

MEMORANDUM

DE : GUILLERMO PICKERING DE LA FUENTE
MAGALLANICA INDUSTRIAL Y COMERCIAL S.A.

A : SEÑOR TOMAS PUIG C.
SUBSECRETARIO DE MARINA

MATERIA : PROPOSICION DE MICSА PARA DAR SOLUCION AL PROBLEMA DEL
PUERTO DE PUNTA ARENAS.

FECHA : 27 DE ABRIL DE 1993

De mi consideración:

En mi calidad de abogado y mandatario de Magallánica Industrial y Comercial S.A., informo a usted de los aspectos centrales constitutivos de la proposición de la empresa que represento, para dar una solución al problema de la falta de un puerto adecuado para la ciudad de Punta Arenas.

I.- ANTECEDENTES SOBRE EL ACTUAL MUELLE DE MICSА.

a.- Como es de público conocimiento, la empresa que represento desde hace años ha estado efectuando importantes inversiones en la XIIª. Región, contribuyendo de esta manera al desarrollo social y económico de la zona. Como natural complemento de su actividad, el año 1990, planteó a las autoridades su interés en construir un puerto o muelle, el que, además, serviría para satisfacer total o parcialmente una sentida necesidad y demanda de la comunidad de Punta Arenas en este sentido.

b.- Sin embargo, al comienzo, a pesar de los informes técnicos favorables, algunos sectores se opusieron a esta legítima iniciativa de la empresa, alegando que acarrearía para la ciudad problemas de carácter portuario, urbano, ecológico, etc.

Por ello, después de vencer tales dificultades, la empresa obtuvo el Decreto N°107, de fecha 11 de febrero de 1991, en virtud del cual se le otorgó su actual concesión marítima. A pesar de este logro, se vio en la necesidad de tener que aceptar una importante limitación a esta concesión, que fue la imposibilidad de utilizar el muelle o puerto para fines distintos al embarque de su producción chipera.

c.- El muelle de Magallánica Industrial y Comercial S.A. fue proyectado de acuerdo a las más modernas técnicas para este tipo de terminales marítimos, y la obra fue ejecutada por la Empresa Belfi en un tiempo récord. Cuenta con una profundidad de 15 metros, teniendo un puente de acceso de 8 metros de ancho, un cabezo de 30 x 15 metros, apto para el tránsito de vehículos pesados y amplios sitios de apoyo. La obra fue terminada en el mes de abril de 1992 y el primer embarque se produjo en el mes de junio del mismo año.

d.- Desde entonces, se han realizado cinco embarques por un total de 20.000 T.T. y, lejos de producirse problemas, las faenas y el funcionamiento del muelle han sido impecables,

de alta eficiencia, mereciendo el elogio de los agentes navieros, autoridades y opinión pública puntarenense.

e.- Valorizado aproximadamente en la suma de US\$7 millones, dicho terminal marítimo sólo se ocupa durante 20 o 30 días en el año, en el objetivo exclusivo para el cual fue autorizado, lo que, evidentemente, constituye un despropósito para un país en desarrollo, ya que se subutiliza una importante infraestructura portuaria, de suyo tan escasa. Lo anterior es sin perjuicio de que la Armada de Chile, cuando ha habido atochamiento o gran demanda de sitios de atraque, también ha utilizado el mencionado muelle, realizando faenas de cargó de aguas, petróleo, etc.

II.- ANTECEDENTES GENERALES SOBRE EL PROBLEMA PORTUARIO DE PUNTA ARENAS.

1.- Compromiso del Gobierno con la comunidad de Punta Arenas.

Como se sabe, una de las principales demandas efectuadas desde hace años por la comunidad de Punta Arenas es la construcción de un puerto adecuado, que permita resolver las dificultades e insuficiencias que presenta el actual muelle Prat.

Al respecto, es importante tener presente que la demanda portuaria de Punta Arenas está constituida principalmente por un muelle para servicios, ya que el volumen de carga general es muy bajo (del orden de 250.000 T.M. anuales, esperándose llegar a 400.000 T.M. en los próximos 5 años) y la tendencia es la containerización, que reduce cada día el tiempo de atraque de los barcos.

La mejor solución portuaria para Punta Arenas supone aprovechar la actual infraestructura, estableciéndose una adecuada coordinación entre el muelle Prat, que es administrado por EMPORCHI, y el puerto que se construya o aporte, facilitándose así un mejor uso de la infraestructura existente; muelles; patios; galpones; oficinas, etc.

Cabe destacar, además, que a la insistente demanda de la ciudad de Punta Arenas se suma la necesidad estratégica de la Armada de Chile, que requiere contar con un puerto en el cual puedan recalar sus barcos, que realizan con mucha frecuencia distintas faenas de cargó.

