

## En Puerto Montt

## Autoridades avanzan en medidas de seguridad para la pesca artesanal



La prohibición del uso de piloto automático en aguas interiores, fue uno de los acuerdos adoptados por la Gobernación Marítima de Puerto Montt en reunión que fue encabezada por la Gobernadora de la Provincia de

Llanquihue, Leticia Oyarce junto al Gobernador Marítimo de Puerto Montt, Héctor Aravena, dirigente de la pesca artesanal, representante de ARMASUR y la familia del pescador fallecido Francisco Leviente y del joven Freddy Vargas Leviente

que se encuentra aún desaparecido.

La autoridad provincial, informó que debido a este trágico accidente que afectó a la familia de la pesca artesanal, ocurrido tras la colisión entre dos embarcaciones la barcaza "Argelina" y la embarcación menor "Super sol I". "Se ha generado esta instancia de trabajo colaborativo para que lo que le ha sucedido a Francisco no se vuelva a repetir con ninguno de nuestros pescadores de la provincia de Llanquihue y de la región".

Explicó que uno de los principales acuerdos de esta mesa ha sido solicitar al Gobernador Marítimo algunas medidas, a la cual él ha accedido de manera automática, como por ejemplo la prohibición del uso del piloto automático en las embarcaciones. "Estamos por una parte conternado por el dolor de la familia, pero también dispuestos a seguir apoyándolos en todos los temas relacionados con la seguridad de nuestros pescadores en el mar".

En tanto, el Presidente del Sindicato de Pescadores de Caleta Anahuac, Juan García, junto con agra-

decer este encuentro que calificó de reflexiva, franca y que evitarán que este tipo de accidentes vuelvan a enlutar a sus familias. "Ha sido una muy buena reunión porque hemos abordado dos aspectos puntuales, la prohibición del piloto automático dentro de las aguas interiores, es una señal potente y a su vez, la prohibición de las luces de navegación que van encendidas en las barcazas, que solamente se tenga que navegar de noche con las luces que están permitidas en el reglamento".

En una próxima reunión, García señaló que se espera contar con los parlamentarios de la zona para elaborar una ley, que permita que la memoria de Francisco y del joven desaparecido "nos lleven a decir que fue escuchada la pesca artesanal. Así como se promulgó la ley Zamudio, la ley Cholito, normas legales que se crearon en base a circunstancias que sucedieron, podamos tener a través de esta desgracia una ley que nos permita decir que nunca más queremos a un pescador muerto en el mar", enfatizó.

## SENDA Los Lagos invita a organizaciones laborales a postular al programa Trabajar con Calidad de Vida

**Hasta el 28 de febrero se puede postular a esta iniciativa que fomenta el desarrollo de una cultura preventiva y mejora la calidad de vida en espacios laborales en organizaciones públicas y empresas privadas.**

El Servicio Nacional para la Prevención y Rehabilitación del Consumo de Drogas y Alcohol (SENDA) de Los Lagos invita a organizaciones laborales públicas y privadas de la región, que deseen postular al programa Trabajar con Calidad de Vida. Hasta el 28 de febrero estarán disponibles los formularios de inscripción, a través del banner en la página [www.senda.gob.cl](http://www.senda.gob.cl)

La Directora regional (s) de SENDA Los Lagos, Melissa Almonacid, explicó que "el programa es una iniciativa de prevención del consumo de alcohol y otras drogas, que busca desarrollar

una cultura preventiva y mejorar la calidad de vida en espacios laborales en organizaciones públicas y

empresas privadas".

Cabe destacar que a través de este programa, se conforma un equipo representativo de los distintos estamentos de la organización para aplicar una encuesta entre los trabajadores y trabajadoras. De esta forma, cada organización tendrá acceso a un diagnóstico de Calidad de Vida Laboral de su lugar de trabajo y en base a estos resultados, el equipo conformado, más el apoyo de SENDA, elaborarán una política preventiva y un plan de acción, optando a una Certificación en Nivel Inicial.

Además, tras implementar las actividades definidas dentro del plan de acción y en función de la mejora del diagnóstico de Calidad de Vida Laboral, las organizaciones participantes podrán optar a una Certificación Final de Espacio Laboral Preventivo.

"El programa Trabajar con Calidad de Vida además tiene por objetivo sensibilizar acerca de las consecuencias del consumo de drogas y alcohol para la vida personal, familiar y laboral", agregó Melissa Almonacid.



# Falta de profesionales: el gran déficit de la industria marítima

**En Armasur reconocen la necesidad que existe de contar con mano de obra calificada, y para conseguirlo realizan una serie de acciones con la ONG Canales, mientras que el Instituto Tecnológico de la Universidad de Los Lagos es el único que imparte estas carreras en Puerto Montt.**

Vicente Pereira  
vicente.pereira@diariollanquihue.cl

En tiempos en los que se discute en torno a la validez de la Prueba de Selección Universitaria, en los que se habla de la existencia de carreras saturadas y de la necesidad de potenciar la educación técnico-profesional en nuestro país, en esta zona existe un área que aún no ha sido explotada del todo por los postulantes a la educación superior.

La marina mercante ofrece un amplio campo laboral, toda vez que existe un déficit de mano de obra especializada para que se desempeñe en las embarcaciones y en labores que son bien remuneradas.

