

18-1-3

## MINUTA

### PUERTO DE PUNTA ARENAS

#### I. ¿EN QUE CONSISTE EL PROYECTO DEL GOBIERNO ?

1. El proyecto del Gobierno consiste en dotar a Punta Arenas de un **nuevo puerto** que incremente la capacidad y mejore la calidad del servicio portuario en Punta Arenas.

Disponer de mejores facilidades portuarias en Punta Arenas permitirá mejorar la capacidad de generar riqueza de la región.

2. La visión del proyecto por parte del Gobierno considera la formación de un **Complejo Portuario** en que ambos recintos son administrados en forma coordinada para el mejor aprovechamiento de la infraestructura y una operación eficiente de los dos recintos portuarios.
3. El Complejo Portuario se constituye en una **sociedad mixta**, formada por Emporchi, que aporta la infraestructura existente, e inversionistas privados, que aportan la construcción y financiamiento del nuevo recinto portuario, de acuerdo a la política del Gobierno de promover la participación privada en la provisión de infraestructura portuaria.

#### II. ¿CÓMO SE ADMINISTRARA EL COMPLEJO PORTUARIO ?

1. La administración del complejo portuario estará a cargo de la Sociedad Mixta, que será una sociedad anónima en la que Emporchi mantendrá un porcentaje del capital accionario estimado en 35 %, para efectos de mantener un poder de decisión en el directorio.

2. En los estatutos de la sociedad se establecerá que será necesario el acuerdo de Emporchi, a través de establecer un quórum mínimo, respecto a algunos temas que el Estado estima necesario resguardar. Estos temas son:
  - a. la actividad ininterrumpida del Complejo Portuario,
  - b. variaciones significativas en los activos, pasivos y capital de la sociedad mixta,
  - c. la licitación de la construcción del puerto.
3. El Complejo Portuario deberá ser operado con los mismos criterios que lo hace EMPORCHI en cuanto a las siguientes modalidades:
  - a. como multioperador: la prestación de otros servicios portuarios estará abierta a todas las empresas interesadas,
  - b. asignación de sitios: se hará por estricto orden de llegada, con la sola excepción de naves hospitales y de pasajeros, calificados como tal por la autoridad competente.
4. La autoridad fijará un sistema tarifario que persiga la eficiencia en la operación del puerto, considerando los tres criterios siguientes:
  - a. una rentabilidad para la inversión acorde a las condiciones de riesgo del sector,
  - b. resguardar el bienestar de los usuarios,
  - c. incentivar el crecimiento oportuno de la infraestructura portuaria.

### III. ¿CUÁL ES EL ESTADO DE AVANCE DEL PROYECTO?

1. En una primera fase el Gobierno analizó en profundidad las propuestas para construir un puerto enteramente privado en Punta Arenas. Esta opción fue descartada porque el mercado es pequeño y es muy incierto que surja interés de inversionistas privados por construir un nuevo puerto que eventualmente compita con el recinto de EMPORCHI.
2. Una vez tomada la decisión que el camino más conveniente es el de formar un complejo portuario que considere el nuevo puerto y el actual puerto de EMPORCHI, el gobierno diseñó un marco de referencia para el proyecto, que contempla la construcción de un nuevo puerto en Bahía Catalina.

3. En septiembre de 1992 se envió el proyecto, diseñado en coordinación con Emporchi, a varias empresas relacionadas con la actividad naviera y con la región para conocer su interés en participar en el proyecto. Se contrató a la empresa CMB para contactar a los inversionistas interesados en el proyecto e idealmente conseguir que una o varias empresas comprometiesen su voluntad de participar en el proyecto.
4. Como resultado de estas gestiones, en diciembre de 1992, **las empresas Ultramar, AGUNSA, SAAM y COMAPA formaron la sociedad Puerto Punta Arenas S.A. (PPASA)** con el objeto de estudiar técnica y económicamente el proyecto, presentando en marzo pasado una propuesta que fue aprobada en reunión del 07 de abril de 1993 de la Comisión de Planificación de Inversiones en Infraestructura de Transporte, ocasión en que se acordó encargar mayores antecedentes jurídicos relativos a la necesidad de una ley para que Emporchi pueda participar en la sociedad y respecto a la regulación tarifaria.
5. PPASA ha iniciado el proceso de licitación de los estudios de ingeniería correspondientes, con la garantía del Estado de devolverle estos gastos si eventualmente alguna dificultad obligase al Estado a desistir del concurso de PPASA. Durante el primer semestre de 1993 se realizará un llamado a licitación de **la construcción del puerto, que podría comenzar entre septiembre y octubre de 1993.**

