

Licitación: expertos debaten tras paso al costado de Agunsa

AMPLIACIÓN PORTUARIA. El anuncio de la empresa de origen regional de no participar en el proceso que se avecina, divide a los especialistas.

Claudio Ramírez
cramirez@mercuriovalpo.cl

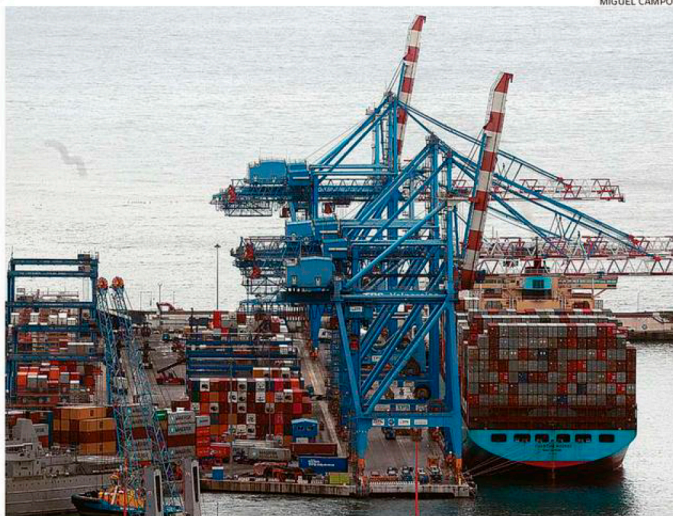
Algo lógico o una señal. Diversas fueron las interpretaciones que generaron las palabras del director de Agencias Universales S.A. (Agunsa) y presidente del directorio del Terminal Portuario Valparaíso (TPV), Beltrán Urenda Salamanca, respecto a que el actual concesionario del T2 no está interesado, por ahora, en el proceso de licitación que prepara la EPV para la ampliación portuaria de Valparaíso.

“Es difícil para nosotros. Es un proyecto muy grande y con mucha inversión, por lo que es complicado para nosotros. Nos queda más cómodo lo que tenemos ahora”, comentó el ejecutivo al sitio especializado PortalPortuario, deslizando que el proyecto de expansión delimitado en el Acuerdo por Valparaíso sería “muy costoso”.

Asimismo, agregó que no es partidario de que un solo operador controle el Puerto de Valparaíso, como pretende la estatal, y que hay que tomar en cuenta el desarrollo portuario que muestra Perú, especialmente con la pronta inauguración del puerto de Chancay.

Leopoldo Santibáñez, académico de la Escuela de Construcción y Transporte de la PUCV, señaló, entre otros puntos, que es evidente que una concesión próxima deberá incluir obras de infraestructura con una importante inversión, donde la recuperación de la misma, de acuerdo a los factores anteriores, será más lenta y comprometerá recursos adicionales en el periodo, lo que contrasta con la realidad actual que experimenta Agunsa con su filial TPV, tras quedarse con la licitación de transición.

“El actual escenario para Agunsa es único. Una concesión sin inversión, que deja re-



EL NUEVO PROYECTO SUMARÁ UN FRENTE DE ATRAQUE PARA BUQUES POSPANAMAX.

“Deducir que si Agunsa no participa (en la licitación) no vienen otros, es muy básico como proyección”.

Leopoldo Santibáñez
Académico PUCV

tornos importantes a cero costo, sin inclusión de dimensiones sociales y aún con una legislación medioambiental en transición”, dijo el experto.

Respecto a si esta decisión podría afectar la llegada de otros inversionistas, comentó que “no, los capitales extranjeros o nacionales sólo requieren participación jurídica seria, y eso Chile lo tiene y en términos claros. Deducir que si Agunsa no participa no vienen otros, es muy básico como proyección. Los puertos y países siempre tienden a crecer en sus operaciones y Chile tiene carga propia y de transferencia de zonas de frontera que hacen interesante a sus puertos”.

SEÑAL DE CAUTELA

El director de la carrera Ingeniería en Marina Mercante de la UNAB Sede Viña del Mar, Augusto Barahona, indicó que la decisión de la compañía abre un interesante debate sobre el futuro de este vital nodo logís-

“La reticencia de Agunsa a involucrarse podría interpretarse como una señal de cautela”.

Augusto Barahona
Académico UNAB

tico en la región.