De hecho -dependiendo de la empresa-, los sueldos de un tripulante pueden partir en \$720 mil pesos, mientras que el de un oficial, en 2 millones 500 mil pesos. En el caso de los maquinistas, pueden llegar a los 3 millones de pesos mensuales.

Por ello el campo laboral es amplio. Y es que de acuerdo a las cifras que proporciona la Asociación Gremial de Armadores de Transporte Marítimo, Fluvial, Lacustre y Turístico Sur Austral (Armasur), esta zona (regiones de Los Lagos, Aysén y Magallanes) representan

más del 80% de la flota de naves y el 90% de los puertos privados que entregan conectividad permanente en lugares apartados de la zona sur austral (ver recuadros).

Manuel Bagnara, gerente general de Armasur, reconoce la necesidad que existe de contar con más profesionales y aunque precisa que hay gente capacitada, muchos de ellos -en la actualidad-

se están dedicando a otras labores, como trabajar en Uber.

Y es que, complementa Cristián Rodríguez, gerente de la Naviera SMT, en estos momentos existe un envejecimiento de las tripulaciones, lo que genera que se produzca una disminución de personal,

pero todo en el área de maquinaria.

Para abordar este escenario, Armasur se abocó a la formación de estos tripulantes, una labor que realiza junto a la ONG Canales.

Fue así como comenzaron a trabajar en liceos, como el Industrial de Puerto Montt y el Instituto del Mar de Chonchi. "Puedes salir de cuarto medio y ser tripulante de una nave mercante", dicen.

Sin embargo, lo que en el papel aparece como algo fácil de lograr, finalmente no es tan así, ya que uno de los mayores requisitos para que una persona se forme en esta área es tener vocación.

Toda vez -dice Bagnara- que dedicarse a esto significa, entre otras cosas, trabajar en turnos de 20 días en el agua y 10 días de descanso. O bajo un régimen de dos días trabajando por dos días fuera.

En el refuerzo de la vocación coincide el director ejecutivo de ONG Canales, Eduardo Carmona, quien, precisamente, coloca el acento en que uno de los aspectos que trabajan fuerte en los establecimientos educacionales es en reforzar este aspecto y la motivación de los jóvenes para ingresar a esta área.

Carmona identifica -además- al sector marítimo portuario como uno de los que otorga una gran oportunidad laboral dada la cantidad de oferta laboral que existe respecto de los tripulantes, operaciones portuarias y especialidades que tienen relación con el mundo marítimo.

Desde ahí cuenta que están trabajando en poder articular lo que está ocurriendo en las salas de clases con lo que pasa en el mundo laboral, para lo cual los alumnos pueden trabajar a bordo de los buques en cubierta.

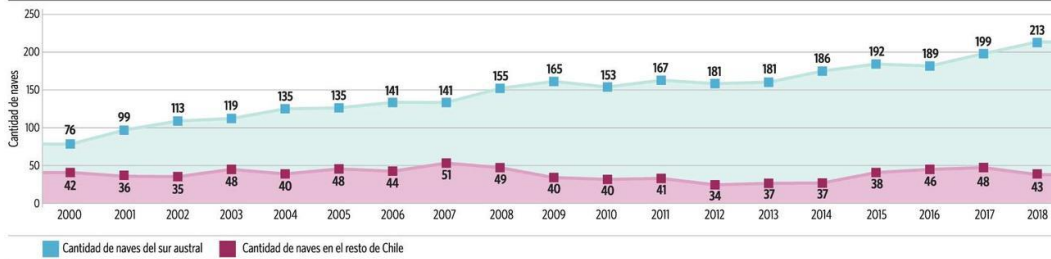
Carmona cuenta que están trabajado con los Daem, municipios y con el Ministerio de Educación, con el objetivo de que en los liceos se genere motivación y vocación por estas especialidades.

Junto con ello, detalla que han trabajado en la modificación de las mallas curriculares en los establecimientos educacionales y en el Instituto Tecnológico





CANTIDAD DE NAVES EN EL SUR AUSTRAL Y RESTO DE CHILE



lógico de la Universidad de Lagos, de manera de ir generando que los estudiantes opten a estas especialidades a la hora de definir qué carrera estudiar.

Bagnara admite que cuesta convencer a los estudiantes. Principalmente por el tiempo que están navegando y sin poder estar conectados, por ejemplo, con las familias.

**OFICIALES**

Otro problema del que se dieron cuenta con el paso del tiempo -dice Bagnara- es la existencia de un déficit de oficiales. Para ello comenzaron a trabajar con el Instituto Tecnológico de la U.Lagos, que es la única entidad de educación superior que imparte estas carreras en esta zona.

Fue así como partieron con "Técnico Universitario en Transporte Marítimo Costero"

y luego con "Técnico Universitario en Electromecánica Marítima". Junto con ello habilitaron el buque escuela que se encuentra en Chonchi. "Ha sido muy bueno porque los niños han aprendido haciendo labores en un barco", afirma.

Bagnara aporta otro dato que permite entender este requerimiento: entre octubre del año pasado y marzo próximo se ha proyectado la llegada de 15 nuevas embarcaciones nuevas. Y todas generan puestos de trabajo.