#### IV. POR QUE SE REQUIERE EL APORTE DE LA EMPRESA PRIVADA ?

1. Existe una gran necesidad de inversiones en infraestructura de uso público, en general, y portuario en particular, que permitan sustentar el crecimiento económico futuro. Para atender a esta situación, se requiere, en aquellas áreas en que es posible, incorporar recursos provenientes del sector privado. Con tal propósito, el Gobierno ha impulsado la ley de concesiones del M.O.P.
2. Los recursos del Estado son limitados y deben atender necesidades múltiples, en sectores donde hay menores posibilidades de suplementos privados, tales como pensiones, educación, defensa, salud y vivienda.

3. La infraestructura portuaria de Emporchi, como los recursos financieros disponibles, son insuficientes. Esto se manifiesta principalmente en San Vicente, Valparaíso y San Antonio, donde se aprecian tasas de ocupación mayores que las de mayor eficiencia. Emporchi debe dar prioridad a cubrir esas necesidades más urgentes y de mayor rentabilidad social.
4. El objetivo de la política portuaria es lograr que el desarrollo portuario responda a las necesidades del crecimiento económico. Para este efecto, para la provisión de nuevos puertos se estima más relevante resguardar, a través de una regulación adecuada, la eficiencia y calidad de servicio que el régimen de propiedad de los puertos.

V. COMO AFECTA ESTA SITUACION AL RESTO DE EMPORCHI ?

1. La situación de Punta Arenas no corresponde a una ampliación de un puerto, sino a la **construcción de un puerto nuevo**. La política portuaria define que los puertos nuevos deben ser iniciativa de la empresa privada.
2. La fórmula en que Emporchi se asocia con los inversionistas privados responde a la necesidad de **hacer viable la empresa** desde una punto de vista comercial.
3. Si fuese necesario, se planteará una modificación legal en que expresamente se señale que este esquema rige **sólo para Punta Arenas**.

MEMORANDUM

DE : TOMAS PUIG CASANOVA, SUBSECRETARIO DE MARINA

A : MARCELO TRIVELLI ASESOR DE S.E. EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

MATERIA: ALGUNOS ANTECEDENTES SOBRE EL PUERTO DE PUNTA ARENAS Y EL INTERES DEMOSTRADO POR LA EMPRESA MAGALLANICA DE BOSQUES S.A. PARA PARTICIPAR EN EL RESPECTIVO PROYECTO.

De acuerdo a la información solicitada por US., el pasado día viernes 23, sobre el tema de la referencia, me permito expresar lo siguiente:

- 1.- En el mes de abril de 1990, por iniciativa del Ministerio Secretaría General de la Presidencia, y como apoyo a la Comisión Interministerial de Infraestructura, se formó un grupo de trabajo ad-hoc, con el objeto de abocarse al análisis de temas portuarios de relevancia, la que estuvo presidida por el entonces Subsecretario de Economía e integrada por el Subsecretario de Marina, Director de Obras Portuarias del MOP., Asesor del Sr. Ministro de Obras Públicas, representantes del Ministerio de Hacienda, del Ministerio de Economía, del Ministerio Secretaría General de la Presidencia, de SECTRA., de MIDEPLAN. y del Ministerio de Transporte.
- 2.- Dicha comisión se enmarca en el espíritu del Supremo Gobierno en el sentido de facilitar el acceso de inversionistas privados, para acometer solos o asociados con EMPORCHI. -según las circunstancias- las indispensables inversiones en la estructura portuaria de que carecía el país, todo lo cual, se expresaba en un documento llamado "Política de Desarrollo Portuario", en el que se fijaba la política gubernamental en estas materias.
- 3.- Entre los análisis y aprobaciones a que se abocó este grupo de trabajo, cabe mencionar las concesiones marítimas otorgadas por la Subsecretaría de Marina, Ministerio de Defensa Nacional, correspondientes al Puerto de Corral y al Puerto Nuevo Regional en Quintero. Pero el tema que ha merecido un análisis más exhaustivo por la complejidad que reviste ha sido el estudio de los antecedentes para solucionar el problema pendiente del nuevo Puerto para Punta Arenas.
- 4.- La primera alternativa que hubo para el puerto de Punta Arenas, durante el año 1990, era una proposición de un consorcio español del Puerto de Valencia, consistente en una dársena al interior de la bahía Catalina, cuyas exigencias, costos asociados y características técnicas, hicieron rechazar dicho proyecto después de más de un año de conversaciones.

