

PORTADA

Mientras el **grupo Claro**, el mayor operador portuario privado hoy, realiza gestiones ante el gobierno para modificar la licitación en marcha, los **Von Appen**, presentes en Valparaíso, analizan qué acciones tomar. Al camino han salido, además, los **grupos Urenda y Matte**, y actores internacionales.

Texto: **VALERIA IBARRA** Fotografía: **PABLO OVALLE**

La batalla por los puertos de la V Región que moviliza a grandes grupos empresariales

La segunda ola de licitaciones portuarias en una década está movilizando a grandes grupos locales y extranjeros en estos días. En específico, la disputa se centra en dos sitios de atraque en Valparaíso y San Antonio, terminales clave en el comercio exterior chileno, que, según el último informe de Consensus Forecast, sumaría US\$ 68.800 millones en exportaciones hacia 2011.

Ambos procesos tienen a los actuales actores de la industria definiendo sus estrategias: mientras el grupo Claro, el mayor operador portuario privado hoy, realiza gestiones ante el gobierno para modificar -y en última instancia, impugnar- los términos del concurso público, el grupo Von Appen analiza qué acciones tomar.

En paralelo, varios actores se han transformado en sus potenciales competidores, como las familias Matte y Urenda, además de conglomerados internacionales como Ports America, PSA de Singapur, Hutchinson Port Holdings y APM Moller, y el Puerto de Hamburgo. Su objetivo es ingresar a la propiedad de los nuevos muelles que se concesionen o participen en las licitaciones previstas para 2011, que van desde Coquimbo en el norte hasta Talcahuano y Chacabuco, por el sur (**ver recuadro**).

La V Región se anticipa como la "madre de todas las batallas". Las cifras lo avalan. La zona concentra el 70% de la carga de los puertos de origen estatal. Ahí entraron, en 1999, los Von Appen, al lograr el frente de atraque N° 1 de Valparaíso (hoy TPS) y luego el grupo Claro, que en 2000 se adjudicó el frente de atraque de

San Antonio, hoy STI.

"Estamos interesados en las dos licitaciones de la V Región, pero obviamente sólo podríamos adjudicarnos una", ha dicho el grupo Urenda, dueño de CCNI y Agunsa. De concurrir al proceso, lo haría consocios. "Varias compañías quieren participar con nosotros, nacionales y extranjeras, y existe financiamiento", agrega un alto ejecutivo del conglomerado. Por ahora, la familia se enfocará en Valparaíso, donde opera un terminal de cruceros. En el resto del país, ya tiene inversiones en Arica, Antofagasta, la bahía de Concepción, Calbuco, Puerto Montt y Quellón.

El grupo Matte -accionista en un 70% de Puerto Lirquén, en la VIII Región- también quiere participar del proceso. Se asesora técnicamente con South Andes y en lo legal con Nicole Nehme, del bufete Ferrada & Nehme. En 1999, esta firma participó sin éxito -en alianza con P&O Ports, hoy Dubai Ports World- en la licitación de San Antonio y el Terminal N° 1 en Valparaíso.

A ellos se suman varios operadores internacionales, que buscan entrar solos o en alianzas con actores locales. De hecho, actuales clientes de los puertos pueden transformarse, a la postre, en competidores, como Maersk, cuya filial APM Terminals está interesada en el espigón de San Antonio. Esta firma es asesorada por José Luis Letelier, Juan Cristóbal Gumucio y María José Rojas, de Carliola & Cía. Otros interesados en los puertos de la zona son Puerto de Hamburgo, Ports America, PSA de Singapur y Hutchinson Port Holdings.

La subsecretaría de Transportes, Gloria Hutt, hace ver que se necesita ampliar la capacidad portuaria

PROTAGONISTAS



Víctor Pino

Director de CSAV y encargado del negocio portuario del grupo Claro. Dice que así como está el proceso, ellos no participarán en la licitación.