Al respecto, Julio Pérez, director (s) del Instituto Tecnológico de la Universidad de Los Lagos, recuerda que el trabajo con Armasur lo vienen desarrollando desde 2012, en una alianza que se generó a raíz de un requerimiento de dicha asociación gremial dada la necesidad que existía en el área ma-

ritima y comercial del cabotaje de contar con pilotos regionales que tuvieran un perfil profesional.

Pérez detalla que lo primero que hicieron fue desarrollar la carrera de "Técnico Universitario en Transporte Marítimo Costero", especialidad que permite a los estudiantes egresados de esta casa de estudios poder certificarse ante la autoridad marítima.

La relevancia de estas carreras y en esta zona -según Pérez- radica en que el 80% del cabotaje nacional se desarrolla entre Puerto Montt y Punta Arenas. "La industria marítimo-comercial ha crecido de manera enorme. Más si se considera el traslado de la acuicultura hacia el sur, hacia la Patagonia; entonces, la logística ha crecido en esta área y con ello la necesidad de cubrir puestos



UNA IMPORTANTE OPORTUNIDAD LABORAL OFRECE ESTE SECTOR EN PUERTO MONTT.



EL INSTITUTO TECNOLÓGICO DE LA ULAGOS OFRECE ESTAS CARRERAS.



LOS ESTUDIANTES REALIZAN LABORES EN TERRENO.

MÁS DE  
**95%**  
RECALADAS DE NAVES NACIONALES

MÁS DE  
**85%**  
DOTACIONES DE NAVES NACIONALES

MÁS DE  
**90%**  
NAVES MAYORES DE LA FLOTA NACIONAL



NICOLE HERNÁNDEZ

MÁS DE  
**3.000**  
PERSONAS EMBARCADAS

**20.000**  
EMPLEOS DIRECTO E INDIRECTOS

FLOTA DE  
**200**  
NAVES MAYORES

de trabajo en el área portuaria como en navegación, a través de estos pilotos, es creciente cada día”.

También, dice, se debe generar una renovación del personal y a través de este programa se dio solución a este requerimiento.

El siguiente desafío, sostiene Pérez, surgió de otra necesidad: cubrir el área de máquinas. Por ello, en conjunto con Armasur y ONG Canales, dieron vida a otra carrera: “Técnico Universitario en Electromecánica Marítima”, la que permite a los egresados, a través de la Autoridad Marítima, obtener una certificación de oficial de máquinas.

Ambos títulos los otorga el

instituto de la ULagos. Sin embargo, para que estos profesionales se puedan desempeñar en el mar y no sólo en tierra, requieren de una certificación extra y que la otorga la Autoridad Marítima.

Al respecto, Felipe González, capitán de Puerto de Puerto Montt, explica que el control para convertirse en oficial de marina mercante se toma en Valparaíso, mientras que para las naves menores, en Puerto Montt. Además, precisa que tras estas autorizaciones y al tratarse de títulos profesionales, la persona que logra ser patrón de nave pesquera siempre tendrá su título.

Sin embargo, debe otorgarlo sólo mediante un exa-

men médico que diga que se encuentra apto para realizar esta actividad.

**CARRERAS CORTAS**

Julio Pérez, en tanto, describe que ambas carreras que imparte el Instituto Tecnológico son de corta extensión.

Es así como “Técnico Universitario en Electromecánica Marítima” (profesional que se desempeña en la sala de máquinas) tiene una duración de dos años y medio, más un semestre de práctica; pero a partir de 2021 tendrá una extensión de cinco semestres, dada la actualización de la que fue objeto. Mientras que “Transporte Marítimo Universitario” dura dos años y medio, inclu-

yendo la práctica.

Otra particularidad es que el 80% de los estudiantes que asiste a este instituto goza de gratuidad.

Alejandro Tenorio, quien es director nacional de la Alianza Marítima de Chile (agrupación sindical), reconoce que ha sido crítico de la formación de estos profesionales, ya que, a su juicio, lo que se requiere es generar un incentivo que permita que estas carreras sean mucho más llamativas, para que generen un mayor interés.

Pero ello afirma podría comenzar a cambiar, dado que Contraloría habría aprobado el “el nuevo reglamento de titulación, que vendría a solucionar una de las críticas que yo he

realizado en torno a que la carrera sea mucho más llamativa, de que los ascensos sean mucho más rápidos”.

Y aunque sostiene que aún falta la promulgación de parte del Presidente, si este proyecto, en el cual participó, se concreta, generaría una serie de beneficios para la actividad en general, dado que mejora las atribuciones de mando de los oficiales de máquina de la marina mercante nacional, con especial atención en nuestra región”.

Además -explica- ello posibilitará un mejor desempeño de la actividad marítima, empresarial y de trabajadores. “Los ascensos serán más rápidos y eficientes”.

**CON LA PESCA**

Una de las acciones realizadas por Armasur tiene que ver con realizar un trabajo junto a los hijos y nietos de los pescadores artesanales, de manera de apoyarlos para que puedan estudiar estas carreras.

Al respecto, Juan García, presidente del Sindicato de Pescadores Artesanales de Anahuac, explica que trabajan en un plan piloto con jóvenes egresados de la educación media y que, por lo mismo, están en condiciones de realizar estos cursos.