7

SOP. 91

(2)

MAR 30  
92

*Ministerio de Defensa Nacional*  
*Subsecretario de Marina*

- 5.- Paralelamente al análisis del mencionado proyecto, se presentó a la Subsecretaría de Marina, una solicitud de concesión marítima de terrenos de playa, playa, fondos de mar y porciones de agua en bahía Catalina, Punta Arenas, por parte de la Empresa Magallánica Industrial y Comercial S.A., MICSA, con el objeto de construir determinadas instalaciones portuarias o muelle, que junto con facilitar el embarco de los propios productos de la solicitante, contribuyera a solucionar total o parcialmente el anterior referido problema pendiente del puerto de Punta Arenas.
- 6.- Cabe hacer notar que en ese momento, alguna prensa y sectores puntarenenses, como asimismo, algunos miembros del grupo de trabajo ad-hoc, indicado en el número 1 que antecede, eran contrarios a que se otorgara la concesión marítima en comento, por estimar que no constituía una verdadera solución al problema, que se producirían inconvenientes viales en los accesos del muelle y serios problemas de contaminación derivados de los fuertes vientos al momento de embarcar las astillas. Pero, sin duda, la principal objeción era que este muelle desalentaría el interés de los inversionistas valencianos o de otros, para emprender la construcción de un gran puerto para Punta Arenas.
- 7.- MICSA. se hizo cargo de las objeciones, presentó nuevos antecedentes, y finalmente, el grupo ad-hoc de trabajo, autorizó otorgar la concesión indicada con la limitante de que el muelle podría ser usado solamente por la sociedad solicitante y así, en estos términos, el Ministro de Defensa Nacional, otorgó la correspondiente concesión marítima con fecha por decreto supremo (M) Nº 107, de 11 de Febrero de 1991.
- 8.- Por otra parte, desahuciadas las conversaciones con el grupo del puerto de Valencia, el grupo de trabajo ad-hoc prosiguió el análisis de distintas fórmulas, para ver como podría solucionarse este tema, especialmente estudiando, desde un punto de vista exclusivamente técnico, las características y ubicación definitiva de lo que debería ser el futuro puerto de Punta Arenas, estudios de mercado, capacidad portuaria y número de sitios de atraque, terrenos de respaldo, situación del muelle Prat de EMPORCHI., problemas legales para aportar el muelle fiscal a una sociedad privada, etc..
- 9.- Definidas las características técnicas y teóricas del nuevo puerto, con la ayuda de especialistas de EMPORCHI., se decidió por parte del grupo ad-hoc, entre otros aspectos, recomendar que el puerto:

- Se emplazara al lado izquierdo del actual muelle de MICA. en Bahía Catalina, utilizándose terrenos de la Armada y Fuerza Aérea de Chile.

