

¿Ahora sí, Valparaíso?

El Servicio de Evaluación Ambiental de la Región de Valparaíso recomendó, en su informe final, aprobar el estudio de impacto ambiental (EIA) del proyecto de ampliación del Puerto de Valparaíso, denominado también Terminal 2 o, antes, Terminal Cerros de Valparaíso (Tcval).

Se trata de un paso decisivo —aunque no definitivo— en el demorado proceso de expansión del segundo puerto que más carga moviliza en el país. La iniciativa deberá ser revisada ahora por la Comisión de Evaluación Ambiental de la región, conformada por el delegado presidencial y diez seremis, que la someterá a votación este 3 de marzo.

El proyecto considera la construcción de un nuevo muelle de 430 metros de largo, con 15,5 metros de calado (profundidad de operación) y 3,7 hectáreas de superficie terrestre, capaz de recibir buques portacontenedores de gran tamaño.

La inversión, de 380 millones de dólares, permitirá casi duplicar la capacidad de transferencia de carga de las actuales instalaciones: de 1,2 millones a 2,3 millones anuales de TEU —unidades de transferencia de contenedores—, y de 1,5 millones a más de 3,7 millones de toneladas anuales

“Aprobar y materializar el proyecto sería una señal relevante no solamente para la ciudad, sino también para la competitividad del país”.

en el caso de la carga fraccionada.

Junto con ello, considera mejoras en la atención de naves de pasajeros, además de múltiples obras de mitigación y compensación hacia la comunidad, incluyendo la creación de espacios públicos a lo largo de 800 metros del borde costero, entre Barón y la estación Bellavista.

Ciertamente, las características de la iniciativa aprobada corresponden apenas a una fracción del proyecto original, que consideraba un frente de atraque de 785 metros y una explanada terrestre de 11 hectáreas, pero que enfrentó fuerte oposición de organizaciones ciudadanas, y que debió modificarse —en el marco del llamado Acuerdo por Valparaíso, de octubre de 2023— para disminuir sus impactos visuales y paisajísticos. Y está lejos, también, de algunas ideas de expansión todavía más ambiciosas que fueron delineadas por la empresa portuaria

hace casi un par de décadas.

El nuevo puerto de Valparaíso, pese a su ampliación, estará lejos de las capacidades que se planean, por ejemplo, para el megapuerto de San Antonio, o con las que cuentan terminales como el Callao o Chancay, en Perú.

Con todo, resulta un avance esperanzador para un proceso que comenzó su tramitación ambiental hace 12 años y se ha extendido ya por demasiado tiempo: en caso de conseguir el permiso ambiental definitivo, la ampliación —que tiene como titular a la Empresa Portuaria de Valparaíso, pero cuya construcción y operación serán concesionadas— podría licitarse en 2029, para comenzar a ejecutarse al año siguiente. Se estima que el proyecto íntegro podría generar alrededor de 2.500 nuevos puestos de trabajo directos e indirectos.

La tardanza en concretar la ampliación no sólo ha sido en desmedro de la capacidad portuaria de Valparaíso; también ha tenido costos para la inversión, el empleo y, en general, el desarrollo de la ciudad. Aprobar el proyecto y materializar su ejecución sin nuevas demoras, según los estándares comprometidos, sería una señal relevante no solamente para la ciudad, sino también para el comercio exterior y la competitividad del país.