En virtud de las razones anteriores, el Supremo Gobierno, a partir de marzo de 1990, informó al país de su decisión de abordar el proyecto del puerto, razón por la cual abrió las posibilidades para que los particulares interesados en el tema, sin exclusión, efectuaren al respecto las proposiciones que estimaren convenientes.

En ese contexto, aparte de una fallida proposición de un consorcio del Puerto de Valencia, España, se han conocido dos alternativas para dar solución al problema del Puerto de Punta Arenas: una, es el proyecto de asociación con EMPORCHI presentado por un consorcio de navieros (Sudamericana de Vapores, Interoceánica, etc.) y, la otra es el proyecto de MICSA, que supone la obtención del multipropósito de su actual muelle y su posterior ampliación. En caso de obtenerse el multipropósito solicitado, MICSA ha señalado estar dispuesta a explotar directamente el muelle, compartirlo con otros asociados, o bien, entregarlo en arriendo a EMPORCHI.

2.- Proposición de MICSA y la respuesta de las autoridades encargadas del tema.

En el instante mismo en que el Supremo Gobierno informó a la opinión pública de que se había tomado la decisión de abordar el proyecto del Puerto de Punta Arenas, MICSA tomó

contacto con las autoridades pertinentes para manifestar su interés en la materia, ofreciendo para ello prestar su más amplia colaboración.

Como respuesta, el 8 de septiembre de 1992, el entonces Ministro de Transportes señor Germán Correa, y el señor Jorge Marshall, ex Subsecretario de Economía, enviaron una carta a la empresa invitándola a participar en el proyecto del nuevo puerto. Según nuestros antecedentes, una invitación similar fue cursada a otras empresas.

Con posterioridad, el 23 de septiembre del mismo año, se recibió otra carta firmada por el señor Marshall, en la que se le informaba a la empresa que se había contratado a la consultora C.M.B. para prestar asesoría respecto del proyecto. (Copia de estas cartas se adjuntan a la presente).

En octubre del mismo año, se sostuvieron reuniones con C.M.B., donde se le entregaron los antecedentes relativos al muelle de MICSA, sugiriéndose a sus representantes que viajaran a Punta Arenas para visitar nuestras instalaciones.

En esa oportunidad se nos informó que el proyecto estaba recién en etapa de estudios preliminares y que, posteriormente, cuando el estudio estuviera más avanzado se nos informaría.

Al no tener mayor información, recurrimos al señor Ministro Marshall, quién nos sugirió que nos reuniéramos directamente con EMPORCHI, lo que ocurrió el 3 de marzo de 1993. A ese organismo se le hicieron llegar los antecedentes que se nos solicitaron.

Hasta la fecha no hemos tenido respuesta de EMPORCHI y, ante nuestra insistencia, el consorcio de navieros nos invitó a una reunión en la que se nos reiteró su criterio de desestimar la proposición nuestra de ampliación del actual muelle y obtención del multipropósito.

Es más, en esa oportunidad se nos señaló expresamente que si el gobierno decidía entregarles a ellos la construcción del nuevo puerto de Punta Arenas, exigirían como requisito sine qua non el no otorgamiento del multipropósito al muelle de MICSA.

Esto último nos parece absolutamente improcedente y, por lo demás, contrario al texto expreso de la Constitución Política del Estado, que garantiza la libertad de emprender actividades económicas.

III.- ANALISIS DE LAS PROPOSICIONES DESTINADAS A DAR SOLUCION AL PROBLEMA DEL PUERTO DE PUNTA ARENAS.

a.- Modificación de la Ley de EMPORCHI.

La propuesta efectuada por los navieros exige la modificación de la Ley de EMPORCHI, con el objeto de permitir la asociación entre esta entidad y el sector privado.

Si bien es cierto, el proyecto de modificación de la Ley de EMPORCHI se encuentra en estudio, no es menos cierto que, dadas las complejidades políticas que esto involucraría, es incierta su eventual presentación al Congreso, lo que, evidentemente, podría volver a retrasar la solución definitiva del problema del puerto.

Cabe destacar que, subyacente a la modificación de la Ley de EMPORCHI, se encuentra el tema de la privatización de los puertos.

En cambio, el proyecto de MICSA no requiere modificación legal alguna, bastando para otorgar, en su primera etapa, una solución al problema del puerto con la modificación del Decreto Supremo que otorgó la concesión limitada a un uso único y exclusivo, permitiéndose el multipropósito de esas instalaciones. La segunda etapa de este proyecto, es decir, su ampliación, permitiría resolver definitivamente el problema existente.

b.- Plazos.

