcahuano- San Vicente, consta actualmente de un sitio de atraque para naves comerciales con esloras máximas de 185 metros y calados máximos de 8,3 metros.

Desde 2000, fecha de entrega del puerto de San Vicente al actual concesionario, Talcahuano no ha tenido crecimiento y se ha mantenido con escaso movimiento portuario.

Las naves que atracan son más lentas, por lo que permanecen más tiempo en el sitio.

Las razones que explican la actual situación son principalmente dos: La limitación de eslora y calado, por un lado, y el tener disponible sólo un sitio de atraque.

Según el gerente general de la empresa, Luis Alberto Rosenberg Nesbet, si se concesiona el puerto, lo que podría concretarse con un llamado a licitación el próximo año, se podrían realizar las inversiones necesarias, incluso la habilitación de un segundo sitio.

#### La discusión

La demora en la decisión tiene su origen en la oposición que ciertos sectores tienen a la idea de concesionar. Los trabajadores de Talcahuano rechazan la iniciativa, porque aseguran que al pasar la administración a manos privadas se reducirá el empleo en una comuna con una elevada tasa de desocupación y se profundizará el oligopolio que hoy existe en la operación de puertos en Chile.

La modalidad de monooperador (una agencia naviera) que existe en los puertos concesionados, como Iquique, Valparaíso, San Antonio y San Vicente, deja a una sola empresa a cargo de los servicios que se prestan a los buques que atracan.

Esto elimina la competencia de precios y ocupa menos personal.

Otro argumento esgrimido es la situación en que quedarían los pequeños y medianos exportadores, así como las naves que hoy ocupan Talcahuano, que no tendrían las mismas condiciones tarifarias y operacionales, así como la disponibilidad de sitios actuales.

#### Puerto de Talcahuano



“Noticias extraídas del diario El Sur de Concepción”

Generará desempleo, afirma dirigente

## Trabajadores rechazan idea de concesionar Talcahuano

Un rotundo rechazo a la idea de concesionar el puerto de Talcahuano expresó ayer Gastón Saavedra Chandía, presidente del sindicato de trabajadores de la Empresa Portuaria Talcahuano San Vicente, puesto que a su juicio la administración privada del terminal generará más desempleo y atentará contra la competencia que hoy existe.

Saavedra, quien es concejal PS de Talcahuano, mostró su preocupación por las intenciones del directorio de la empresa estatal, inferidas a partir de las declaraciones a EL SUR del gerente general de la compañía, Luis Alberto Rosenberg Nesbet, en la edición del 5 de junio.

El dirigente subrayó que la concesión no está contemplada en el programa de gobierno de Michelle Bachelet, por lo que no corresponde llevar a cabo un proceso que no tiene el consenso político y que ha generado impactos sociales negativos en San Vicente, operado por privados desde 2000. Agregó que un punto porcentual de la tasa de desempleo porteño tiene su origen en lo ocurrido en San Vicente.

El concejal refutó los argumentos esgrimidos por Rosenberg en cuanto a la subutilización del puerto y explicó que las inversiones necesarias para modernizar el terminal, como el dragado o el aumento del tamaño del sitio 1, las puede realizar la empresa estatal. Contrario a lo expresado por Rosenberg, la ley no impediría al Estado asumir este desafío y desembolsar recursos.

Saavedra precisó que si bien en 2005 la carga movilizada fue baja (144 mil toneladas), para este año se prevé un importante incremento, que permitiría superar las 200 mil toneladas. Sostuvo que actualmente se está ocupando un 80% de la capacidad del puerto, cifra que difiere ostensiblemente de la mostrada por Rosenberg, quien aseguró que Talcahuano podría estar transfiriendo 600 mil toneladas por año.

La concesión de la operación del puerto consiste en arrendar a un privado los sitios de atraque por un periodo cercano a los 15 años, para que éste realice las inversiones necesarias que modernicen la infraestructura y la gestión, aumentando la eficiencia del terminal.

### Abrir debate

Con un discurso más moderado, el diputado PS Raúl Súnico Galdames aseguró ayer que la concesión de Talcahuano no es un tema que esté definido y manifestó que si bien no se opone a ella, convendría estudiar la forma, pues el sistema de monooperador que impera actualmente en los terminales concesionados (Valparaíso, San Antonio, San Vicente, Iquique) no es el mejor.

“Mi posición es que con este sistema se está configurando un oligopolio en los puertos del país, pues existen dos empresas que están administrando los puertos estatales”, manifestó el parlamentario, quien agregó que se debe estudiar antes el impacto en el empleo y vincularlo con la estrategia de desarrollo regional.

### Competencia

Hasta el año pasado estaba descartada la concesión de Talcahuano, puesto que el sistema multioperador que tiene como puerto estatal asegura la competencia y regula los precios. Sin embargo, un dictamen de la Comisión Antimonopolios dio luz verde a la concesión porque estimó que la variedad de terminales en la zona genera una libre competencia.

Saavedra insistió en que el sistema multioperador permite dar más empleos y da la posibilidad a los pequeños y medianos exportadores de embarcar sus productos. Dijo que de concesionarse, lo más probable es que quien se la adjudique será uno de los dos grupos que opera los puertos de Chile: Claro o Von Appen



Gastón Saavedra C. Y Daniel Aguila V.

## Puerto vislumbra la concesión

Superando obstáculos se encuentra el proceso de ajustes y estudios para concesionar el puerto de Talcahuano en 2007, afirmó el gerente general de la Empresa Portuaria Talcahuano San Vicente, Luis Alberto Rosenberg.

La decisión, en manos del directorio, permitirá entregar en concesión el terminal marítimo a un inversionista privado, tal como se hizo en San Vicente, de manera que se realicen las inversiones necesarias para aprovechar eficientemente el puerto, cuyo movimiento hoy apenas representa el 1,16% de la transferencia regional.

Se requiere aumentar la capacidad para recibir más naves y de mayor tamaño, así como ejecutar mejoras tecnológicas y de gestión.

“Noticias extraídas del diario El Sur de Concepción”