3  
OCT  
92

*Ministerio de Defensa Nacional*  
*Subsecretario de Marina*

- Que su construcción fuera transparente, es decir sobre pilotes,
  - que tuviera inicialmente una forma de "L" y después de "T", con 111 mts. de largo. Un cabezo de 153 mts. y otro cabezo de 145 mts., con 4 sitios de atraque.
  - el respectivo proyecto lo emprendería una sociedad de un capital aproximado de 16 millones de dólares, formada por EMPORCHI., aportando el muelle Prat en aproximadamente 5 millones y todos los inversionistas privados que se interesasen por aportar el saldo restante, esto es, 11 millones de dólares aproximadamente.
- 10.- El Subsecretario de Marina hizo presente al grupo ad-hoc que los ejecutivos de MICSA, le habían expresado que desde el término de la construcción del muelle en Bahía Catalina, esa empresa estaba muy interesada en participar, sola o en sociedad con otros, en el proyecto del puerto de Punta Arenas y que contaban para ello, con el capital suficiente y con la actual infraestructura, valorizada en aproximadamente 7 millones de dólares, la que apenas era ocupada 12 ó 15 días al año.
- 11.- La respuesta a lo anterior, fue que desde un punto de vista técnico, las actuales instalaciones de MICSA., no servían para el futuro puerto y que si MICSA. se interesaba en participar en el proyecto, tendría que postular junto a los otros inversionistas privados, en el contexto del proyecto y bases ya elaboradas por el grupo de trabajo. Así fue transmitido.
- 12.- En definitiva, se contrató a una empresa consultora, -CMB- para que coordinara a los futuros socios con EMPORCHI en la realización de este proyecto. También, se formó una sociedad compuesta por cuatro empresas navieras -que en principio, aceptaron con pequeñas modificaciones, los estudios del grupo ad-hoc y EMPORCHI-, la que contrataría la ingeniería de detalle del proyecto e invertiría aproximadamente 11 millones de dólares, con la condición de que EMPORCHI., pudiera legalmente asociarse con ella, aportando el muelle Prat, valorizado en aproximadamente 4 ó 5 millones de dólares.
- 13.- Si legalmente EMPORCHI. no pudiese integrar la antedicha sociedad, o no prosperara la modificación en el Parlamento, esta empresa portuaria del Estado, le compraría los estudios de la Ingeniería de detalle, a la sociedad de los cuatro navieros, y emprendería con recursos fiscales la inversión para el puerto de Punta Arenas.

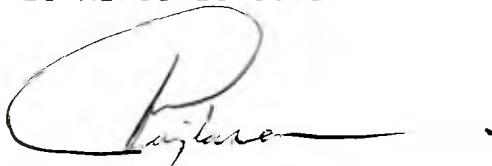
4

*Ministerio de Defensa Nacional*  
*Subsecretario de Marina*

- 14.- Por otra parte, MICSA. ha informado a la Subsecretaria de Marina, que se contactó con la firma consultora -CMB- y le entregó el proyecto de ampliación del actual muelle, hecho por la misma firma que lo construyó y que construiría el futuro puerto de la sociedad de los cuatro navieros con EMPORCHI., esto es, BELFI. Que además, le reiteraron a CMB., el interés en participar en el proyecto, pero que no fueron llamados. Según MICSA., además se acercaron a los cuatro socios navieros quienes también rechazaron su ingreso al grupo y le previnieron que se opondrían a que MICSA. pida cambiar su muelle actual a uno de características multipropósitos.
- 15.- Ante todo lo anterior MICSA. planteó a la Subsecretaria de Marina la modificación del Decreto inicial de concesión marítima, con el objeto de poder utilizar sus actuales instalaciones portuarias en forma de multipropósito, invirtiendo adicionalmente 3 ó 4 millones de dólares, y habiendo ofrecido además, entregar todo el complejo de su propiedad, en arriendo a EMPORCHI., para que lo explote conjuntamente con el muelle Prat.
- 16.- Como apoyo a su petición, MICSA. ha señalado que el funcionamiento de su muelle hasta ahora, ha sido impecable, con pleno reconocimiento de los agentes marítimos, de la opinión pública puntarenense y de la propia Autoridad Regional. Por último agregaron, que la ampliación y reconversión del actual muelle mecanizado, en puerto multipropósito, aparte de la pequeña inversión, se efectuaría en un tiempo record, comparado con los trámites y ejecución del nuevo proyecto propuesto por los navieros.
- 17.- Naturalmente que antes de proceder a la eventual modificación del decreto supremo de concesión marítima a MICSA., la Subsecretaria de Marina estudiará todos los antecedentes y recabará los informes técnicos que proceda, entre ellos, al grupo ad-hoc de trabajo, mencionado en el presente memorándum.

Es todo cuanto puedo informar a UD.,

SANTIAGO, 26 de Abril de 1993.-



TOMAS PUIG CASANOVA  
SUBSECRETARIO DE MARINA

