

MARCO GUTIÉRREZ V.

Camport critica mecanismo impulsado en Antofagasta y Punta Arenas:

Gremio cuestiona que puertos estatales excluyan a privados en recientes anuncios de inversiones

Entidad acudió a la Contraloría y sostiene que la ley sectorial debe dar igualdad de condiciones al sector privado. Desde el MTT defienden el impacto de las iniciativas.

La Cámara Marítima y Portuaria de Chile (Camport), entidad que reúne a actores privados de la industria naviera y de puertos (concesionarios), cuestionó que los recientes anuncios de inversiones impulsados por el Gobierno y las empresas portuarias estatales de Antofagasta y Punta Arenas se realicen mediante aportes del fisco y no se consideren iguales condiciones para el sector privado, lo que vulneraría la legislación. En ese contexto, acudió a la Contraloría General de la República para solicitar un pronunciamiento jurídico al respecto.

“Mediante recientes declaraciones, autoridades nacionales, regionales y directivos de empresas portuarias estatales han anunciado inversiones a través de convenios para ampliaciones de las instalaciones de la Empresa Portuaria de Antofagasta y de la Empresa Portuaria Austral (Punta Arenas) mediante aportes del Estado. La ley 19.542, que moderniza el sector portuario estatal, prohíbe expresamente otorgar fondos públicos a las 10 empresas estatales creadas por este cuerpo legal, salvo que se den las mismas condiciones a inversionistas privados”, sostuvieron desde Camport.

Lo que señala la ley

El gremio —que preside Daniel Fernández— indicó que en su artículo 20º, la ley señala que: “Las empresas, en caso alguno, podrán obtener créditos, subsidios, fianzas o garantías del Estado o de cualquiera de sus organismos, entidades o empresas, sino en los casos en que ello no fuere posible para el sector privado y en iguales condiciones. Asimismo, las empresas no podrán otorgar subsidios o subvenciones de ninguna naturaleza a las inversiones de terceros en los puertos y terminales de su competencia”.

La entidad añadió que “los anuncios de inversiones y la aprobación de convenios no han estado precedidas de un procedimiento que otorgue la debida difusión a las inversiones estatales, ni han sido comunicadas —ni menos ofrecidas en iguales condiciones— al sector privado. Por lo mismo, se realizarán acciones tendientes a la investigación y determinación de la juridicidad de estas actuaciones”.

El viernes pasado, la Camport



El plan maestro de Puerto Antofagasta y los proyectos estratégicos en desarrollo incluyen la ampliación del molo de abrigo, entre otras iniciativas.

“La ley 19.542, que moderniza el sector portuario estatal, prohíbe expresamente otorgar fondos públicos a las 10 empresas estatales creadas por este cuerpo legal, salvo que se den las mismas condiciones a inversionistas privados”.

CAMPORT

ingresó a la Contraloría una solicitud de pronunciamiento, enfocándose en los hechos del puerto de Antofagasta, pero también aludiendo al de la Re-

gión de Magallanes, afirmaron quienes conocen el texto.

“Se han cumplido 37 años de aplicación exitosa de la ley, generándose en el período inver-

siones privadas en los puertos estatales de más de US\$ 2.000 millones en equipamiento, obras e instalaciones, quedando estas últimas en manos del Estado una vez concluidos los períodos de concesión. Es valorable el interés del Estado en mejorar la infraestructura portuaria y la búsqueda de soluciones a problemas que son manifiestos, y esta voluntad es digna de reconocimiento por parte de todos. Sin embargo, la forma de alcanzar los objetivos de eficiencia e inversión oportuna en el sistema portuario nacional existe y

está consagrada en la ley”.

Las iniciativas en discusión

El plan maestro de Puerto Antofagasta y los proyectos estratégicos en desarrollo incluyen la ampliación del molo de abrigo, la zona de desarrollo logístico La Negra y la expansión y modernización del Antepuerto Portezuelo, que permitirían duplicar la capacidad portuaria para atender con mejores condiciones planes como el Corredor Bioceánico y el desarrollo de la

industria regional y nacional, consta en información de la firma portuaria estatal. Esto involucraría inversiones por más de US\$ 50 millones.

En tanto, a fines de diciembre, la Empresa Portuaria Austral anunció una inversión de más de US\$ 100 millones para mejorar la infraestructura de los terminales José de los Santos Mardones y Arturo Prat, cuyo financiamiento estará ligado al convenio de programación con el Gobierno Regional de Magallanes y la autorización del Ejecutivo para solicitar financiamiento con garantía estatal.

En esa ocasión, el ministro de Transportes, Juan Carlos Muñoz, señaló que las obras son necesarias para el desarrollo del hidrógeno verde.

Algunas iniciativas incluyen reforzar muelle, instalaciones de grúas y de equipamiento.

MTT: “Proyectos van en beneficio del desarrollo”

Respecto del cuestionamiento de Camport y a la decisión de ir al ente contralor, desde el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT) señalaron que “será la Contraloría General de la República quien se referirá al asunto. No obstante, los proyectos que están siendo impulsados por Empresa Portuaria Antofagasta y Empresa Portuaria Austral, en conjunto con los respectivos Gobiernos Regionales, se relacionan con el fomento de actividades productivas que van en beneficio del desarrollo regional y de la eficiencia logístico-portuaria, algo muy valioso para el país por cierto”.

La cartera añadió, igualmente, que “todos los proyectos considerados serán llevados a cabo por privados, mediante licitaciones públicas”.