

El ex intendente de la Región de Valparaíso y otrora presidente del directorio de la Empresa Portuaria, Gabriel Aldoney, se mostró partidario de que el segundo proceso de licitación esté abierto a más de un concesionario.

Así lo planteó en el marco de una charla denominada "Valparaíso: los desafíos que enfrenta", desarrollada en el Club Alemán por iniciativa de la Corporación por un Valparaíso Unido.

"Es una buena alternativa porque a mi juicio la monopерación al final es una multioperación encubierta, pues al final existen diversos prestadores", comentó el personero, quien además comentó que esa fórmula garantizaría una mayor competencia.

"Hay dos concesionarias en San Antonio y una en Valparaíso, con esto aumentaría dicha competitividad".

Pero además de ello, el ex presidente de la EPV agregó que de esa forma se paliaría en cierta forma el efecto social que generan estos procesos.

Zona de Apoyo

Otro de los aspectos que Aldoney considera clave en el futuro portuario de la ciudad es la existencia de un centro que preste apoyo a la actividad del sector.

"Hay que implementar una zona de apoyo industrial que alimente y solvente el trabajo que se desarrolla en el comercio exterior. San Antonio ya cuenta con una sin mencionar el anuncio de

instalación de la fábrica de contenedores de Maersk", expresó.

Junto con ello manifestó la necesidad de trabajar en la consolidación de las zonas de expansión portuaria como Yolanda.

Respecto al proyecto Mall Plaza Barón comentó que un proyecto de esas características siempre va a generar discusión. "Hay algunos que están de acuerdo y otros no, pero lo claro es que en su trámite se han llevado a cabo todas las normas que la legislación establece".

En tanto, el vicepresidente ejecutivo de la Asociación Nacional de Agentes de Naves (Asonave), Carlos Manterola, difiere de esta opinión y no encuentra descabellada la propuesta de Aldoney.

"Me parece una posición muy interesante la que tiene ahora que, por cierto hay que reconocer, no es la misma de antes", recalcó.

De la mano

En la conferencia también participó el ex diputado Gonzalo Ibáñez, actual vicepresidente de la Corporación por un Valparaíso Unido, quien se manifestó preocupado por el desarrollo portuario tras la fallida licitación de abril pasado.

"Es vital que el nuevo proceso resulte por el futuro del comercio exterior en la ciudad", mencionó el ex parlamentario quien comentó que dicha concesión va de la mano con el desarrollo del proyecto Barón.

"Discutir sobre Barón cuando no se ha cumplido una premisa que era en este caso el éxito de la licitación, es un riesgo", advirtió Ibáñez, quien agregó que "pienso que los esfuerzos deben estar orientados a que ese proceso resulte y que el Gobierno debe garantizar porque es clave para el desarrollo de la zona".

En contra

No obstante, el gerente de operaciones de la Cámara Marítima y Portuaria de Chile, Carlos Rivera, difiere del planteamiento del ex intendente pues no lo considera viable tomando en consideración las características geográficas que ostenta la zona costera de Valparaíso. "Sería como volver al pasado", dice el ejecutivo.

"Los espacios portuarios de la ciudad son estrechos y escasos. Entonces, lo lógico es que la operación esté a cargo de una sola mano para organizar de la mejor forma la actividad que se va a desarrollar", afirma Rivera.

Agrega que el sistema monooperador permite además una mejor planificación lo que influye en el aprovechamiento de las áreas que existen y que no son muchas. "Dos o tres empresas operando en el mismo sitio se van a topar y va a ser menos fluido el trabajo".

Inversión en riesgo

Otro de los inconvenientes que se deben considerar en tal caso es que, a juicio del directivo, la posibilidad de nuevas inversiones en tal escenario se vería comprometida seriamente poniendo

en riesgo la licitación.

"¿Quién va a ser las inversiones? y ¿quién las va a manejar? Porque la realidad es que nadie realizará una compra para que la utilice la competencia. Entonces no me imagino cuál sería el sistema para que esto pudiera solucionarse", advirtió el gerente.

Asimismo, sostiene que la competencia no tiene que darse al interior de cada puerto sino que entre ellos.

Más actores

En la opinión del ejecutivo la opción de establecer una concesión abierta a la multioperación tendría varias ventajas siendo una de las importantes la competitividad.

"Creo que si fuera de esa forma generaría más competencia en los puertos y eso significa, en otras palabras, que no habría que disminuir el número de trabajadores pues las empresas medianas y pequeñas podrían seguir operando como lo hacen hasta ahora", indicó.

Ame las críticas que apuntan hacia una mayor eficiencia del modelo monooperador, Manterola se mostró contrario a avalar ese punto de vista. "Siempre un puerto va a ser mucho más eficiente cuando existe libre competencia y no donde impera el monopolio", asegura el directivo naviero quien resalta las bondades del camino contrario.

"Lo único que en concreto va a garantizar seguridad, bajos costos y productividad es la multioperación", subrayó el profesional.

Fuente: www.mundomaritimo.cl, 28-11-2011