“Observo que la reticencia de Agunsa a involucrarse podría interpretarse como una señal de cautela ante un proyecto potencialmente demasiado ambicioso o económicamente riesgoso en las condiciones actuales. Esto podría afectar la percepción de otros inversionistas locales respecto al riesgo y la rentabilidad del proyecto, desalentando posiblemente su participación”, dijo.

Sin embargo, agregó que “el espacio dejado por Agunsa también representa una oportunidad para inversionistas internacionales interesados en expandir su presencia en la región. Los proyectos de infraestructura portuaria a gran escala, como el de la concesión única del Puerto de Valparaíso, suelen requerir inversiones significativas que a menudo exceden la capacidad financiera de los actores locales”.

El especialista agregó que el desarrollo de Chancay tam-

bién influye, pues plantea un reto para Chile, “ya que la mejora de la infraestructura portuaria peruana podría a futuro desincentivar la inversión extranjera en puertos chilenos, orientando en cambio estas inversiones hacia el país vecino”.

Sergio Bidart, académico de la Escuela de Ingeniería Civil Oceánica de la UV, opinó que al reducirse a la mitad el nuevo frente de ataque, “técnicamente lo que hace es agregarle un solo frente de ataque al puerto de Valparaíso” y que la decisión de Agunsa no debería afectar el interés de otros inversionistas. “En el fondo, lo que se está licitando es el actual TPS más este frente. Para mí es un mal proyecto que no soluciona los problemas portuarios de Valparaíso”.

Caupolicán Guerra, experto y académico de la UNAB, señaló que será difícil encontrar una empresa que se haga cargo de las ampliaciones en los terminales de Valparaíso, porque la inversión es muy grande. “Coincido con Urenda en el sentido de que lo ideal es que funcione un terminal especializado en contenedores y otro en carga fraccionada como es ahora. (...) Ahora, hay otro factor que se ha minimizado y es el impacto que va a tener el puerto de Chancay”.



EL EFECTO DE LAS MAREJADAS SE DEJÓ SENTIR EN EL SECTOR.

Alarma provoca socavón costero en la Av. Altamirano

VALPARAÍSO. MOP evalúa forma más rápida para reparar afectación.

Alarma causó en Valparaíso, específicamente en el sector de la avenida Altamirano, entre Asmar y la Caleta El Membrillo, la aparición de un socavón. Por la peligrosidad que reviste, el municipio de Valparaíso procedió a delimitar la zona para evitar accidentes.

“Producto de la gran cantidad de agua caída y las intensas marejadas, la energía del oleaje inusual, pero cada vez más recurrente, socavó una parte del muro costero de mampostería en la avenida Altamirano, ingresando el agua y arrastrando el relleno bajo la vereda, produciendo el asentamiento y colapso de la misma”, explicó respecto a las causas el seremi de Obras Públicas, Yanino Riquelme.

Añadió que el tema se está trabajando con diferentes servicios además del MOP, como la Municipalidad de Valparaíso y Esva, liderados por la Delegación Presidencial.

“Se está evaluando la forma más rápida y eficaz para reparar la afectación del muro”.

Yanino Riquelme
Seremi de Obras Públicas

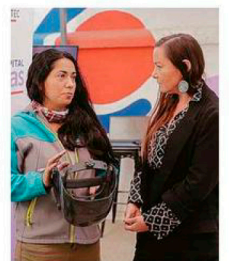
Asimismo, confirmó que para garantizar la seguridad de las personas “se determinó segregar con barreras New Jersey, realizar un relleno provisorio e instalar una plancha de acero para proteger a los transeúntes”.

En cuanto a lo que viene, el seremi señaló que a través de la Dirección de Obras Portuarias del MOP se analiza la mejor opción para la reparación.

“Se está evaluando la forma más rápida y eficaz para reparar la afectación del muro, tal como se hizo anteriormente en el costado norte del actual socavón”, cerró.

Vence plazo para postular al programa de apoyo “Pioneras”

● Presentar un proyecto de negocios en rubros económicos donde tradicionalmente existe una mayor presencia masculina, entre los que se encuentran la explotación de minas y canteras, industrias manufactureras y construcción, es el requisito para ser parte del programa “Pioneras”, de Sercotec, cuyo plazo para postular vence esta jornada. Para acceder a es-



INÉDITO PROGRAMA EN REGIÓN.

te programa hay que registrarse en la web de la entidad (www.sercotec.cl) y seguir los pasos.

US\$ 800

millones es el costo de la ampliación portuaria, incluyendo nuevos proyectos, como el muelle de cruceros.