Lo que sí plantea es la importancia de que estos alumnos puedan desarrollar gran parte de sus estudios a bordo de una embarcación. **CS**



## crisis actual

sistema de gobierno en el cual el pueblo tuviera un rol más preponderante. Advertiría que los valores de una república son mejor custodiados por el pueblo que por las élites. Sin embargo, no cayó en el fetiche de pensar que la voluntad popular fuera infalible y precavido sobre los peligros de un conductor político—un príncipe, decía— que pretendiendo refundar un Estado, luego se apoderara del poder en su propio beneficio. Confiaba más en el imperio de las leyes, salvo que estas encubrieran los intereses particulares de los poderosos, como ocurría en Florencia. Dijan lo que digan algunos de sus intérpretes, no fue un precursor del populismo.

Al analizar la historia, Maquiavelo desconflaba de las justificaciones de los políticos. La política no se mide por las intenciones de sus actores, sino por sus resultados. Nunca afirmó que el fin justificara los medios, pero sí que el éxito excusa con frecuencia los errores y abusos de los gobernantes. Es un juicio de realidad, no de mérito. ¿Lo vemos corroborado a diario en la política actual?

En política no basta con tener la razón. Hay que ingeniarse para realizar, aunque sea parcialmente, los objetivos planteados. Maquiavelo recurre a las figuras del león y el zorro para señalar el papel de la fuerza y la astucia. Aquí les y Ulises.

Maquiavelo—luego de la trágica experiencia del fraile Girolamo Savonarola—desconfiaba de los "profetas desarmados", que abundan en la historia de América Latina, aquellos que piensan que con la sola enunciación de una crítica social o un discurso enconado, la realidad se va a plegar a sus designios. A Savonarola no le faltaban argumentos y elocuencia. Quien visite la Plaza de la Signoria puede ver donde fue quemado junto a sus dos compañeros dominicos.

Se considera a Maquiavelo como el padre de la ciencia política por desconfiar de los utopistas, de las repúblicas ideales que solo existen en la mente de los filósofos, y prestar atención a los hechos políticos tan cual son. No para someterse a ellos, sino para poder incidir en su desarrollo. El gobernante, por realista que deba optar entre bienes y males posibles y su decisión debe ser a favor del mal menor y el

mayor bien, es decir, de lo mejor posible como sostiene Maquiavelo en "El Príncipe", "... hay tanta distancia entre la manera en que se vive y la que debería vivirse, que aquel que abandone lo que se hace por aquello que debería hacerse aprende antes a perderse que a conservarse..."

Sin embargo, Maquiavelo fue partidario de los políticos decididos y audaces. No de los vacilantes y timoratos. El Príncipe debe actuar "... siguiendo el ejemplo de los buenos arautos, que conociendo el alcance de sus arcos, si el objetivo a alcanzar les parece muy lejano, fijan su mira en un punto mucho más alto que el objetivo perseguido, no para que su flecha alcance tal altura, sino para poder, con ayuda de una mira tan elevada, alcanzar el punto designado..." ("El Príncipe", cap. VII). Lo que no excluye un análisis frío de las circunstancias en que el político debe actuar.

Maquiavelo considera que todo poder es limitado, sea por la ley y las instituciones, sea por el juego de influencias e intereses o por la fortuna con su carga de acontecimientos imprevisibles. Un gobernante absolutista con su propia tumba. El gobernante debe siempre prepararse para los tiempos de crisis. Llama Maquiavelo "fortuna" a todo aquello que el político no domina. Su suerte depende, en gran medida, de su capacidad de adaptarse a las nuevas circunstancias y no aferrarse a escenarios que han perdido vigencia.

No fuimos capaces de actuar a tiempo frente a los síntomas de decadencia de la política entre nosotros. Nadie puede tirar la primera piedra. El desafío está en crear un nuevo cauce para que las aspiraciones populares puedan abrir paso a la renovación de nuestra democracia, asumiendo los conflictos y señalando un camino que haga posible que la rabia se transforme en esperanza y la agresividad destructiva desaparezca de nuestras calles y plazas. El desenlace de esta crisis marcará a Chile por un largo período. Recomendamos volver a Maquiavelo. ■



JOSÉ ANTONIO VIERA-GALLO EXMINISTRO

## » CUENTAN QUE

### La antigua vinculación con la ANEPE de Christian Pino

La llegada del periodista Christian Pino Lanata a la Academia Nacional de Estudios Políticos y Estratégicos (ANEPE), como Jefe de Extensión y Vinculación con el Medio, generó múltiples comentarios y críticas durante toda la semana, en redes sociales y círculos políticos.

Tal como adelantó "El Mercurio", Pino ya se encuentra en sus funciones en el organismo dependiente del ministerio de Defensa.

El periodista no llega ahí por casualidad, pues, como actúan sus cercanos, tiene una vinculación anterior con la ANEPE.

De hecho Pino es Magister en Relaciones Internacionales, Seguridad y Defensa, estudios que cursó durante dos años en la misma Academia, recibiendo su diploma en diciembre de 2018.

No es su único nexo con el área pues el periodista—que trabajó en TVN, CNN, la empresa Litoral Press y como panelista del programa de La Red "Así Somos"—es reservista del Ejército desde hace siete años. Además, fuentes consultadas por "El Mercurio", expresan que conoce desde hace años al general en retiro Jorge Robles Mella, a quien habría asesorado muchas veces, de forma personal.

### EL INDH NO PUBLICA SUS ACTAS DESDE EL ESTALLIDO DE VIOLENCIA

En el portal de transparencia se encuentran publicadas las actas del Consejo del Instituto Nacional de Derechos Humanos, entre los años 2017 y 2019.

