

Economía&Negocios

En materia portuaria

la región del Biobío dispone de uno de los sistemas más grandes y diversos del país.



Edgardo Mora Cerda
edgardo.mora@diarioconcepcion.cl

En materia portuaria, la región del Biobío dispone de uno de los sistemas más grandes y diversos del país, compuesto por siete importantes terminales. Se trata de San Vicente, Talcahuano, Lirquén, Penco, Coronel, Jureles y Puchoco.

De ahí que despierte interés la propuesta, de un grupo de parlamentarios, sobre la creación de un Royalty Portuario.

De ahí que se desprenden dos proyectos de ley: uno que fue presentado por el senador Juan Ignacio Latorre, que propone una tasa de dos dólares por tonelada junto a la idea de un fondo nacional para ciudades y regiones portuarias.

El otro es del diputado Luis Cuello, que plantea el cobro de un dólar por tonelada de carga transferida, con la idea que los recursos obtenidos sean dirigidos, también, a comunas y regiones portuarias.

IDEA IMPULSADA POR PARLAMENTARIOS

Biobío: sector productivo y sindicatos debaten sobre propuesta de un Royalty Portuario

Efectos en la competitividad y desarrollo de un diseño normativo adecuado está entre las variables analizadas.

En la zona, sindicatos de trabajadores y gremios presentaron sus visiones respecto de lo anterior, donde analizaron, principalmente, variables sobre un diseño adecuado de una nueva normativa, las distorsiones entre puertos privados y públicos junto con los impactos en la ya alicaída competitividad del país.

Iván Montes, vocero de la Mesa por la Defensa del Empleo y la Industria de Biobío, que agrupa a más de 30 sindicatos de la Región y que surgió a raíz del cese de las operaciones de la siderurgia en Huachipato, comentó que: "En Chile, por lo general, todos puertos están dentro de las ciudades (...) Por lo mismo, para compensar esa invasión que genera el trabajo portuario, ya sea por el uso de maquinaria o las mercancías que pasan, los problemas de tránsito o similares, es que se generan mecanismos de compensación" contó el vocero de la Mesa por la Defensa del Empleo y la Industria de Biobío.

En línea con lo anterior, el también dirigente del Sindicato de Trabajadores de Enap planteó que el cómo diseñar el mecanismo de compensación es otro tema, que es un mecanismo que se ocupa en muchas partes del mundo, ya sea mediante una ley o como parte de los contratos de concesión o de los permisos portuarios. "Por ejemplo, en Colombia del 100% del canon de arriendo que se paga para operar un puerto el 20% queda en la comunidad o municipio que no es para uso de infraestructura (...)".

En cambio, detalló el vocero, "los puertos privados solo pagan derecho de uso de playa, que es un valor muy mínimo, mientras en otras partes del mundo, por lo general, todos pagan un valor idéntico. Lo que sí, los licitados pagan un porcentaje adicional por arriendo, pero todos pagan un canon por un tema de infraestructura y, sobre eso, se paga un porcentaje que se transfiere a la comunidad que no es un pago anexo, sino que es parte de un mismo pago que se hace hacia el Estado, en que, una parte, lo entrega a la comunidad".

Por su parte, Mikel Capetillo, presidente de la CUT Provincial Concepción, manifestó que les parece que sería una buena iniciativa por cuanto incentivaría a los puertos a involucrarse con las ciudades portuarias.

Para Capetillo "para quienes

vivimos en ciudades puerto, sentimos que la actividad portuaria, primero, es lejana y destructiva porque generan tacos, rompen las calles, contaminan la visualización hacia el mar porque apilan contenedores y todo eso, con un royalty que tampoco es tan alto y que sería acotado en cuanto a su uso en las ciudades, podría ayudar en diversas mejoras del entorno de forma de hacerlo más grato”.

“Las municipalidades, buscarían la manera de mejorar el ingreso y salida más carga, es decir, sería una aliada de los puertos, en que, reitero, sería una inversión más que un costo”, agregó.

Gremios

José Miguel Stegmeier, presidente de Socabio, gremio que agrupa a empresas del sector agrícola regional, expresó que un royalty de este tipo es un absurdo, ya que “lo único que se logra con eso es restarnos competitividad. Tenemos que tener muy presente que, por ejemplo, Perú implementó con inversiones Chinas el puerto de Chancay, franco competidor nuestro”.

De acuerdo al dirigente se debe tener también en considera-

ción que “un royalty o cualquier impuesto adicional, al final se traspasa como costo de uso de los puertos, a los usuarios. Esto significa que nosotros como productores exportadores, vamos a aumentar nuestros costos en circunstancias de que a nivel mundial estamos cada día con más y mayores competidores”.

El líder gremial del sector agrícola regional sumó que desde el punto de vista logístico, “somos uno de los países más lejanos de los principales mercados del hemisferio norte, que es el hemisferio que tiene la mayor cantidad de habitantes y consiguientemente, consumidores, por lo tanto, los costos del flete como de los servicios portuarios, son muy gravitantes para poder llegar con márgenes a esos mercados”.

Por su parte, Alfredo Meneses, gerente general de la Asociación de Exportadores de Manufactura (Asexma Biobío), sostuvo que se entiende que la propuesta se da en un contexto de electoral que, “tal vez, es uno de los factores que permiten que se agudice la idea de presentar proyectos originales. Ahora bien, Chile, hoy día, no está en un buen pie de competitividad en el merca-

do internacional. Por ejemplo, el Índice de Desempeño Logístico que elabora el Banco Mundial, nos entregó muy malas noticias en relación con que caímos sobre 30 puestos en el ranking mundial, por lo tanto, ya estamos en una posición competitiva compleja”.

De acuerdo con el gerente general de Asexma Biobío un royalty portuario como el propuesto, lo que haría finalmente, “es atentar más contra la competitividad de los productos locales porque un eventual nuevo royalty lo terminarían pagando quienes producen que son aquellos quienes, evidentemente, generan cargas”.

Además, desde Asexma Biobío coincidieron con Socabio en que con lo que está ocurriendo en Perú “tenemos un claro ejemplo de cuando las políticas públicas funcionan y existe una idea mancomunada para, por ejemplo, atraer inversiones que es lo que se requiere de forma urgente en el país y la Región”.

Álvaro Ananías, presidente de CPC Biobío afirmó que “esta propuesta de nuevo royalty portuario, del que se habla, afectaría en forma muy importante la

ya compleja competitividad de este sector, del país y por ende a nuestra región del Biobío que se caracteriza por ser una zona portuaria. Menor competitividad de los terminales navieros y de los exportadores, alza en el precio de los transportes y de los productos importados, menor inversión de empresas nacionales y extranjeras, lo que podría ocasionar que otras navieras empiecen a preferir otros puertos afuera de Chile y esto se traduciría en acotar costos de producción provocando una baja en los empleos de calidad, que es por lo que hemos estado trabajando fuertemente desde hace bastante tiempo en el sector privado”.

“Los puertos son una de las principales actividades económicas de la Región y encarecerlos va en contra de la lógica que se viene planteando desde la autoridad. Lo que necesitamos es fortalecer los terminales marítimos para convertirnos en un polo logístico que pueda competir de igual manera, con el proyecto a gran escala del puerto San Antonio y de la quinta región”, concluyó.

OPINIONES

Twitter @DiarioConcepcion.cl
contacto@diarioconcepcion.cl

FOTO: CEDIDA