Gloria Hutt

Subsecretaria de Transportes. Sostiene que la V Región tendrá problemas con su capacidad portuaria hacia el 2014 y por eso se deben hacer inversiones.

porque se prevé que hacia 2014 ya no sea suficiente para el movimiento de carga que se espera. "Estamos preocupados por el desarrollo portuario y por ello se han usado los mecanismos de la ley para proveer con anticipación la infraestructura que se requiere", dice. ¿Cuánto requieren estos puertos? El presidente de la portuaria de Valparaíso, Alfonso Mujica, calcula que unos US\$ 350 millones y que la adjudicación será en el primer trimestre de 2011. En San Antonio, se habla de US\$ 220 millones.

Vamos oficial

La carrera por los puertos de la V Región partió oficialmente el 22 de julio en el caso de San Antonio y el 4 de agosto en Valparaíso, cuando Asset Chile, en el primer caso, y BBVA, en el segundo, empezaron a vender las bases de licitación. Pender la competencia viene de 2008. Primero la autoridad, a través del SEP, dio el inicio, pero pidió que ambos procesos se coordinaran, criterio que cambió con el nuevo gobierno, que optó por dejar que cada licitación fuera independiente, para incrementar la competencia. Conforme lo estipulaba la normativa, el proceso debía ser visado por del Tribunal de Defensa de Libre Competencia (TDLC), que tras analizar el caso fijó los criterios para la adjudicación.

En su resolución el de 15 de junio de 2009, el TDLC dijo sobre la adjudicación de San Antonio que quienes operen o participen en la propiedad -directa o indirectamente- de otros puertos de la Región de Valparaíso no podrán estar en la propiedad de la futura concesionaria. Sin embargo, en el grupo

Claro y en otros conglomerados dicen que el límite es de 15%. Asimismo, y sólo para el caso de San Antonio, los "usuarios relevantes" no podrán participar, en conjunto, con más de 60% de la sociedad que se adjudique la concesión a licitar (antes este límite era de 40%).

Con ello, el grupo Claro ha desistido de participar en el proceso, señala el director de Sudamericana de Vapores (CSAV), Víctor Pino. Y lo mismo ocurriría con los Von Appen. Asimismo, junto al sitio en cuestión, Puerto de San Antonio cuenta con cuatro frentes de atraque de uso público: Molo Sur (mono operado por el grupo Claro), el Espigón, multioperado, y el sitio 8 (Panul: Gonzalo Vial con 40%, y Claro 14,4%).

Reuniones con la autoridad

La determinación del tribunal no gustó a los grupos Claro y Von Appen, pese a lo cual no reaccionaron en ese momento. Y es que la crisis internacional y la disminución del movimiento portuario llevaron a postergar las licitaciones en San Antonio y Valparaíso. Cuando asumió el Presidente Piñera, se daba por descontado que se aumentaría la competencia en el sector y se activarían las adjudicaciones, pero todo se demoró, porque los directorios de las empresas portuarias tardaron en ser nombradas y algunas mesas sólo estuvieron listas en agosto.

Pero con el inicio de los procesos, primero en San Antonio y luego en Valparaíso, se activaron las gestiones. El grupo Claro, encabezado por Víctor Pino, se ha reunido con la subsecretaria Gloria Hutt y el presidente del SEP, Sergio Guzmán. Y están previstos nuevos en-





► El 90% de las exportaciones de Chile se canaliza a través de los terminales portuarios.

cuentros en estos días. El grupo es asesorado por Davor Harasic, del estudio Harasic & López, y sostiene que el proceso de licitación de la V Región adolece de problemas técnicos y que se debería optar por un "puerto exterior" -cuestión que si estudia el gobierno-. Además, contraviene el marco regulatorio vigente, señala Víctor Pino.

"Requerimos una solución país en el sector portuario y eso se lo estamos haciendo ver a las autoridades. Así como están las bases (de licitación) no participaremos. Eso perjudica el desarrollo portuario del país, porque en el mundo no existen restricciones de este tipo", afirma. Cercanos al grupo Claro agregan que se evalúa impugnar la resolución del tribunal.