Sin embargo, no están las correspondientes al período posterior al estallido de violencia. Consultado por "El Mercurio", el director del INDH, Sergio Micco, respondió:

"Hago presente que el acta más reciente que se encuentra publicada a esta fecha corresponde a la sesión N° 500, del 2 de septiembre de 2019. Lo anterior se debe a que las actas solo pueden publicarse una vez aprobadas y firmadas por cada consejero/a, quienes las someten a una revisión detallada, lo que demanda el tiempo necesario para el desarrollo de este proceso, el que se ve afectado, además, por el aumento de las actividades que los consejeros deben asumir, como consecuencia de la crisis social que vive el país desde octubre del año pasado".



Sergio Micco, Director del INDH.



ARMASUR:

## Compromiso con el desarrollo sostenible de la zona sur austral

El presidente de Armasur, Héctor Henríquez, relata lo que ha sido la gestión de la asociación gremial y destaca el rol social de esta, que reúne a 30 empresas vinculadas al mar del sur austral de Chile. "Más que una responsabilidad social empresarial es un deber ético y moral ineludible", afirma.

—(Por qué Armasur ha decidido incorporar en su gestión gremial la participación activa más allá de algunas iniciativas, sino que introducirse en procesos que se vinculan con el desarrollo completo de la educación técnica, el fortalecimiento de una cultura preventiva para cuidar el borde costero y la diversificación de la pesca artesanal en la zona sur austral de Chile?)

"Para Armasur, los gremios deben ser una extensión colectiva de lo que las empresas asociadas realizan de manera individual y hay que estar en sintonía con el propósito de éstas. En ese contexto, entendemos que dentro de esto se encuentra la agenda social. Esto, hoy más que nunca cobra una inmensa validez.

Es en este contexto que se sustentará nuestra convicción de apoyar la educación técnica, así como el cuidado del medio ambiente y dentro de esto, por cierto, el borde costero, a integrar al proceso de desarrollo económico y social que nos otorga nuestro mar a actores tan relevantes como la pesca artesanal, entre otros; es, más que una responsabilidad social empresarial, un deber ético y moral ineludible".

—El Buque de Instrucción Marítima (BIM) Capitán Williams es el primer buque



Firma del convenio "Educación a bordo", realizada el 22 agosto de 2012.

escuela civil de Chile. ¿Por qué Armasur tomó este desafío, construyó la nave y hoy sigue? ¿Por qué de manera activa en su uso administrado por comodato por la Fundación Carlos Condell?

"Lograr que los jóvenes tengan una experiencia vivencial directa sobre lo que es un buque en sus distintas áreas y manifestaciones contribuye a formar personas con una mejor expertise práctica. Esto es válido no solo para los estudiantes. Ahorramos que este buque pueda servir para que en el practicum sectores provenientes de la misma pesca artesanal, así como de las etnias y cualquier otra agrupación que tenga

interés de hacer de la vida en el mar una opción laboral".

—Muchas veces la responsabilidad social empresarial se expresa con la firma de convenios que con el paso del tiempo se diluyen en cuanto a su espíritu inicial. Ese no ha sido el caso del acuerdo que ustedes como gremio firmaron en octubre de 2017 con la Sexta Compañía de Bomberos de Puerto Montt. ¿Cuál es a su juicio lo que ha llevado a que esta alianza sea entera?

"Cuando lo que uno hace es beneficioso para diversos actores se crea una espiral virtuosa. Esa expresión la representa muy bien la alianza que hemos realizado con la

Sexta Compañía de Bomberos de Puerto Montt. Qué duda cabe del valor que tiene para todos disponer de voluntarios y personal cada vez más capacitados para enfrentar siniestros, vi sea en navíos y/o instalaciones portuarias. En esta misma línea están los convenios y relaciones que mantenemos con ONG Canales, Corepa (Consejo Regional de Pescadores Artesanales de la X región), Fundación Carlos Condell, Fundación Irazábal, el Instituto del Mar de Chonchi, la Universidad de Los Lagos y Ilustre Municipalidad de Puerto Montt, por nombrar algunos actores claves con los que tenemos alianzas para apoyar el desarrollo sostenible de la zona sur austral".



Héctor Henríquez, presidente de Armasur para el periodo 2019 – 2021.

—Actualmente, Armasur está trabajando de manera activa con la mayor parte de los sindicatos de la pesca artesanal de Puerto Montt para su diversificación. ¿Por qué decidieron hacer esto y en qué consiste este apoyo?

"La pesca artesanal nos ha dado muestras de salubridad. Los pescadores han sido los primeros que han entendido que las oportunidades que nos brinda nuestro mar deben ser para todos quienes emprendan de forma responsable y sustentable. Es en este contexto que hemos visto grandes posibilidades de beneficio mutuo, hacerlos parte de las dotaciones de la marina mercante, específicamente en

la zona de nuestra influencia como es el sur austral, donde la navegación es inminentemente en aguas interiores, y apoyarlos en el desarrollo de proveedores; insertarlos dentro de procesos de la salmonicultura; acuicultura en general, son parte de las acciones que estamos realizando con ellos como gremio.