No cabe duda que la proposición efectuada por la sociedad de navieros podría importar plazos excesivamente largos para concretarse.

En efecto, a las dificultades derivadas de la incierta aprobación parlamentaria al proyecto de ley de modificación de EMPORCHI, debe sumarse el hecho de que si se aborda la alternativa planteada por ese consorcio, es necesario partir por construir un puerto desde cero.

En cambio, el puerto de MICSA se encuentra actualmente en funciones, requiriéndose sólo la autorización del multipropósito para conseguir en forma inmediata una parte de la solución al problema portuario de Punta Arenas.

Cabe destacar que el actual muelle existente no es una obra menor. En efecto, como se dijo, se trata de un muelle mecanizado extraordinariamente eficiente, con una profundidad de 15 metros, que cuenta con un puente de acceso de 8 metros de ancho y un cabezo de 30 x 15 metros, aptos para el tránsito de vehículos pesados. Estas características del muelle permiten cargar otros productos y prestar los más diversos servicios portuarios. El diseño tiene la ventaja adicional de ser fácilmente ampliable.

Además, la proposición de MICSA contempla abiertamente la posibilidad de ampliar el actual muelle, contándose para ello con un proyecto elaborado por la Empresa Belfi, la misma que proyectó y construyó sus instalaciones en servicio.

Es preciso destacar que, según nos fue manifestado en reuniones sostenidas con representantes de la sociedad de navieros, la Empresa Belfi también habría sido requerida por ellos para proyectar el diseño del puerto contemplado en su proposición.

MICSA puede asumir el compromiso que, al menos, con la obtención del multipropósito y la presentación de los estudios para la ampliación del actual muelle en servicio, la primera parte de la solución se encuentra a disposición de las autoridades.

c.- Costo de las obras.

Aún cuando el puerto propuesto por la sociedad de navieros y la modificación del actual muelle de MICSA presentaría, en definitiva, muy similares características, el costo de las obras en uno y otro caso es muy diferente.

En efecto, mientras el proyecto de ampliación del muelle de MICSA requiere una inversión de aproximadamente US\$4 millones, la construcción completa del puerto propuesto por los navieros tendría un costo aproximado de US\$11 millones.

Debe tenerse presente que la proposición de los navieros incluye el hecho de que EMPORCHI tendría que aportar el actual muelle Prat a la sociedad que entre ellos se conforme.

En otras palabras, la solución de los navieros requiere un aporte estatal, que consiste en el actual muelle Prat (valoración aproximada US\$5 millones).

d.- Administración del Puerto.

La solución propuesta por los navieros entregaría la administración del nuevo puerto a la sociedad que se conformaría entre ellos y EMPORCHI, en la que los privados tendrían participación mayoritaria.

En cambio, la solución propuesta por MICSA está abierta a entregar en arriendo el puerto a EMPORCHI, o bien, asociarse con otros particulares para emprender el proyecto en conjunto.

IV.- ANTECEDENTES TECNICOS ADICIONALES A LA PROPUESTA DE MICSA.

a.- La ejecución de la primera etapa de ampliación del puerto de MICSA es relativamente rápida (menos de un año) y se puede abordar la construcción en forma paralela a la obtención y uso del multipropósito del actual muelle.

Además, es indudable que el muelle de MICSA significa soluciones inmediatas a problemas que el muelle fiscal no puede resolver, como son los calados y la disponibilidad de sitios.

b.- La posibilidad que un muelle mecanizado sea multipropósito no es una teoría sino una realidad concreta.

En efecto, la reciente inauguración de la ampliación del muelle mecanizado de Ventanas, transformado en muelle multipropósito, es el mejor ejemplo de lo que se pretende desarrollar.

c.- Las autoridades regionales han captado la utilidad que podría prestar el muelle de MICSA a la región. La ciudadanía también lo ha venido percibiendo así y los editoriales de la prensa regional lo confirman. Fotocopia de algunos de esos editoriales se adjuntan a este memorandum.

d.- Como se dijo al comienzo, el muelle de MICSA, valorizado en aproximadamente US\$7 millones, sólo es ocupado durante 20 o 30 días en el año.

En virtud de los antecedentes anteriores, me dirijo a usted con el objeto de poner en su conocimiento nuestra proposición y, al mismo tiempo, señalarle que Magallánica Industrial y Comercial S.A. solicitará a la Subsecretaría de Marina la modificación del Decreto Supremo N° 107, del 11 de febrero de 1991, en el sentido de obtener la autorización para que el actual muelle en servicio sea multipropósito.

Original firmado por

GUILLERMO PICKERING DE LA FUENTE
Abogado

En representación de Magallánica Industrial y Comercial S.A.



13 MAY 1993