

ANTE EL TDLC, EN MEDIO DEL ANÁLISIS DE BASES DE LICITACIÓN DEL FUTURO CONCURSO

# Operadores ponen en duda condiciones para impulsar expansión portuaria en San Antonio



Se estima que quien se adjudique la expansión tendrá cerca del 30% de la capacidad portuaria de la región.

■ Por segunda vez se aplazó audiencia para presentar argumento. Una de las razones para posponer puerto es que aún hay capacidad disponible sin el denominado Terminal del Mar.

POR MAGDALENA ARCE L.

Hoy se realizaría la esperada audiencia para exponer posturas respecto de las condiciones que fijan las bases para la licitación de la primera etapa del denominado Puerto a Gran Escala en San Antonio, pero a solicitud de la Empresa Portuaria de esa ciudad, el Tribunal de Defensa de la Libre Competencia decidió posponer el acto para el 17 de abril.

Desde que en febrero comenzó la consulta de las bases del Terminal del Mar, obra que considera un muelle de 1.730 metros, y que se espera comience a funcionar hacia el año 2026-2017, una decena de actores se han hecho parte, dando su visión al respecto.

Además de las condiciones del proceso, un tema se ha tomado el debate en el organismo de libre competencia: si las condiciones de mercado para cuando se espera comience a funcionar la obra serán las que se estiman hoy y, por lo tanto, si se justifica su construcción.

Según se consigna en uno de los documentos aportados en el proceso, se estima que el 50% de la carga que se mueve en puertos del país pasa por la región de Valparaíso, región

## PARTICIPACIÓN DEL TERMINAL MAR EN CAPACIDAD INSTALADA

FASE	AÑO	PORCENTAJE TOTAL	TEUS/AÑO
Inicio operaciones Fase I Terminal Mar	2026	23,60%	6.365
Inicio operaciones Fase II Terminal Mar	2031	38,10%	7.865
Inicio operaciones Fase I Terminal Tierra	2036	32%	9.365
Inicio operaciones Fase II Terminal Tierra	2041	27,60%	10.865

FUENTE: FNE

## TONELADAS DE CARGA TRANSFERIDA

TERMINAL	TONELADAS 2018
STI	11.873.988
Puerto Central	7.346.486
Terminal Mar	3.000.000*

\* = PROYECCIÓN A 2026, CUANDO ENTRE EN OPERACIÓN. FUENTE: EPSA

## DISPONIBILIDAD ÁREAS DE ACOPIO

TERMINAL	ÁREAS DE ACOPIO (HA)
STI	35
PCE	29
Terminal Mar	70*
TPS	2,3
Tcval	8

30%  
del mercado tendrá  
quien se adjudique el  
megaproyecto.

US\$  
3.300  
millones

será la inversión para el  
Puerto a Gran Escala.

donde además se estima que sólo se utiliza el equivalente al 60% de la capacidad que está disponible, sin considerar expansiones de instalaciones que se concretarán en los próximos años. Agunsa, firma de soluciones de logística, agenciamiento, puerto y aeropuertos, fue uno de los que entregó una visión más clara al

respecto. "No parece razonable convocar actualmente a una licitación por el proyecto al que se refiere la solicitud de EPSA, toda vez que las cifras de la industria indican que existe infraestructura portuaria suficiente para atender la demanda proyectada de transferencia de contenedores", dijo.

Puerto Central -firma de los

Matte que en los próximos meses verá llegar como controlador al gigante mundial DP World- también aportó antecedentes y señaló que el concurso podría atrasarse por diversos factores, lo que influiría en que la estructura y condiciones de competencia que puedan proyectarse para los siguientes años difícilmente podrán anticipar del todo qué ocurrirá una vez que el Terminal Mar entre en operación.

Además, hace ver que este concurso coincidirá -teóricamente al menos- con otras renovaciones de contratos como San Antonio Terminal Internacional (termina en 2025 si no se extiende por cinco años más), Terminal Pacífico Sur (2030) y Puerto Central (2031, si es que no hacen las inversiones para extender el contrato por 10 años más).

## Piden mantener límites de integración vertical

En sus bases de licitación, EPSA propone "decretar la restricción horizontal absoluta y elevar al 80% el umbral de la actual restricción a la integración vertical", para quien se adjudique la obra.

Ese segundo punto ha sido el más cuestionado por distintos actores que han participado del debate, como por ejemplo, la Fiscalía Nacional Económica (FNE).

En la práctica, esa norma está pensada para limitar la participación que "usuarios relevantes" de un terminal -como navieras- puedan tener en la concesionaria que se adjudique el proyecto. En otros procesos se han fijado participaciones de entre 40% y 60% como máximo.

Al momento de presentar antecedentes, la FNE hizo ver que no estaba suficientemente fundamentado por qué se fijaba ese límite, y señaló que esto podría generar riesgos en materia de libre competencia, por lo que pedía mantenerlo en torno al 40% y 60%.

Uno de los análisis que se presentó ante el TDLC hace ver que la entrada en funcionamiento de Terminal del Mar -que se estima podría tener 30% de la capacidad de la región entre 2030 y 2040- solo le da poder de mercado a actores como las navieras, las que se han ido concentrando sistemáticamente en los últimos años.

Esto, sumado a la alta inversión que hay que destinar -dice Agunsa-, pareciera indicar "que los únicos actores que estarán en condiciones de participar en el proceso de licitación serían los grandes conglomerados navieros con operación en el país".