Por último, para no eludir la contingencia nacional, debemos intentar contribuir hablando desde la vereda de la esperanza. La relación armónica, de respeto y contribución dentro de las empresas, el contacto y desarrollo profesional de sus trabajadores, así como la empleabilidad de los jóvenes, debe estar hoy en el centro de la preocupación".

## Ex “zar” anticarteles vuelve al TDLC con informe en caso de colusión

Si hay un tema que conoce de cerca el exfiscal nacional económico, Felipe Irazábal, es la colusión. Durante su período al mando de la Fiscalía Nacional Económica (2010 -2018), presentó casi una veintena de requerimientos, y aunque nunca se alejó de la libre competencia tras salir del organismo -quedando al mando del centro de libre competencia de la UAI-, esta vez vuelve a las trincheras con un informe en derecho encargado por Solvtrans Chile en el caso que lleva contra Armasur.

En junio del año pasado la empresa de transporte de salmones vivos, representada por abogados de Pellegrini & Cia, presentó una demanda en el Tribunal de Defensa de la Libre Competencia (TDLC) acusando a seis empresas competidoras (integrantes de la asociación gremial) de coludirse para excluirla del mercado.

El informe elaborado por exFNE junto a la destacada profesora, María Soledad Krause, y que fue presentado la semana pasada ante el tribunal, justamente

concluye que, a partir de los antecedentes conocidos, sí hubo colusión. “Con la mencionada conducta los demandados incurrieron en un atentado a la libre competencia que puede ser calificado como constitutivo de la figura infraccional de la letra a) del artículo 3º del Decreto Ley N°211, en tanto actuación coordinada de competidores que ha tenido la aptitud de conferirles poder de mercado y que ha tenido por finalidad excluir a un competidor”, menciona.



## Exfiscal nacional económico se suma a defensa de Solvtrans en TDLC



Junto con solicitar que el TDLC ordene el cese inmediato de las conductas descritas y que ello se mantenga en el futuro, Solvtrans Chile pidió una multa de 5.000 UTA para Armasur, y para las otras seis compañías demandadas. Imagen: TDLC.

Ver noticia completa en: <https://www.salmonexpert.cl/article/exfiscal-nacional-economico-se-suma-a-defensa-de-solvtrans-en-tdlc/>



Demanda de Solvtrans en el TDLC:

# Ex fiscal nacional económico tilda de colusión acciones de navieras del sur en su gremio

Felipe Irarrázabal escribió un informe donde expone que hubo una campaña para excluir a uno de los competidores del mercado.

CAROLINA UNDURRAGA B.

El ex fiscal nacional económico Felipe Irarrázabal volvió a involucrarse en temas de libre competencia, específicamente en el de análisis de si algunas conductas pudieran caer en el terreno de la colusión.

El abogado, que estuvo a la cabeza de la Fiscalía Nacional Económica (FNE) entre 2010 y 2018 —y quien lideró importantes requerimientos como el de la colusión en el mercado de los pollos—, escribió un informe junto a María Soledad Krause para analizar la demanda que hizo la empresa naviera de transporte de salmónes Solvtrans Chile ante el Tribunal de Defensa de la Libre Competencia (TDLC).

Esta última acusó en junio pasado a seis compañías del rubro (Naviera Orca, La Península, CPT Empresas Marítimas, Detroit, Río Dulce y Transportes Patagonia) de haber ejecutado de forma concertada acciones anticompetitivas para excluirla del mercado utilizando como plataforma a la asociación gremial de navieras del sur del país, Armasur. Los defensores de Solvtrans, el estudio Pellegrini & Cía., presentaron al TDLC el documento, donde Irarrázabal y Krause concluyen que sí hubo una colusión entre las navieras.

En el texto, los dos abogados señalan que Armasur, con autorización de sus asociados, habría hecho una campaña de desacreditación pública contra Solvtrans y "con la finalidad directa de afectar su reputación", enviando información equívoca a la Embaja-



**“Las actuaciones desplegadas por Armasur (...), junto con perseguir la exclusión de Solvtrans Chile, envían un mensaje a los potenciales competidores en este mercado, amenazándolos en el sentido de que pueden verse expuestos a una reacción equivalente”.**

INFORME DE FELIPE  
IRRARRÁZABAL Y MARÍA SOLEDAD  
KRAUSE

jada de Noruega en Chile —la empresa Solvtrans As de ese país tiene un 48% de participación en la naviera local—, la Sofofa y la CPC, entre otros. “(Estos) actos son parte de una campaña comunicacional diseñada en el seno de Armasur, que se desarrolló de

manera sistemática, metódica y consistente, contando con asesoría legal y comunicacional especializada”, se lee.

Irarrázabal y Krause sostienen que esta actitud del gremio es una respuesta “porque ve en riesgo su actividad comercial, y porque busca eliminar una grave amenaza para su desarrollo, que le parece razonable emprender un esfuerzo sistemático de defensa de su posición”.

Además, el informe acusa a la asociación gremial de “denigrar” a Solvtrans y de interferir, directa e indirectamente, en la vigencia del contrato de crédito que tenía con el banco noruego DNB.

“Debe tenerse presente que las actuaciones desplegadas por Armasur a instancias, con la autorización y/o aprobación de los demás demandados, junto con perseguir la exclusión de Solvtrans Chile, envían un mensaje a los potenciales competidores en este mercado, amenazándolos en el sentido de que pueden verse expuestos a una reacción equivalente si es que pretenden ingresar”, dice el texto.