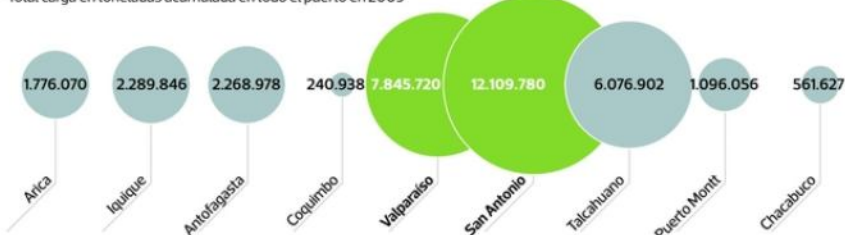
El grupo Von Appen, otro de los afectados por la resolución de las autoridades antimonopolios, aún estudia qué hacer, explican ejecutivos del conglomerado. Mientras la Empresa Portuaria de San Antonio encargó en su momento estudios económicos a Alex Galetovic y Ricardo Sanhueza, Jorge Quiroz lo hizo para el grupo Von Appen. Ellos cuentan con la asesoría legal de Felipe Vial, de Vial & Cía. Ejecutivos del grupo tienen previsto reunirse con las autoridades en septiembre.

En la Cámara Marítima-Portuaria de Chile, que reúne a los operadores portuarios privados, son críticos sobre la forma en que se está llevando el proceso. "La Cámara siempre objetó las restricciones horizontales y verticales que impuso el TDLC y probablemente el proceso se judicialice", adelanta Rodolfo García, vicepresidente ejecutivo de la entidad gremial. ■

SISTEMA PORTUARIO CHILENO

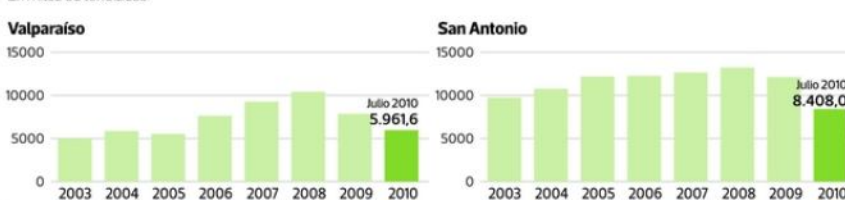
Lo que mueven los puertos de origen estatal en el país

Total carga en toneladas acumulada en todo el puerto en 2009



Transporte de carga en los puertos de la V Región

En miles de toneladas



FUENTE: Sistema de Empresas Públicas.

CLAVES DEL PROCESO

10

empresas portuarias se crearon en 1997, al dividirse la estatal Emporchi mediante la Ley 19.542. Luego, la mayoría de éstas se privatizaron.

1999

El grupo Von Appen gana la licitación del puerto de Valparaíso. El grupo Claro, por su parte, se adjudica el terminal de San Vicente, ubicado en la VIII Región.

2000

Grupo Claro logra el puerto de San Antonio, el mayor del país. En 2001, el conglomerado obtiene la concesión del puerto de Iquique y en 2003 el de Antofagasta (junto a Urenda y luego Luksic).

Las restantes licitaciones

En el curso de 2010 y 2011 se podrían activar otras licitaciones. Para empezar, ya se prevé la reconstrucción para el próximo año del terminal de Talcahuano, totalmente arrasado por el terremoto, donde se requerirían unos US\$80 millones. Víctor Pino, director de Vapores, es crítico de ese proceso, porque estima que "en la zona hay suficiente capacidad portuaria

como para que el Estado invierta en un puerto comercial. De haber necesidad, la hay de un terminal pesquero o turístico, pero deberían dejar hacerlo a los privados". Al proceso de la Región del Biobío podrían sumarse licitaciones en los terminales de Coquimbo y Chacabuco el próximo año, afirma un profesional del Sistema de Empresas Públicas (SEP). El terminal de la IV

Región requiere de inversiones para dar salida a toda la producción minera y agropecuaria de la región y el puerto de la IX Región podría necesitar ampliarse si el negocio salmonero repunta, como se está viendo. En cambio, Punta Arenas ha visto deprimida su actividad, a raíz de la baja en el tráfico de cruceros y no requeriría, por ahora, nuevas inversiones, señalan en el gobierno.

LA TERCERA