

DECLARACION PUBLICA

“Puerto Valparaíso no puede perder sus únicas explanadas del borde costero para hacer “áreas verdes y deportivas” poniendo en grave riesgo el desarrollo de su principal industria y el comercio exterior del país”

La Asociación Nacional de Agentes de Naves de Chile, ASONAVE A. G. que representa más del 50 % de las naves que llegan al país señaló que el atraso en el desarrollo de nuevos terminales en el puerto es de exclusiva responsabilidad de la Empresa Portuaria de Valparaíso (EPV), la cual hace muchos años que perdió su norte.

Hace notar que EPV, hace 20 años se olvidó completamente de sus propios proyectos de desarrollo portuario en los cuales invirtió enormes recursos, entregando sus terrenos en concesión para negocios inmobiliarios completamente ajenos a su giro, como lo son la construcción de departamentos para vivienda y un mall, lo que es inconcebible, pero es lo que ocurrió.

Afortunadamente a fines del año pasado la Corte Suprema falló en contra del proyecto del mall, el que -con una inversión comparativamente insignificante- ponía en grave riesgo una industria que mueve aproximadamente USD 35.000 millones al año, en valor de mercaderías de exportación e importación, y cuya actividad representa más de un tercio de la economía de la ciudad.

Lo que corresponde ahora es que EPV vuelva a destinar sus terrenos portuarios a las actividades para las cuales fue creada y con los activos que le fueron entregados para desarrollar operaciones portuarias. Para esto, solo debe restablecer sus proyectos anteriores, diseñados cuando tenía un objetivo claro. Más aun, considerando el riesgo cierto que el Terminal 2 no se concrete, debe abstenerse de regalar terrenos portuarios que deben formar parte de los Planes Maestros de la empresa, para asegurar para el país una infraestructura portuaria bien diseñada, lo cual es su objetivo principal. Un puerto, por su importancia-país, tiene prioridad estratégica sobre cualquier otra actividad que puede hacerse en otros lugares.

Ante el objetivo de mejorar productividad reclamado por el gobierno, es un contrasentido que los camiones y contenedores con las exportaciones de frutas y perecibles chilenos no puedan entregar en una explanada portuaria sus productos para que sean liberados en forma expedita. Al contrario, los mismos tienen que quedar en la ZEAL, que no es más que una sala de espera, donde luego deben proseguir por un acceso sur congestionado. Esto es ineficiencia pura.

Se ha dicho que los terrenos de Barón están abandonados, pero la verdad es que la EPV, en un acto incomprensible para los que entendemos del sector marítimo portuario, los destinó

para fines comerciales completamente ajenos a su giro u objeto social, lo que no es consecuente con todo lo que la misma empresa había hecho antes. Este es el problema de muchas empresas públicas en Chile, que tienen estas inconsecuencias y no hacen lo que deben hacer, respondiendo más bien a afanes populistas temporales para agradar a la población, más que a criterios técnicos de largo plazo.

El destino lógico del borde costero del Sector Barón es construir un Terminal multipropósito que permita la atención de todo tipo de naves y reestablecer además la competencia al interior de los puertos. A lo anterior hay que agregar un nuevo acceso por Cabritería o una vía elevada sobre la Avda Argentina ya que el Acceso Sur, con sus tres túneles, es inadecuado y no tiene la capacidad suficiente.

Para hacer todo esto, lo primero es construir otro molo de abrigo, desde Barón hacia el interior de la bahía, tal como lo recomiendan e indican numerosos estudios anteriores de la misma portuaria estatal EPV. Los recursos para construir estas aguas abrigadas están- o deberían estar- producto de la recaudación de la Tarifa TUP, con respecto a la cual ASONAVE ha pedido en repetidas ocasiones a las empresas portuarias estatales y al SEP transparentar lo recaudado y su destino, con nulos resultados.

Hay que agregar que aquí se habla solo de los contenedores, pero se olvida completamente que además hay Naves Graneleras, Cruceros, Naves Multipropósito, Naves Frigoríficas, y otras que también merecen una expedita atención, siendo todas muy importantes para la economía del país.

Basar las decisiones de uso del borde costero en encuestas contestadas por transeúntes y gente no especialista en el rubro marítimo-portuario -el cual es de alcance internacional y altamente complejo- puede aparecer popular pero la verdad, es que es un grave error. Para ilustrar esto señalo que una persona que necesita una intervención quirúrgica compleja va donde el mejor especialista y no decide lo que va a hacer en base a encuestas respondidas por gente que no sabe medir los efectos y consecuencias, y eso es lo que está ocurriendo aquí.

Con respecto al T2, esperamos que no se judicialice para saber definitivamente si se construye o no y este no se convierta nuevamente en uno de los proyectos eternos que nunca se llevan a cabo por mezquinos intereses y pequeñeces, tan distintos a las grandes iniciativas que caracterizaron a esta ciudad y la tuvieron a la vanguardia de la actividad durante décadas.

Carlos Manterola C.
Vicepresidente Ejecutivo
Asonave A. G.