La acción de Solvtrans Chile se trata de la primera demanda de colusión presentada por un privado ante el TDLC. En julio de 2018, el mismo tribunal acogió la medida prejudicial interpuesta por la compañía que solicitaba acceso a las actas del directorio de Armasur.

La demandante solicita, entre otras cosas, la expulsión de las seis firmas de la asociación gremial y más de \$73 mil millones en multas.

Subió 6,55% ayer: CAP lideró alzas en bolsa, pero analistas difieren en sus proyecciones

Varias corredoras han reducido sus apuestas en la minera por temor a China.

MARCOS BARRIENTOS DOMÍNGUEZ

Una muy positiva jornada vivieron las acciones de CAP este martes, las que subieron 6,55% en la Bolsa de Santiago, luego de que el precio del hierro se concentró de 62% su bien 2,4% hasta US\$ 95 la tonelada y ante apuestas de que nuevos programas de estímulos económicos chinos impulsasen el hierro, dice MySteel.

EL MERCURIO  
Inversiones  
www.mercurio.com/inversiones

financiero, a lo que se suma la incertidumbre por el impacto económico del coronavirus en China.

Beí, Larraín Vial y Banchile han retirado de sus carteras de acciones recomendadas en las últimas semanas. "No soy muy optimista para CAP, ya se sabe que los resultados del cuarto trimestre vienen muy malos y se espera que año 2020 fuesen normales los embarques de hierro por la rehabilitación del puerto Guacolda, pero ahora surgió el tema del coronavirus", dice Arturo Gutiérrez, gestor en Portfolia Capital. Esto, dado que el virus "está afectando en forma importante a la economía china, que es gran consumidora de hierro y de commodities en general, lo cual está afectando su precio. Mientras no se recupere el precio del hierro, no veo buenas utilidades en CAP".

En contraste, los alcistas y optimistas por CAP creen que el impacto del coronavirus será limitado y que los estímulos económicos del Gobierno chino serán suficientes para aplicar los mejores.

Según informe del Coordinador Eléctrico Nacional:

# Advierten de retraso en construcción de línea de transmisión clave para el desarrollo de las energías renovables

Se trata del proyecto Kimal-Lo Aguirre, con el que se busca llevar la energía producida en el norte a los grandes centros de consumo. No obstante, se estima que podría entrar en operación recién en 2031.

TOMÁS VERGARA Y JESSICA ESTURILLO

En medio del proceso de descarbonización que impulsa desde el año pasado el Gobierno, se dio a conocer un informe en el que se identifican amenazas que podrían significar retrasos en los plazos de salida de operación de las centrales termoeléctricas, que se estima salgan de operación antes de 2040.

Y es que, en el último informe de Propuesta de Expansión del Coordinador Eléctrico Nacional, la autoridad señaló que el proyecto HVDC Kimal-Lo Aguirre —línea de transmisión única en su tipo con una extensión de más de 1.500 kilómetros—, al mes de enero, aún no daba inicio al proceso de Estudio de Franja, tal como quedó definido en el decreto del Ministerio de Energía.

El trámite es trascendental para el futuro de esta iniciativa, que será implementada por primera vez en una escala de esta magnitud. Y con esta se definirá el trazado en el que se ubicarán las torres de alta tensión que llevarán la energía a los centros de consumo.

Por esta razón, el Coordinador aseguró que esta situación "implica una alta probabilidad de que la fecha de entrada en servicio del proyecto se desplace al menos un año (2031)".

Según se añade en dicho informe, un proyecto de transmisión de esta envergadura no está exento de enfrentar oposiciones de comunidades y de tener una tramitación ambiental compleja, principalmente por la extensión que se plantea, la tecnología que se utilizará, y además porque cruzará en algunos tramos por zonas similares a las utilizadas por la línea Cardones-Polpaico. Esta última enfrentó importantes dificultades con las comunidades locales que se opusieron a la construcción, antes de que

“Un proyecto de transmisión de esta envergadura no está exento de enfrentar oposiciones de comunidades y de tener una tramitación ambiental compleja, debido a su extensión, estimada de 1.500 km, y a su tecnología HVDC, que será la primera en el país”.

INFORME DE PROPUESTA DE EXPANSIÓN  
COORDINADOR ELÉCTRICO NACIONAL

finalmente entrara en operaciones en 2019.

A juicio del Coordinador, esto podría conllevar atrasos adicionales al plazo de 7 años considerado en el decreto del Ministerio de Energía.

## Renovables

En cada uno de los eventos en los que el ministro de Energía, Juan Carlos Jobet, ha abordado el plan de descarbonización, destaca la importancia del desarrollo de las líneas de transmisión, ya que, a diferencia de las fuentes de generación de energías convencionales, las renovables hay que transportarlas desde el lugar en el que se producen.

Eso es también un consenso en la industria, desde donde se apunta que la progresiva inserción de renovables variables deberá estar acompañada de obras de expansión en el sistema de transmisión, con la pérdida de energía ante las congestiones del sistema.

“Si no existe una capacidad de transporte de energía entre la demanda eléctrica de la Región Metropolitana y la zona norte lo suficientemente grande, será necesario mantener en servicio centrales a vapor-carbón ubicadas en la zona centro-sur”.

CARLOS FINAT  
DIRECTOR EJECUTIVO DE ACERA

Es por eso que desde Acera, gremio que reúne a las renovables, ven con preocupación el efecto que podría tener este retraso en el programa de descarbonización.

“Si no existe una capacidad de transporte de energía entre la demanda eléctrica de la Región Metropolitana y la zona norte lo suficientemente grande, será necesario mantener en servicio centrales a vapor-carbón ubicadas en la zona centro-sur”.

El líder gremial destaca que además el Coordinador Eléctrico Nacional reveló en el informe que cuando entre en operación la iniciativa, si fuese construida con la capacidad mínima recomendada (2.000 MW), estaría sujeta a un uso intensivo desde su primer día de operación. “Todo lo anterior hace pensar que, en primer lugar, se debería considerar un nivel de capacidad considerablemente mayor que la del antes mencionado y poner el mayor esfuerzo por adelantar su entrada en servicio”, sostuvo Finat.

La importancia de la expansión de los proyectos de transmisión también ha sido tema en los editoriales de la consultora Systep, que en septiembre del año pasado señaló que la experiencia ha demostrado que los proyectos de generación tienen tiempos de implementación y puesta en servicio más rápidos que los proyectos de transmisión. En ese escenario, apuntaron a que “parece recomendable que en el corto plazo se incorporen medidas de flexibilidad operacional en transmisión, que permitan incrementar el uso de las capacidades de la red mientras no se materialicen las obras de transmisión. Medidas posibles son inversiones en sistemas de control y automatismos aplicados a transmisión”.

La línea de transmisión Cardones-Polpaico sufrió importantes retrasos ante la oposición de comunidades locales a su construcción.



Armasur responde a demanda de colusión en el TDLC:

## Gremio de navieras del sur acusa a firma de operar de forma ilegal

El presidente de la asociación, Héctor Henríquez, señaló que Solvtrans ha impedido que sus ilícitos sean denunciados.

CAROLINA URRUTAGA B.

Continúa la disputa entre las firmas navieras de transporte de salmón. Esta vez, el presidente de la asociación gremial Armasur, Héctor Henríquez, hizo sus descargos contra el informe que realizó el ex fiscal nacional económico, Felipe Irarrazabal, y María Soledad Krause. El documento es parte de la defensa de Solvtrans Chile en la demanda que presentó ante el Tribunal de Defensa de la Libre Competencia contra seis compañías del rubro (Naviera Orca, La Península, CPT Empresas Marítimas, Detroit, Río Dulce y Posiciones Patagónica). En el texto, ambos abogados concluyen que las seis empresas habrían ejecutado de forma concertada acciones anti-competitivas contra Solvtrans utilizando como plataforma la asociación gremial de navieras del sur del país.

“Nadie que aprecie los hechos de manera seria y consistente con la normativa de libre compe-



En junio, la empresa naviera de transporte de salmónes Solvtrans Chile denunció ante el TDLC a seis compañías del rubro por colusión.



“Solvtrans) al verse denunciada, ha intentado hacer uso instrumental de nuestra institucionalidad de libre competencia. Lo anterior, con el fin de justificar sus ilícitos e impedir que sus incumplimientos normativos sigan siendo denunciados”.

HÉCTOR HENRÍQUEZ  
PRESIDENTE DE ARMASUR

Tribunal Ambiental de Valdivia:

## Confirman multa de más de \$3.200 millones a Celco

No obstante, se accedió a reclasificar uno de los 10 cargos imputados.

T.V.

El Tribunal Ambiental de Valdivia decidió de manera unánime acoger solo una de las alegaciones presentadas por Celulosa Arauco y Constitución (Celco), en contra de la resolución de la Superintendencia del Medio Ambiente (SMA), que la sancionó con una multa inicial de 7.777 Unidades Tributarias Anuales (UTA), unos \$4.600 millones.

Las sanciones eran por 10 infracciones detectadas tras un derrame de licor verde registrado en la Planta Valdivia, en enero de 2014, ante lo que la empresa había pedido a la SMA revisar seis de los 10 cargos, solicitando la absolución o disminución de la multa correspondiente a 7.530 UTA (\$4.500 millones aproximadamente) y aceptando la sanción correspondiente a cuatro infracciones, por 247 UTA (cerca de \$147 millones).

Ante la negativa del fiscalizador, Celco acudió al Tribunal Ambiental de Valdivia, entidad que resolvió

acoger la solicitud de reclasificación de solo uno de los cargos, el cual tiene relación con la obligación de la empresa de derivar el derrame de licor verde al Sistema de Tratamiento de Efluentes (STE) solo como último recurso, confirmando el resto de las sanciones que estableció en su momento la SMA.

La razón que esgrimió el tribunal para acoger la solicitud realizada por la empresa, tiene que ver con que a su juicio, la SMA no habría acreditado debidamente la responsabilidad de la empresa en la muerte de peces registrada en el río Cruces, lo que afectó a la clasificación de la infracción para determinar el rango de la multa a aplicar.

De esta manera, con el fallo del Tribunal se ordena a la SMA reclasificar la gravedad de la infracción N° 2, que fue sancionada originalmente con 2.417 UTA (\$1.500 millones aproximadamente), y confirmó la multa asociada al resto de las infracciones, correspondiente a 3.360 UTA (cerca de \$3.200 millones).